

AD 2 LFPB.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*

LFPB - PARIS LE BOURGET

AD 2 LFPB.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*AD 2 LFPB.3**Horaires *Operational hours***AD 2 LFPB.4**Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	Installations modernes de manutention. Embranchement ferroviaire gare du BOURGET à 3 km.	Modern handling facilities. Railway sidings in LE BOURGET station 3 km away.
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants : TR0 - JET A1 (CIV-MIL). Lubrifiants : W80 - W100 - W120 - Turbine Oil 390 - 500 - 750 - Fluide 3, 4, 5, 6 - PRIST (CIV-MIL).	Fuel types: TR0 - JET A1 (CIV-MIL). Oil grades: W80 - W100 - W120 - Turbine Oil 390 - 500 - 750 - Fluid 3, 4, 5, 6 - PRIST (CIV-MIL).
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Camions citernes à 2 flexibles. Débit MAX 120.000 l/HR	By twin hose trucks; MAX flow 120.000 l/HR.
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	Moyens de dégivrage disponibles chez certains FBO.	De-icing facilities available in some FBO.
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>		
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Toutes réparations possibles.	All repairs possible.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Assistance obligatoire par sociétés basées agréées. Le nom de la société assistante doit être obligatoirement mentionné en case 18 du FPL en remarque (RMK). Oxygène et services connexes : pour tous types d'équipement CO2. Liquide hydraulique et dégivrant.	Mandatory assistance by approved based companies. The name of the assistant society must be stated in field 18 of the FPL as a remark (RMK). Oxygen and relating servicing: for all types of CO2 equipment. Hydraulic and defrosting fluids.

AD 2 LFPB.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Proximité immédiate.	In near vicinity.
2	Restaurants	Sur l'aéroport.	At airport.
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Taxis, autobus.	Taxis, buses.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Médecins en ville. Hôpitaux à AULNAY (6 km), BOBIGNY (4 km) et PARIS.	Doctors in town. Hospitals in AULNAY (6 km), BOBIGNY (4 km) and PARIS.
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>		
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>		
7	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFPB.6

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	8	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	Véhicules d'intervention eau/émulseur : 4 véhicules de 9000 litres d'eau, chaque véhicule muni de 250 kg de poudre et de 750 litres d'émulseur et 1 véhicule de 2500 litres d'eau muni de 250 kg de poudre et 350 litres d'émulseur. Moyens secours publics : 1 véhicule de prompt secours.	Water/foaming agent intervention vehicle : 4 vehicles of 9000 liters of water, each equipped with 250 kg of powder and 750 liters of foam and 1 vehicle of 2500 liters of water equipped with 250 kg of powder and 350 liters of foam. Public rescue means : 1 rapid rescue vehicle.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	L'autorité aéroportuaire est le coordinateur des opérations de relevage sur la plateforme. En cas de besoin, des entreprises spécialisées de relevage sont disponibles et un kit IATP est disponible auprès de la compagnie Air France. Les opérations de relevage sont soumises à l'accord des services compétents de l'Etat et doivent être formalisées entre l'opérateur, l'entreprise de relevage et l'autorité aéroportuaire.	Airport authority is the wrecking operations coordinator on the platform. If necessary, specialized aircraft removal companies are available. IATP kit is also available from the airline Air France. Wrecking operations are subject to the State competent services agreement and must be formalized with the airline, the aircraft removal company and the airport authority.
4	Observations / <i>Remarks</i>	TEL : + 33 1 48 62 53 18	

AD 2 LFPB.7 Évaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	-Déneigeuses compactes soufflantes -Fraise à neige -Tracteurs avec lame triaxiale -Épandeurs de produit déverglaçant liquide.	- Compact blowing snow cleaners - Snow tillers - Tractors with triaxial blade - Liquid deicing agent sprayers
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	L'ordre de priorité de traitement des pistes et voies de circulation diffère suivant la configuration, le trafic attendu, l'évolution des conditions météorologiques, l'état de fonctionnement des aides radio et l'état de la surface des différentes pistes. Les pistes sont traitées sur 40 m de large au minimum (sur 45 m si possible) et sur toute leur longueur. Les taxiways sont traités sur toute leur largeur. Le traitement des aires de trafic n'est pas prioritaire et est effectué à la demande.	The treatment priority order of the runways and taxiways depends on the wind configuration, the anticipated traffic, the development of the meteorological conditions, the radio aid operational status and the surface conditions on the various runways. Each RWY is cleared over a width of at least 40 m (45 m if possible) and also over its entire length. Taxiways are cleared over their entire width. The apron treatment is not a priority and is done on request.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Produits hivernaux : Formiate de potassium liquide : KF-OH	Winter substances : Potassium formate fluids : KFOR
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Sauf nécessité d'exploitation, la piste 03/21 ne sera pas traitée.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Unless operating conditions require it, the RWY 03/21 will not be cleared.

AD 2 LFPB.8**Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification Aprons, TWY and check locations**

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Aires de stationnement : G1, G2, H1, H2, H3, H4, H5, I, K1, K2, L2, P1, S, Z1 Z2 : béton. D, E, F1, F2, F3, J, L1, M, N, T, Q : enrobé.	Parking areas : G1, G2, H1, H2, H3, H4, H5, I, K1, K2, L2, P1, S, Z1 Z2 : concrete. D, E, F1, F2, F3, J, L1, M, N, T, Q : bituminous concrete.
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	58 R/C/W/U	
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	5 m (DQ, DQS, DQN, VQ) 15 m (W5) 20 m (A, B1, C11, C3, C4, V2, V3, W1, W2, R, R1) 23 m (A1, B, C1, C2, C22, V4, W3, W4) 30 m (C)	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Béton et tarmac (sauf DQS et DQN : herbe).	Concrete and tarmac (except DQS and DQN : grass).
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	47 F/C/W/U	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	RWY 03, 07, 21, 25 et 09.	RWY 03, 07, 21, 25 and 09.
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	RWY 03 : 45 m RWY 07 : 45 m RWY 21 : 53 m RWY 25 : 66 m RWY 09 : 45 m	RWY 03: 45 m RWY 07: 45 m RWY 21: 53 m RWY 25: 66 m RWY 09: 45 m
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>		
6	Observations / <i>Remarks</i>	(1) La voie de circulation C3 présente une pente longitudinale de 1,9 %. Sur les aires de stationnement S, G1, G2, T, H1 à 5, K1, K2, M, E, J, L1, N, P1, Z1, Z2 la pente longitudinale est ponctuellement comprise entre 1,1 % et 1,35 %. (2) Distance TWY A / RWY 09-27 : 133 m. Pas d'obstacle mobile sur TWY A à l'ouest du TWY A1 lorsque avion à l'atterrissage en piste 27. (3) Présence d'un bâtiment à 42,5 m de l'axe de W3.	(1) TWY C3 : longitudinal slope : 1,9%. ACFT stands S, G1, G2, T, H1 to H5, K1, K2, M, E, J, L1, N, P1, Z1, Z2 : longitudinal slope occasionally between 1,1 % and 1,35 %. (2) Distance TWY A / RWY 09-27 : 133 m. No moving obstacle on TWY A west of TWY A1 when ACFT landing on RWY 27. (3) Presence of a building 42,5 m from W3 axis.

AD 2 LFPB.9**Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i>	Non	No
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	Non	No
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	Voir carte AD2 LFPB OACI	See chart AD2 LFPB ICAO
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFPB .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	Non	No
4	Observations / <i>Remarks</i>	Les aires de stationnement ne disposent pas d'aides visuelles diurnes et lumineuses. Guidage obligatoire au départ et à l'arrivée de l'aéronef au moyen de signaleur et vigies.	Neither marking nor light on aircraft stands. Mandatory guidance with marshalling for departure and arrival.

AD 2 LFPB.10**Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts*

AD 2 LFPB.11**Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	PARIS CHARLES DE GAULLE
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFPB .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	PARIS CHARLES DE GAULLE
	Période de validité / <i>Validity period</i>	24 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	H24
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C - PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	AD WARNING METAR AUTO
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05.

AD 2 LFPB.12

Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY ID	Orientation Geo (MAG)	Dimensions RWY	PCN	Surface	Position GEO THR (DTHR)	ALT	SWY CWY	Bande <i>Strip</i>	
03	025 (024)	2395 x 45	47 F/C/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°56'55.39"N 002°25'36.71"E (48°57'03.16"N 002°25'42.18"E)	THR: 147 ft DTHR : 144 ft	SWY 269 m	2784 x 280	(1)
21	205 (204)	2395 x 45	47 F/C/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°58'05.75"N 002°26'26.18"E	THR: 173 ft	CWY 60 m	2784 x 280	(2)
07	068 (067)	2991 x 45	58 R/C/W/U	béton bitumineux / bituminous concrete	48°57'49.81"N 002°25'13.04"E (48°57'53.46"N 002°25'26.63"E)	THR: 148 ft DTHR : 155 ft	CWY 150 m	3111 x 280	(3)
25	248 (247)	2991 x 45	58 R/C/W/U	béton bitumineux / bituminous concrete	48°58'26.46"N 002°27'29.71"E (48°58'15.49"N 002°26'48.77"E)	THR: 218 ft DTHR : 186 ft	CWY 60 m	3111 x 280	(4)
09	085 (084)	1847 x 45	47 F/C/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°57'49.25"N 002°25'13.45"E	THR: 148 ft	SWY 82 m CWY 66 m	2049 x 280	(5)
27	265 (264)	1847 x 45	47 F/C/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°57'54.19"N 002°26'43.97"E	THR: 166 ft		2049 x 280	(6)

- (1) RESA 160 m x 90 m.
Profil longitudinal. La piste 03/21 présente une pente comprise entre 1,34% et 1,54% sur le dernier quart nord sur une longueur de 550 m.
Longitudinal profile. RWY 03/21 slope is between 1,34% and 1,54% on the last quarter on 550 m.
- (2) RESA 205 m x 90 m
Profil longitudinal. La piste 03/21 présente une pente comprise entre 1,34% et 1,54% sur le dernier quart nord sur une longueur de 550 m.
Longitudinal profile. RWY 03/21 slope is between 1,34% and 1,54% on the last quarter on 550 m.
- (3) RESA 90 m x 90 m
Profil longitudinal. La piste 07/25 présente un pente de 0,83 % sur le premier quart ouest sur une longueur de 225m, et 1,09 % sur le dernier quart Est sur une longueur de 750 m / Longitudinal profile. RWY 07/25 slope is 0,83 % on the first quarter on 225 m, and 1,09 % on the last quarter on 750 m.
Profil transversal. La piste 07/25 présente ponctuellement une pente supérieure à 1,5 % avec un maximum à 3 % / Transversal profile. RWY 07/25 slope is occasionally between 1,5 % and 3 %.
- (4) Profil longitudinal. La piste 07/25 présente un pente de 0,83 % sur le premier quart ouest sur une longueur de 225 m, et 1,09 % sur le dernier quart Est sur une longueur de 750 m / Longitudinal profile. RWY 07/25 slope is 0,83 % on the first quarter on 225 m, and 1,09 % on the last quarter on 750 m.
Profil transversal. La piste 07/25 présente ponctuellement une pente supérieure à 1,5 % avec un maximum à 3 % / Transversal profile. RWY 07/25 slope is occasionally between 1,5 % and 3 %.
- (5) Piste rainurée sur 1760 m entre les marques de seuil de piste 09/27 / RWY grooved on 1760 m between threshold markers ok RWY 09/27.
Profil longitudinal. La piste 09/27 présente 3 secteurs de pente de l'ouest vers l'est : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 % / Longitudinal profile. RWY 09/27 slope has 3 sectors from west to east : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 %.
Profil transversal. La piste 09/27 présente une pente comprise entre 1,5 % et 2,0 % sur toute la largeur / Transversal profile. RWY 09/27 slope is between 1,5 % and 2,0 % on its width.
RESA 90 m x 90 m
- (6) Piste rainurée sur 1760 m entre les marques de seuil de piste 09/27 / RWY grooved on 1760 m between threshold markers of RWY 09/27.
Profil longitudinal. La piste 09/27 présente 3 secteurs de pente de l'ouest vers l'est : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 % / Longitudinal profile. RWY 09/27 slope has 3 sectors from west to east : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 %.
Profil transversal. La piste 09/27 présente une pente comprise entre 1,5 % et 2,0 % sur toute la largeur / Transversal profile. RWY 09/27 slope is between 1,5 % and 2,0 % on its width.

AD 2 LFPB.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
03	2395	2395	2664	2130	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY C1	1875	1875	2144		
TWY C2	1176	1176	1445		
21	2130	2190	2130	2130	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY C2	981	1041	981		
TWY C3	1469	1529	1469		
07	2901	3051	2901	2602	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY A1	2581	2731	2581		
25	2991	3051	2991	2100	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
09	1847	1913	1929		Atterrissage interdit. l'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. Landing prohibited TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY A1	1542	1608	1624		
27				1805	Décollage interdit. TKOF prohibited.

AD 2 LFPB.14

Balísage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH	THR	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ	Balisage axial <i>Centerline LGT</i>			
		couleur <i>colour</i>			Longueur <i>Length</i>	Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>
03		G	PAPI 3.4 ° 5.9 %	62 ft					
21		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	62 ft					
07	- 420 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	65 ft					
25		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	65.8 ft					
09									
27	- 510 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	75 ft					
RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>		SWY		
	Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>	Couleur <i>Colour</i>		Longueur <i>Length</i>	Couleur <i>Colour</i>	
03	265 m 1530 m 600 m	60 m	R W Y	LIH	R		269 m	R	(1)
21	1530 m 600 m	60 m	W Y	LIH	R				(2)
07	300 m 2000 m 600 m	50 m	R W Y	LIH	R				(3)
25	900 m 1500 m 600 m	50 m	R W Y	LIH	R				(4)
09	1240 m 600 m	60 m	W Y	LIH	R		82 m	R	(5)
27	1240 m 600 m	60 m	W Y	LIH	R				
(1) Porte constituée de 2 feux d'identification de seuil omnidirectionnels. Feux simples de zone de toucher des roues. Balisage de piste : feux LED. Door made up by 2 omnidirectional threshold identification lights. Simple touchdown zone lights. RWY lighting : LED lights.									
(2) Porte constituée de 2 feux d'identification de seuil omnidirectionnels. Axe PAPI orienté de 5° à gauche de l'axe de piste. Feux simples de zone de toucher des roues. Balisage de piste et PAPI : feux LED. Door made up by 2 omnidirectional threshold identification lights. PAPI AXIS offset 5° left from RWY axis. Simple touchdown zone lights. RWY lighting and PAPI : LED lights.									
(3) L'espacement entre les feux de bord de piste varie entre 42 et 64 m, sans valeur de référence. DTHR - Extrémités (feux LED) : HI. PAPI : feux LED. Spacing of runway edge lighting varies from 42 to 64 m, without reference value. DTHR - Ends (LED lights) : LIH. PAPI : LED lights.									
(4) Axe PAPI orienté de 5° à gauche de l'axe de piste Ligne de prise de terrain : - entre 119 m avant seuil physique 25 et 450 m après ce seuil, - constituée de 8 feux à allumage séquentiel, directionnels orientés au 096° magnétique et d'une porte comportant 2 feux à éclats unidirectionnels implantés au niveau du seuil décalé. PAPI : feux LED. DTHR - Extrémités : HI. L'espacement entre les feux de bord de piste varie entre 42 et 64 m, sans valeur de référence. PAPI axis offset 5° left from RWY axis. Final approach line : - between 119 m before physical threshold and 450 m after this threshold. - made up by 8 directional sequence flashers RDL 096° and a door made up by 2 unidirectional flashing lights located at DTHR. PAPI : LED lights. DTHR - Ends : LIH. Spacing of runway edge lighting varies from 42 to 64 m, without reference value.									
(5) Feux d'extrémités (feux LED) : HI. End lights (LED lights) : LIH.									

AD 2 LFPB.15

Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN IBN		
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i> Anémomètre / <i>Anemometer</i>		
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i> Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	G-HI (sauf W4). Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées associées à des feux bleus aux carrefours (sauf W4 avec balisage latéral lumineux bleu).	G-LIH (except W4). Demarcation by reflectorized inert blue beacons linked to blue lights at junctions (except W4 with blue lights beacon).
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	Tous balisages lumineux et lignes d'approche par alimentation auxiliaire. < 1 s	All lightings and APP lights by secondary power supply.
5	Observations / <i>Remarks</i>	Balisage axial TWY : Espacement entre les feux 30 m sur segment rectiligne, 15 m dans les virages. En cas de panne d'une boucle d'alimentation des feux de balisage axial, convoyage obligatoire pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 36 m sur les TWY A, C3, C11, U1, U2, W1 et W2. La barre d'entrée interdite située sur A1 est active uniquement par RVR < 800 m ou plafond nuageux < 300 ft. Les barres d'entrée interdite situées sur B1, U3 et R sont actives H24.	TWY centreline lighting : Spacing between lights 30 m on straight sections, 15 m in curves. In the event of failure of a power supply loop of the centreline lighting, follow-me car is required for aircraft with wingspan greater than or equal to 36 m on TWY A, C3, C11, U1, U2, W1 and W2. No-entry bar on TWY A1 is active only when RVR < 800 m or cloud ceiling < 300 ft. No-entry bars on TWY B1, U3 and R are active H24.

AD 2 LFPB.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description
---	-------------

AD 2 LFPB.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR PARIS 49°06'36"N , 002°41'48"E - 48°59'38"N , 002°50'29"E - 48°57'36"N , 002°50'18"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N , 002°50'02"E (ARP de MEAUX ESBLY) - 48°56'17"N , 002°47'10"E - 48°55'00"N , 002°38'48"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E (ARP de CHELLES LE PIN) - 48°53'47"N , 002°33'19"E - 48°49'18"N , 002°33'34"E - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 48°49'19"N , 002°37'22"E (ARP de LOGNES EMERAINVILLE) - 48°47'26"N , 002°34'53"E - 48°48'02"N , 002°36'43"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°34'17"N , 002°22'15"E - 48°34'15"N , 002°16'05"E - 48°36'34"N , 002°07'17"E - 48°39'40"N , 002°06'57"E - 48°42'30"N , 002°09'57"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°54'40"N , 002°04'40"E - 49°06'13"N , 002°19'16"E - 49°06'36"N , 002°41'48"E	D	2000ft AMSL ----- SFC	APP DE GAULLE Approche (FR) DE GAULLE Approach (EN) ORLY Approche (FR) ORLY Approach (EN) VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	H24 Espace de procédures DE GAULLE - ORLY - LE BOURGET - VILLACOUBLAY. A l'exclusion : - des zones LF-R 84 A et B, LF-R 113, LF-R 262 ENGHIEU et de la partie interférente de la LF-R 333 BRETAGNE LEUDEVILLE, - de la CTR VILLACOUBLAY lorsqu'elles sont actives. F-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, et LF-P 82 BRETAGNE : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1. ATTENTION : cette CTR coexiste avec la LF-R 275 PARIS à contournement obligatoire pour les vols en CAG VFR (sauf autorisation spécifique : cf. AIP ENR 5.1). DE GAULLE - ORLY- LE BOURGET - VILLACOUBLAY airspace procedures. Except for: - LF- R 84 A and B, LF- R 113, LF-R 262 ENGHIEU and interfering part of LF-R 333 BRETAGNE LEUDEVILLE, - VILLACOUBLAY CTR when active. LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, and LF-P 82 BRETAGNE : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1. CAUTION: this CTR coexists with LF-R 275 PARIS which avoidance is mandatory for GAT VFR (except with special authorization : see AIP ENR 5.1).

AD 2 LFPB.18 Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	LE BOURGET INFORMATION (FR) <i>LE BOURGET INFORMATION (EN)</i>	123.835 MHz	HO	
APP	LE BOURGET APPROCHE (FR) <i>LE BOURGET APPROACH (EN)</i>	118.800 MHz	HO	FREQ pour service d'approche uniquement sur AD Pontoise. / FREQ for service approach to PONTOISE AD only.
TWR	LE BOURGET Prevol (FR) <i>LE BOURGET Delivery (EN)</i>	121.950 MHz	HO	
TWR	LE BOURGET Sol (FR) <i>LE BOURGET Ground (EN)</i>	121.900 MHz	HO	
TWR	LE BOURGET Tour (FR) <i>LE BOURGET Tower (EN)</i>	118.400 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
TWR	LE BOURGET Tour (FR) <i>LE BOURGET Tower (EN)</i>	118.925 MHz	HO	FREQ pour TKOF et APCH finale toute condition MTO. / FREQ for TKOF and final APCH all weather condition.
ATIS	LE BOURGET (FR) <i>LE BOURGET (EN)</i>	120.000 MHz	HO	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. / DEP and ARR parameter broadcasting.
D-ATIS	LE BOURGET (FR) <i>LE BOURGET (EN)</i>	NIL	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR-DEP parameters via DATA-link

AD 2 LFPB.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
VOR-DME	BT	116.1 MHz CH 108X	H24	48°58'28.8"N 002°27'18.6"E	200 ft	40NM FL250		286°/238 m THR 25	
LOC 07 (I.E.1)	LBG	109.5 MHz	H24	48°58'27.9"N 002°27'35.2"E	215 ft			067°/1019 m DTHR 25	
GP 07		332.6 MHz	H24	48°58'01.6"N 002°25'37.3"E	167 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	040°/332 m DTHR 07	
DME 07		CH 32X	H24	48°58'01.6"N 002°25'37.3"E	185 ft	25NM		040°/332 m DTHR 07	
LOC 25 (NOCAT)	LBW	111.1 MHz	H24	48°58'31.0"N 002°26'45.2"E	215 ft			350°/485 m DTHR 25	(1)
LOC 27 (I.E.4)	RGE	110.55 MHz	H24	48°57'48.9"N 002°25'07.9"E	146 ft			263°/113 m THR 09	
GP 27		329.45 MHz	H24	48°57'57.4"N 002°26'25.3"E	159 ft		16.2 m/53 ft (3 °)	283°/398 m THR 27	
DME 27		CH 42Y	H24	48°57'57.4"N 002°26'25.3"E	185 ft	25NM FL250		283°/398 m THR 27	
(1) Hor ATS									

AD 2 LFPB.20**Règlements de circulation locaux Local traffic regulations****20.1 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS :****20.1 TAXIING :****20.1.1 REGLES GENERALES****20.1.1 GENERAL RULES**

L'aéroport est interdit aux aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 65 m

The airport is prohibited for aircraft with a wingspan $\geq$ 65 m.

Il est recommandé aux équipages d'aéronefs dont la largeur de train est supérieure à 11 m de rouler avec précaution.

Aircraft crews with undercarriage width greater than 11 m are advised to taxi with caution.

L'assistance en escale étant obligatoire, les équipages doivent obligatoirement mentionner en case 18 du plan de vol, l'aire de trafic de destination et le nom de l'assistant en escale.

Handling is compulsory and following indications are mandatory in field 18 of the flight plan : the apron of destination and the name of the handling provider.

La procédure de roulage N-1 moteurs est interdite sur l'ensemble des voies de circulation pour les aéronefs de lettre de code D et E .

N-1 engine taxiing procedure is forbidden on all the taxiways for aircrafts with code letter D and E.

Dans le cadre de la prévention des rapprochements dangereux entre mobiles sur l'aire de manoeuvre, la vitesse des aéronefs sur les TWY W1, W2, W3 et C22 est limitée à 35 km/h (20 kt) MAX.

To prevent dangerous proximity between ACFT operating on manoeuvring area, ACFT speed on TWY W1, W2, W3 and C22 is limited at 35 km/h (20 kt) MAX.

Sur les voies de circulation, les phares de roulage doivent être allumés H24 quelles que soient les conditions de visibilité.

On TWY, taxi lights must be on H24 whatever the visibility.

L'aire de trafic P1 est à usage exclusif des essais moteurs uniquement pour des puissances inférieures à 15 000 lbf. Demande à effectuer auprès du Pôle Opérations Aéroportuaires au +33 1 48 62 40 10.

Apron P1, must be used for aircraft's engine test, only for thrust below 15 000 lbf. Request shall be done to Pôle Opérations Aéroportuaires at +33 1 48 62 40 10.

L'aire de trafic Q et les voies VQ et DQ, DQS, DQN sont réservés aux VTOL.

Apron Q and taxiways VQ and DQ, DQS, DQN are for VTOL use only.

20.1.2 CHEMINEMENTS ET VIRAGES INTERDITS**20.1.2 PROHIBITED PATHS AND TURNS**

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

Any aircraft movement (self-maneuvring, towed or pushed back) can only be done by following a centreline (runway, taxiway, holding bay, aircraft stand).

