Objet : Paris Orly – Règlements de circulation locaux
En vigueur : Du 07 septembre 2023 au 04 octobre 2023

Lieu : Paris Orly LFPO

Ce SUP AIP annule et remplace la rubrique AD 2.LFPO 20 qui sera publiée le 07 Septembre 2023.
Cette information à caractère permanent sera reprise dans l'AIP Amendement 10/23

Description

Les rubriques suivantes ont fait l'objet de modifications :

20.2 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS
- 20.2.2.2 Configuration particulière des DGV
- 20.2.2.3 Cheminements et virages interdits
- 20.2.2.4 Marquages spécifiques pour les conducteurs de véhicules
- 20.2.3 Circulation au sol pour B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000

20.3 EXPLOITATION : ACCUEIL A380 ET B748
20.4 FONCTIONNEMENT DE LA SIGNALISATION LUMINEUSE
20.5 DESCRIPTIF SIGNALISATION DE ET VERS LA PISTE
20.6 DESCRIPTIF SIGNALISATION SUR AIRE D'ATTENTE ET CONDITIONS D'UTILISATION
20.8.1 ACCES AU POSTE DE STATIONNEMENT

© SIA

20.1 AIRES DE STATIONNEMENT

20.1.1 Feux anticollision

Les feux anticollision doivent être allumés avant la mise en route des moteurs et le rester pendant leur fonctionnement sur les aires de stationnement.

20.1.2 Eclairage

Entre 2330 et 0500 locales, toutes les manœuvres sol d'aéronefs sur les aires de stationnement avion et toutes les interventions sur postes de stationnement avion occupés par un aéronef doivent faire l'objet d'un appel téléphonique préalable au RPA APOC (06 71 76 19 99) afin de s'assurer de la conformité de l'éclairage sur le poste de stationnement.

20.1 PARKING AREAS

20.1.1 Anti-collision lights

Lights must be turned on before engine start-up and must stay on when engines still running on the apron.

20.1.2 Apron floodlighting

Between 1130 PM and 0500 AM local, all movements on apron and all interventions on stands occupied by an aircraft must be preceded by a call to RPA APOC (06 71 76 19 99) to ensure compliance of the apron floodlighting.

20.2 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS

20.2.1 Obstacles situés dans la bande des TWY code E

20.2 AIRCRAFT GROUND MOVEMENTS

20.2.1 Obstacles located within code E TWY band

AERONEF LIMITE *LIMIT ACFT****	VOIES UTILISABLES AVEC OBSTACLES DANS LA BANDE *Usable TWY with obstacles within TWY band*	NATURE ET HAUTEUR MAXIMALE DES OBSTACLES *Type and maximum height of obstacles*	DISTANCE ENTRE AXE / OBSTACLES *Distance between axis and obstacles*
Code E **	W3	Empennages d'avions au stationnement *Tails of aircraft on parking position*	>= 40 m
		Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicules*	>= 35 m
	W2 entre / *between* LS et / *and* LU	Empennages d'avions au stationnement *Tails of aircraft on parking position*	>= 39 m
		Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicules*	>= 36 m
	W1 entre / *between* L44 et / *and* W44	Muret < 2 m / *Wall < 2 m*	>= 42 m
	W1 entre / *between* L4 et / *and* LF	Empennages d'avions au stationnement *Tails of aircraft on parking position*	>= 37 m
		Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicules*	>= 37 m
	W1* en / *in* ZIN	Obstacles divers 1,8 m / *Miscellaneous obstacles 1.8 m*	>= 31 m
		Véhicules au gabarit routier / *Road size vehicules*	>= 39 m
		Bâtiment / *Building*	>= 42 m

* W1 et W2 sont des voies d'aires de trafic en ZIN (Zone Industrielle Nord) / *W1 and W2 are aprons taxiways in ZIN (North industrial apron).*

** Circulation en ZIN (Zone Industrielle Nord) : voir AD 2 LFPO.20 / *Taxiing in ZIN (North Industrial Apron) : see AD 2 LFPO.20.*

*** Informations déroutement A380 et B747-800 : voir AD 2 LFPO.20 / *Operations of diverted A380 and B747-800 : see AD 2 LFPO.20.*

20.2.2 Recommandations au roulage

Les équipages d'appareil d'envergure supérieure à 63 m signaleront lors du premier contact avec le contrôle d'Orly, puis sur la fréquence ORLY SOL, le type d'aéronef.

L'attention des pilotes est attirée sur les risques de souffle. Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage.

Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E, en particulier d'A340-600, de B777-300 ou d'A350-1000 de rouler avec précaution et d'utiliser la technique de l'over steering en virage.

Les équipages sont informés que certaines voies de circulation avions sont traversées par des routes de service utilisées par des véhicules sans contact radio. La priorité absolue est réservée aux avions.

20.2.2 Taxiing recommendation

Crews of ACFT with wing span in excess of 63 m shall specify at first contact with ORLY ATC and ORLY GROUND frequencies the type of ACFT.

Pilot's attention is drawn towards jet blast risks. A reduced thrust is recommended during start-up sequences and when taxiing near aprons.

It is recommended for ACFT code letter E crews, especially forA340-600, B777-300 and A350-1000 to taxi with caution and use over steering judgemental technique for curves.

Crews are informed that several taxiways are crossed by service roads used by vehicles without radio contact with Air Traffic Control services. Aircraft have absolute right of way over vehicles.

20.2.2.1 Pré-marquage lumineux des DGV : RETIL

Des feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETIL) sont implantés afin de renseigner la distance restante avant la voie de sortie rapide la plus proche (voir schéma ci-dessous).