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

Any path or turn whose centreline is not materialized on the ground is prohibited.

20.2 DESCRIPTIF DE SIGNALISATION SUR L'AIRE D'ATTENTE AB, L'AIRE D'ATTENTE NB ET CONDITIONS D'UTILISATION :**20.2 SIGN DESCRIPTION OF HOLDING BAY AB, HOLDING BAY NB AND USING CONDITIONS :****20.2.1 UTILISATION****20.2.1 USE**

Aire d'attente AB :

Holding Bay AB :

L'aire d'attente de AB permet le positionnement indépendant d'un aéronef code C (ou inférieur).

Holding Bay AB allows independent positioning of aircraft of code C (or less).

Elle est accessible à partir de la voie A pour les départs sur les pistes 07 et 09.

It can be accessed from taxiway A for departures from runways 07 and 09.

L'aire est équipée d'un point d'attente intermédiaire « AB » utilisable dans le sens des départs au seuil commun 07-09.

The area is equipped with an intermediate holding point "AB", which can be used in the direction of departures with the common threshold 07-09.

L'aire d'attente n'est pas utilisable dans le sens des arrivées 25 et 27 après décollage de ces deux pistes.

The holding bay cannot be used in the direction of arrivals 25 and 27 after clearing these two runways.

L'utilisation de l'aire d'attente par un aéronef code C (ou inférieur) est compatible avec l'utilisation de la voie A par un aéronef code C (ou inférieur).

The use of the holding bay by aircraft of code C (or less) is compatible with the use of taxiway A by aircraft of code C (or less).

La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef de code C (ou inférieur) est possible en présence d'un aéronef positionné au point d'attente intermédiaire AG1.

The exit of the holding bay of a code C aircraft (or less) is possible in presence of another aircraft stopped on intermediate holding point AG1.

Dans le cas où la voie A est utilisée par un aéronef code D ou E, l'aire d'attente est inutilisable.

In the event that taxiway A is used by code D or E aircraft, the holding bay cannot be used.

Aire d'attente NB :

Holding Bay NB :

L'aire d'attente de NB permet le positionnement indépendant d'un aéronef code C (ou inférieur).

Holding Bay NB allows independent positioning of aircraft of code C (or less).

Elle est accessible à partir de la voie B pour les départs sur la piste 25.

It can be accessed from taxiway B for departures from runway 25.

L'aire est équipée d'un point d'attente intermédiaire « NB » utilisable dans le sens des départs au seuil 25.

The area is equipped with an intermediate holding point "NB", which can be used in the direction of departures from threshold 25.

L'aire d'attente n'est pas utilisable dans le sens des arrivées RWY 07 après décollage de cette piste.

The holding bay cannot be used in the direction of arrivals RWY 07 after clearing this runway.

L'utilisation de l'aire d'attente par un aéronef code C (ou inférieur) est compatible avec l'utilisation de la voie B par un aéronef code C (ou inférieur).

The use of the holding bay by aircraft of code C (or less) is compatible with the use of taxiway B by aircraft of code C (or less).

La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef de code C (ou inférieur) est possible en présence d'un aéronef positionné au point d'attente intermédiaire NR6.

The exit of the holding bay of a code C aircraft (or less) is possible in presence of another aircraft stopped on intermediate holding point NR6.

Dans le cas où la voie B est utilisée par un aéronef code D ou E, l'aire d'attente est inutilisable.

In the event that taxiway B is used by code D or E aircraft, the holding bay cannot be used.

20.2.2 SIGNALISATION**20.2.2 MARKINGS**

Accès à l'aire d'attente AB :

Access to the holding bay AB :

- un caisson de direction « HOLDING BAY »

- direction sign box « HOLDING BAY »

- un balisage axial Marque « MAX SPAN 36M »

- axial sign "MAX SPAN 36M" ground mark

Le point d'attente intermédiaire « AB » sur l'aire d'attente

Intermediate holding point "AB" in the holding bay

- un caisson de position « AB » au point d'attente intermédiaire AB

- position box "AB" at the intermediate holding point AB

- 3 feux de couleur orange

- 3 orange-coloured lights

En dehors de l'aire d'attente, le point d'attente intermédiaire "AG1" sur la voie A

Intermediate holding point "AG1" in taxiway A outside of the holding bay

- un caisson de position « AG1 » au point d'attente intermédiaire AG1
 - 3 feux de couleur orange
- Accès à l'aire d'attente NB :
- un caisson de direction « HOLDING BAY ».
 - un balisage axial Marque « MAX SPAN 36M ».
- Le point d'attente intermédiaire « NB » sur l'aire d'attente.
- un caisson de position « NB » au point d'attente intermédiaire NB.
 - 3 feux de couleur orange.
- En dehors de l'aire d'attente, le point d'attente intermédiaire "NR6" sur la voie B.
- un caisson de position « NR6 » au point d'attente intermédiaire NR6.
 - 3 feux de couleur orange.

→ 20.3 PROCÉDURE D'UTILISATION DU MODE S ET ADS-B AU SOL :

→ 20.3.1 INTRODUCTION

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

→ 20.3.2 PROCEDURES A APPLIQUER PAR LES PILOTES

- Pour les aéronefs au départ, au moment de demander la clairance de repoussage ou de roulage d'une aire 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, et en l'absence d'indicatif, l'immatriculation de l'appareil.
- - 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.
- Pour les aéronefs à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt sur l'aire 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.

20.4 OBSERVATIONS :

La fréquence LE BOURGET Prévol est utilisée pour les vérifications PLN IFR et la transmission des paramètres ARR/DEP (ceux-ci sont diffusés systématiquement sur l'ATIS).

Appel initial 10 min au plus tôt avant HR prévue de mise en route (Indiquer : Indicatif-Destination-Point de stationnement " Prêt à mettre en route dans 10 min ").

Transfert sur LE BOURGET Sol pour le roulage après autorisation de LE BOURGET PREVOL.

La fréquence LE BOURGET Approche est dédiée uniquement au contrôle des aéronefs en TMA LE BOURGET.

- position box "AG1" at the intermediate holding point AG1
 - 3 orange-coloured lights
- Access to the holding bay NB :
- "HOLDING BAY" direction sign box.
 - axial sign "MAX SPAN 36M" ground mark.
- Intermediate holding point "NB" in the holding bay.
- position box "NB" at the intermediate holding point NB.
 - 3 orange-coloured lights.
- Intermediate holding point "NR6" in taxiway B outside of the holding bay.
- position box "NR6" at the intermediate holding point NR6.
 - 3 orange-coloured lights.

20.3 PROCEDURE FOR USE OF MODE S AND ADS-B ON THE GROUND :

20.3.1 INTRODUCTION

A multi-latération system is installed at PARIS LE BOURGET aerodrome. This system using the Mode S transponder and ADS-B improves the accuracy and the reliability of the ground movement monitoring system.

20.3.2 PROCEDURE TO BE APPLIED BY PILOTS

- 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.
- 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.

20.4 REMARKS :

LE BOURGET Delivery frequency is used to check the IFR FPL and the ARR/DEP data (transmitted by ATIS).

First call not earlier than 10 min before estimated time of start up (say : call sign-destination-stand- "ready to start up in the next 10 min").

Hand-over to LE BOURGET Ground for taxi after clearance from LE BOURGET DELIVERY.

LE BOURGET approach frequency is only dedicated to control traffic in TMA LE BOURGET.

AD 2 LFPB.21

Procédures antibruit Noise abatement procedures

- Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget.
- Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.
- Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.
- Le non-respect des dispositions de ces arrêtés, reprises ci-dessous (§ 21.1.2 et 21.3) peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40000 euros pour une personne morale.

French ministerial order of February 15, 2011 restricting the operation of Paris-Le Bourget airport.

French ministerial order of July 28, 2023 concerns the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget aerodromes.

French ministerial order of December 14, 1993 regarding the gradual withdrawal from service of subsonic jet aircraft notcompliant with the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3.

Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (§ 21.1.2 et 21.3) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40000 euros for a legal entity.

→ 21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE

→ 21.1.1 Définitions

21.1.1 Definitions

- On désigne par :
- - « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef ;
- - « Annexe 16 » : annexe à la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volume I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion;
- - « chapitre 3 », « chapitre 4 » ou « chapitre 14 » : respectivement le chapitre 3, chapitre 4 et le chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16.

Referred as :

- « operator » : aircraft technical operator ;
- « Annex 16 » : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07, 1944, entitled "Protection of the Environment (Volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of aircraft noise and aircraft engine emissions;

- "Chapter 3", "Chapter 4" and "Chapter 14" : respectively Chapter 3, Chapter 4 and Chapter 15 of Annex 16, Volume 1, Part II.

→ 21.1.2 Restrictions applicables

21.1.2 Applicable restrictions

→ 21.1.2.1 Restriction chapitre 2

21.1.2.1 Chapter 2 restriction

- Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14, dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers, ne peut être exploité sur l'aérodrome.

No aircraft fitted with turbojet engines not complying with chapter 3, 4 or 14 standards, with MTOW equal or higher than 34 000 kg or with max certified passenger configuration higher than 19 may be operated at the airport.

→ 21.1.2.2 Horaires des mouvements d'aéronefs

21.1.2.2 Take-offs and landings hours

- Aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9000 kilogrammes non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14 ne peut sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget :
- - quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2315 et 0600, heures locales ;
- - atterrir entre 2330 et 0615, heures locales.
- Aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2215 et 0600, heures locales.
- Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14 ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget entre 2330 et 0615, heures locales.

No propeller powered ACFT with certified take-off weight greater than 9 metric tons which is not certified chapter 3, 4 or 14, may at Paris-Le-Bourget :

- leave parking stand for take-off between 2315 and 0600, local time ;

- land between 2330 and 0615, local time.

No jet engined aircraft may leave parking stand for take-off from 2215 to 0600, local time.

No jet engined aircraft which is not certified chapter 3, 4 or 14 may land at Paris Le Bourget between 2330 and 0615, local time.

→ 21.1.2.3 Exemptions/Dérogations

21.1.2.3 Exemptions/waivers

- Exemptions :
- Les dispositions du 21.1.2.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :
- - aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire;
- - aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité du vol;
- - aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public;
- - aéronefs effectuant des vols gouvernementaux;
- - aéronefs programmés à destination de l'aérodrome de Paris-Le Bourget en dehors des horaires mentionnés au 21.1.2.2. et qui ont été retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur;
- - aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs à destination de l'aérodrome de Paris-Le Bourget non visés par le 21.1.2.2.
- Dérogations :
- - le commandant de bord peut déroger aux règles définies au 21.1.2.2. que s'il juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;
- - des dérogations aux règles définies au 21.1.2.1. et 21.1.2.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Exemptions :

The provisions specified in paragraph 21.1.2.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances:

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights;
- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety;
- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service;

- aircraft performing state flights;

- scheduled ACFT to Paris-Le-Bourget aerodrome outside the stated times in article 21.1.2.2 and which have been delayed for purely technical reasons outside the companies control;

- ACFT substituted at the last moment, for purely technical reasons, for ACFT not mentioned in 21.1.2.2.

Waivers :

- Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 21.1.2.2 for the sake of flight safety ;

- Waivers to the rules defined in § 21.1.2.1 and 21.1.2.2 above may be exceptionally granted by the Minister in charge of Civil Aviation.

→ 21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES

→ 21.2.1 Modalités d'utilisation des pistes

21.2.1 Applicable provisions for the use of runways

- Piste 03
- De 2115 à 0500, sauf impératifs de circulation aérienne, l'utilisation de la piste 03 n'est autorisée qu'aux aéronefs de 5,7 tonnes maximum.
- Trafic VFR : si le décollage est suivi d'un virage à gauche, ce virage doit être effectué, soit à l'extrémité de la piste, soit entre Gonesse et Goussainville de manière à éviter le survol de ces localités.
- Piste 07
- De 2115 à 0500, les décollages d'aéronefs à réaction autorisés (voir paragraphe 21.1) s'effectuent de préférence sur la piste 07.
- Piste 21
- Cette piste ne peut être utilisée qu'à titre exceptionnel. Sauf s'il suit une trajectoire publiée ou en guidage radar, le pilote doit effectuer un virage dès que possible après le décollage, et au plus tard à 3 km (1,5 NM) de l'aéroport pour ne pas risquer le survol de Paris (Zone P 23)

→ 21.2.2 Procédures opérationnelles de départ et d'arrivée

- Procédures opérationnelles au départ
- Les procédures opérationnelles de décollage à moindre bruit suivantes doivent être appliquées par les pilotes au départ de l'aéroport du BOURGET.
- La montée initiale doit être conduite selon la procédure NADP1 telle que décrite dans la Doc 8168 de l'OACI, de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft AAL. Lorsque cela est compatible avec les performances de l'aéronef et les procédures d'exploitation, la trajectoire préconisée est la suivante :
- | Entre décollage et 1500 ft AAL | Entre 1500 ft AAL et 3000 ft AAL | Atteignant 3000 ft AAL |
|---|---|--|
| Puissance de décollage
Montée à V2+10 à 20 kt

Volets et becs en configuration décollage | Puissance de montée maximale
Montée à V2+10 à 20 kt

Volets et becs en configuration décollage | Accélération vers 250 kt MAX, avec rétraction progressive des dispositifs hypersustentateurs |
- Si cette trajectoire ne peut pas être suivie, les équipages doivent en informer le contrôle aérien avant de pénétrer la piste.
- Procédures opérationnelles à l'arrivée
- Les pilotes doivent conduire leur approche de manière à maintenir la dernière altitude assignée par les organismes de contrôle jusqu'à l'interception du plan de descente de l'ILS. Après interception, l'approche finale doit être effectuée de manière à ne pas évoluer en dessous de ce plan.
- Les inverseurs de poussée, ou l'inversion du pas des hélices, ne peuvent être utilisés entre 2115 et 0500 que dans le cas où la sécurité l'exigerait.
- Approche à vue :
- L'approche à vue telle que décrite dans le RCA3 §4.3.3 n'est pas autorisée de jour comme de nuit.

→ 21.3 UTILISATION DES APU

→ 21.3.1 Définitions

- « Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

→ 21.3.2 Utilisations des moyens de substitutions

- L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

→ 21.3.3 Aéronefs au départ

- Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :
- - 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (EOBT), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage (y compris les moyens de substitution mobiles mis à disposition par le FBO) ;
- - 45 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (EOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

→ 21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

- A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :
- - 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage (y compris les moyens de substitution mobiles mis à disposition par le FBO) et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

Runway 03

From 2115 to 0500 except for air traffic control constraints, runway 03 can only be used by aircraft weighing 5.7 tons maximum.

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

Runway 07

From 2115 to 0500, jet engined aircraft authorized to take-off (see paragraph 21.1) will if possible use runway 07.

Runway 21

This runway may only be used on an exceptional basis. Except if following SiD or under radar vectoring, pilot must turn as soon as possible after take off, and no later than 3 km (1.5 NM) from the airport so as to avoid overflight of Paris (Prohibited Area P 23).

21.2.2 Operational procedures on departure and on arrival

Operational procedures on departure

The following operational Noise Abatement Departure Procedures must be followed by pilots on departure from LE BOURGET airport.

Initial climb shall be conducted according to NADP1 procedure, as described in ICAO Doc 8168, in order to reach 3000 ft AAL as fast as practicable. Whenever compatible with aircraft performance and operational procedures, the recommended trajectory is the following :

Between TKOF and 1500 ft AAL	Between 1500 ft AAL and 3000 ft AAL	Reaching 3000 ft AAL
TKOF power Climb at V2+10 to 20 kt Flaps and slats in TKOF configuration	MAX climb power Climb at V2+10 to 20 kt Flaps and slats in TKOF configuration	Acceleration to 250 kt MAX, with progressive retraction of high-lift devices

If this trajectory cannot be followed, pilots shall notify ATC before entering the RWY.

Operational procedures on arrival

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

Jet reverse, or propeller pitch reverse may be used from 2115 to 0500, only in case of security requirement.

Visual approach :

Visual approach as described in RCA3 §4.3.3 is not allowed during day or night.

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Definitions

« Alternative means » : fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.

21.3.2 Use of alternative devices

Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.

21.3.3 Departing flight

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the EOBT, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning (including mobile alternative devices when offered by the FBO) ;

- 45 minutes prior to the EOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices supplying power and air conditioning (including mobile alternative devices when offered by the FBO), and during the necessary plug in time of the alternative mobile devices ;

- - 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

→ 21.3.5 Exemptions et Dérogations

- Exemptions
- Les dispositions du 21.3.2 au 21.3.4 ne s'appliquent pas :
 - - aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
 - - aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
 - - aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'Etat exclusivement affectés à un service public ;
 - - aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.
- Dérogations
- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles fixées au 21.3.3. et 21.3.4. que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

→ 21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

→ 21.4.1 Essais des moteurs au point fixe

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

- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying electricity or air conditioning.

21.3.5 Exemptions/waivers

Exemptions

The provisions of § 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;
- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;
- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;
- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.

Waivers

Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 21.3.3 and 21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.

21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.4.1 Testing of engines at holding point

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

AD 2 LFPB.22

Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 CONSIGNES GENERALES

22.1 GENERAL INSTRUCTIONS

22.1.1 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION

22.1.1 OPERATING RESTRICTIONS

→ RWY 27 utilisable exclusivement à l'atterrissage des aéronefs d'envergure inférieure à 52 m et d'OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) inférieure à 9 m (et pour les appareils type C17).

→ RWY 09 utilisable exclusivement au décollage des aéronefs d'envergure inférieure à 52 m et d'OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) inférieure à 9 m (et pour les appareils type C17).

a) L'aérodrome est interdit au trafic commercial régulier et charter. Réservé aux ACFT obligatoirement munis des fréquences de "DE GAULLE APP (IFR)" et "LE BOURGET TWR".

b) L'entraînement aux approches CAT II et CAT III est interdit toutes pistes.

c) Restrictions sur décollages et atterrissages pour raisons environnementales : voir AD 2 LFPB 2.21.

d) ACFT tous types : aucun vol d'entraînement n'est admis de jour comme de nuit.

RWY 27 : exclusively available for LDG and only for aircraft whose wingspan is less than 52 m and OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) is less than 9 m (and for ACFT type C17).

RWY 09 : exclusively available for TKOF and only for aircraft whose wingspan is less than 52 m and OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) is less than 9 m (and for ACFT type C17).

a) Prohibited to scheduled commercial traffic and to charter flights. Reserved to ACFT having "DE GAULLE APP(IFR)" and "LE BOURGET TWR" frequencies.

b) Approaches CAT II and CAT III for training are prohibited all RWY.

c) TKOF and LDG restrictions for environmental reasons : see AD 2 LFPB 2.21.

d) All types of ACFT : training flights prohibited day and night.

22.1.2 MESURES DE REGULATION DU TRAFIC

L'accès à l'Aéroport Paris Le Bourget en VFR est soumis à régulation de trafic (PPR).

Ces PPR ne concernent pas les hélicoptères et les missions de service public suivantes :

Défense, Intérieur, Police, Douanes, Protection civile, Evacuations sanitaires.

Toute demande de PPR doit être transmise par courriel avec un préavis de 48 heures ouvrées minimum à l'adresse suivante : ppr-vfr-lfpb@aviation-civile.gouv.fr

22.1.2 MEASURES OF TRAFFIC CONTROL

Access to Paris le Bourget AD by VFR flights subjected to traffic control (PPR).

These PPR do not apply to helicopters and to the following public service missions :

Defence, home office, police, customs, civil defence and medical evacuations.

Any PPR request shall be sent by email with a prior notice of 48 working hours minimum to the following address : ppr-vfr-lfpb@aviation-civile.gouv.fr

22.1.3 LIMITATION DE VITESSE ET NIVEAUX

Voir cartes STAR et fiches INA.

En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

Dans les TMA PARIS (parties 2 à 10), pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

22.1.3 SPEED AND LEVEL LIMITATIONS

See STAR and INA sheets.

Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point (if unable advise ATC).

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

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

22.1.4 PROCEDURES FINALES RNP APCH

En cas d'exploitation de procédures finales RNAV au Bourget, des mesures de régulation du trafic peuvent être mises en oeuvre :

Suivant les minima publiés pour le QFU considéré, un filtrage des vols non capables peut être opéré et est basé sur l'équipement et la capacité de l'aéronef indiqué au plan de vol.

Pour éviter des retards conséquents dus à ce filtrage, il est nécessaire de renseigner la capacité du vol (aéronef + équipage) comme suit :

- Vol capable minima LPV : inscrire le code "B" dans la partie "Descriptif du type d'équipement" du champ 10-a : Equipements de navigation et d'approche,

ou

- Vol capable minima LNAV-VNAV (avec Baro-VNAV) : inscrire le code "S2" dans la partie "Descriptif de la spécification RNP" du champ 18 : Renseignements divers,

ou

- Le code "S1" dans le champ 10-a ne doit être utilisé que pour les vols uniquement capables minima "LNAV" sans "Baro-VNAV",

ou

- Aucun de ces codes dans le cas d'un vol non capable RNP APCH.

22.1.4 RNP APCH FINAL PROCEDURES

In case of operation of RNAV final procedures at Le Bourget, traffic management measures may be carried out :

According to published minima on the given QFU, a filtering of incapable flights may be operated and is based on the aircraft equipment and capability indicated in the flight plan.

In order to avoid significant delays due to this filtering, it is necessary to fill in the flight capability (aircraft + flightcrews) as followed :

- Flight capable LPV minima : indicate code "B" in the part "Descriptor of type of equipment" of the field 10-a : Navigation and approach equipment,

or

- Flight capable LNAV-VNAV minima (with Baro-VNAV) : indicate code "S2" in the part "Descriptor of RNP specifications" of the field 18 : Additional information,

or

- "S1" code in field 10-a must be used only for flights capable LNAV minima without "Baro-VNAV",

or

- None of these codes in the case of a flight totally incapable RNP APCH.

22.1.5 DEPART A VUE

Le départ à vue tel que défini dans le SERA n'est pas autorisé de jour comme de nuit.

22.1.5 VISUAL DEPARTURE

The visual departure as described in SERA is not allowed by day or night.

22.1.6 Guidage radar

Les altitudes minimales de guidage radar et les limites latérales des aires associées sont décrites en AD2 LFPB AMG01.

22.1.6 Radar vectoring

The minimum vectoring altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD2 LFPB AMG01.

22.2 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

22.2 PARTICULAR INSTRUCTION FOR ARRIVALS PROCEDURE

22.2.1 APPROCHES INITIALES (INA) RNAV+RADAR

22.2.1 INITIAL APPROACHES (INA) RNAV+RADAR

222.1.1 Domaine d'application

222.1.1 Field of application

Les procédures d'approche initiale (INA) débutent au point d'approche initiale (IAF) et s'achèvent sur un repère spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche finale.

En particulier en cas d'approche finale (FNA) RNP APCH, une fonction FMS permettant l'interception de l'axe final RNP en amont de l'IF est exigée.

22212 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Ces procédures, protégées pour une navigation RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).

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

22213 Equipement des aéronefs

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

Les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI.

Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
- qui se trouvent en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

22214 Utilisation

Ces procédures sont publiées uniquement « RNAV » et sont utilisables en mode de navigation « RNAV1 » basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

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

En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.

22.2.2 CONDITIONS D'UTILISATION DES PISTES

22221 Réduction des minima de séparation liés à la turbulence de sillage

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronefs en fonction de leur turbulence de sillage, est en vigueur dans l'espace aérien géré par l'approche du Bourget. Sur la base de cette classification, des minima de séparation fondés sur la distance respective sont utilisés pendant les arrivées et les départs, quand l'aéronef est en vol.

Le remplissage des cases du plan de vol et la phraséologie restent inchangés. Au premier contact radio, l'équipage indique la catégorie de l'aéronef pour turbulence de sillage.

22222 En configuration d'atterrissage face à l'Ouest à PARIS-LE BOURGET, la piste 27 permet d'accueillir la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

Seuls les aéronefs ne pouvant atterrir en piste 27 sont dirigés vers la piste 25.

Procédures GNSS soumises à l'autorisation préalable des services ATS, demande à formuler au 1er contact avec CDG Approche.

Si pour des raisons de sécurité un aéronef désire utiliser la piste 25, il devra en aviser l'approche de CHARLES DE GAULLE dès le premier contact. Des mesures de régulation de débit (attente en vol éventuelle) pourront lui être appliquées afin d'assurer la compatibilité avec le trafic de PARIS- CHARLES DE GAULLE.