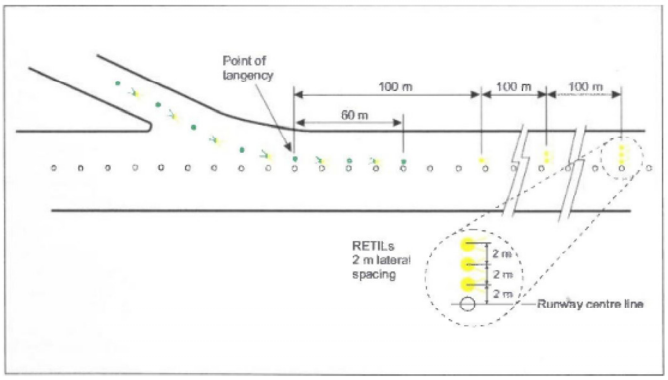
Ce dispositif est installé sur les voies à dégagement grande vitesse (DGV) associées à la piste 06 : W43 et W44 ; à la piste 24 : W45 et W46 ; à la piste 25 : W35.

20.2.2.1 Light pre-marking : RETIL

Exit Taxiway Indicator Light (RETIL) are established to inform the nearest remaining distance before the rapid exit taxiway (see diagram hereafter).

This device is installed on high speed taxiways turn-off to RWY 06 : W43 and W44 ; RWY 24 : W45 and W46 ; RWY25 : W35.

© SIA



20.2.2.2 Configuration particulière des DGV

L'aerodrome de Paris-Orly dispose de voies de Dégagement Grande Vitesse (DGV) conçues avec des angles et rayons de virage inférieurs aux préconisations réglementaires.

Le DGV W35 fait l'objet d'une limitation de vitesse en dégagement :

- 30 kt sur chaussée mouillée.
- 35 kt sur chaussée sèche.

Les autres DGV W46, W45, W44, W43 sont limitées à 50 kt sur chaussée mouillée

20.2.2.2 Specific RET use

Paris-Orly aerodrome has high speed clearing TWY (RET) designed with turn angles and radius lower than regulatory recommendations.

The RET W35 is subject to a speed limitation in clearance :

- 30 kt on wet pavement.

- 35 kt on dry pavement.

The other RET W46, W45, W44, W43 are limited to 50 kt on wet pavement.

20.2.2.3 Cheminements et virages interdits

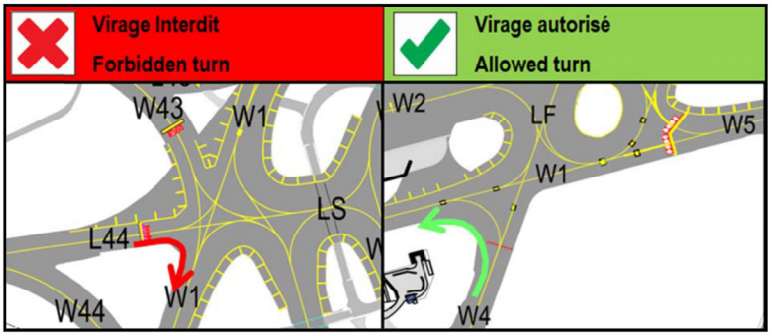
Tout déplacement d'aéronef (autonome, tracté ou repoussé) ne peut se faire qu'en suivant un axial (piste, taxiway, holding bay, poste avion).

Tout cheminement ou virage dont l'axial n'est pas matérialisé au sol est interdit.

20.2.2.3 Paths and turns prohibited

Any aircraft movement (autonomous, towed or pushed back) can only be done by following an axis (runway, taxiway, holding bay, aircraft stand).

Any path or turn which axis is not materialized on the ground is prohibited.



20.2.2.4 Marquages spécifiques pour les conducteurs de véhicules

PISTE 02/20

La piste 02/20 croise la piste 07/25 : afin de protéger les éventuelles incursions sur la piste 07/25 par des véhicules, deux lignes de marquage verte et blanche sont peintes au sol à 150m de l'axe 07/25 afin de signaler les servitudes de la piste.

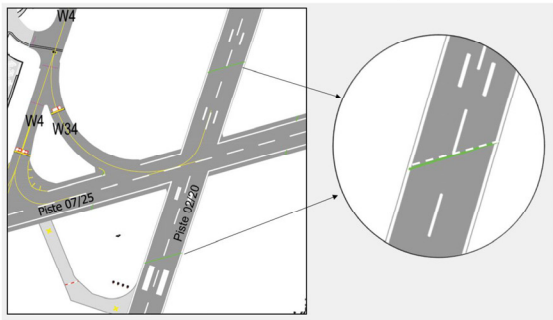
Elles ne sont pas destinées à la circulation des aéronefs.

20.2.2.4 Special markings for vehicle drivers

RWY 02/20

RWY 02/20 crosses RWY 07/25 : to protect the possible incursions on RWY 07/25 by vehicles, two green and white marking lines are painted on the ground 150 m from axis 07/25 to indicate the RWY service areas.

They are not intended for aircraft traffic.



© SIA

PISTE 06/24

Des marques de points d'attente intermédiaires sont positionnées sur W43, W44, W45, W46.

Elles ne sont pas destinées à la circulation des aéronefs.

RWY 06/24

Intermediate holding point marks are positioned on W43, W44, W45, W46.

They are not intended for aircraft traffic.

20.2.3 Circulation au sol pour B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000

Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 03.

20.2.3 B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000 ground movements

Taxiing only on specified taxiways as shown on AD 2 LFPO GMC 03.

20.3 EXPLOITATION : ACCUEIL A380 ET B748

A380 et B748 autorisés à PARIS ORLY suite à déroutements de vols à destination de PARIS CHARLES DE GAULLE et B748 en accueil officiel.

20.3 OPERATION : RECEPTION OF A380 AND B748

A380 and B748 approved at PARIS ORLY in case of diversions of flights inbound to PARIS CHARLES DE GAULLE and B748 in official reception.

20.3.1 Caractéristiques physiques

- Pistes 07/25 et 06/24 conformes code E : 45 m de large avec accotements de 7.5 m de part et d'autre de la piste. Balisage latéral encastré.
- Voies de circulations conformes code E : 22.5 m ou 23 m de large, avec accotements stabilisés non revêtus,
- Ouvrage d'art de piste 07/25 : 300 m de large, portance limitée à 600 t,
- Ouvrages d'art de voie de circulation : 50 m de large minimum sans protection latérale pour le souffle, portance limitée à 391 t,
- Dégagements de voies de circulation de 47.5 m. Présence d'obstacles bas, fixes ou mobiles.
- Présence d'empennages d'aéronefs stationnés à 45 m au Nord de l'axe de la voie LN.

20.3.1 Physical characteristics

- RWY 07/25 and 06/24 comply with code E letter : 45 m wide with 7.5 m paved shoulders on each side of RWY. Built-in RWY edge lights.

- TWY comply with code E letter : 22.5 m or 23 m wide with unpaved shoulders,

- RWY 07/25 structure (bridge for ACFT) : 300 m wide, weight limited to 600 t,

- TWY structures (bridges for ACFT) : minimum 50 m wide without blast side protective device, weight limited to 391 t,

- Obstacle clearance strip of TWY : 47.5 m with low fixed or mobile obstacles.

- Tails of ACFT on parking position at 45 m North of LN axis.

20.3.2. Restrictions d'exploitation

Pour tout mouvement, il est demandé aux pilotes de prévenir le controleur si le tonnage de l'avion est supérieur à 391 t.

20.3.2. Operating conditions

For any movement, pilots are requested to notify the controller if the aircraft weight exceeds 391 t.

20.3.2.1 A380

Masse maximale au sol (roulage, décollage, atterrissage) limitée à 391 t ou 600 t selon cheminements.

Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 02.

Utilisation de la technique de l'oversteering recommandée.

Roulage obligatoire avec moteurs extérieurs au ralenti sol.

Véhicule FOLLOW ME obligatoire pour tout roulage ou tractage.

Traitements hivernaux des pistes : limités à une largeur de 45 m.

Précautions à prendre pour limiter le souffle en entrée de poste N25.

Opérations sur la piste 02/20 interdites.

20.3.2.1 A380

Weight limitation : 391 t (landing, taxiing, take-off) or 600 t according to taxiways.

Taxi only on specified routes as shown on AD 2 LFPO GMC 02.

Pilots are advised to use over steering technique in the curve.

Taxi compulsory with outer engines at ground idle power.

FOLLOW ME car is madatory for any taxi or towing.

RWY snow clearing : limited to 45 m wide.

Taxi with caution when entering N25 gate to avoid blast damage.

Operations on RWY 02/20 prohibited.

20.3.2.2 B748

Masse maximale au sol pour les mouvements accueils officiels de 391 t.

Masse maximale au sol pour les déroutements limitée à 391 t ou 600 t selon cheminements.

Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 04.

Utilisation de la technique de l'oversteering recommandée.

Précautions à prendre pour limiter le souffle en entrée de poste N25.

Opérations sur la piste 02/20 interdites.

20.3.2.2 B748

Maximum ground weight for aircraft in official reception : 391 t.

Maximum ground weight for diversion limited to 391 t or 600 t according to ground routes.

Taxiing limited to ground routes published in chart AD 2 LFPO GMC 04.

Pilots are advised to use over steering technique in the curve.

Taxi with caution when entering N25 gate to avoid blast damage.

Operations on runway 02/20 prohibited.

20.4 FONCTIONNEMENT DE LA SIGNALISATION LUMINEUSE

20.4 SIGNS OPERATING

RWY	Voies de circulation associées / *Associated taxiways*
02-20	W21, W22, W23, W31, W5, RWY 07/25, W28
06-24	W47, W46, W45, W44-L44, W43-L43, W42-L42, W41
07-25	W37, W36, W35, W28, W4, W34, RWY 02/20, W33, W32, W31

© SIA

20.4.1 Signalisations lumineuses en conditions de visibilité réduite

Aéroport d'Orly en Conditions LVP quand au moins une des deux conditions suivantes est respectée :

- plafond <= 200 ft

- RVR <= 600m

Cas particulier de la barre d'arrêt permanente W32 :

VIS <= 2200 m et hors LVP.

La barre d'arrêt W32 est allumée.

Les autres barres d'arrêt suivent les conditions d'utilisation suivantes :

VIS > 1500 m et Hors LVP

- La signalisation lumineuse de protection de piste associée aux points d'attente simple est allumée (caissons lumineux, WIG-WAG).

- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie sont allumées.

- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' et barres d'entrée interdite 'BI' sont éteintes.

- La signalisation lumineuse CAT II/III est éteinte (caissons lumineux, WIG-WAG, barres d'arrêt commandables 'BAC').

VIS <= 1500 m et Hors LVP

- Les alignements s'opèrent uniquement aux seuils de piste en service;

- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' et barres d'entrée interdite 'BI'sont allumées.

- Les barres d'arrêt Commandables 'BAC' situées aux points d'attente CAT II/III sont allumées à l'exception de celle située sur la voie d'extrémité utilisée pour l'alignement.

- La signalisation lumineuse associée au point d'attente simple d'alignement est allumée (caissons lumineux, WIG WAG).

- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie restent allumées

VIS <= 1500 m et LVP

- La signalisation lumineuse CAT II/III est allumée (caissons lumineux, WIG-WAG, barres d'arrêt commandables).

- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' sont allumées.

- Lors d'un double point d'attente les caissons lumineux et WIG-WAG associés au point d'attente simple sont éteints;

- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie restent allumées;

20.4.1 Signs operating in reduced visibility conditions

Conditions LVP in force on Orly Airport when at least one of following conditions is true :

- Ceiling <= 200 ft

- RVR <= 600 m

Special case of the permanent stop bar W32 :

VIS <= 2200 m and outside LVP.

The stop bar W32 is lit.

The other stopbars comply with the following operating conditions :

VIS > 1500 m and no LVP

- The luminous signs associated with holding points is lit (luminous panels, WIGWAG)

- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.

- Permanent stop bars 'BAP' and no entry bars 'BI' are off.

- The CAT II/III luminous signs are off (luminous panels, runway guard lights WIGWAG, controlled stop bars 'BAC').

VIS <= 1500 m and no LVP

- Lining-up only at threshold in force.

- Permanent stop bars 'BAP' and no entry bars 'BI' are lit.

- All controlled stop bars 'BAC' are lit, at CAT II/III holding positions, except for the BAC located on the extremity taxiway used for the lining-up.

- The luminous signs associated with holding points is lit (luminous panels, runway guard lights WIG-WAG).

- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.

VIS <= 1500 m and LVP

- The luminous signs associated with 'CAT II/III ' holding points are lit (luminous panels, runway guard lights WIG-WAG, controlled stop bars).

- Permanent stop bars 'BAP' are lit.

- When double holding point luminous panels and associated runway guard light WIG WAG of single holding point are off.

- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.

© SIA

20.5 DESCRIPTIF SIGNALISATION DE ET VERS LA PISTE ***20.5 SIGNS DESCRIPTION FROM AND TO THE RUNWAY***

Vers la piste 06-24 / To the RWY 06-24		
06-24	W47, W46, W45, W44-L44, W43-L43, W42-L42, W41	
W47	Marque de point d'attente simple avant piste	*RWY holding point marking*
	- Marque " 06 " au sol	*- Ground mark " 06 "*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons : Identification de la piste, position,	*- Box : RWY ident, position.*
	- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)	*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
	Marque de point d'attente CAT II/III avant piste	*RWY CAT II/III holding point marking*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons :	*- Box :*
	Identification de la piste, CAT II/III , position	*RWY ident, CAT II/III , position.*
	- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)	*- 1 pair of yellow flashing lights (Wig-Wag type)*
	- Barre d'arrêt commandable.	*- Controlled stop bar.*
W46, W45, W44-L44, W43-L43	Marque de point d'attente intermédiaire en limite de servitude de piste.	*Intermediate holding point located at the edge of the RWY strip.*
	Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie.	*Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of TWY :*
	- Marque " NO ENTRY " au sol	*- "NO ENTRY" ground mark*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caisson d'interdiction	*- Prohibition sign box*
	- Barre d'entrée interdite 'BI'	*- No entry bar 'BI'.*
W42	Marque de point d'attente simple avant piste	*RWY holding point marking*
	- Marque " 06 - 24 " au sol	*- Ground mark " 06 - 24 "*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection	*- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection*
	- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)	*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
	- Barre d'arrêt permanente à 150 mètres de l'axe de piste	*- Permanent stop bar 'BAP' at 150 metres of the runway center line*
L42	- Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie	*- Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway*
W41	Marque de point d'attente simple avant piste	*RWY holding point marking*
	- Marque " 24 " au sol	*- Ground mark " 24 "*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons : Identification de la piste, position,	*- Box : RWY ident, position.*
	- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)	*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
	Marque de point d'attente CAT II/III avant piste	*RWY CAT II/III holding point marking*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons :	*- Box :*
	Identification de la piste, CAT II/III , position	*RWY ident, CAT II/III , position.*
	- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)	*- 1 pair of yellow flashing lights (Wig-Wag type).*
	- Barre d'arrêt commandable.	*- Controlled stop bar.*
Vers la piste 07-25 / To the RWY 07-25		
07-25	W37, W36, W35, W28, W4, W34, RWY 02/20, W33, W32, W31	
W37	Marque de point d'attente simple avant piste	*RWY holding point marking*
	- Marque " 07 " au sol	*- Ground marks " 07 "*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons : identification de la piste, position	*- Box : RWY ident, position*
	- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIGWAG)	*- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
	Marque de point d'attente CAT II/III avant piste	*RWY CAT II/III holding point marking*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons : identification de la piste, CAT II/III , position	*- Box : RWY ident, CAT II/III , position*
	- 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIGWAG)	*-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
	Barre d'arrêt commandable	*Controlled stop bar*
W36	Marque de point d'attente simple avant piste	*RWY holding point marking*
	- Marque " 25 - 07 " au sol	*- Ground mark " 25 - 07 "*
	Balisage lumineux :	*Lighting :*
	- Caissons : Identification de la piste, position, distance de	*- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from*

© SIA

	décollage depuis l'intersection - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie.	*intersection* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *- Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway*
W35	Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie - Marque " NO ENTRY " au sol Balisage lumineux : - Caisson d'interdiction - Barre d'entrée interdite (BI)	*Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of taxiway* *- "NO ENTRY" ground mark* *Lighting :* *- Prohibition sign box* *- No entry bar (BI)*
W28	Marque de point d'attente simple - Marque "07 - 25" au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG)	*RWY holding point marking* *- Ground mark "07 - 25"* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position* *-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
W4	Marque de point d'attente simple avant piste - Marque " 25 - 07 " au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente - Barres d'arrêt spécifiques en emplanture de voie et associées au poste F04.	*RWY holding point marking* *- Ground mark " 25 - 07 "* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *- Permanent stop bar 'BAP'* *- Specific stop bars at the entry of TWY and associated to aircraft stand F04.*
W34	Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie - Marque " NO ENTRY " au sol Balisage lumineux : - Caisson d'interdiction - Barre d'entrée interdite (BI)	*Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of taxiway* *- "NO ENTRY" ground mark* *Lighting :* *- Prohibition sign box* *- No entry bar (BI)*
RWY 02/20	Balisage lumineux : - Barre d'arrêt permanente 20 en limite de servitude des voies W5 et W31	*Lighting :* *Permanent stop bar 'BAP' located at the south of cleared strip of W5 and W31 and visible when moving facing south.*
W33	Marque de point d'attente simple - Marque " 25 - 07 " au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie	*RWY holding point marking* *- Ground mark " 25 - 07 "* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *- Permanent stop bar 'BAP' at the entry of TWY*
W32	Marque de point d'attente simple - Marque " 25 - 07 " au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie	*RWY holding point marking* *- Ground mark " 25 - 07 "* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *- Permanent stop bar 'B A P' at the entry of TWY*
W31	Marque de point d'attente simple avant piste - Marque " 25 " au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) Marque de point d'attente CAT II/III avant piste Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, CAT II/III , position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt commandable.	*RWY holding point marking* *- Ground mark " 25 "* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *RWY CAT II/III holding point marking* *Lighting :* *- Box :* *RWY ident, CAT II/III , position* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *- Controlled stop bar.*
Vers la piste 02-20 / To the RWY 02-20		
02-20	**W21, W22, W23, W31, W5, W28**	
W21; W22	Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste	*RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip*