Procédures MVL RWY 21 et 25 soumises à l'autorisation préalable des services ATS, demande à formuler au premier contact avec CDG Approche.

ATT RWY 03 de nuit : PAPI obligatoire.

22.2.3 PREVENTION DE DEPASSEMENT D'AXE EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE

En guidage radar, lorsqu'ils auront reçu un cap convergent sous un angle inférieur à 70° vers l'axe d'approche finale de la piste attribuée, les pilotes devront intercepter d'eux mêmes l'ILS ou le moyen d'approche de remplacement, sauf s'ils ont reçu auparavant une demande du contrôle de traverser l'axe.

22.2.4 APPROCHES SIMULTANÉES AVEC PARIS-CHARLES DE GAULLE

22241

RNAV initial approach procedures (INA) start from the Initial Approach Fix (IAF) then end with a specified marker from which radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.

In particular, in case of RNP APCH final approach (FNA), FMS function allowing interception of RNP final axis upstream the IF is required.

22212 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22213 Aircraft equipment

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

Aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.

This is not applicable to :

- State aircraft ;
- Emergency aircraft ;
- Medical aircraft.

22214 Operating procedures

These procedures, published only "RNAV", are to be filed with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.

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

If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.

22.2.2 RUNWAYS USE CONDITIONS

22221 Reduction of wake turbulence separation minima

The RECAT-UE specification, which includes six aircraft categories depending on their wake turbulence, is in force in the airspace managed by LE BOURGET Approach. On the basis of this classification, separation minima based on relative distance are used during arrivals and departures, while the aircraft is airborne.

The filling of the flight plan boxes and the phraseology remain the same. On the first radio contact crew indicates the aircraft wake turbulence category.

22222 In landing attitude westbound PARIS-LE BOURGET, the RWY 27 can accommodate almost all ACFT proceeding the airfield.

Only ACFT which are not able to land on runway 27 are vectored towards RWY 25.

GNSS procedures subject to prior authorization of ATS Services, request to be made on first contact with CDG Approach.

If a pilot of an ACFT plans to use the RWY 25 for safety reasons, he should have to report it to CHARLES DE GAULLE approach at the first contact. Flow control measures (potential holding) should apply to him in order to ensure the compatibility with PARIS-CHARLES DE GAULLE traffic.

Circlings RWY 21 and 25 subject to prior authorization of ATS services, request to be made on first contact with CDG Approach.

LDG RWY 03 at night : PAPI compulsory.

22.2.3 PROCEDURES TO GUARD AGAINST OVERSHOOTING OF THE RUNWAY CENTERLINE WITHOUT ATC INSTRUCTION

After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway centre line at an angle of less than 70°, pilots will take the initiative to intercept the ILS localizer or any replacement approach aid unless they have previously been instructed to cross the RWY centreline by ATC.

22.2.4 SIMULTANEOUS APPROACHES WITH PARIS-CHARLES DE GAULLE

22241 Triple simultaneous parallel approaches apply in all weather conditions to RWY 27 PARIS-LE BOURGET and to RWY 27L, 27R, 26L and 26R to PARIS-CHARLES DE GAULLE.

Des approches parallèles simultanées triples ont lieu en toutes conditions météorologiques en direction de la piste 27 PARIS-LE BOURGET et en direction des pistes 27L, 27R, 26L et 26R de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

22242 Conduite du vol

Durant la phase d'interception du LOC RWY 27 sauf clairance contraire de CHARLES DE GAULLE radar, la vitesse ne devra pas excéder 220 kt (IAS) afin de ne pas interférer avec l'axe d'approche de la piste 26L (ou 26R) de CHARLES DE GAULLE.

L'attention des pilotes est attirée sur la nécessité de suivre rigoureusement la navigation sur l'axe d'approche 27 afin de ne pas pénétrer dans la zone de non transgression (NTZ) définie entre l'axe d'approche de la piste 27 de PARIS-LE BOURGET et celui de la piste 26L (ou 26R) de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

Tout écart par rapport à l'axe ILS ou toutes anomalies de fonctionnement devront être signalés sans délai au service de contrôle, de même que toute décision d'interruption de l'approche.

22243 Approches interrompues en finale

Toutes les procédures API des approches ILS, LOC DME et RNP en piste 27 sont des procédures RNAV1.

Néanmoins, dans certaines circonstances, un équipage peut détecter, en cas d'interruption d'approche, une éventuelle difficulté à suivre tout ou partie de la procédure API : des circonstances telles que du cisaillement de vent en finale, ou une incapacité avion temporaire, ou une exemption RNAV1, ou un défaut de signal GNSS...

Durant l'approche finale, tout équipage anticipant le risque, en cas d'interruption d'approche, d'un suivi impossible de la procédure standard, du fait de l'une de ces circonstances, doit se signaler comme tel au contrôle le plus tôt possible.

Dans les cas particuliers d'un problème de navigation (incapacité avion temporaire, défaut de signal GNSS, avion exempté RNAV1), tout aéronef en interruption d'approche finale appliquera également la procédure suivante par défaut et l'annoncera au contrôle :

Monter vers 2000 ft AMSL dans l'axe de la piste 27, puis prévoir un guidage radar.

Le franchissement des obstacles jusqu'à l'AMG est assuré par le respect de la pente minimum de l'API (2,5%).

22.2.5 PROCEDURE PISTE 07 ILS : APPROCHE INTERROMPUE

Compte tenu de l'indépendance des approches 07 de PARIS LE BOURGET et 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE, l'attention des navigateurs est attirée sur la nécessité, en cas d'approche interrompue, de suivre rigoureusement la procédure d'API 07 afin d'éviter tout débordement vers l'axe d'approche 08R.

Toutes anomalies de fonctionnement de l'équipement radio électrique de bord devront être signalées aux services ATS CHARLES DE GAULLE APPROCHE et/ou LE BOURGET TWR.

22.2.6 ATERRISSAGE MANQUE PISTE 03

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

En cas d'atterrissage manqué RWY 03, dès que possible tourner à droite en montée vers 770 (550) pieds MAX afin d'éviter tout débordement vers l'axe d'approche de la finale 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE, puis effectuez un circuit à vue main droite pour la piste 03.

22.2.7 RESTRICTIONS LOCALES

L'entraînement aux approches CAT 2 et CAT 3 est interdit toutes pistes. ACFT tous types : aucun vol d'entraînement n'est admis de jour comme de nuit.

22.2.8 TRAVERSEE DE PISTE / PREVENTION DES INCURSIONS

En configuration d'atterrissage face à l'est, après atterrissage les ACFT dégageant la piste 07/25 ne doivent EN AUCUN CAS traverser la piste 09/27 sans clairance ATC préalable. Après autorisation, la traversée de la 09/27 doit être effectuée rapidement. Le contact sur la fréquence SOL ne s'effectue qu'une fois la piste 09/27 traversée et déagée.

22.3 CONSIGNES PARTICULIERES / SID

22.3.1 CONSIGNES

2231.1 Assignation de vitesse

Limitation de vitesse :

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

22242 Flight handling

On intercepting the LOC RWY 27 unless otherwise instructed by CHARLES DE GAULLE radar, speed would not exceed 220 kt (IAS) in order not to interfere with approach centerline RWY 26L (or 26R) of CHARLES DE GAULLE.

The attention of pilots is drawn on the obligation to follow right on the approach centerline RWY 27 in order to avoid the non transgression area (NTZ) which is defined between the approach centerline RWY 27 of PARIS-LE BOURGET and the approach centerline RWY 26L (or 26R) of PARIS-CHARLES DE GAULLE.

Any excessive deviation from LLZ centerline or any malfunction of LLZ or decision to initiate a missed approach must be relayed immediately to approach control.

22243 Missed approaches on final

All API procedures of ILS, LOC DME and RNP final approaches RWY 27 are RNAV1 procedures.

Nevertheless, on particular situations, a flightcrew may detect, in case of missed approach, a possible difficulty to perform all or part of the API procedure : such situations may include windshear on final, or a temporary aircraft inability, or a RNAV1 exemption, or a loss of GNSS signal...

On final approach, every flightcrew that would predict, in case of missed approach, the chance of not being able to perform standard procedure, due to one of these situations, must report its situation to ATC as soon as possible.

In the particular cases of a navigation issue (temporary aircraft inability, loss of GNSS signal, RNAV1-exempted aircraft), every aircraft cancelling its final approach will also have to comply by default with the following back-up procedure and will have to report it to ATC :

Climb up to 2000 ft AMSL on RWY track 27, then expect radar vectoring.

Obstacle clearance is provided to minimum vectoring altitude in compliance with missed approach minimum slope gradient (2,5%).

22.2.5 RWY 07 ILS PROCEDURE : MISSED APCH

Due to the fact that 07 PARIS LE BOURGET and 08R/08L PARIS CHARLES DE GAULLE approaches are managed independently, air users' attention is drawn towards the necessity, in case of missed APCH to strictly adhere to the missed APCH procedure 07 in order to avoid drifting on to approach path 08R.

Any malfunction of aircraft radioelectric equipment must be relayed to CHARLES DE GAULLE approach and/or LE BOURGET TWR.

22.2.6 MISSED LANDING RWY 03

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

In case of missed landing RWY 03, as soon as possible turn right climbing up to 770 (550) ft MAX in order to avoid drifting on to approach path 08R of PARIS CHARLES DE GAULLE, then proceed a right hand circuit for RWY 03.

22.2.7 LOCAL REGULATIONS

Approaches CAT 2 and CAT 3 for training are prohibited all RWY. All types of ACFT : no training flight day and night.

22.2.8 RWY CROSSING / PREVENTION OF INCURSIONS

In eastbound landing configuration, after landing ACFT vacating RWY 07/25 owe ON NO ACCOUNT cross RWY 09/27 without prior ATC clearance. After clearance the crossing of the RWY 09/27 must be quickly made. Contact on ground frequency is made only once RWY 09/27 is crossed and vacated.

22.3 SPECIAL PROCEDURES / SID

22.3.1 RULES

2231.1 Speed limit

Speed limitation :

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

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

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

22312 Pour les départs SID CONV, la vitesse est limitée à IAS 220 kt.

22313 Pente sol ATS

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

22.3.2 DEPARTS

22321 Clairance de départ

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

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

22322 Départs RWY 07

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

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

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 08R/08L à PARIS CHARLES DE GAULLE, l'alignement sur le 095° BT doit suivre strictement les consignes publiées sur les SID.

22323 Départs RWY 09

En configuration de décollage face à l'est à PARIS LE BOURGET, la piste 09 (voir distances déclarées AD 2 LFPB-13) permet de traiter la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

ATTENTION PARTICULIERE - DEPART 09 de PARIS LE BOURGET
L'attention des équipages est attirée sur la proximité des axes d'approche finale 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Suivre rigoureusement l'axe de piste (RM 084°) jusqu'à D 2.6 BT PB 090 (WP à survoler). Ne déborder en aucun cas au nord de l'axe de piste 09 de PARIS LE BOURGET.

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

- Piste 07 : cap magnétique 067°.

- Piste 09 : cap magnétique 084°.

22324 Départs RWY 25

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

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

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

22.3.3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)

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

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

The propeller ACFT bound for UIR (South sector) must first use CONV SID.

(2) Réacteurs uniquement. Au départ de PARIS LE BOURGET, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

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

22331 Domaine d'application

Pour les pistes 07, 09 et 25, les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis de la manière suivante :

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

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

22312 For CONV SID speed is limited to IAS 220 kt.

22313 ATS climb gradient

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

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

22.3.2 DEPARTURES

22321 Departure clearance

ACFT must make radio contact 10 minutes before starting up engines. Pilots must transmit the following information :

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

22322 Departures RWY 07

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

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

Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 08R/08L center line, ACFT must be on course for 095° BT and adhere strictly to SID instructions.

22323 Departures RWY 09

When taking off eastwards at PARIS LE BOURGET, RWY 09 (see declared distances AD 2 LFPB.13) can cater for the vast majority of traffic using this airport.

SPECIAL CAUTION - DEPARTURES 09 of PARIS LE BOURGET. Air crew's attention is drawn to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 08R/08L final approach.

Track strictly RWY center line (MAG 084°) until D 2.6 BT PB 090 (WP fly over). In any case, do not spill North of RWY 09 center line of PARIS LE BOURGET.

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

- RWY 07 : magnetic track 067°.

- RWY 09 : magnetic track 084°.

22324 Departures RWY 25

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

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

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

22.3.3 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

For RWY 07, 09 and 25, these flight routes are drawn up and defined as follows :

- un "départ initial" conventionnel débutant à l'extrémité de la piste de départ (DER) et se terminant à un repère conventionnel spécifié. - puis une "phase de raccordement" uniquement RNAV 1 se poursuivant jusqu'au point de rejointe de la structure « En-Route ». Pour la piste 21, les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis intégralement en RNAV 1.	- a conventional "initial departure" beginning from the departure end of the runway (DER) and ending at a specified conventional marker. - then a "junction phase" which is only operated with RNAV 1 navigation mode until reaching the waypoint joining the "En-Route" network. For RWY 21, these flight routes are drawn up and defined as full-RNAV 1 procedures.
22332 Protection et emploi du radar Pour aéronefs de catégories A.B.C.D. L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.	22332 Radar protection and operation For categories A B C D aircraft. The ATC unit permanently provides radar services.
22321 Départs pistes 07, 09 et 25 Les départs initiaux sont protégés uniquement en navigation conventionnelle. Les phases de raccordements sont protégées uniquement en RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME et sont établies au-dessus de l'altitude minimale guidage (MSA ou AMG).	22321 Departures RWY 07, 09 and 25 Initial departures are only protected in conventional navigation. The junction phases are protected only for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors and are set above the minimum safe altitude (MSA or AMG).
22322 Départs piste 21 L'intégralité des départs est protégée en RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME. Cependant, la couverture DME/DME n'est pas garantie en dessous de 1500ft AMSL.	22322 Departures RWY 21 The departures are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors. However, DME/DME coverage is not guaranteed below 1500ft AMSL.
22333 Equipement des aéronefs Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond de manière convenable et appropriée aux exigences de performance sur la route à suivre et qu'il est conforme aux conditions minimales requises dans la documentation aéronautique AIP France GEN 1.5-2. Les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI. Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs : - appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ; - qui se trouvent en situation d'urgence ; - qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.	22333 Aircraft equipment In any case, the aircraft operator must check that the RNAV aircraft equipment is complying with the level of performance required on the requested route and meet the minimum requirements specified in the aeronautical documentation AIP France, GEN 1.5-2. Aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document. This is not applicable to : - State aircraft ; - Emergency aircraft ; - Medical aircraft.
22334 Utilisation	22334 Operating procedures
22341 Départs pistes 07, 09 et 25 Les départs initiaux sont publiés et utilisables uniquement en navigation conventionnelle. Les phases de raccordement, publiées uniquement RNAV avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, sont utilisables en RNAV1. Le pilote ne pouvant assurer le suivi de la phase de raccordement RNAV doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès la demande de mise en route sur la fréquence PREVOL afin de bénéficier d'un guidage radar dès la fin du départ initial et jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure « En-Route » prévu dans le FPL.	22341 Departures RWY 07, 09 and 25 Initial departures are published and only available for conventional navigation. Junction phases, only published for RNAV navigation with GNSS and/or DME/DME sensors are available for RNAV 1 operations. The pilot being not able to fly the RNAV junction phase must report "Unable RNAV 1" upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency in order to get radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL.
22342 Départs piste 21 Les SID RNAV1 au départ de la piste 21 requièrent l'utilisation du signal GNSS sous 1500ft.	22342 Departures RWY 21 GNSS required below 1500ft for RNAV1 SID from runway 21.
22343 Restrictions SID Est Les SIDs LANVI sont planifiables H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI. - si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. Les SIDs RANUX sont planifiables H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B : - si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL, même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. Attention : si un plan de vol utilisant un de ces SIDs est suspendu, l'envoi d'un message DLA pour dé-suspendre le vol peut parfois décaler le vol dans une période où l'état d'activation de la zone militaire interférente a changé, et la route initiale n'est alors plus compatible avec l'activité de la zone. Dans ce cas-là, il convient d'envoyer un message CHG pour changer la route initiale et utiliser le bon SID, compatible avec le nouvel état d'activité de la zone interférente.	22343 East SID restrictions LANVI SIDs are available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W : - if one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID. - if none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to destination. RANUX SIDs are available H24 according to the activity of the military area LFR175B : - if the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE. Warning : if a flight plan using one of these SIDs is suspended, a filed DLA message to deal with the suspension of the flight, may occasionally reschedule the flight in a period where activation status of interfering military area has changed, then the original route is no more compatible with the area activity. In such situation, it is needed to file a CHG message in order to change the route and to use the proper SID, compatible with the new activity status of the interfering area.
22.3.4 DEPARTS : SID CONV ou DCT FPL Au départ de PARIS LE BOURGET, seul le secteur Sud est doté de SIDs conventionnels. Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :	22.3.4 DEPARTURES : CONV SID or DCT FPL For PARIS LE BOURGET departure, only South sector is provided with conventional SIDs. The pilots must comply with the following procedures :

	Secteur Nord / North Sector	EGOZE	Réacteurs / Jets	Hélices / Propellers
SID CONV ou / or DCT FPL	Secteur Est / East Sector	NIPOR - ALIMO	FL < 115	FL < 115
	Secteur Sud / South Sector	OLZOM - MONOT - DORDI	FL < 145	Tous / All FL (1)
	Secteur Ouest / West Sector	EVX - LGL	FL < 115	FL < 115

Préciser FPL case 15

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

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné (Voir descriptif AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI, SID RWY21 RNAV EAST INI, SID RWY21 RNAV WEST INI et SID RWY25 INI).

- Vers le secteur Nord : guidage radar vers EGOZE.
- Vers le secteur Est : guidage radar vers CTL pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO.
- Vers le secteur Sud (1) : suivre SID OLZOM - MONOT ou DORDI.
- Vers le secteur Ouest : guidage radar pour rejoindre EVX ou LGL.

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR doivent préciser :

après OLZOM : DCT AGOPA ou ERIXU

après MONOT : DCT LATRA - OKASI ou PILUL.

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

22.3.5 PANNE DE COMMUNICATION

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

22.3.6 POGO

22361 Définition

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

Ils comportent soit un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) soit un départ omnidirectionnel, suivi d'un itinéraire de raccordement en navigation conventionnelle pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination. Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.

22362 Plan de vol

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

22363 Utilisation

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

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

22364 Vols PARIS LE BOURGET > MELUN

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

22.4 CONSIGNES PARTICULIERES / STAR

22.4.1 ITINERAIRES NORMALISES D'ARRIVEES AUX INSTRUMENTS (STAR)

A l'arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés exclusivement de STAR RNAV.

22411 Domaine d'application

Les itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) RNAV débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse. Ces contraintes sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.

22412 Protection et emploi du radar

Write in FPL item 15

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

After an initial departure depending on the runway used for take-off (See AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI, SID RWY21 RNAV EAST INI, SID RWY21 RNAV WEST INI and SID RWY25 INI).

- To North sector : radar guidance to EGOZE.
- To East sector : radar guidance to CTL to join NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM, to join ALIMO.
- To South sector (1) : follow SID OLZOM - MONOT or DORDI.
- To West sector : radar guidance to join EVX or LGL.

(1) The propeller ACFT inbound UIR must specify :

after OLZOM : DCT AGOPA or ERIXU

after MONOT : DCT LATRA - OKASI or PILUL.

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

22.3.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

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

22.3.6 POGO

22361 Definition

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

They include either an initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or a multidirectional departure followed by a conventional navigation junction route to join the destination AD final approach procedure. These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.

22362 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

22363 Utilization

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

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

22364 Flights PARIS LE BOURGET > MELUN

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

22.4 SPECIAL PROCEDURES / STAR

22.4.1 STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL ROUTES (STAR)

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

22411 Field of application

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

The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements. These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.

22412 Radar protection and operation

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

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

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

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

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

224.13 Equipement des aéronefs

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

Les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI.

Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
- qui se trouvent en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

224.14 Utilisation

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

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

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

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

Limitation de vitesse :

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

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

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

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

224.15 Panne de radiocommunication

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

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

Afficher 7600.

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

For categories A B C D aircraft.

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

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

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

The ATC unit permanently provides radar services.

224.13 Aircraft equipment

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

Aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.

This is not applicable to :

- State aircraft ;
- Emergency aircraft ;
- Medical aircraft.

224.14 Operating procedures

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

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

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

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

Speed limitation :

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

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

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

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

224.15 Radiocommunication failure

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

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

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

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

- EAT

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

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

Characteristic of arrivals LFPB by MOBRO in West configuration.

Squawk 7600.

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

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

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

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

Particularité des arrivées LFPB par VEBEK

Afficher 7600.

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

224.1.6 Particularités en l'absence d'instruction du contrôle

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (à ou après l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée, au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé réception.

Ce principe est valable dans toutes les configurations, pour toutes les arrivées LFPB utilisant les IAF MOBRO, MOPAR, KOLIV, VEBEK, OKABO et BANOX gérés par les approches de CDG ou d'Orly.

224.1.7 Indicateurs d'itinéraires STAR

	Face à l'Ouest West facing	Face à l'Est East facing
Réacteurs et Hélices Jets and Propellers	W et/ and P	E

Characteristic of arrivals LFPB by VEBEK

Squawk 7600.

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

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

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

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

224.1.6 Procedure by default without ATC instruction

The lack of ATC clearance to perform the initial approach may be caused by a late ACC/APP handover (at or after the IAF), and/or by an overloaded frequency.

In such situation, on reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure, at the last assigned level which has been acknowledged.

This rule has to be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPB and using the IAF MOBRO, MOPAR, KOLIV, VEBEK, OKABO and BANOX handled by CDG APP or Orly APP.

224.1.7 STAR indicators

AD 2 LFPB.23

Renseignements supplémentaires *Additional information*

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé de radar secondaire (voir AD 1.0)

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées «COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS » sont disponibles à l'adresse :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash>

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

Traffic surveillance equipment : AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).

Additional information for the preparation of flights called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" are available at

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/en/collaborative-aerodrome-safety-highlights-eng>

These data are published for informational purposes only, and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and Sup AIP.