© SIA

	- Marque "20" au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag)	*- Ground mark "20"* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position* *-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
W23	Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste - Marque "20 - 02" au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position, distance de décollage depuis l'intersection - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag)	*RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip* *- Ground mark "20 - 02"* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position, take-off declared distance from intersection* *-1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights- Wig-Wag type)*
W31	Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste - Marque "02 - 20" au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) - Barre d'arrêt spécifique associée à l'utilisation de la piste 02/20	*RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip* *- Ground mark "02 - 20"* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *- Specific stop bar associated to the RWY 02/20.*
W5	Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste - Marque "20 - 02" au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) - Barre d'arrêt spécifique associée à l'utilisation de la piste 02/20	*RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip* *- Ground mark "20 - 02"* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)* *- Specific stop bar associated to the RWY 02/20*
W28	Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste - Marque "02" au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag)	*RWY holding point marking located at the edge of the RWY strip* *- Ground mark "02"* *Lighting :* *- Box : RWY ident, position* *- 1 pair of yellow flashing lights (RWY guard lights - Wig-Wag type)*
Venant de la piste / From the RWY		
06	W44, W43, W42, W41 (1)	
24	W45, W46, W47 (1)	
07	W4, RWY 02/20, W33, W32, W31 (1)	
25	W34, W4, W35, W36, W37 (1)	
02	W5, W23, W22, W21 (2)	
20	W5, W34, W28 (2)	

(1) Caissons de dégagement de bande et de position sauf W35 et RWY 02/20.

(2) Pas de dispositif spécifique. Se référer aux marques de point d'attente simple.

(1) Standard box signalization for location and RWY strip clearance except W35 and RWY 02/20.

(2) No specific mark. Refer to holding point marking.

© SIA

20.6 DESCRIPTIF SIGNALISATION SUR AIRE D'ATTENTE ET CONDITIONS D'UTILISATION

20.6.1 Caractéristiques aire d'attente W37

L'aire d'attente W37 permet le positionnement soit :

- de 2 aéronefs d'envergure < = 36 mètres, ou

- d'1 aéronef d'envergure > 36 mètres et < = 65 mètres.

A l'approche de la holding bay, un caisson de direction HOLDING BAY, est présent sur W1 (en allant vers la piste 07) et sur W37 (en sortant de la piste 25).

Elle est équipée de 3 points d'attente intermédiaires dénommés :

N : Nord

C : Centre

S : Sud

Ces points d'attente sont matérialisés par :

- des caissons de position,

- des marques de point d'attente intermédiaire, doublées de 3 feux de couleur jaune.

Au point d'attente intermédiaire C, une flèche au sol permet la sortie de l'aire d'attente. Cette manœuvre est limitée MAX SPAN 36 M comme indiqué au sol.

L'aire d'attente peut être utilisée de jour comme de nuit à partir de 350 mètres de RVR minimum.

Venant de la piste 25

- Pour les aéronefs d'envergure < = 36 mètres, les points d'attente en service sont : C et N

- Pour les aéronefs d'envergure > 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : N

Allant vers la piste 07

- Pour les aéronefs d'envergure < = 36 mètres, les points d'attente en service sont : C et S

- Pour les aéronefs d'envergure > 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : S

En configuration décollage piste 07 depuis W37 : les pilotes doivent être prêts au départ avant l'aire d'attente W37.

Sinon, informer l'ATC.

20.6 SIGNS DESCRIPTION OF HOLDING BAY AND USING CONDITIONS

20.6.1 Holding bay W37 characteristics

The holding bay W37 enables the positioning of either :

- 2 aircraft with a wingspan < = 36 meters, or

- 1 aircraft with a wingspan > 36 meters and < = 65 meters.

Approaching the holding bay, a HOLDING BAY direction sign is located on W1 (going towards runway 07) and on W37 (leaving runway 25).

Equipped with 3 intermediate holding points named :

N : North

C : Center

S : South

These holding points are materialized by :

- location signs,

- intermediate holding point markings, lined with 3 yellow lights.

At the intermediate holding point C, an arrow on the ground enables exit from the holding bay. This maneuver is limited to MAX SPAN 36 M as indicated on the ground.

The holding Bay can be used during the day or night from a minimum of 350 meters of RVR.

From RWY 25

- For aircraft with wingspan < = 36 meters, the holding points in service are : C and N

- For aircraft with wingspan > 36 meters and < = 65 meters, the holding point in service is : N

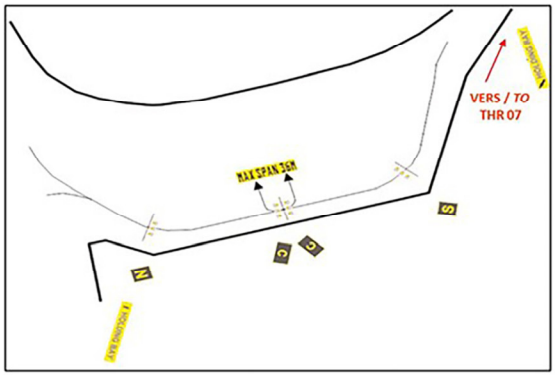
To RWY 07

- For aircraft with wingspan < = 36 meters, the holding points in service are : C and S

- For aircraft with wingspan > 36 meters and < = 65 meters, the holding point in service is : S

When TKOF RWY 07 from W37 : pilots must be ready for departure before holding bay W37.

If not, inform ATC.



© SIA

20.6.2 Caractéristiques aire d'attente W42

L'aire d'attente W42 permet le positionnement d'un aéronef d'envergure < = 36 mètres.

- Elle est équipée d'un caisson de position : HOLDING BAY
- Elle est équipée de 2 points d'attente intermédiaires dénommés :

N : Nord

S : Sud

Ces points d'attente sont matérialisés par :

- des marques de position,
- des marques de point d'attente intermédiaire.
- Venant de la piste 06 via W42, le point d'attente intermédiaire en service est : S.
- Venant du Sud, le point d'attente intermédiaire en service est : N.

L'aire d'attente peut être utilisée de jour comme de nuit à partir de 350 mètres de RVR minimum.