AD 2 LFPB.24

Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFPB.25

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

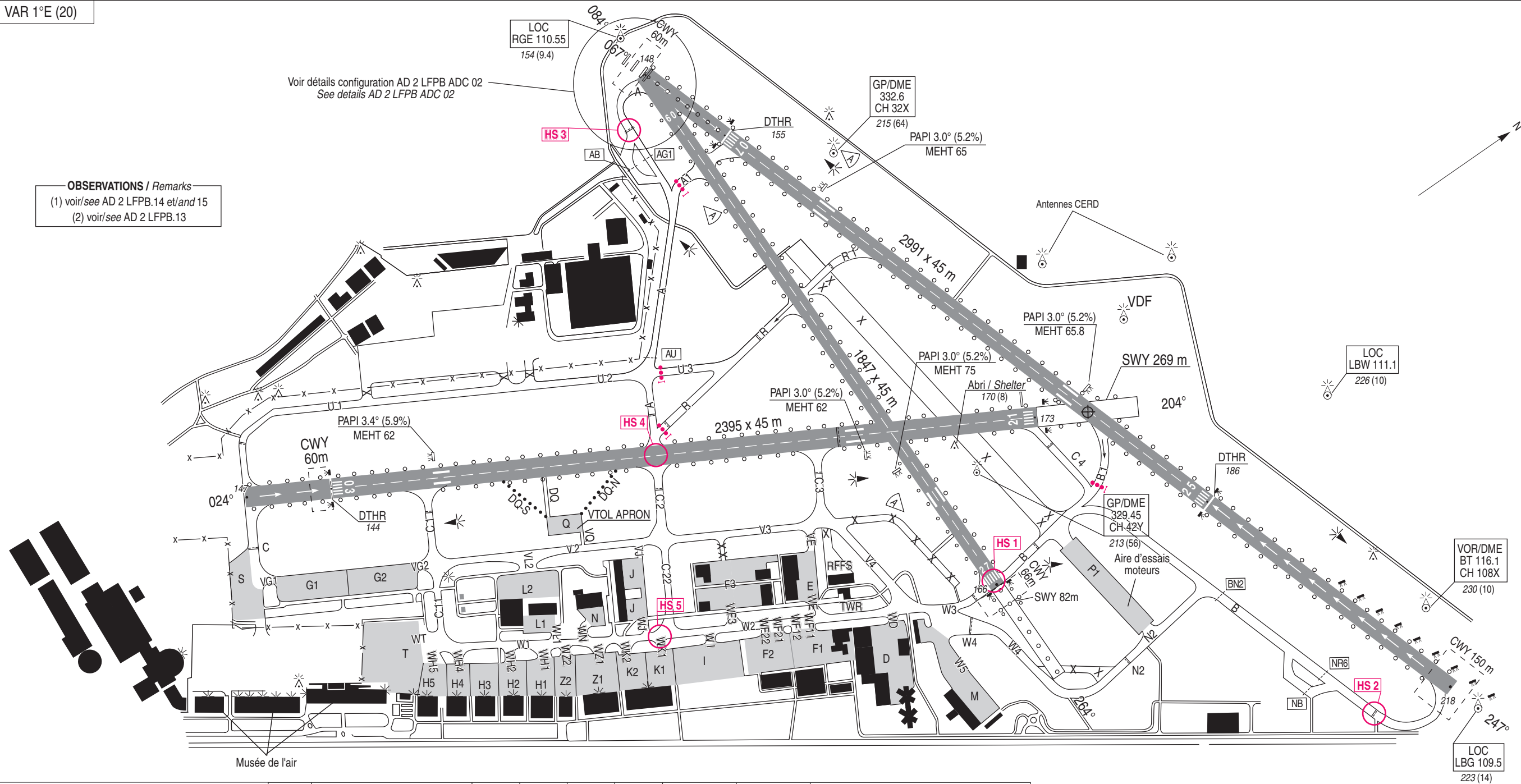
Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE <i>PROCEDURE IDENTIFICATION</i>	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS <i>LINE OF OPERATIONAL MINIMA</i>
Sans objet / <i>Not applicable</i>	Sans objet / <i>Not applicable</i>

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

(1) voir/see AD 2 LFPB.14 et/and 15
(2) voir/see AD 2 LFPB.13

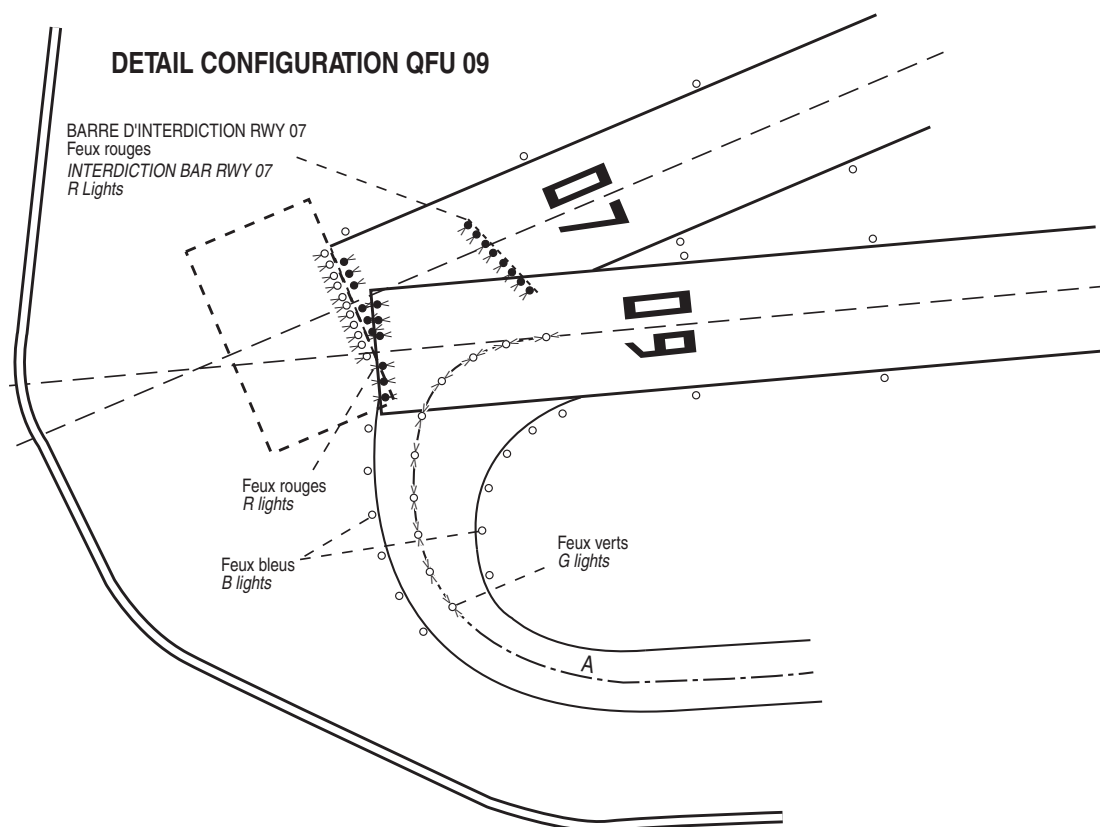
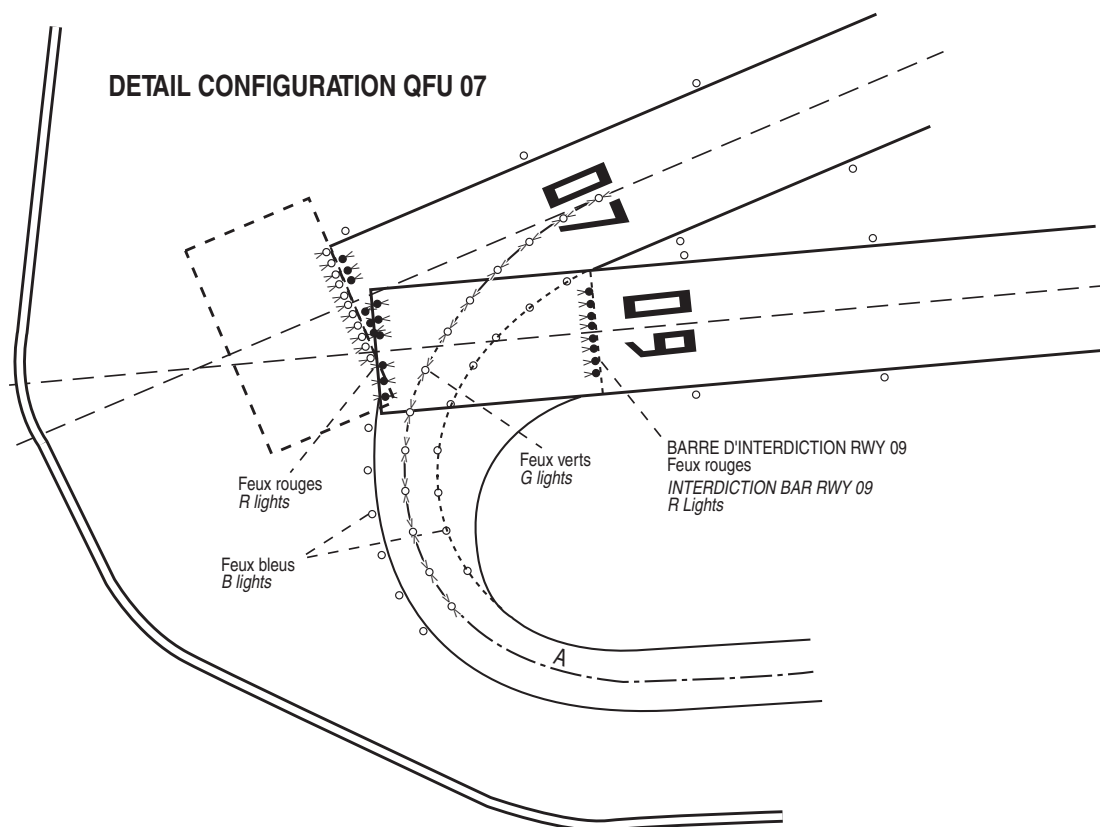


COORDONNEES SEUILS / <i>THR coordinates</i>			RWY	BALISAGE / <i>Lighting</i> (1)		TORA (2)	TODA (2)	ASDA (2)	LDA (2)	NATURE <i>Surface</i>	RESIST. <i>Strength</i>	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 03	48° 56' 55.39" N	002° 25' 36.71" E	03	NIL	LIH	2395	2395	2664	2130	Revêtue Paved	47 F/C/W/T	NIL	NIL	NIL	NIL
DTHR 03	48° 57' 03.16" N	002° 25' 42.18" E													
THR 21	48° 58' 05.75" N	002° 26' 26.18" E	21	NIL	LIH	2130	2190	2130	2130	Revêtue Paved	58 R/C/W/U	550*	550*	550*	550*
THR 07	48° 57' 49.81" N	002° 25' 13.04" E	07	420 m LIH	LIH	2901	3051	2901	2602			550*	550*	550*	550*
DTHR 07	48° 57' 53.46" N	002° 25' 26.63" E													
THR 25	48° 58' 26.46" N	002° 27' 29.71" E	25	NIL	LIH	2991	3051	2991	2100			550*	550*	550*	550*
DTHR 25	48° 58' 15.49" N	002° 26' 48.77" E													
THR 09	48° 57' 49.25" N	002° 25' 13.45" E	09	NIL	LIH	1847	1913	1929	NIL	Revêtue Paved	47 F/C/W/T	550*	550*	550*	550*
THR 27	48° 57' 54.19" N	002° 26' 43.97" E		27	510 m LIH	LIH	NIL	NIL	NIL			1805	NIL	NIL	NIL
												* 800 m de nuit / <i>at night</i>			

	Diffusomètre/Scatterometer
===	Point d'attente / Holding point
----	Point d'attente intermédiaire Intermediate holding point
	Barre d'entrée interdite No-entry bar
	Aire de trafic / Apron
	Point chaud / Hot spot Voir / See GMC

ALT / HGT : ft
GUND : 144 ft





FREQ : voir /see AD 2 LFPB COM 01

VAR 1°E (20)

(1) Survol uniquement en cas d'une manoeuvre d'évitement tactique sur instruction du contrôle.
Overflight only in case of a tactical ATC spacing instruction.

(2) Coordonnées exactes : voir AD 2 LFPG 22.1.3
Exact coordinates : see AD 2 LFPG 22.1.3

(3) Quadrilatère CDG exclu de l'aire à 1500 ft, en raison des hauteurs des tours de contrôle.
CDG quadrilateral excluded from 1500 ft area, due to control TWR's heights.

TMA 7 PARIS, **TMA 6 PARIS**, **TMA 5 PARIS**, **TMA 4 PARIS**, **TMA 3 PARIS**, **TMA 2 PARIS**, **TMA 1 PARIS**

FL070, **5000**, **4000**, **3000**, **2000**, **1500**, **10NM**, **20NM**, **30NM**, **40NM**, **50NM**, **60NM**

AIRPORTS: BEAUVAIS BOV, P. CH DE GAULLE CGN, P. LE Bourget BT, TOUSSUS TSU, MELUN MLN, BRETAGNE BRT, RBT, EPR, HOL, PONTOISE PON, P. ORLY, POY LOL, VILLACOUBLAY, CLM, RADAR (3).

NAVIGATION AIDS: 909°, 901°, 1073°, 1089°, 1499°, 1077°, 1086°, 1204°, 1250°, 968°, 1398°, 1007°. CTR PARIS 594.

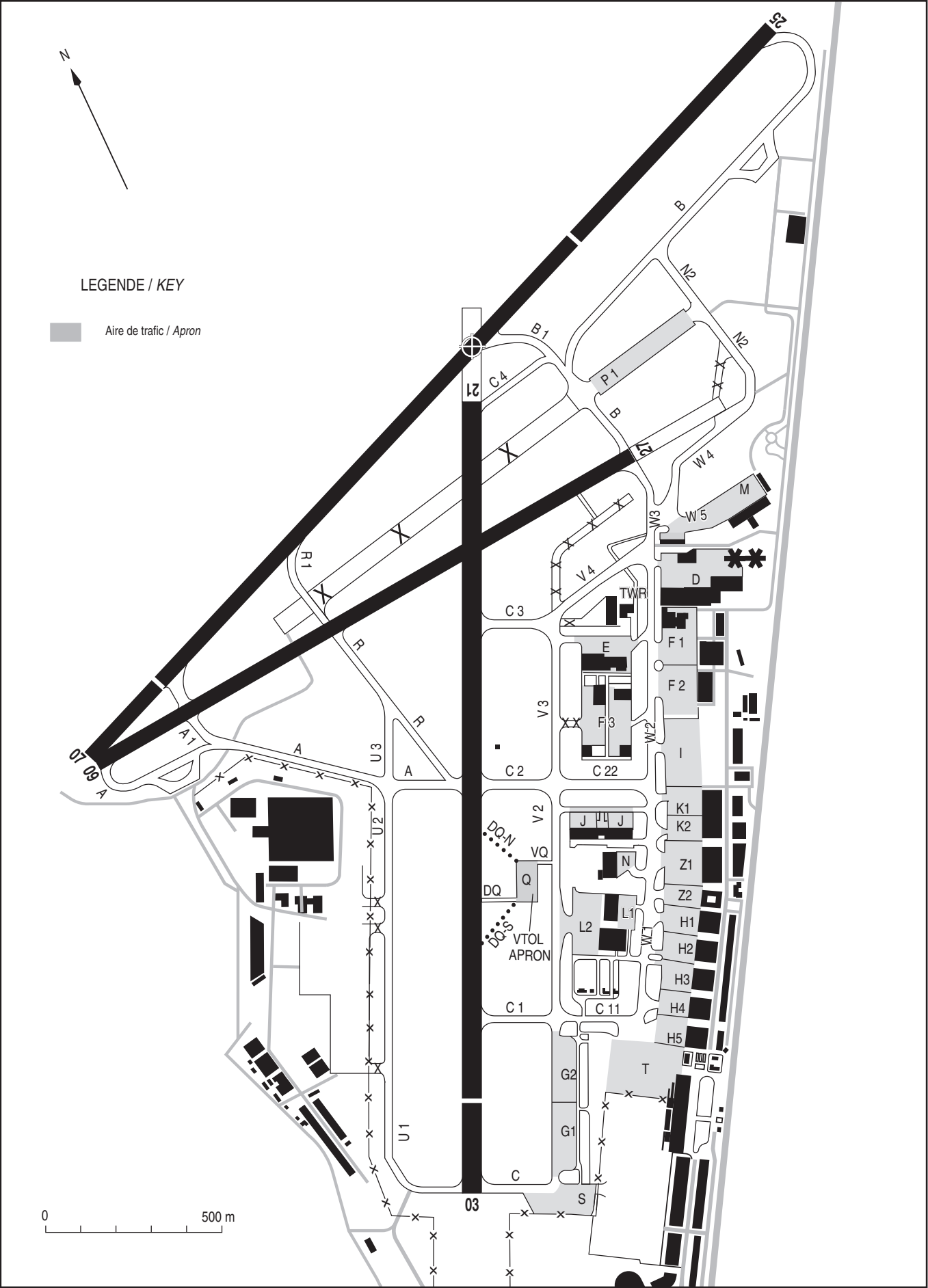
ALT / HGT : ft
DISTANCES : NM
0 5 NM

Les altitudes minimales publiées intègrent une correction pour basses températures.
The published minimum altitudes integrate a correction for low temperatures.

In the event of a loss of communication during a radar APCH, join and follow the standard APCH track published for the RWY in use.

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

PARIS LE BOURGET



MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

PARIS LE BOURGET

Carte des cheminements pour les avions dont l'envergure est inférieure à 52 m
Ground movement chart for aircraft whose wingspan is less than 52 m

LEGENDE / KEY

- Voies de circulation interdites aux avions d'envergure supérieure à 42 m
TWY prohibited for aircraft whose wingspan is more than 42 m
- Point chaud
Hot spot
- Point d'attente / Holding point
- Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
- Barre d'entrée interdite / No entry bar
- Aire de trafic / Apron

Note : Les voies DQ, DQ-S, DQ-N, VQ et l'aire de trafic Q sont réservés aux VTOL.
TWY DQ, DQ-S, DQ-N, VQ and apron Q are for VTOL use only.

ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION

- HS 1 TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.
TWY crossing RWY with ACFT flaring out.
- HS 2 Le point d'attente est situé assez loin de la piste.
The holding point is located rather far from RWY.
- HS 3 Risque de confusion entre les deux seuils 07 et 09.
Confusion risk between thresholds 07 and 09.
- HS 4 Traversée de piste 03-21 :
cette piste est très faiblement utilisée mais reste active.
Crossing of RWY 03-21 :
this RWY is very weakly used but remains active.
- HS 5 Noeud de circulation important (avions et véhicules) avec
mauvaise visibilité due à la présence de bâtiments.
Important knot of traffic (aircraft and vehicles) with poor visibility
due to buildings.

0 500 m

ATTENTION / CAUTION
Importante traversée de piétons
Heavy pedestrian traffic

Véhicules sur cheminement routier
Vehicles on road progress
Hauteur / Height : 4.85 m
41 m de l'axe du TWY V4 / from TWY V4 axis

TWY W5
Interdit aux ACFT d'envergure
supérieure à 28 m
Prohibited for ACFT whose wingspan
is more than 28 m

Bâtiment / Building
Hauteur / Height : 10 m
42.7 m de l'axe du TWY W3 / from TWY W3 axis

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

PARIS LE BOURGET

Carte des cheminements pour les avions dont l'envergure est supérieure ou égale à 52 m et inférieure à 65 m
Ground movement chart for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m and less than 65 m

LEGENDE / KEY

-  Point chaud / Hot spot
-  Point d'attente / Holding point
-  Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
-  Cheminement à suivre pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 52 m / Specified routes for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m
-  Cheminement alternatif pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 52 m sauf B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000. / Alternative routes for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m except for B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000.
-  Barre d'entrée interdite / No entry bar
-  Aire de trafic / Apron

Note : Les voies DQ, DQ-S, DQ-N, VQ et l'aire de trafic Q sont réservés aux VTOL.
TWY DQ, DQ-S, DQ-N, VQ and apron Q are for VTOL use only.

ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION

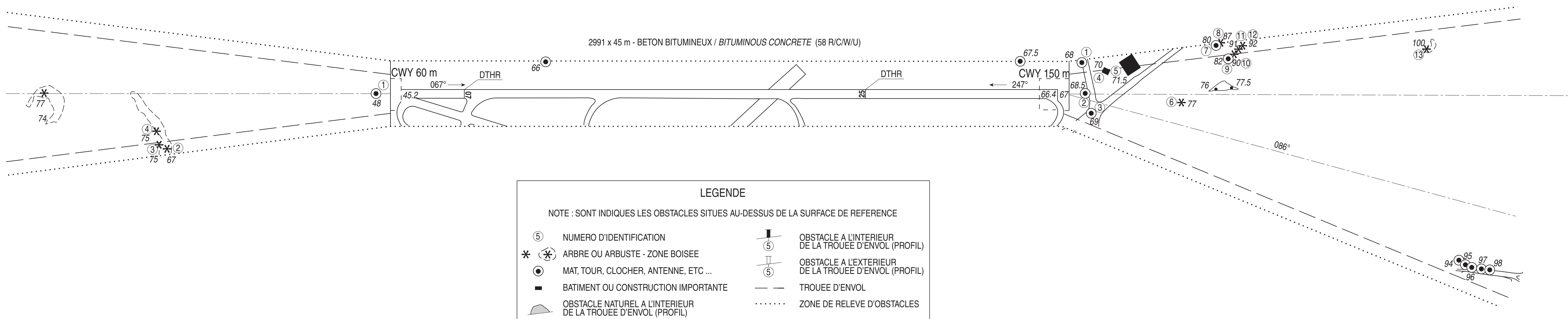
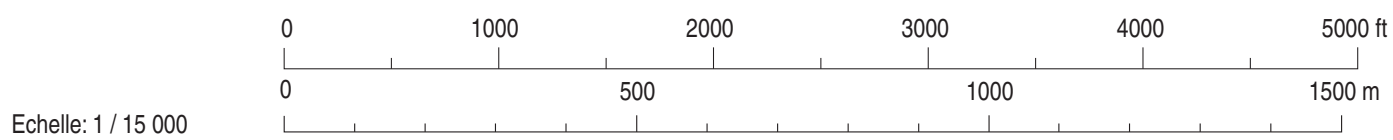
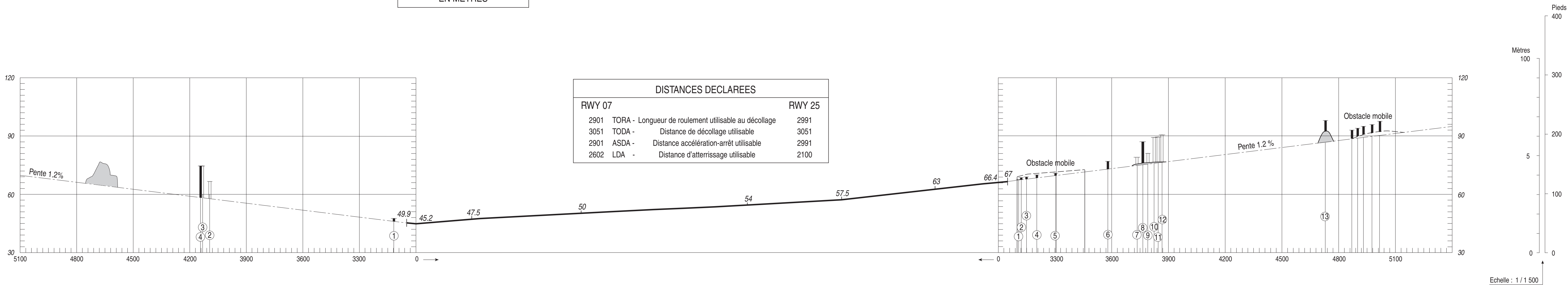
- HS 1** TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.
TWY crossing RWY with ACFT flaring out.
- HS 2** Le point d'attente est situé assez loin de la piste.
The holding point is located rather far from RWY.
- HS 3** Risque de confusion entre les deux seuils 07 et 09.
Confusion risk between thresholds 07 and 09.
- HS 4** Traversée de piste 03-21 : cette piste est très faiblement utilisée mais reste active.
Crossing of RWY 03-21 : this RWY is very weakly used but remains active.

0 500 m

PARIS LE BOURGET

RWY 07/25

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

CARTE D’OBSTACLES D’AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

PARIS LE BOURGET
RWY 09

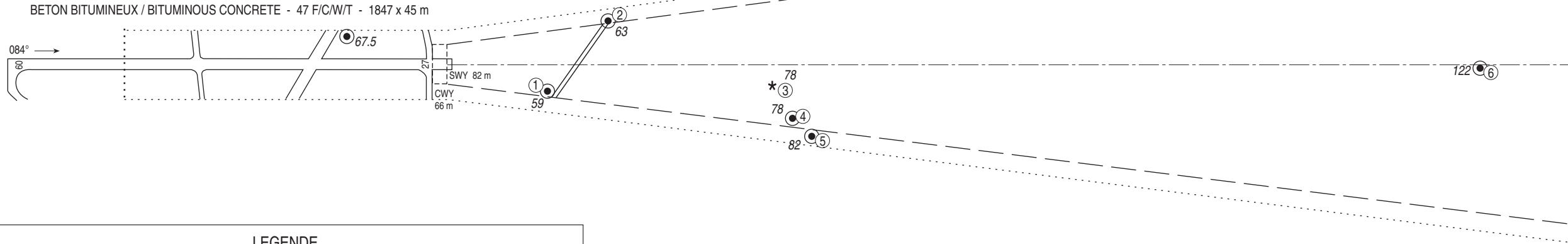
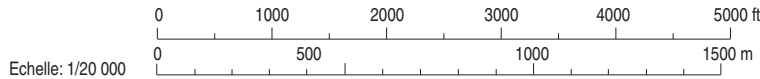
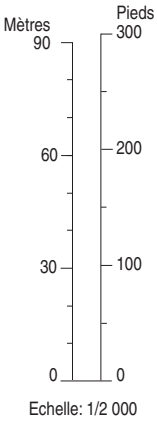
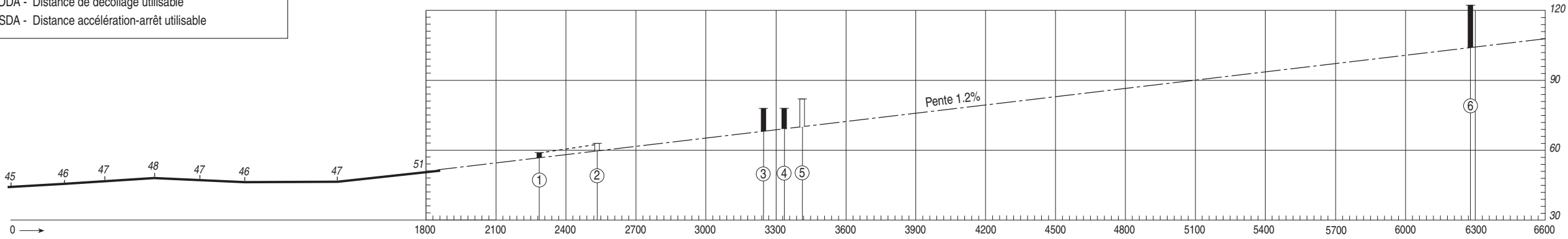
VAR 1°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES DECLAREES

RWY 09

1847 TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage
1913 TODA - Distance de décollage utilisable
1929 ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable



LEGENDE

NOTE : SONT INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

- | | | | |
|-------|--|-------|--|
| ⑤ | NUMERO D'IDENTIFICATION | | OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL) |
| * (★) | ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE | | OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL) |
| ● | MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ... | --- | TROUEE D'ENVOL |
| ■ | BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | | ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES |
| | OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL) | | |

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

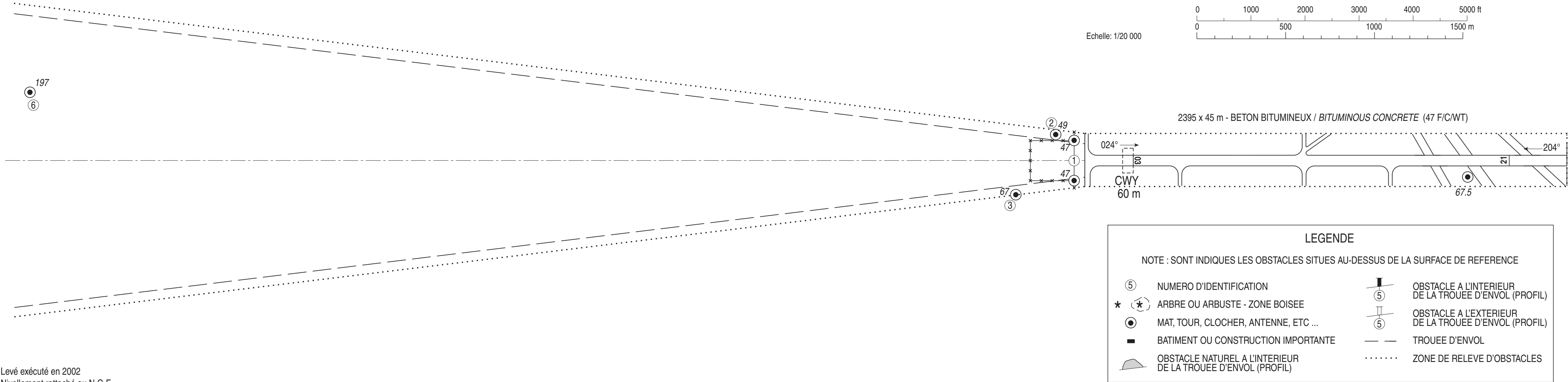
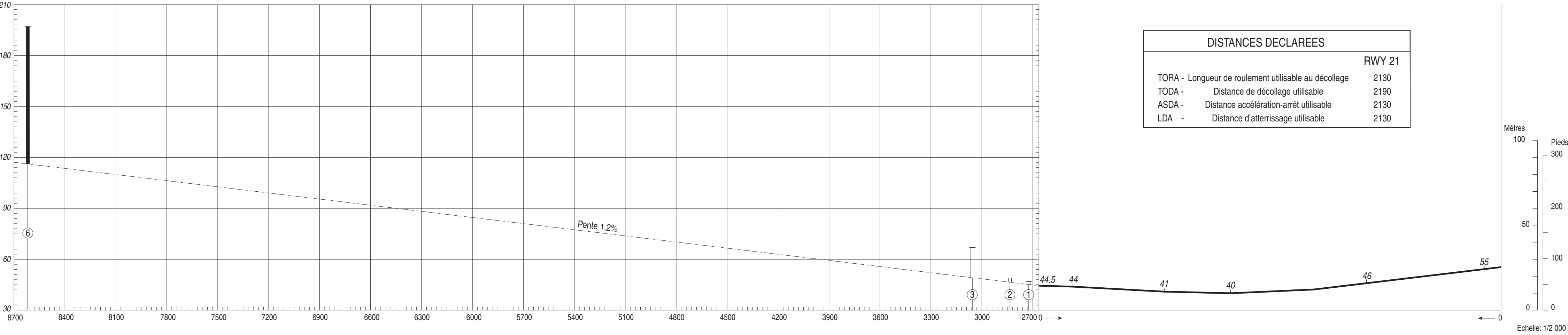
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

PARIS LE BOURGET

RWY 21

VAR 1°E (20)	DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES
--------------	--------------------------------------



Levé exécuté en 2002
Nivellement rattaché au N.G.F.

PARIS LE BOURGET
Fréquences / Frequencies

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

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

PARIS LE BOURGET

ATIS LE BOURGET		120.000
TWR LE BOURGET	Prévol / Delivery	121.950
	Sol / Ground	121.900
	Tour / Tower	118.925 - 118.400 (s)

PARIS CHARLES DE GAULLE

APP DE GAULLE	Départ / Departure	DIKOL - OPALE - ATREX - NURMO - EVX - RANUX	124.355 - 126.575 (s)
		LANVI - BUBLI - BAXIR	131.200 - 126.575 (s)
		AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI	
		PILUL - LGL - OLZOM	133.380 - 126.575 (s)
		MONOT - DORDI	
	Approche / Approach	MOPAR - MOBRO - LORNI - VEBEK	121.155 - 136.275 - 126.575 (s)
		OKABO - BANOX	125.830 - 136.275 - 126.575 (s)
	Transit / Transit	ACFT à l'arrivée ou au départ de On arrival or on departure of LFOB - LFPT	119.850

PARIS ORLY

APP ORLY	Départ / Departure	127.750 - 128.380 (s)
	Approche / Approach	123.875 - 124.450 - 118.855 (s)

SEINE

ATIS SEINE		128.175
APP SEINE	Approche / Approach	118.050 - 120.325 - 134.300 - 134.875

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordonnées</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BT	REF AD2 LFPB. 19		X	X	X
BOV	REF AD2 LFOB. 19	X	X	X	X
CLM	REF ENR 4.1	X		X	X
CTL	REF ENR 4.1	X			X
DJL	REF ENR 4.1	X		X	
DPE	REF ENR 4.1		X	X	
EPL	REF ENR 4.1	X		X	
EVX	REF ENR 4.1	X		X	
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF AD2 LFPO. 19	X	X	X	
MLN	REF ENR 4.1	X	X	X	
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
PON	REF ENR 4.1	X	X		X
RBT	REF ENR 4.1	X		X	
REM	REF ENR 4.1		X	X	
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
ROU	REF ENR 4.1	X	X	X	
TRO	REF ENR 4.1	X		X	
TSU	REF ENR 4.1		X	X	

ABOBO	REF ENR 4.4	X		X	
ADADA	REF ENR 4.4	X		X	
AGOPA	REF ENR 4.4	X		X	
AKONO	REF ENR 4.4	X		X	
ATREX	REF ENR 4.4	X		X	
AVLON	REF ENR 4.4	X		X	
BANOX	REF ENR 4.4	X	X	X	X
BAXIR	REF ENR 4.4	X		X	
BEKOS	REF ENR 4.4	X		X	
BENAR	REF ENR 4.4	X		X	
BIBAX	REF ENR 4.4	X		X	
BOLLY	REF ENR 4.4	X		X	
BUBLI	REF ENR 4.4	X		X	
CREIL	REF ENR 4.4	X			X
DEROL	REF ENR 4.4	X		X	
DEVIM	REF ENR 4.4	X		X	X
DIKOL	REF ENR 4.4	X		X	
DOBIK	REF ENR 4.4	X			X
DOPAP	REF ENR 4.4	X		X	
DORDI	REF ENR 4.4		X	X	
EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	
EGOZE	REF ENR 4.4	X			
EPURI	REF ENR 4.4	X		X	
ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
GIMER	REF ENR 4.4	X		X	

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
GITAN	REF ENR 4.4	X		X	
INRUN	REF ENR 4.4	X			X
KELUD	REF ENR 4.4	X		X	
KEPER	REF ENR 4.4	X		X	
KOLIV	REF ENR 4.4	X		X	X
KOVAK	REF ENR 4.4	X		X	
LALUX	REF ENR 4.4	X		X	
LANVI	REF ENR 4.4	X		X	
LAPAX	REF ENR 4.4	X		X	
LARPO	REF ENR 4.4	X			X
LASIV	REF ENR 4.4	X		X	
LATRA	REF ENR 4.4	X		X	
LESGA	REF ENR 4.4	X		X	
LIRSO	REF ENR 4.4	X			X
LORNI	REF ENR 4.4	X	X	X	X
LUKIP	REF ENR 4.4	X		X	
LUMAN	REF ENR 4.4	X		X	
LUPAM	REF ENR 4.4	X		X	
LUVAL	REF ENR 4.4	X		X	
MATIX	REF ENR 4.4	X		X	
MOBRO	REF ENR 4.4	X		X	X
MONOT	REF ENR 4.4		X	X	
MOPAR	REF ENR 4.4	X	X	X	X
MOFIL	REF ENR 4.4	X		X	
NEGUR	REF ENR 4.4	X			X
NEPAR	REF ENR 4.4	X		X	
NERKI	REF ENR 4.4	X		X	
NURMO	REF ENR 4.4	X		X	
ODEBU	REF ENR 4.4	X		X	
OKABO	REF ENR 4.4	X	X	X	X
OKASI	REF ENR 4.4	X		X	
OLZOM	REF ENR 4.4	X			
OPALE	REF ENR 4.4	X		X	
OSTIP	REF ENR 4.4	X		X	
→ OXCEL	REF ENR 4.4	X		X	
PEKIM	REF ENR 4.4	X		X	
PEXIR	REF ENR 4.4	X		X	
PIBAT	REF ENR 4.4	X		X	
PILUL	REF ENR 4.4	X		X	
PITAV	REF ENR 4.4	X		X	
PIVER	REF ENR 4.4	X		X	
RANUX	REF ENR 4.4	X		X	
RENSA	REF ENR 4.4	X		X	
ROMGO	REF ENR 4.4	X	X	X	
SABLE	REF ENR 4.4	X		X	
SOTUS	REF ENR 4.4	X		X	
SUBOX	REF ENR 4.4	X			X
VEBEK	REF ENR 4.4	X		X	X
VELOL	REF ENR 4.4	X		X	
VEPET	REF ENR 4.4	X		X	
XERAM	REF ENR 4.4	X		X	

DATA

PARIS LE BOURGET

POINTS/REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints/Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
FF 501	48°24'43" N	001°01'57" E	X		X	
PB 090	48°58'08.8" N	002°31'13.4" E	X		X	
PB 093	48°57'04.4" N	002°46'55.3" E	X		X	
PB 094	48°56'31.7" N	002°54'19.1" E	X		X	
PB 095	48°56'03.6" N	003°00'35.8" E	X		X	
PB 096	49°08'13.2" N	002°56'16.1" E	X		X	
PB 098	48°55'38.5" N	003°06'07.7" E	X		X	
PB 250	48°56'14.4" N	002°19'41.3" E	X		X	
PB 252	48°55'31.4" N	002°17'15.5" E	X		X	
PB 253	48°55'04.2" N	002°15'43.4" E	X		X	
PB 254	48°59'00.0" N	002°12'08.9" E	X		X	
PB 256	48°54'39.1" N	002°07'17.3" E	X		X	
PB 258	48°54'06.5" N	001°57'58.5" E	X		X	
PB 407	48°53'08.6" N	002°07'51.7" E	X			X
PB 408	48°54'34.2" N	002°13'07.3" E	X			X
PB 409	48°52'52.3" N	002°53'46.4" E	X			X
PB 410	48°53'21.2" N	002°08'38.0" E	X			X
PB 411	48°57'07.2" N	002°29'50.6" E	X			X
PB 412	48°56'13.1" N	002°34'58.3" E	X			X
PB 413	48°52'52.3" N	002°53'46.4" E	X			X
PB 414	49°02'50.3" N	003°03'57.6" E	X			X
PB 425	48°57'45.4" N	002°44'35.8" E	X			X
PB 426	48°57'57.7" N	002°39'53.8" E	X			X
PB 430	48°58'26.1" N	002°28'19.5" E	X			X
PB 431	48°56'20.2" N	002°16'42.8" E	X			X
PB 433	48°57'42.8" N	002°23'16.7" E	X			X
PB 434	48°56'24.9" N	002°16'25.4" E	X			X
PB 435	49°00'07.6" N	002°10'46.4" E	X			X
PB 500	48°49'18.1" N	002°35'11.1" E	X			X
PB 501	48°46'54.7" N	001°45'05.4" E	X			X
PB 502	48°45'33.3" N	001°46'29.2" E	X			X
PB 503	49°07'36.9" N	001°41'06.7" E	X			X
PB 504	48°46'36.5" N	002°13'34.5" E	X			X
PB 505	48°48'52.8" N	002°27'38.7" E	X			X
PB 506	48°49'28.8" N	002°29'08.5" E	X			X
PB 508	48°47'26.2" N	003°15'42.3" E	X			X
PB 510	49°02'39.6" N	003°26'10.4" E	X			X
PG 101	48°50'22.1" N	002°37'23.0" E	X		X	
PG 102	48°43'14.6" N	002°35'24.7" E	X		X	
PG 286	48°57'29.9" N	001°53'33.3" E	X		X	
PG 502	49°06'16.6" N	002°23'12.7" E	X			X
PG 528	49°21'31.0" N	002°32'01.0" E	X			X
PG 534	49°15'42.2" N	002°23'16.7" E	X			X
PG 536	49°13'54.1" N	002°42'54.0" E	X			X
FPB07	48°54'34.2" N	002°13'07.1" E	X			X
FPB27	48°58'36.7" N	002°39'56.5" E	X			X
RW07	48°57'53.46" N	002°25'26.63" E	X			X
RW27	48°57'54.19" N	002°26'43.97" E	X			X
IF ILS/LOC RWY 07	VOIR/SEE PB 410			X		X
FAF LOC RWY 07	VOIR/SEE FPB07			X		X
IF ILS/LOC RWY 27	48°58'50.9" N	002°44'28.9" E		X		X
FAF LOC RWY 27	VOIR/SEE FPB27			X		X

PRECODING FNA ILS CAT 1 ou / or LOC RWY 07

FNA ILS CAT I ou / or LOC RWY 07													
RMK	GNSS required				MAG VAR 2020 1.0°E				REF NAVAID : BT				
	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
		IF	PB410	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNAV1
See chart ILS CAT I ou / or LOC RWY 07													
APCH		CF	PB411	-	104	104.9	3.7	-	800	800	185	-	RNAV1
		TF	PB412	-	104	104.9	3.5	-	2000	3000	-	-	RNAV1
		TF	PB413	-	104	104.9	12.8	-	2000	3000	-	-	RNAV1
		TF	PB414	-	033	033.9	12.0	-	3000	3000	-	-	RNAV1
HLDG		-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

FNA RNP RWY 07											
RMK	GNSS required					MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAV AID : BT		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	NAV Spec
APCH	IF	PB410	-	-	-	-	-	3000	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	FPB07	-	067	067.6	3.2	-	3000	3000	-	RNP APCH
	TF	RW07	Yes	067	067.7	8.8	-	-	-	185	RNP APCH
	CF	PB411	-	104	104.9	3	-	800	800	185	RNAV1
	TF	PB412	-	104	104.9	3.5	-	2000	3000	-	RNAV1
	TF	PB413	-	104	105.0	12.8	-	2000	3000	-	RNAV1
HLDG	TF	PB414	-	033	033.9	12.0	-	3000	3000	-	RNAV1
	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PRECODING (GNSS) INA RNAV VEBEK 7E / OKABO 7E RWY 07
PRECODING (GNSS) INA RNAV BANOX 7E / KOLIV 7E RWY 07

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 07													
RMK	MAG VAR 2020 1.0°E										REF NAV AID :		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec	
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7E	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	300	-	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	257	257.8	44.1	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKABO 7E	IF	OKABO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	312	313.3	25.9	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB500	-	264	265.5	17.0	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB505	-	264	265.2	5.0	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7E	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL090	250	-	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB501	-	066	067.3	5.0	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA KOLIV 7E	FM	-	-	066	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	KOLIV	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	-	RNAV 1
	TF	PB503	-	155	156.5	11.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPB
Runway	07
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E07A
LTP/FTP Latitude	485753.4595N
LTP/FTP Longitude	0022526.6285E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	91.1
FPAP Latitude	485826.4580N
Delta FPAP Latitude (seconds)	32.9985
FPAP Longitude	0022729.7075E
Delta FPAP Longitude (seconds)	123.0790
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 02 10 06 0C 07 00 00 01 37 30 05 67 70 03 15 C9 50 0A 01 8F 17 CD 01 01 8E C1 03 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF 2F CA E4 4F
Calculated CRC Value	2FCAE44F

FNA RNP RWY25												
RMK	-											
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	REF NAV/VD :-	
APCH	IF	PB425	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	PB426	-	273	273.7	3.1	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	PB430	Yes	273	273.7	7.7	-	-	-	-	-3.0°/15	RNP APCH
	TF	PB431	-	254	254.6	7.9	-	-	2000	-	-	RNP APCH
	TF	PON	-	314	314.6	13.4	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MOPAR	Yes	316	317.1	16.1	-	FL070	FL070	230	-	RNAV1
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PRECODING (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 7W / OKABO 7W RWY 25
PRECODING (GNSS) INA **RNAV** BANOX 7W / MOPAR 7W RWY 25
PRECODING (GNSS) INA **RNAV** MOBRO 7W RWY 25

INA RNAV (GNSS ou / or DMIE / DME) RWY 25												
RMK	(1) Sur instruction ATC uniquement / Only on ATC clearance.											
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVID :	
								MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB510	-	224	224.9	7.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKABO 7W	IF	OKABO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	DOBIK	-	312	313.3	5.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	LIRSO	-	338	339.3	6.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB508	-	329	329.9	5.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7W	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	PB502	-	043	043.8	15.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB504	-	085	086.5	18.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7W (1)	TF	PB506	-	073	074.3	10.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	073	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
	TF	PB534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

FNA ILS CAT 1 ou / or LOC RWY 27												
RMK	API / Missed APCH : RNAV 1 GNSS requis / required						MAG VAR 2020 1.0°E		REF NAV AID :-			
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	-	PB433	-	-	-	-	-	-	2000	-	-	RNAV 1
	TF	PB434	-	253	254.0	4.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB435	-	314	315.0	5.3	-	-	3000	230	-	RNAV 1

↓
↓

FNA RNP RWY27										
RMK	-									
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)
APCH	INA	IF	INRUN	-	-	-	-	3000	-	-
		TF	NEGUR	265	265.8	4.7	-	3000	-	-
		TF	FPB27	265	265.7	11.7	-	3000	3000	-
		TF	RW27	264	265.4	8.7	-	-	-	-
		TF	PB433	264	265.3	2.3	-	-	2000	185
		TF	PB434	253	254.0	4.7	-	-	-	-
	TF	PB435	-	314	315.0	5.3	-	-	3000	230
								REF NAV AID :-		
								Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec	
								-	RNP APCH	
								-	RNP APCH	
								-	RNP APCH	
								-3.0°/16.1	RNP APCH	
								-	RNP APCH	
								-	RNP APCH	
								-	RNP APCH	

PRECODING (GNSS) INA RNAV VEBEK 7W / OKABO 7W RWY 27**PRECODING** (GNSS) INA RNAV BANOX 7W / MOPAR 7W RWY 27**PRECODING** (GNSS) INA RNAV MOBRO 7W RWY 27

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 27												
RMK	(1) Sur instruction ATC uniquement / Only on ATC clearance.											
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	REF NAV/VAID :	
											Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB510	-	224	224.9	7.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKABO 7W	IF	OKABO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	DOBIK	-	312	313.3	5.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	LIRSO	-	338	339.3	6.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB508	-	329	329.9	5.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7W	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	PB502	-	043	043.8	15.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB504	-	085	086.5	18.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7W (1)	TF	PB506	-	073	074.3	10.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	073	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPB
Runway	27
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E27A
LTP/FTP Latitude	485754.1940N
LTP/FTP Longitude	0022643.9710E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	94.4
FPAP Latitude	485749.2480N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-4.9460
FPAP Longitude	0022513.4465E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-90.5245
Threshold Crossing Height	53.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	80.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 02 10 06 0C 1B 00 00 01 37 32 05 24 76 03 15 06 AD 0C 01 B0 17 5C D9 FF C7 3C FD 12 02 2C 01 00 00 C8 AF 96 21 F3 24
Calculated CRC Value	9621F324

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 07											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
OPALE 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
AGOPA 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 07											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
LATRA 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 102	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
PILUL 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
LGL 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 5Q											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 093	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
OPALE 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	RNAV 1
OPALE 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
RANUX 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
BUBLI 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
AGOPA 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
LATRA 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 102	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAIID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
PILUL 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
AGOPA 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
LATRA 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 102	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
PILUL 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
LGL 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 5J											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 5M											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 090	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PB 093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21											
RMK	GNSS requis/required						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAI D : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
OPALE 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 096	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21											
RMK	GNSS requis/required						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
AGOPA 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PG 101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
LATRA 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 102	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
PILUL 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
LGL 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 5Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21											
RMK	GNSS requis/required						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
OPALE 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 252	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 252	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 252	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	074	075.0	21.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21											
RMK	GNSS requis/required						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
AGOPA 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 258	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 258	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
LATRA 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DOPAP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	148	148.7	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
PILUL 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OXCEL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
LGL 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PG 286	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 5P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	RNAV 1
-	DF	PG 286	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAI : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
OPALE 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 250	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 250	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 250	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
OPALE 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 250	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 250	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 250	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LUPAM	-	074	075.0	21.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAI D : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
BAXIR 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LUPAM	-	074	075.0	21.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
AGOPA 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 258	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 258	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
LATRA 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DOPAP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	148	148.7	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
PILUL 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OXCEL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
AGOPA 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 258	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 258	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
LATRA 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)
 (Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
OKASI 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DOPAP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	148	148.7	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
PILUL 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PB 256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OXCEL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
LGL 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 286	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 5C											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 286	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 286	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 5F											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	PB 253	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG 286	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 07

STAR RNAV RWY 07											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 20 1.0°E			Ref NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9E (FIR)											
	IF	MATIX									RNAV 1
	TF	GITAN		173	173.8	43.6		FL140	FL140	300	RNAV 1
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110		RNAV 1
MOPII 9E (UIR)											
	IF	MOPII							FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2		FL140	FL140	300	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110		RNAV 1
RENSA 9E (UIR FIR)											
	IF	RENSA						FL260	FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110		RNAV 1
EPL 9E (UIR)											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					RNAV 1
	TF	BOLLY		253	253.6	42.0					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL150	FL150	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
RLP 9E (FIR)											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	BOLLY		284	284.5	45.6					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL150	FL150	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
DJL 9E (UIR FIR)											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	AKONO		321	322.5	33.8			FL260	280	RNAV 1
	TF	BOLLY		321	322.1	28.7					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL150	FL150	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
PIBAT 9E (FIR)											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9		FL150	FL150	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
MOU 9E (FIR)											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7		FL150	FL150	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
TRO 9E (UIR FIR)											
	IF	TRO						FL150	FL150	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
KEPER 9E (UIR)											
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL130	FL130		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL100	FL100	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL090	250	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 07

STAR RNAV RWY 07											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 20 1.0°E			Ref NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
KOVAK 9E (FIR)											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL130	FL130		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL100	FL100	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL090	250	RNAV 1
SABLE 9E (FIR)											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL130	FL130		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL100	FL100	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL090	250	RNAV 1
ROMGO 9E (UIR FIR)											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL130	FL130		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL100	FL100	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL090	250	RNAV 1
PEXIR 9E											
	IF	PEXIR							FL130	250	RNAV 1
	TF	PITAV		091	092.1	12.6			FL090		RNAV 1
	TF	KOLIV		075	075.6	25.8			FL070		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL070	FL070		RNAV 1
VELOL 9E											
	IF	VELOL							FL140	250	RNAV 1
	TF	VEPET		148	148.6	16.0			FL090		RNAV 1
	TF	KOLIV		173	173.7	24.8			FL070		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL070	FL070		RNAV 1
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKABO	-	OKABO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 25