20.6.2 Holding bay W42 characteristics

The holding bay W42 enables the positioning of one ACFT with wingspan < = 36 m.

- Equipped with 1 location sign : HOLDING BAY

- Equipped with 2 intermediate holding points named :

N : North

S : South

These holding points are materialized by :

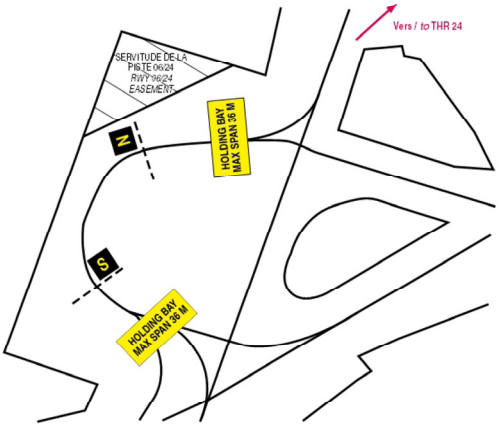
- ground marks,

- intermediate holding point markings.

- From RWY 06 via W42, intermediate holding point S will be used.

- From the South, intermediate holding point N will be used.

The holding bay can be used during the day or night from a minimum of 350 meters of RVR.



20.6.3 Caractéristiques aire d'attente W47

L'aire d'attente W47 permet le positionnement soit :

- de 2 aéronefs d'envergure < = 36 m, ou
- d'1 aéronef d'envergure < = 65 m.

A l'approche de la holding bay, un caisson de direction HOLDING BAY, est présent sur W47 (en allant vers la piste 06) et sur W47 (en sortant de la piste 24).

Elle est équipée de 4 points d'attente intermédiaires dénommés :

- HB1,
- HB2,
- HB3,
- HB4.

Ces points d'attente sont matérialisés par :

- caissons de position : HB1 / HB2 / HB3 / HB4
- marques de point d'attente intermédiaire, doublées de 3 feux de couleur jaune,
- une flèche au sol, de sortie d'aire d'attente aux points d'attente intermédiaires HB2 et HB4,
- marques au sol : MAX SPAN 36 M, aux points d'attente intermédiaire HB2 et HB4.

L'aire d'attente peut être utilisée de jour comme de nuit à partir de 350 mètres de RVR minimum.

20.6.3 Holding bay W47 characteristics

The holding bay W47 enables the positioning of either :

- 2 aircraft with a wingspan < =36 m, or

- 1 aircraft with a wingspan < = 65 m.

Approaching the holding bay, a HOLDING BAY direction sign is located on W47 (going towards runway 06) and on W47 (leaving runway 24).

Equipped with 4 intermediate holding points named :

- HB1,

- HB2,

- HB3,

- HB4.

These holding points are materialized by :

- location signs: HB1 / HB2 / HB3 / HB4

- intermediate holding point markings, lined with 3 yellow lights,

- ground mark : an arrow to exit holding bay at the intermediate holding points HB2 and HB4,

- ground marks : MAX SPAN 36 M, at the intermediate holding points HB2 and HB4.

The holding bay can be used during the day or night from a minimum of 350 meters of RVR.

© SIA

Venant de la piste 24 :

- Pour les aéronefs d'envergure <= 36 mètres, les points d'attente en service sont : HB4 et HB3.

- Pour les aéronefs d'envergure >= 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : HB3 .

Dans le cas où HB3 est utilisé par un aéronef d'envergure > à 36 m, il ne pourra pas y avoir d'aéronef sur HB4 .

Allant vers la piste 06 :

- Pour les aéronefs d'envergure < = 36 mètres, les points d'attente en service sont : HB2 et HB1.

- Pour les aéronefs d'envergure >= 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : HB1.

Dans le cas où HB1 est utilisé par un aéronef d'envergure supérieure à 36 m, il ne pourra pas y avoir d'autre aéronef sur l'aire d'attente.

En configuration décollage piste 06 : les pilotes doivent être prêts au départ avant l'aire d'attente W47. Sinon, informer l'ATC.

From RWY 24 :

- For aircraft with wingspan <= 36 meters, the holding points in service are : HB4 and HB3.

- For aircraft with wingspan >= 36 meters and <= 65 meters the holding points in service is: HB3.

When an aircraft with wingspan > 36 m is holding at the HB3 point, there must not be any aircraft on HB4.

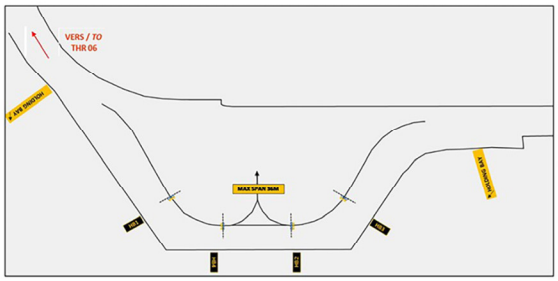
To RWY 06 :

- For aircraft with wingspan < = 36 meters, the holding points in service are: HB2 and HB1.

- For aircraft with wingspan >= 36 meters and < = 65 meters, the holding point in service is : HB1.

When an aircraft with wingspan above 36 m is holding at the HB1 point, there must not be any other aircraft on the holding bay.

When TKOF RWY 06 : pilots must be ready for departure before holding bay W47. If not, inform ATC.



20.7 MISE EN OEUVRE DES TRACTEURS TYPE "PPU"

Des tracteurs de repoussage télécommandés équipés de feux à éclats (Power Push Unit : PPU) sont mis en oeuvre par certaines compagnies à PARIS ORLY. Ces tracteurs positionnés à l'arrière du train d'atterrissage principal conduisent les aéronefs sur les voies de circulation puis sont débrayés et reculés de quelques mètres derrière les aéronefs ainsi repoussés.

Dès le début du roulage en autonome de l'aéronef, le PPU est dégagé de la voie de circulation.

Les équipages sont informés qu'ils peuvent, pendant un court instant, voir entre leur avion et celui qui précède un PPU en cours de dégagement de la voie de circulation.