STAR RNAV RWY 25											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9W (FIR)											
	IF	MATIX									RNAV 1
	TF	GITAN		173	173.8	43.6		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
MOFIL 9W (UIR)											
	IF	MOFIL							FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
RENSA 9W (UIR FIR)											
	IF	RENSA						FL260	FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
EPL 9W (UIR)											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					RNAV 1
	TF	BOLLY		253	253.6	42.0					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
RPL 9W (FIR)											
	IF	RPL									RNAV 1
	TF	BOLLY		284	284.5	45.6					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
DJL 9W (UIR FIR)											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	AKONO		321	322.5	33.8			FL260	280	RNAV 1
	TF	BOLLY		321	322.1	28.7					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
PIBAT 9W (FIR)											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
MOU 9W (FIR)											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
TRO 9W (UIR FIR)											
	IF	TRO						FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
KEPER 9W (UIR)											
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 25

STAR RNAV RWY 25											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
KOVAK 9W (FIR)											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
SABLE 9W (FIR)											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
ROMGO 9W (UIR FIR)											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
PEXIR 9W											
	IF	PEXIR							FL150	250	RNAV 1
	TF	PITAV		091	092.1	12.6			FL110		RNAV 1
	TF	MOBRO		058	059.1	30.7		FL070	FL070	250	RNAV 1
VELOL 9W											
	IF	VELOL							FL140	250	RNAV 1
	TF	VEPET		148	148.6	16.0			FL090		RNAV 1
	TF	MOBRO		164	164.9	15.8		FL070	FL070	250	RNAV 1
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKABO	-	OKABO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 27

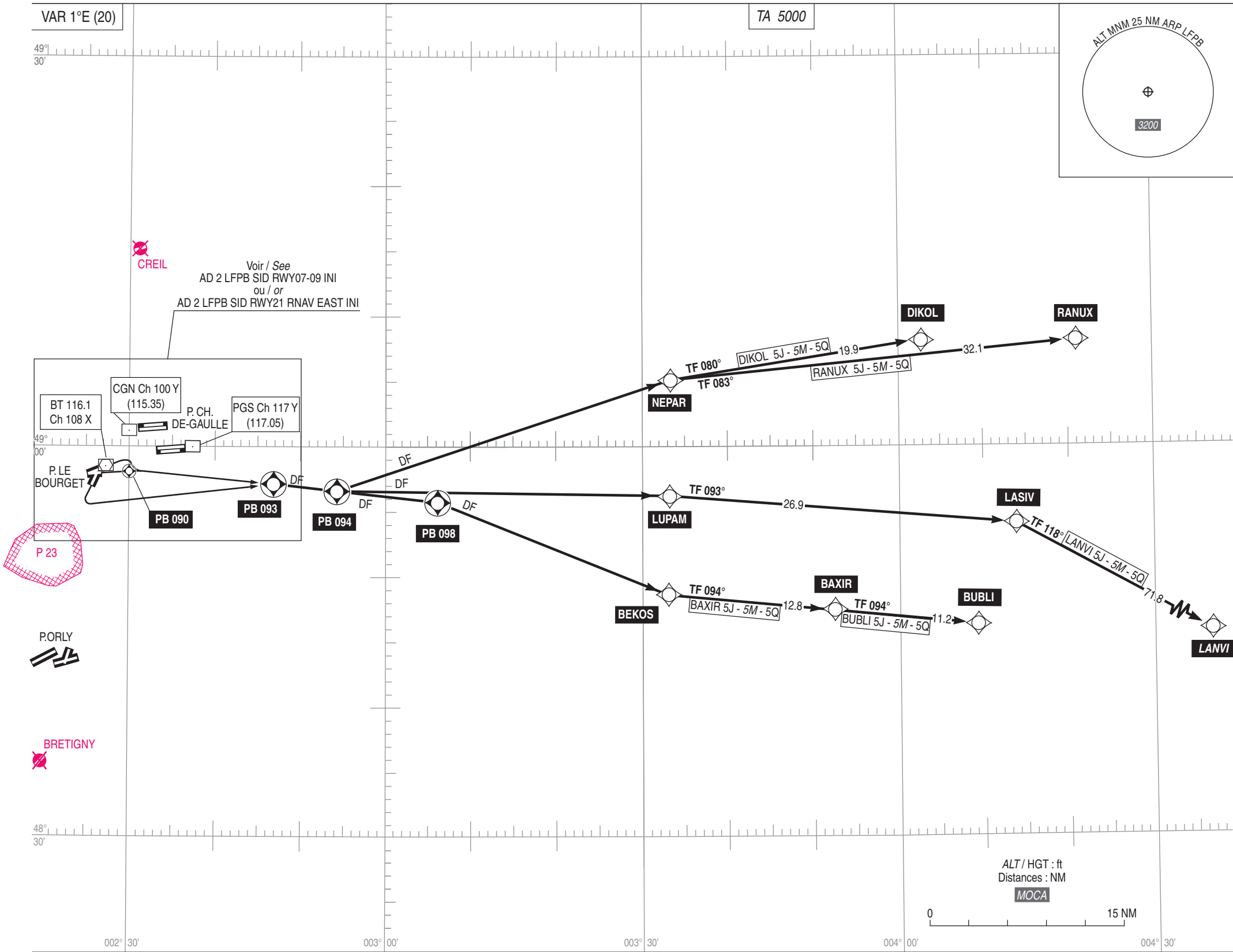
STAR RNAV RWY 27											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9W (FIR)											
	IF	MATIX									RNAV 1
	TF	GITAN		173	173.8	43.6		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
MOPI 9W (UIR)											
	IF	MOPI							FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
RENSA 9W (UIR FIR)											
	IF	RENSA						FL260	FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
EPL 9W (UIR)											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					RNAV 1
	TF	BOLLY		253	253.6	42.0					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
RLP 9W (FIR)											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	BOLLY		284	284.5	45.6					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
DJL 9W (UIR FIR)											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	AKONO		321	322.5	33.8			FL260	280	RNAV 1
	TF	BOLLY		321	322.1	28.7					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
PIBAT 9W (FIR)											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
MOU 9W (FIR)											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
TRO 9W (UIR FIR)											
	IF	TRO						FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
KEPER 9W (UIR)											
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 27

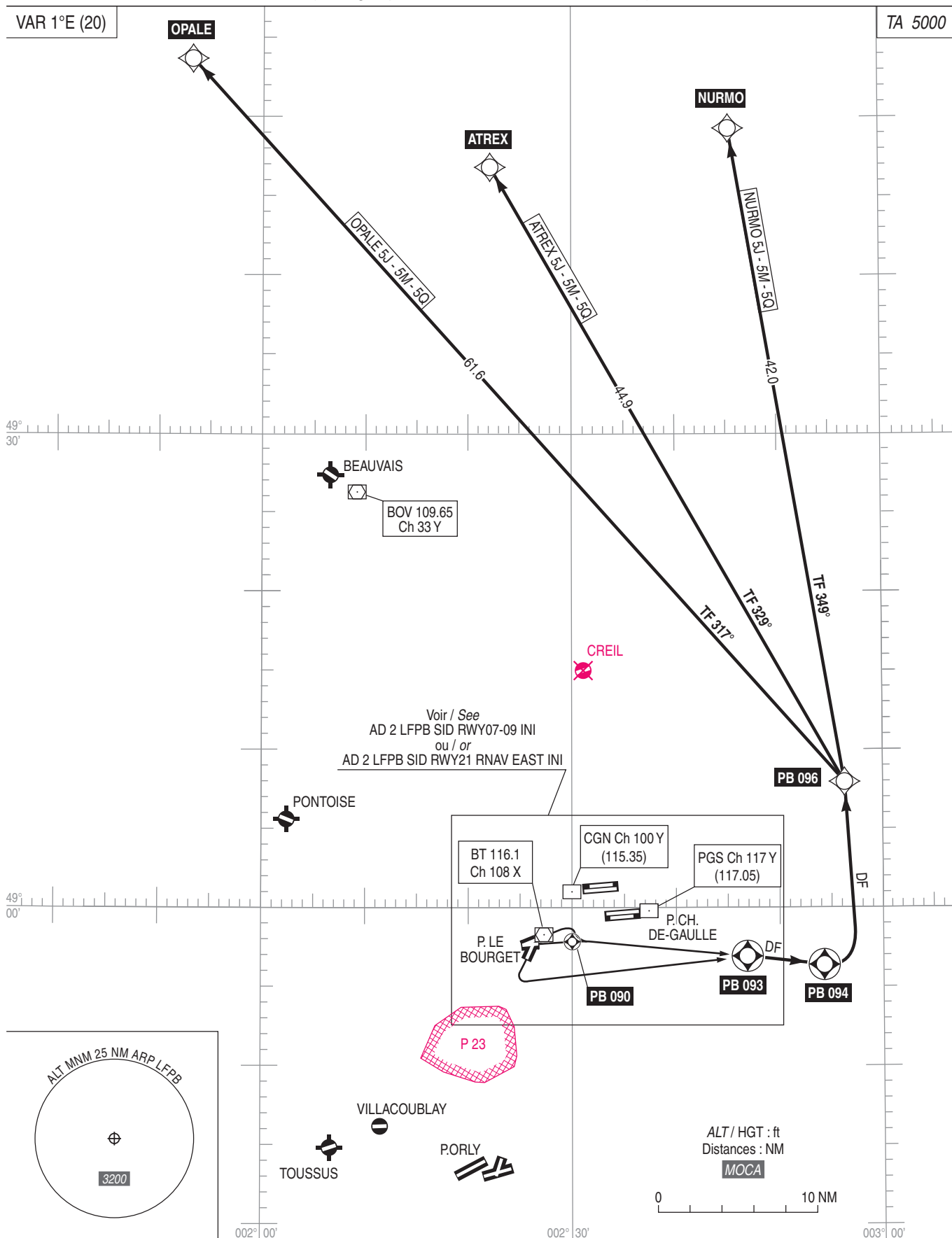
STAR RNAV RWY 27											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E		Ref NAVAID :		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
KOVAK 9W (FIR)											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
SABLE 9W (FIR)											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
ROMGO 9W (UIR FIR)											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
PEXIR 9W											
	IF	PEXIR							FL150	250	RNAV 1
	TF	PITAV		091	092.1	12.6			FL110		RNAV 1
	TF	MOBRO		058	059.1	30.7		FL070	FL070	250	RNAV 1
VELOL 9W											
	IF	VELOL							FL140	250	RNAV 1
	TF	VEPET		148	148.6	16.0			FL090		RNAV 1
	TF	MOBRO		164	164.9	15.8		FL070	FL070	250	RNAV 1
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKABO	-	OKABO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME / DME)
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 195*)
RWY 09 (5J - 5M) - RWY 07 - 21 (5Q)
RANUX⁽¹⁾ - LANVI⁽¹⁾⁽²⁾ - BUBLI⁽¹⁾
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*115 < FL < 195*)
RWY 09 (5J - 5M) - RWY 07 - 21 (5Q)
DIKOL⁽¹⁾⁽³⁾ - BAXIR⁽³⁾
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

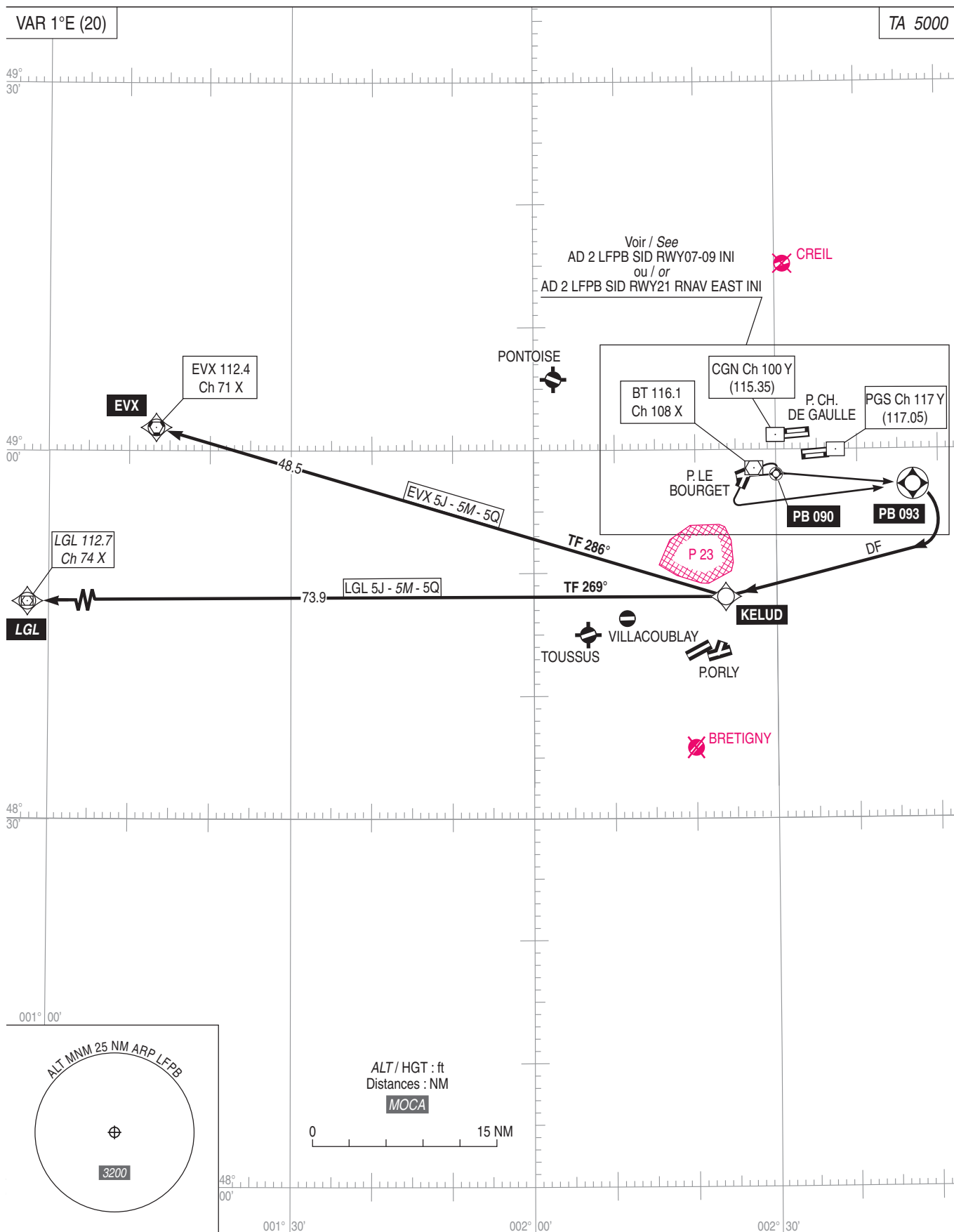
(1) Voir / *See* AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR
(2) Réacteurs uniquement / *Jets only*
(3) 115 < FL < 195



PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME / DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL > 115)
RWY 09 (5J - 5M) - RWY 07 - 21 (5Q)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL > 115)
RWY 09 (5J - 5M) - RWY 07 - 21 (5Q)
LGL - EVX
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

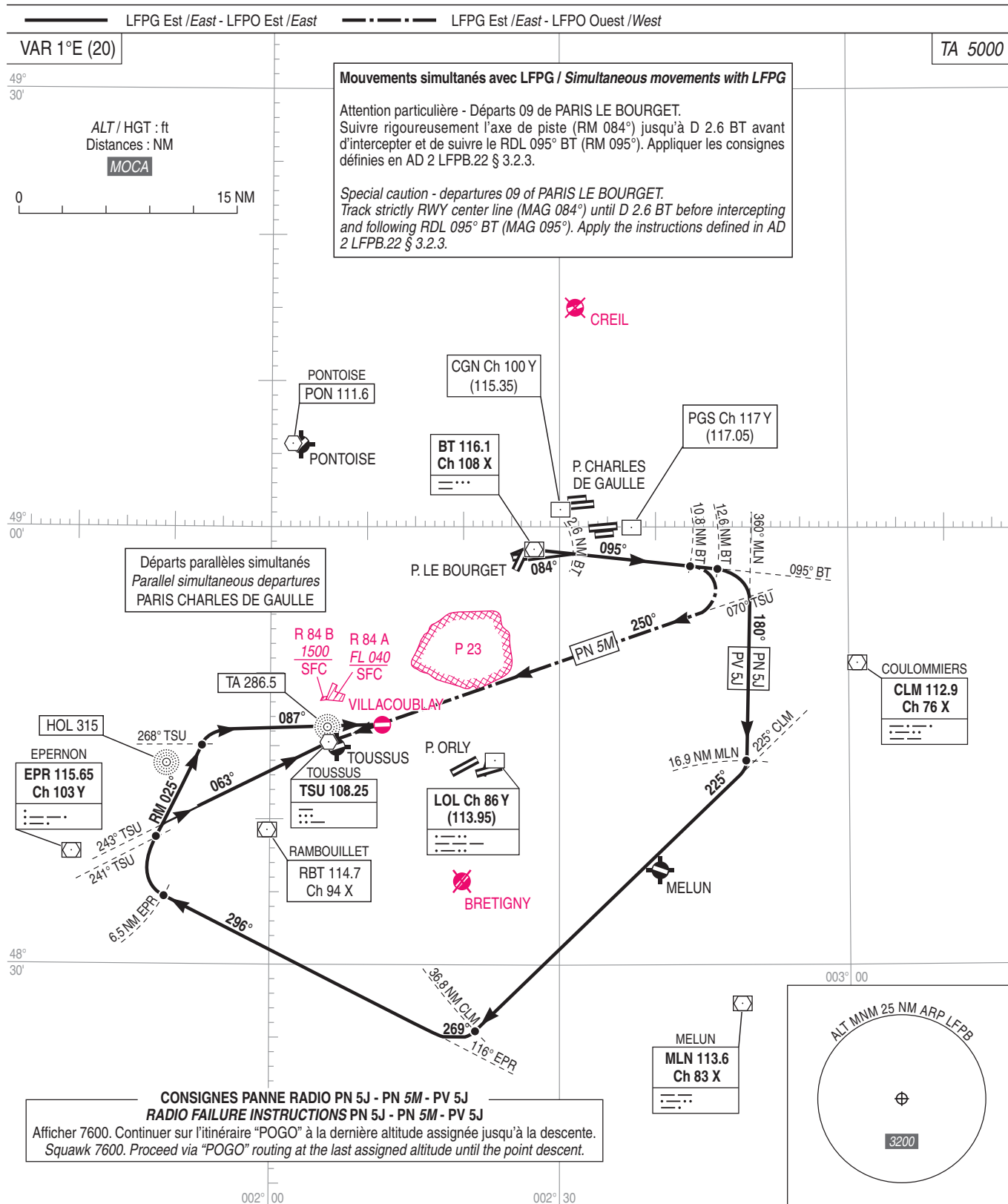


PARIS LE BOURGET (LFPB)
SID CONV Réacteurs / Jets (FL < 145) - Hélices / Propellers (Tous / All FL)
RWY 07 - 09 (5J - 5M)
PTV - MONOT - DORDI

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
PTV 5J (PITHIVIERS) Voir utilisation R31 <i>See R31 use</i>	Après DEP INI (1). A D 13,0 BT, à droite RDL 360° MLN (RM 180°). A D 17,1 MLN, à droite RDL 225° CLM (RM 225°). A D 37,5 CLM, à gauche RDL 007° PTV (RM 187°) vers PTV. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 13,0 BT, right RDL 360° MLN (MAG 180°).</i> <i>At D 17,1 MLN, right RDL 225° CLM (MAG 225°).</i> <i>At D 37,5 CLM, left RDL 007° PTV (MAG 187°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
PTV 5M (PITHIVIERS) Voir utilisation R31 <i>See R31 use</i>	Après DEP INI (1). A D 13,0 BT, à droite RDL 073° TSU (RM 253°). Au croisement QDR 025° POY, à gauche vers POY. A POY, suivre le RDL 007° PTV (RM 187°) vers PTV. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 13,0 BT, right RDL 073° TSU (MAG 253°).</i> <i>Crossing QDR 025° POY, left to POY.</i> <i>At POY, follow RDL 007° PTV (MAG 187°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
MONOT 5J Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 13,0 BT, à droite RDL 360° MLN (RM 180°). A D 17,1 MLN, à droite RDL 225° CLM (RM 225°). A D 31,7 CLM, à gauche QDR 175° POY (RM 175°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 13,0 BT, right RDL 360° MLN (MAG 180°).</i> <i>At D 17,1 MLN, right RDL 225° CLM (MAG 225°).</i> <i>At D 31,7 CLM, left QDR 175° POY (MAG 175°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL
MONOT 5M Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 13,0 BT, à droite RDL 073° TSU (RM 253°). Au croisement QDR 025° POY, à gauche vers POY. A POY, suivre le QDR 187° POY (RM 187°). A D 21,7 LOL, à gauche RDL 159° TSU (RM 159°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 13,0 BT, right RDL 073° TSU (MAG 253°).</i> <i>Crossing QDR 025° POY, left to POY.</i> <i>At POY, follow QDR 187° POY (MAG 187°).</i> <i>At D 21,7 LOL, left RDL 159° TSU (MAG 159°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL
DORDI 5J Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A D 13,0 BT, à droite RDL 360° MLN (RM 180°). A MLN, suivre RDL 182° MLN (RM 182°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 13,0 BT, right RDL 360° MLN (MAG 180°).</i> <i>At MLN, follow RDL 182° MLN (MAG 182°) to DORDI.</i>	3000 ft AMSL
DORDI 5M Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A D 13,0 BT, à droite RDL 073° TSU (RM 253°). Au croisement QDR 025° POY, à gauche vers POY. A POY, à gauche QDR 151° POY (RM 151°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 13,0 BT, right RDL 073° TSU (MAG 253°).</i> <i>Crossing QDR 025° POY, left to POY.</i> <i>At POY, left QDR 151° POY (MAG 151°) to DORDI.</i>	3000 ft AMSL
(1) Voir volet départs initiaux AD2 LFPB SID RWY 07-09 INI / See initial departure AD2 LFPB SID RWY 07-09 INI		

PARIS LE BOURGET
Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 - 09 (POGO)
Connecting routings RWY 07 - 09 (POGO)

FREQ : voir/see AD 2 LFPB COM 01, AD 2 LFPN COM 01, AD 2 LFPV COM 01



Consignes particulières : Voir AD 2 LFPB.22 § 3.6
Départs initiaux : Voir AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ≤ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : Voir carte IAC AD 2 LFPN ou LFPV.

Specific instructions: See AD 2 LFPB § 3.6
Initial departures: See AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI
- Noise pollution: Comply with noise abatement procedures.
- Speed: IAS ≤ 220 kt.
- Gradient: If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.