20.7 IMPLEMENTATION OF "PPU" TYPE VEHICLES

The push-back of certain companies aircraft at PARIS ORLY can be performed by using a remote controlled vehicle (Power Push Unit : PPU) fitted with rotary beacon lights. Those PPU vehicles are engaged at the rear of the main gear in order to move the aircraft to the taxiway centerline, then are disengaged and moved back a few meters behind the tail of the aircraft.

Once the aircraft has self departed, the PPU vehicle is moved away from the taxiway.

The attention of the flight crew is drawn to the possible presence, for a short time, of a PPU vehicle leaving the taxiway between their aircraft and the one ahead.

20.8 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

20.8.1 ACCES AU POSTE DE STATIONNEMENT

L'accostage d'un aéronef sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur, utilisant les gestes conventionnels ou le système de guidage visuel pour l'accostage. Si ces conditions ne sont pas réunies, l'aéronef devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

20.8 USE OF PARKING STANDS

20.8.1 ACCESS TO PARKING STAND

Pilots should not enter a parking stand unless under instruction from a marshaller, using conventional gestures or the visual docking guidance system. In all other situations, the ACFT should hold position on the taxiway/taxilane centreline ahead of the parking stand lead-in line and notify Ground Movement Control to request assistance.

20.8.2 DEPARTS AUTONOMES

Les départs en autonomes sont autorisés sur certains postes pour certains types d'aéronefs : se référer aux fiches des postes de stationnement disponibles sur l'extranet opérationnel ADP.

https://espacepro.groupeadp.fr (onglet "infos pratiques", rubrique MANEX, sujet "documentation postes de stationnement")

20.8.2 AUTONOMOUS DEPARTURES

Autonomous departures are authorized from certain positions for certain types of aircraft : refer to the sheets of the stands available on the operational extranet ADP.

https://espacepro.groupeadp.fr (section "infos pratiques", "MANEX", topic "documentation postes de stationnement")

© SIA

20.9 CONSIGNES PARTICULIERES

20.9.1 PROCEDURE DE CIRCULATION DE, VERS ET EN ZIN (ZONE INDUSTRIELLE NORD)

Une fréquence d'auto-information " ORLY ZIN " sur 131.510 MHz est à disposition de tous les usagers de la ZIN en langue unique française.

Obligation est faite avant, durant et après tout mouvement d'aéronef, autonome ou tracté, et mobiles:
- d'être en veille sur la fréquence " ORLY ZIN ",
- de se signaler aux autres usagers et trafics potentiels ou réels afin d'assurer la sécurité et l'anti-collision.

Activation obligatoire du transpondeur pour les mouvements d'aéronefs en surface (cf. AD 2 LFPO AD 2.22.5.8).

- MOUVEMENTS INTRA ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome et tout véhicule devra déclarer sa position et son intention de rouler sur " ORLY ZIN ".

Les déplacements de poste à poste se font sous l'entière responsabilité des opérateurs.

Les règles de circulation en vigueur sur VCA et d'entrée / sortie de poste s'appliquent à la ZIN.

Les portions de taxiways W1 et W2 en ZIN sont situés en aire de trafic.

- MOUVEMENT EN ENTREE DE ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome et tout véhicule devra signaler son intention d'y accéder sur "ORLY ZIN" à l'approche du PAI (Point d'Attente Intermédiaire) "KILO".

- MOUVEMENT EN SORTIE DE ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome, devra au plus tôt signaler son intention d'en sortir sur "Orly ZIN", puis à l'approche du PAI " KILO ", devra contacter "ORLY SOL".

Les aéronefs en autonome au départ désirant une "Mise en route" doivent d'abord contacter "ORLY PREVOL" avant d'évoluer en direction du PAI "KILO".

20.9.2 HIRO

Les procédures HIRO (High Intensity Runway Operations) sont en vigueur et actives H24 sur l'aéroport de PARIS ORLY

Les pilotes doivent s'assurer d'un temps d'occupation minimal de la piste, permettant à l'ATC d'organiser une utilisation plus efficace de la piste.

20.9.2.1 Arrivée

Après atterissage, les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste en utilisant la sortie la plus proche compatible avec la sécurité.

En cas de nécessité, le taxiway de dégagement préférentiel est donné à l'ATIS, prévenir ORLY ATC au premier contact si les performances du jour ne permettent pas son utilisation.

Distance du seuil à la voie de sortie (mètres) / *Distance from threshold to exit taxiway (meters)*				
07	W4 : 1318	RWY 02 : 1652	W33 : 2120	W32 : 2884
25	W34 : 1441	W4 : 1692	W35 : 2053	W36 : 2349
02	W5 : 1198	W23 : 1900		
20	W5 : 1272	RWY 25 : 1772		
06	W44 : 1618	W43 : 2167	W42 : 2783	
24	W45 : 1616	W46 : 2167		

Maintenir la vitesse de dégagement jusqu'au franchissement des caissons de sortie de piste, puis décélérer vers la vitesse de roulage.

20.9.2.2 Départ

Les avions doivent être prêts au départ à l'approche du point d'attente, dans le cas contraire avertir l'ATC. Après réception de la clairance ATC, s'aligner et/ou décoller sans délai.

20.9.3 TRANSFERTS

20.9.3.1 Transfert ORLY TWR vers ORLY SOL

Après atterissage, la fréquence SOL 121.705 MHz n'est pas donnée. Préparez-la à l'avance et attendez le message du contrôleur TOUR pour contacter le SOL.

20.9.3.2 Transfert ORLY TWR vers ORLY DEP

Après décollage, la fréquence Départ 127.750 MHz n'est pas donnée. Préparez-la à l'avance et attendez le message du contrôleur TOUR pour contacter le départ.

20.9 SPECIAL INSTRUCTIONS

20.9.1 PROCEDURE COVERING TAXIING TO, FROM AND WITHIN ZIN (NORTH INDUSTRIAL APRON)

This procedure allows all aircraft and vehicles to give information about movement intentions to other users via the frequency "ORLY ZIN" on 131.510 MHz. All communications will be conducted only in FRENCH.

This frequency must be used before taxiing in the ZIN and constantly monitored during all movements to ensure clearance between every aircraft or mobile units on the taxiways.

Transponder use is mandatory for ground movements (see AD 2 LFPO AD 2 22.5.8).

- MOVEMENTS INSIDE THE ZIN :

Any ACFT, taxiing or being towed or any vehicle, inside the ZIN must declare its intention to move using "ORLY ZIN" Frequency.

Movements inside the ZIN will remain entirely under the responsibility of operators.

Usual rules for taxiing and aircraft stand allocation remain applicable.

Parts of TWY W1 and W2 in ZIN are apron area.

- TAXIING FROM THE MANOEUVRING AERA TO THE ZIN :

Any ACFT, taxiing or being towed or any vehicle, must declare its intention to access the ZIN while approaching intermediate holding point "KILO" by using "ORLY ZIN" Frequency.

- TAXIING FROM THE ZIN TO THE MANOEUVRING AERA :

Any ACFT, taxiing or being towed, must declare its intention to move using "ORLY ZIN" Frequency and will have to contact "ORLY GROUND" just before reaching the intermediate holding point "KILO".

Any ACFT with a FPL requesting a start-up clearance must first contact "ORLY FLIGHT DATA" (DELIVERY) before leaving stand.

20.9.2 HIGH INTENSITY RUNWAY OPERATIONS

HIRO (High Intensity Runway Operations) are in force and active H24 at PARIS ORLY Airport.

Pilots are expected to ensure minimum runway occupancy time (MROT), allowing ATC to plan runway use more efficiently.

20.9.2.1 Arrival

After landing, crews are invited to vacate the runway rapidly, using the nearest exit in compliance with safety.

If necessary, the preferential clearance taxiway is given to the ATIS, warn ORLY ATC at first contact if the performances of the day do not allow its use.

Pilots should clear the runway completely (runway exit signs) before decelerating to taxi speed.

20.9.2.2 Departure

Planes should be ready for departure when reaching the holding point, if not, advise ATC. After ATC clearance, line up and/or take off without any delay.

20.9.3 TRANSFERS

20.9.3.1 Transfer from ORLY TWR to ORLY GND

After landing, ground frequency 121.705 MHz is not announced. Preset it and wait for TWR instruction to contact ground.

20.9.3.2 Transfer from ORLY TWR to ORLY DEP

After take-off, Departure frequency 127.750 MHz is not announced. Preset it and wait for TWR instruction to contact departure.

© SIA

20.10 PROCÉDURE D'UTILISATION DU MODE S AU SOL

20.10.1 Introduction

L'aérodrome de PARIS ORLY est équipé d'un système de multi-latération utilisant le transpondeur Mode S, améliorant la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements en surface.

20.10.2 Procédures à appliquer par les pilotes

20.10.2.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S

Les compagnies aériennes opérant à ORLY doivent s'assurer que les aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S sont en mesure de l'utiliser au sol.
Le pilote applique les procédures suivantes :

a) Aéronef au départ ; au moment de demander la clairance de refoulement ou à défaut, la clairance de roulage d'un poste de stationnement :
- Saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur, l'indicatif du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : ELY123, AFR456, RAM945) et en l'absence d'indicatif de vol, l'immatriculation de l'aéronef.
- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Afficher le code Mode A assigné par le contrôle.

b) Aéronef à l'arrivée ; après l'atterrissage jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :
- Conserver XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Conserver le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Maintenir l'affichage du code Mode A assigné par le contrôle. Quand l'aéronef est à l'arrêt au poste de stationnement :
- Sélectionner OFF ou STDBY.

c) Autres cas d'aéronef en déplacement :
- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Afficher le code Mode A 2000.

20.10.2.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur Mode S ou transpondeur Mode S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé d'un transpondeur Mode S ou équipé d'un transpondeur Mode S indisponible applique la procédure suivante :

a) Aéronef au départ :
Maintenir le transpondeur Mode A+C sur OFF jusqu'à l'alignement.
b) Aéronef à l'arrivée :
Mettre le transpondeur Mode A+C sur OFF dès que l'aéronef a dégagé la piste.
c) Autres cas d'aéronef en déplacement :
Maintenir le transpondeur Mode A+C sur OFF pendant tout le déplacement.

20.10 PROCEDURE FOR USE OF MODE S ON THE GROUND

20.10.1 Introduction

A multi-lateration system is installed at PARIS ORLY aerodrome. This system using the Mode S transponder improves the accuracy and the reliability of the ground movement monitoring system.

20.10.2 Procedure to be applied by pilots

20.10.2.1 Aircraft equipped with Mode S transponder

Aircraft operators intending to use LFPO airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground. Pilots shall apply the following procedure:

a) For outbound aircraft; *upon request for pushback or taxiing from a parking stand, whichever comes first:*
- Enter, using either the FMS mode or the transporter control unit, the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g: ELY123, AFR456, RAM945) and in the absence of flight identification, the aircraft registration.
- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.
- Select AUTO mode if function available.
- Do not select the OFF or STDBY functions.
- Set Mode A code assigned by ATC.

b) For inbound aircraft; *after landing and until complete standstill at parking stand:*
- Maintain XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.
- Maintain AUTO mode selected if function available.
- Do not select the OFF or STDBY functions.
- Maintain Mode A code assigned by ATC.
When the aircraft is at standstill at parking position:
- Select OFF or STDBY.

c) Other cases of taxiing aircraft:
- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.
- Select AUTO mode if function available.
- Do not select the OFF or STDBY functions.
- Set Mode A code to 2000.

20.10.2.2 Aircraft not equipped with Mode S transponder or with an unserviceable Mode S transponder

Pilot of aircraft not equipped with a Mode S transponder or equipped with an unserviceable Mode S transponder shall apply the following procedure.

a) For outbound aircraft:
Maintain the Mode A+C transponder in the "OFF" position until lining up.
b) For inbound aircraft:
Set the Mode A+C transponder to OFF as soon as runway is vacated.
c) Other cases of taxiing aircraft:
Maintain the Mode A+C transponder in the "OFF" position all through taxiing.

© SIA