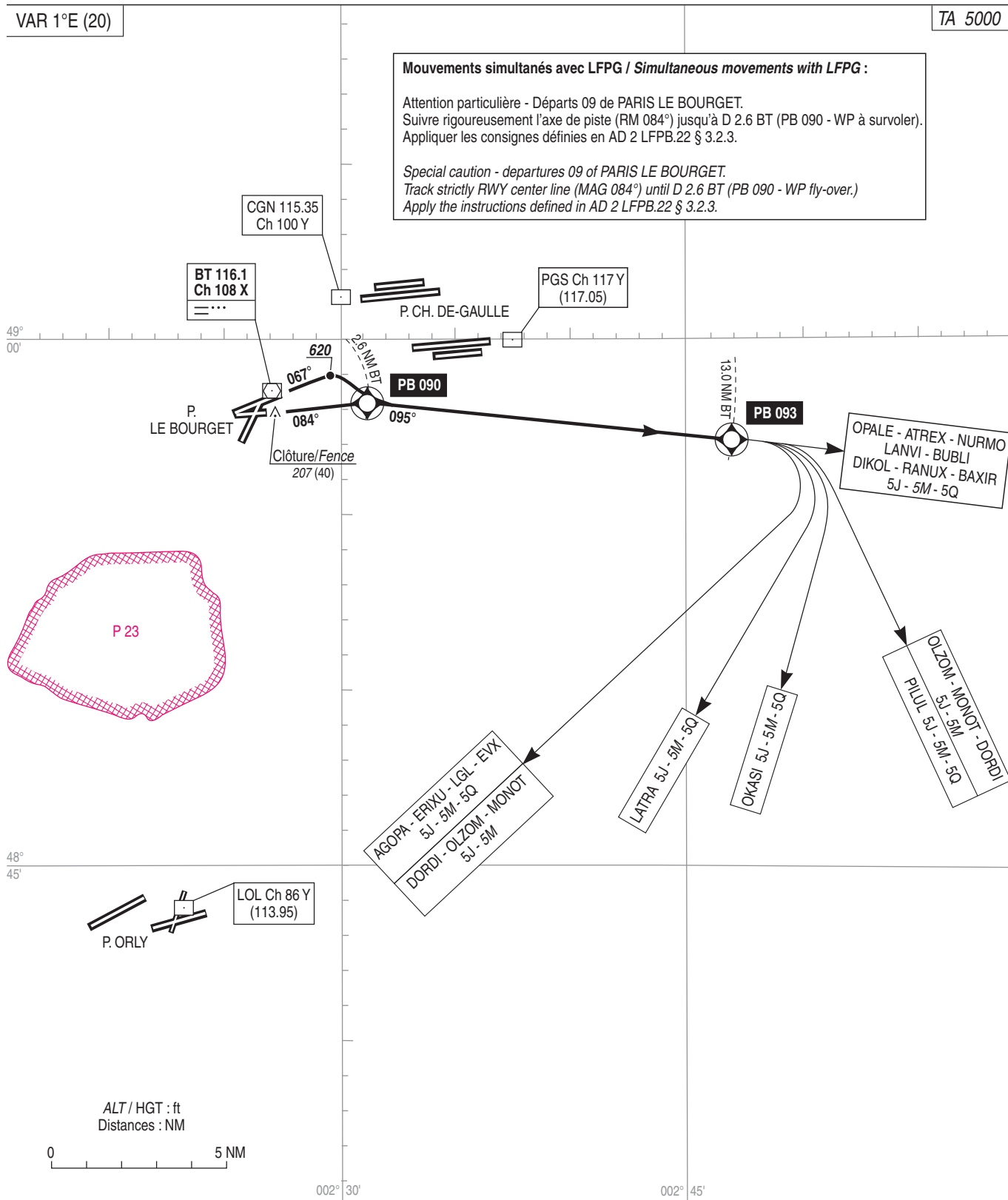
● Next APCH procedure: See IAC chart AD 2 LFPN or LFPV.

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 - 09 (POGO)
Connecting routings RWY 07 - 09 (POGO)

POGO	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
PN 5J	Après DEP INI (1). A D 12,6 BT, à droite RDL 360° MLN (RM 180°). A D 16,9 MLN, à droite RDL 225° CLM (RM 225°). A D 36,8 CLM, à droite RM 269° pour intercepter et suivre le RDL 116° EPR (RM 296°). A D 6,5 EPR, à droite RM 025°. Au RDL 241° TSU, à droite RDL 243° TSU (RM 063°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 12,6 BT, turn right RDL 360° MLN (MAG 180°).</i> <i>At D 16,9 MLN, turn right RDL 225° CLM (MAG 225°).</i> <i>At D 36,8 CLM, turn right MAG 269° to intercept and follow RDL 116° EPR (MAG 296°).</i> <i>At D 6,5 EPR, turn right MAG 025°.</i> <i>At RDL 241° TSU, turn right RDL 243° TSU (MAG 063°) to intercept the read back FNA procedure.</i>	3000 ft AMSL
PN 5M	Après DEP INI (1). A D 10,8 BT, à droite RDL 070° TSU (RM 250°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 10,8 BT, turn right RDL 070° TSU (MAG 250°) to intercept the read back FNA procedure.</i>	3000 ft AMSL
PV 5J	Après DEP INI (1). A D 12,6 BT, à droite RDL 360° MLN (RM 180°). A D 16,9 MLN, à droite RDL 225° CLM (RM 225°). A D 36,8 CLM, à droite RM 269° pour intercepter et suivre le RDL 116° EPR (RM 296°). A D 6,5 EPR, à droite RM 025°. Au RDL 268° TSU, à droite RM 087° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 12,6 BT, turn right RDL 360° MLN (MAG 180°).</i> <i>At D 16,9 MLN, turn right RDL 225° CLM (MAG 225°).</i> <i>At D 36,8 CLM, turn right MAG 269° to intercept and follow RDL 116° EPR (MAG 296°).</i> <i>At D 6,5 EPR, turn right MAG 025°.</i> <i>At RDL 268° TSU, turn right MAG 087° to intercept the read back FNA procedure.</i>	3000 ft AMSL

(1) Voir volet départs initiaux AD2 LFPB SID RWY 07-09 INI / See initial departure AD2 LFPB SID RWY 07-09 INI

PARIS LE BOURGET
Départs initiaux / Initial departures
SID RNAV : RWY 09 (5J - 5M) - RWY 07 (5Q)
SID CONV : RWY 07 - 09 (5J - 5M)



PARIS LE BOURGET (LFPB)
Départs initiaux / Initial departures
SID RNAV : RWY 09 (5J - 5M) - RWY 07 (5Q) - SID CONV : RWY 07 - 09 (5J - 5M)

Voir consignes départ AD 2 LFPB.22

Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPB SID RWY 07 - 09 CONV et AD 2 LFPB
SID RWY 07 - 09 - 21 RNAV.

Voir les procédures moindre bruit AD 2 LFPB.21

Voir consignes Assignment de vitesse AD 2 LFPB.22

Pente ATS : 5.5% minimum.

SID RNAV :

RWY 07

**Vers OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-
ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (5Q)**

Monter RM 067°.

A 620 ft AMSL, à droite RDL 095° BT (RM 095°) et monter vers le niveau initial.

A D 13.0 BT (PB 093 – WP à survoler) suivre le SID RNAV.

RWY 09

**Vers OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-
ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (5J - 5M)**

Monter vers le niveau initial RM 084° (1).

A D 2.6 BT (PB 090 – WP à survoler) suivre le SID RNAV.

SID CONV :

RWY 07

☛ **Vers OLZOM-MONOT-DORDI (5J - 5M)**

Monter RM 067°.

A 620 ft AMSL, à droite RDL 095° BT (RM 095°) et monter vers le niveau initial.

A D 13.0 BT suivre le SID CONV.

RWY 09

☛ **Vers OLZOM-MONOT-DORDI (5J - 5M)**

Monter vers le niveau initial RM 084° (1).

A D 2.6 BT, à droite RDL 095° BT (RM 095°) et monter vers le niveau initial.

A D 13.0 BT suivre le SID CONV.

(1) Pente minimale théorique de montée 4.2 % - Obstacle : clôture altitude
207 (40), située à 208 m de la DER et 151 m à droite de l'axe.

See departure rules AD 2 LFPB.22

*See charts and descriptions AD2 LFPB SID RWY 07 - 09 CONV and AD2 LFPB
SID RWY 07 - 09 - 21 RNAV.*

See noise abatement procedures AD 2 LFPB.21

See speed limits rules AD 2 LFPB.22

ATS gradient : 5.5% MNM.

SID RNAV :

RWY 07

**To OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-
ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (5Q)**

Climb MAG 067°.

*At 620 ft AMSL, turn right to intercept RDL 095° BT (MAG 095°) and climb to ini-
tial level.*

At D 13.0 BT (PB 093 – WP fly-over) follow the SID RNAV.

RWY 09

**To OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-
ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (5J - 5M)**

Climb to initial level MAG 084° (1).

At D 2.6 BT (PB 090 – WP fly-over) follow the SID RNAV.

SID CONV :

RWY 07

To OLZOM-MONOT-DORDI (5J - 5M)

Climb MAG 067°.

*At 620 ft AMSL, turn right to intercept RDL 095° BT (MAG 095°) and climb to ini-
tial level.*

At D 13.0 BT follow the SID CONV.

RWY 09

To OLZOM-MONOT-DORDI (5J - 5M)

Climb to initial level MAG 084° (1).

At D 2.6 BT, turn right RDL 095° BT (MAG 095°) and climb to initial level.

At D 13.0 BT follow the SID CONV.

(1) Minimum theoretical climb gradient 4.2 % - Obstruction : fence altitude 207
(40) located at 208 m from DER and 151 m on right side of the RWY exten-
ded center line.

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 07			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou /or DME/DME.		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5 %.		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP.</i>		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers (2) Réservé réacteurs / Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W : - If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID, - If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.</i> (3) FL > 195 (4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. <i>SID available H24 according to the activity of military area LFR175B. If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 5Q DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers PB 096 puis vers OPALE. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to PB 096 then to OPALE.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5Q DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers PB 096 puis vers ATREX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to PB 096 then to ATREX.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5Q DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers PB 096 puis vers NURMO. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to PB 096 then to NURMO.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
DIKOL 5Q 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers NEPAR puis vers DIKOL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to NEPAR then to DIKOL.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 5Q DME critique/ Critical DME : NIL (4)	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers NEPAR puis vers RANUX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to NEPAR then to RANUX.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 5Q (2) (3) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to LUPAM then to LASIV. To LANVI.</i>	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 5Q 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers PB 098 puis direct BEKOS. Vers BAXIR. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to PB 098 then to BEKOS. To BAXIR.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
BUBLI 5Q DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers <u>PB 094</u> . Direct vers PB 098 puis direct BEKOS. Vers BUBLI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to <u>PB 094</u>. Direct to PB 098 then to BEKOS. To BUBLI.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
AGOPA 5Q DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV vers <u>PB 093</u> puis direct vers PG 101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280kt. <i>DEP INI CONV to <u>PB 093</u> then direct to PG 101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UL 167

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 07			
ERIXU 5Q DME critique/ Critical DME: NIL	DEP INI CONV vers PB 093 puis direct vers PG 101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to PB 093 then direct to PG 101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UN 860
LATRA 5Q DME critique/ Critical DME: NIL	DEP INI CONV vers PB 093 puis direct vers PB 094. Direct vers PG 102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to PB 093 then direct to PB 094. Direct to PG 102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UN 133
OKASI 5Q DME critique/ Critical DME: NIL	DEP INI CONV vers PB 093 puis direct vers PB 094. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to PB 093 then direct to PB 094. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UN 133
PILUL 5Q DME critique/ Critical DME: NIL	DEP INI CONV vers PB 093 puis direct vers PB 095. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to PB 093 then direct to PB 095. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 975
LGL 5Q DME critique/ Critical DME: NIL	DEP INI CONV vers PB 093 puis direct vers KELUD. Vers LGL. <i>DEP INI CONV to PB 093 then direct to KELUD. To LGL.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
EVX 5Q DME critique/ Critical DME: NIL	DEP INI CONV vers PB 093 puis direct vers KELUD. Vers EVX. <i>DEP INI CONV to PB 093 then direct to KELUD. To EVX.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 09			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5%		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers Si (H) non mentionné : Réserve réacteurs <i>If (H) not mentioned : Jets only</i>		
	(2) Réserve réacteurs/Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejetez des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W : - If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID, - If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.</i>		
	(3) FL > 195		
	(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejetez des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. <i>SID available H24 according to the activity of military area LFR175B. If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PB 096. Vers OPALE. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PB 096. To OPALE.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PB 096. Vers ATREX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PB 096. To ATREX.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PB 096. Vers NURMO. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PB 096. To NURMO.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
OPALE 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PB 096. Vers OPALE. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PB 096. To OPALE.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PB 096. Vers ATREX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PB 096. To ATREX.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PB 096. Vers NURMO. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PB 096. To NURMO.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
DIKOL 5J 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to NEPAR. To DIKOL.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 5J DME critique/ Critical DME : NIL (4)	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to NEPAR. To RANUX.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 5J (2) (3) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 5J 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct jusqu'à <u>PB 098</u> . Direct vers BEKOS puis vers BAXIR. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to <u>PB 098</u>. Direct to BEKOS then to BAXIR.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
BUBLI 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct jusqu'à <u>PB 098</u> . Direct vers BEKOS puis vers BUBLI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to <u>PB 098</u>. Direct to BEKOS then to BUBLI.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 09			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
DIKOL 5M 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to NEPAR. To DIKOL.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 5M DME critique/ Critical DME : NIL (4)	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to NEPAR. To RANUX.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 5M (2) (3) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 5M 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct jusqu'à <u>PB 098</u> . Direct vers BEKOS puis vers BAXIR. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to <u>PB 098</u>. Direct to BEKOS then to BAXIR.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1))	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
BUBLI 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct jusqu'à <u>PB 098</u> . Direct vers BEKOS puis vers BUBLI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to <u>PB 098</u>. Direct to BEKOS then to BUBLI.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
AGOPA 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers PG 101 puis vers OXCEL . Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to PG 101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers PG 101 puis vers OXCEL . Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to PG 101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL

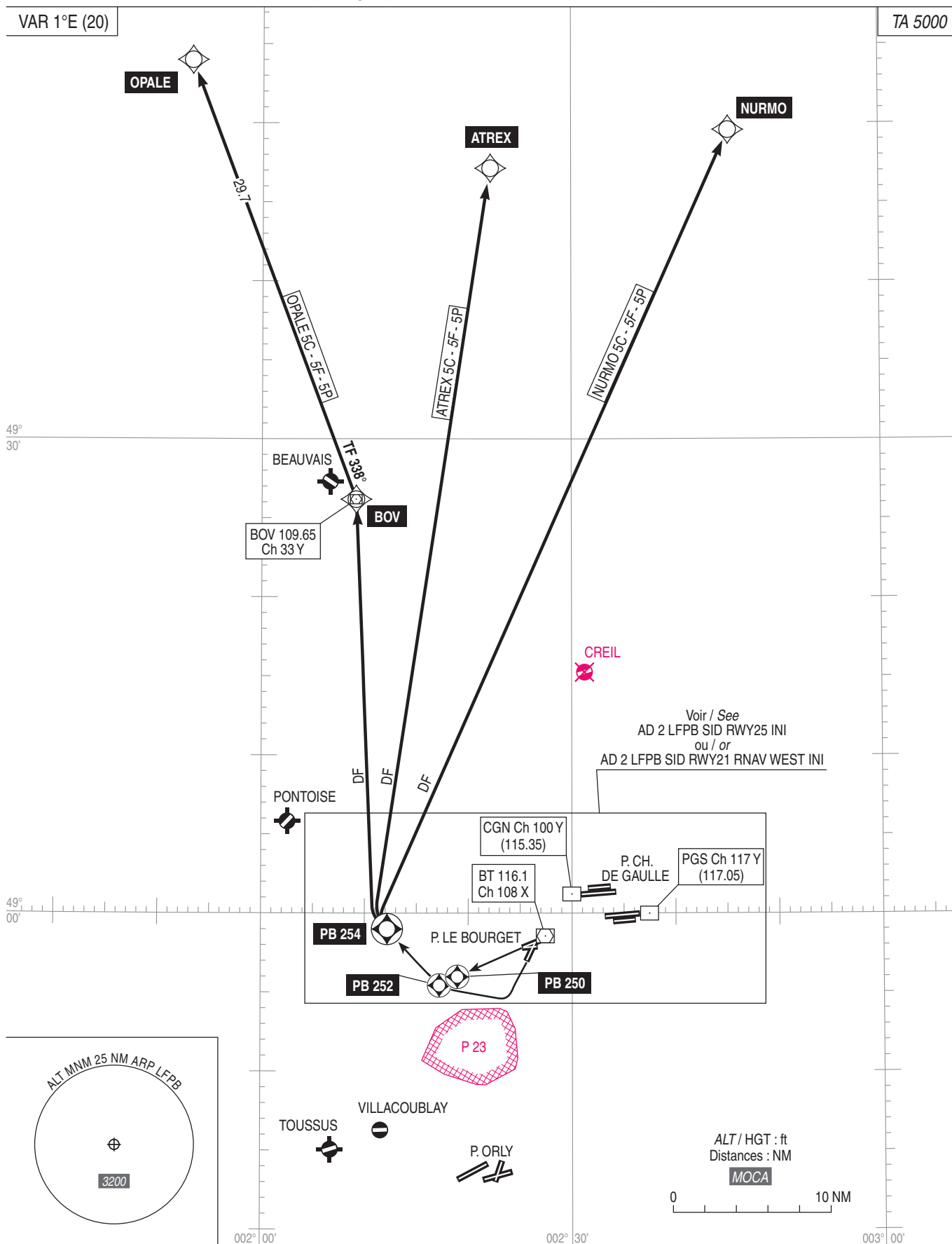
PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 09			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
LATRA 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PG 102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PG 102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers PB 095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to PB 095 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
AGOPA 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers PG 101 puis vers <u>OXCEL</u> . Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to PG 101 then to <u>OXCEL</u>. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers PG 101 puis vers <u>OXCEL</u> . Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to PG 101 then to <u>OXCEL</u>. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers PG 102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to PG 102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct jusqu'à <u>PB 094</u> puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to <u>PB 094</u> then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers PB 095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to PB 095 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers KELUD puis vers LGL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to KELUD then to LGL.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
EVX 5J DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers KELUD puis vers EVX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to KELUD then to EVX.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176
LGL 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers KELUD puis vers LGL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to KELUD then to LGL.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
EVX 5M DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 090</u> puis direct jusqu'à <u>PB 093</u> . Direct vers KELUD puis vers EVX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 090</u> then direct to <u>PB 093</u>. Direct to KELUD then to EVX.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176

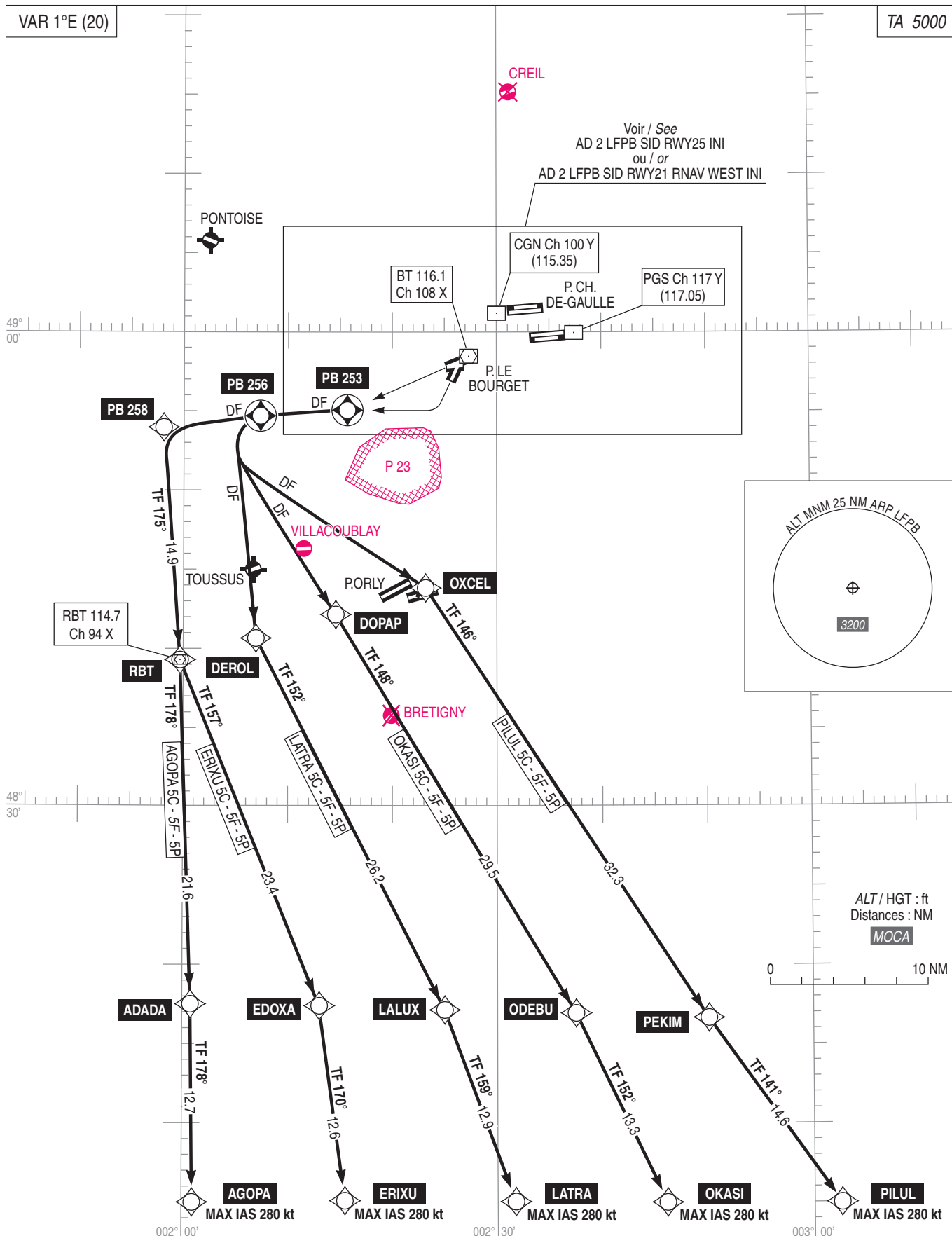
(1) Voir / See AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR
et / and AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR
(2) Réacteurs uniquement / Jets only
(3) 115 < FL < 195



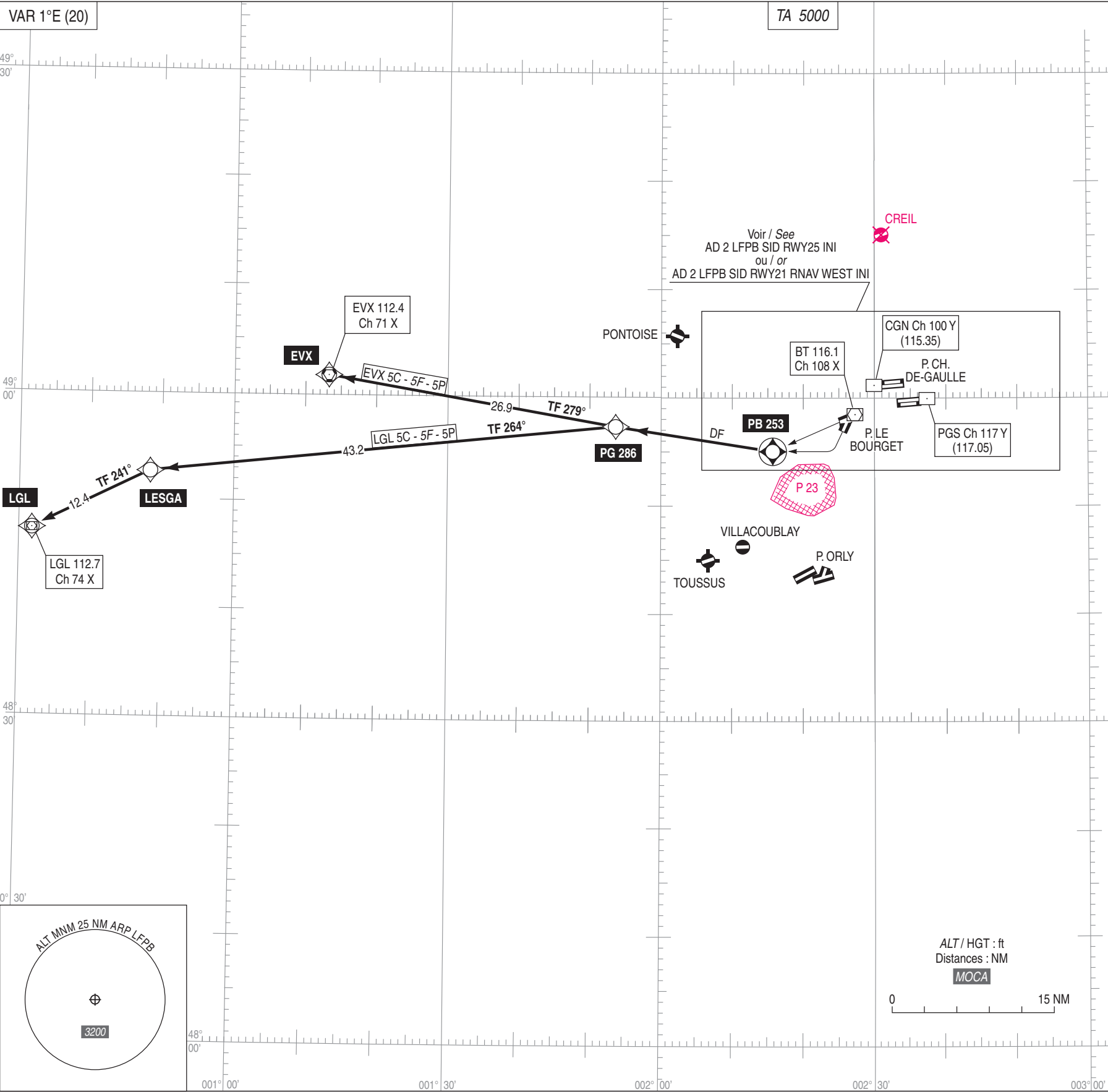
PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL > 115)
RWY 25 (5C - 5F) - RWY 21 (5P)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)



PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME / DME)
Réacteurs / Jets (FL > 195)
RWY 25 (5C - 5F) - RWY 21 (5P)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



PARIS LE BOURGET
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 115*)
RWY 25 (5C - 5F) - RWY 21 (5P)
LGL - EVX
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)



PARIS LE BOURGET
Départs initiaux Est / East initial departures
SID RNAV RWY 21

FREQ : voir / see AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS requis / required

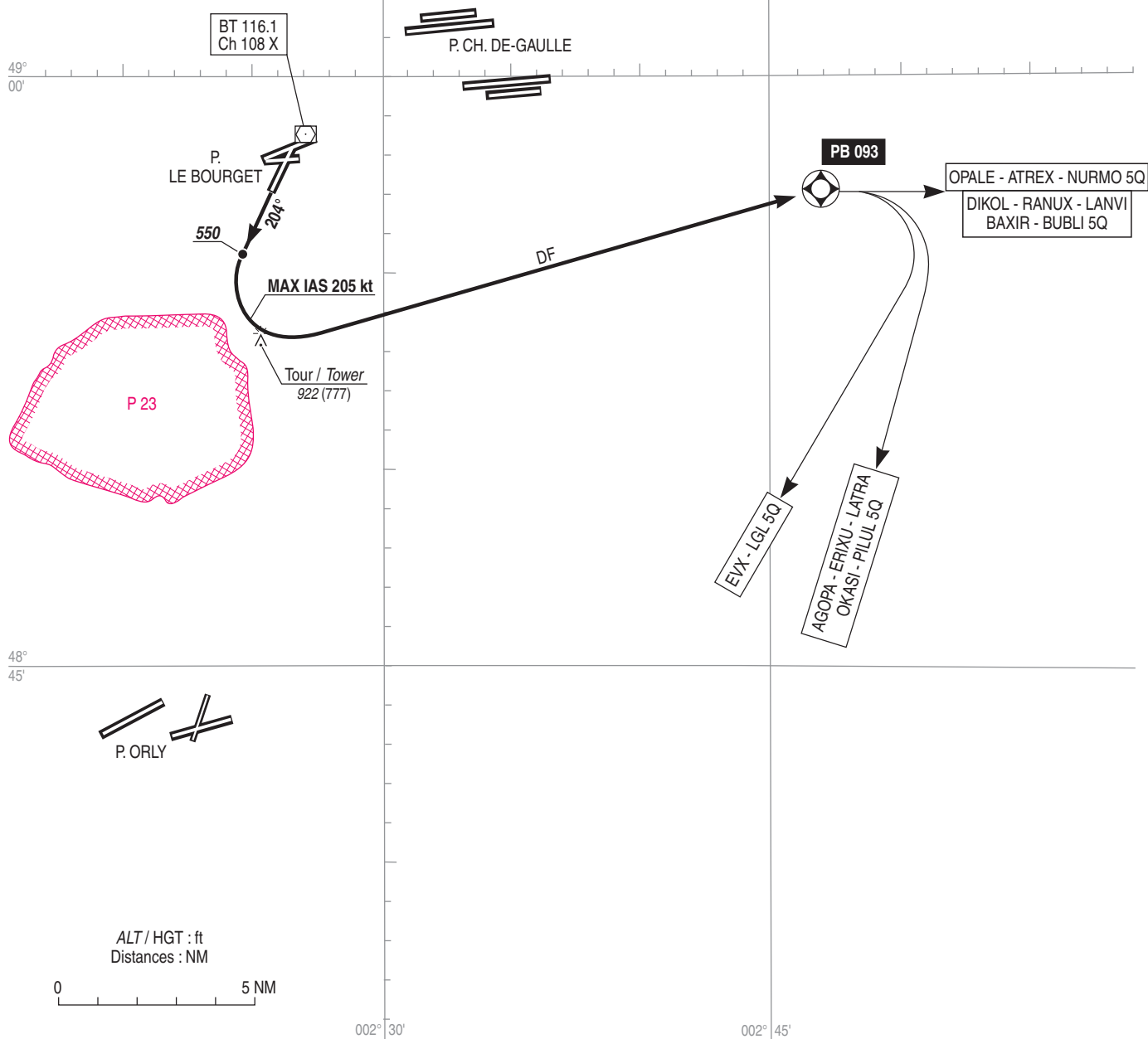
VAR 1°E (20)

TA 5000

Pente de montée / Climb gradient

L'obstacle Tour 922 (777) impose une pente initiale théorique de montée de 4,3 % jusqu'à 1200 AMSL.

The Tower 922 (777) obstruction requires an initial theoretical climb gradient of 4.3 % until 1200 AMSL.



PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 21			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS requis/required		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% (4)		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers Si (H) non mentionné : Réserve réacteurs If (H) not mentioned : Jets only (2) Réserve réacteurs/Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W : - If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID, - If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination. (3) FL > 195 (4) Départs via PB093 : Pente ATS 6% jusqu'à 2000ft, puis 5,5% / Departures via PB093 : ATS gradient 6% until 2000ft, then 5,5% (5) Pente minimale théorique de montée 4,3% jusqu'à 1200ft - Obstacle : tour altitude 922ft (777ft) située à 3,9NM au sud de la DER 21. Minimum theoretical climb gradient 4,3% until 1200ft - Obstruction : tower altitude 922ft (777ft) located 3,9NM south of DER 21 (6) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. SID available H24 according to the activity of military area LFR175B. If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers PB 096 puis vers OPALE. Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u> . Direct to PB 096 then to OPALE.	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers PB 096 puis vers ATREX. Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u> . Direct to PB 096 then to ATREX.	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers PB 096 puis vers NURMO. Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u> . Direct to PB 096 then to NURMO.	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
DIKOL 5Q 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers NEPAR puis vers DIKOL. Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u> . Direct to NEPAR then to DIKOL.	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 5Q (6)	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers NEPAR puis vers RANUX. Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u> . Direct to NEPAR then to RANUX.	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 5Q (2) (3)	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u> . Direct to LUPAM then to LASIV. To LANVI.	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 5Q 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct jusqu'à PB 098 puis direct BEKOS. Vers BAXIR. Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u> . Direct to PB 098 then to BEKOS. To BAXIR.	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 21			
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
BUBLI 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct jusqu'à PB 098 puis direct BEKOS. Vers BUBLI. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u>. Direct to PB 098 then to BEKOS. To BUBLI.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
AGOPA 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PG 101. Vers <u>OXCEL</u> puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280kt <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PG 101. To <u>OXCEL</u> then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PG 101. Vers <u>OXCEL</u> puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280kt <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PG 101. To <u>OXCEL</u> then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers PG 102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280kt <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u>. Direct to PG 102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à <u>PB 094</u> . Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to <u>PB 094</u>. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PB 095. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. MAX IAS 280kt <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB 095. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers KELUD. Vers LGL. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to KELUD. To LGL.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
EVX 5Q	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers KELUD. Vers EVX. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft turn left direct to <u>PB093</u> MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to KELUD. To EVX.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176
OPALE 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB252</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB254</u> , puis direct vers BOV. Vers OPALE. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB252</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB254</u>, then direct to BOV. To OPALE.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB252</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB254</u> , puis direct vers ATREX. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB252</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB254</u>, then direct to ATREX.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB252</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB254</u> , puis direct vers NURMO. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB252</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB254</u>, then direct to NURMO.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
DIKOL 5P 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 21			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
RANUX 5P (3) (6)	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 5P (2) (3)	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 5P 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
BUBLI 5P (3)	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
AGOPA 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct vers PB 258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to PB 258. To RBT then to ADADA. To AGOPA.</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct vers PB 258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to PB 258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU.</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to DEROL then to LALUX. To LATRA.</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI.</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to <u>PB 256</u>. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL.</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct vers PG 286. Vers LESGA puis vers LGL. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to PG 286. To LESGA then to LGL.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
EVX 5P	Monter sur la route 204°MAG, à 550 pieds ou au-dessus direct jusqu'à <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, puis direct vers PG 286. Vers EVX. <i>Climb on track 204°MAG, at or above 550ft direct to <u>PB253</u> MAX IAS 205KT, then direct to PG 286. To EVX.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176

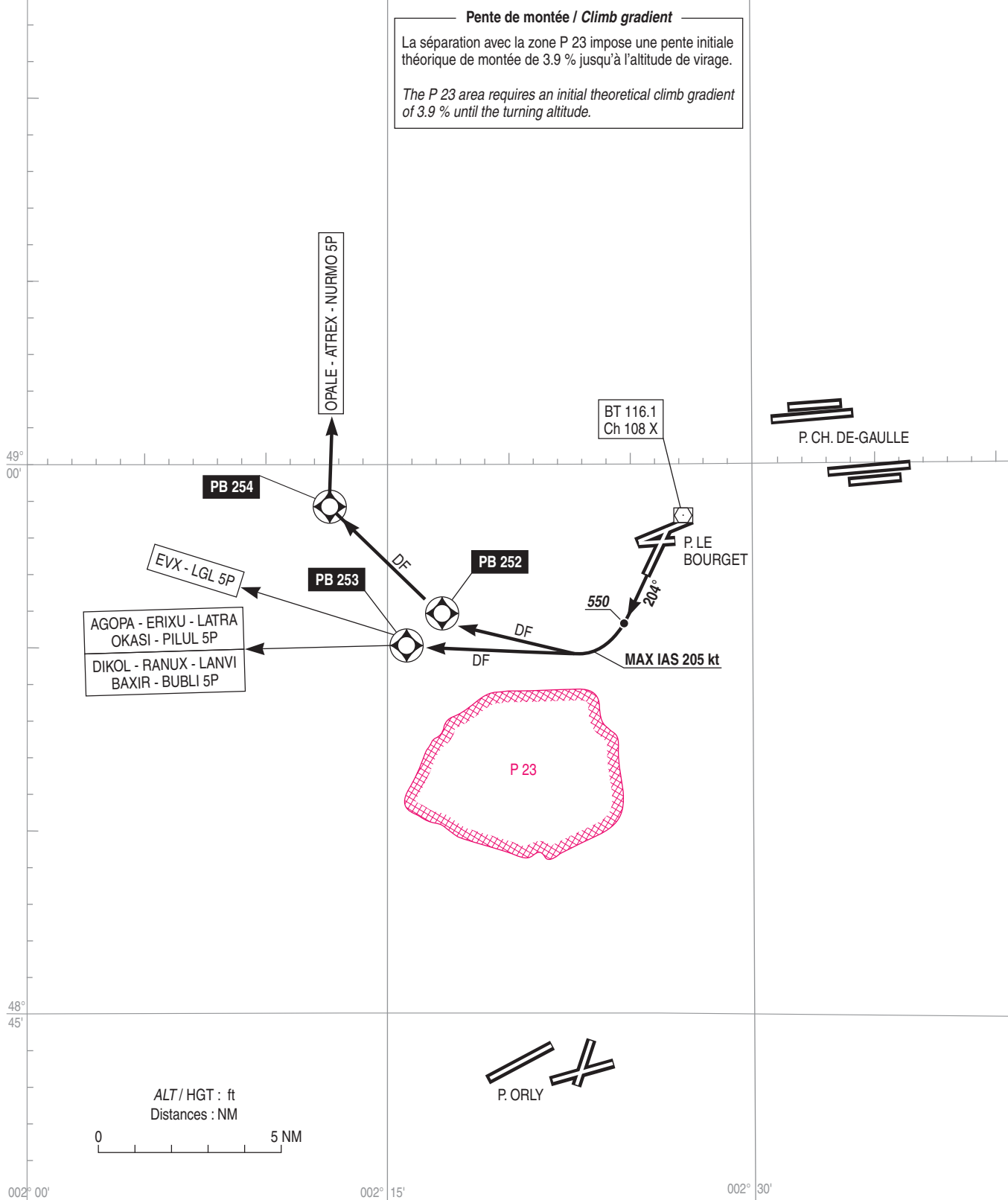
PARIS LE BOURGET
Départs initiaux Ouest/ West initial departures
SID RNAV RWY 21

FREQ : voir / see AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS requis / required

VAR 1°E (20)

TA 5000



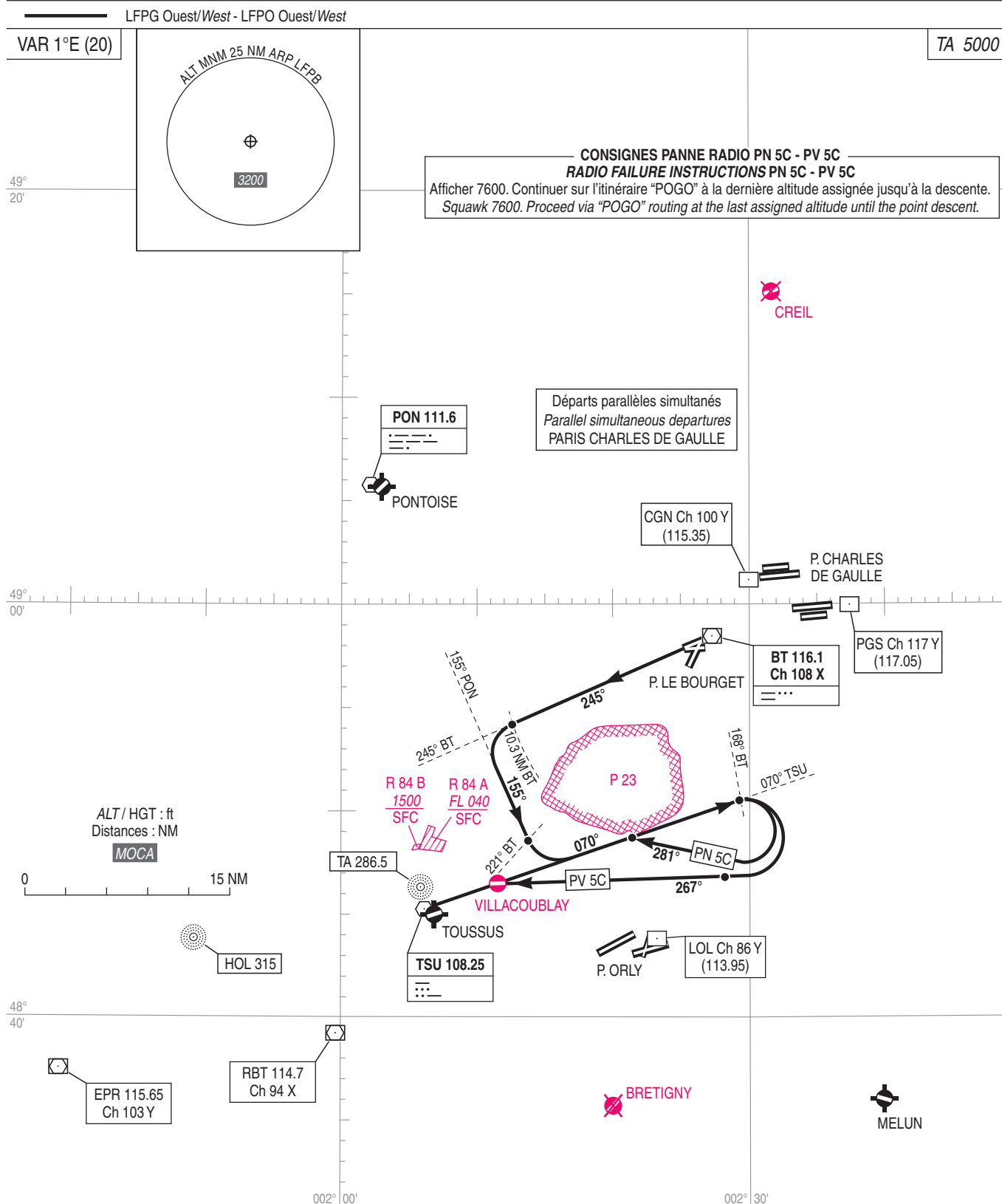
[illegible]

PARIS LE BOURGET (LFPB)
SID CONV Réacteurs / Jets (FL < 145) - Hélices / Propellers (Tous / All FL)
RWY 25 (5C - 5F)
PTV - MONOT - DORDI

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
PTV 5C - 5F (PITHIVIERS) Voir utilisation R31 <i>See R31 use</i>	Après DEP INI (1). A D 8,4 BT, suivre RDL 245° BT (RM 245°). A D 12,0 BT, à gauche QDR 303° POY (RM 123°). A POY, à droite RDL 007° PTV (RM 187°) vers PTV. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 8,4 BT, follow RDL 245° BT (MAG 245°).</i> <i>At D 12,0 BT, left QDR 303° POY (MAG 123°).</i> <i>At POY, right RDL 007° PTV (MAG 187°) to PTV.</i>	4000 ft AMSL
MONOT 5C Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 8,4 BT, suivre RDL 245° BT (RM 245°). A D 12,0 BT, à gauche QDR 303° POY (RM 123°). A POY, à droite QDR 187° POY (RM 187°). A D 21,7 LOL, à gauche RDL 159° TSU (RM 159°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 8,4 BT, follow RDL 245° BT (MAG 245°).</i> <i>At D 12,0 BT, left QDR 303° POY (MAG 123°).</i> <i>At POY, right QDR 187° POY (MAG 187°).</i> <i>At D 21,7 LOL, left RDL 159° TSU (MAG 159°) to MONOT.</i>	4000 ft AMSL
MONOT 5F Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 8,4 BT, suivre RDL 245° BT (RM 245°). A D 12,0 BT, à gauche QDR 303° POY (RM 123°). A POY, à droite QDR 175° POY (RM 175°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 8,4 BT, follow RDL 245° BT (MAG 245°).</i> <i>At D 12,0 BT, left QDR 303° POY (MAG 123°).</i> <i>At POY, right QDR 175° POY (MAG 175°) to MONOT.</i>	4000 ft AMSL
DORDI 5C - 5F Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A D 8,4 BT, suivre RDL 245° BT (RM 245°). A D 12,0 BT, à gauche QDR 303° POY (RM 123°). A POY, à droite QDR 151° POY (RM 151°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 8,4 BT, follow RDL 245° BT (MAG 245°).</i> <i>At D 12,0 BT, left QDR 303° POY (MAG 123°).</i> <i>At POY, right QDR 151° POY (MAG 151°) to DORDI.</i>	4000 ft AMSL
(1) Voir volet départs initiaux AD2 LFPB SID RWY 25 INI / See initial departure AD2 LFPB SID RWY 25 INI		

PARIS LE BOURGET
Itinéraires normalisés de liaison RWY 25 (POGO)
Connecting routings RWY 25 (POGO)

FREQ : voir/see AD 2 LFPB COM 01, AD 2 LFPN COM 01, AD 2 LFPV COM 01



Consignes particulières : Voir AD 2 LFPB.22 § 3.6

Départs initiaux : Voir AD 2 LFPB SID RWY25 INI

- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.

- Vitesse : IAS ≤ 220 kt.

- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : Voir carte IAC AD 2 LFPN ou LFPV.

Specific instructions: See AD 2 LFPB.22 § 3.6

Initial departures: See AD 2 LFPB SID RWY25 INI

- Noise pollution: Comply with noise abatement procedures.

- Speed: IAS ≤ 220 kt.

- Gradient: If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.

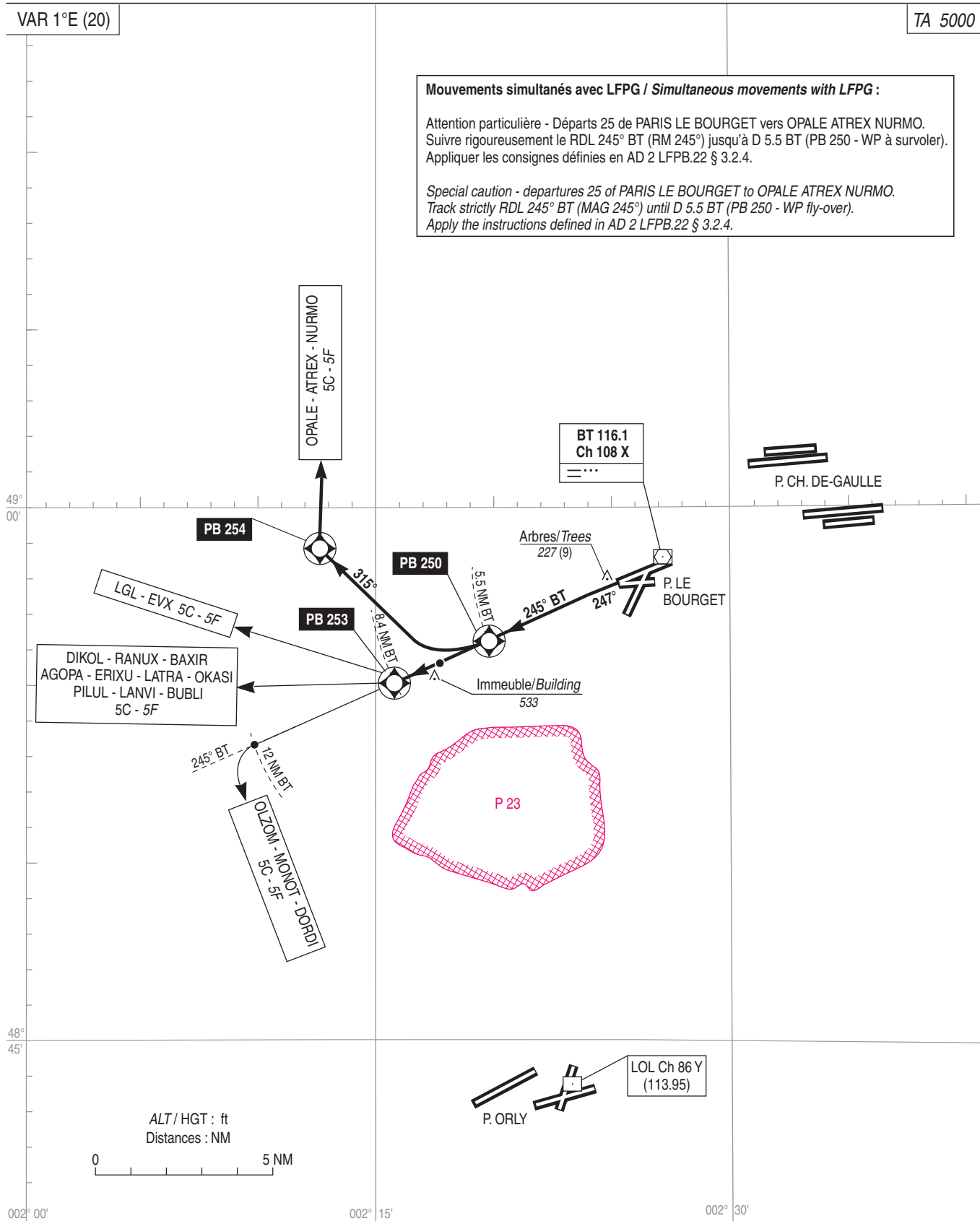
● Next APCH procedure: See IAC chart AD 2 LFPN or LFPV.

PARIS LE BOURGET (LFPB)
Itinéraires normalisés de liaison RWY 25 (POGO)
Connecting routings RWY 25 (POGO)

POGO	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
PN 5C	Après DEP INI (1). A D 10,3 BT, à gauche RDL 155° PON (RM 155°). Au RDL 221° BT, à gauche RDL 070° TSU (RM 070°). Au RDL 168° BT, à droite RM 281° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 10,3 BT, turn left RDL 155° PON (RM 155°).</i> <i>At RDL 221° BT, turn left RDL 070° TSU (RM 070°).</i> <i>At RDL 168° BT, turn right RM 281° to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL
PV 5C	Après DEP INI (1). A D 10,3 BT, à gauche RDL 155° PON (RM 155°). Au RDL 221° BT, à gauche RDL 070° TSU (RM 070°). Au RDL 168° BT, à droite RM 267° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 10,3 BT, turn left RDL 155° PON (RM 155°).</i> <i>At RDL 221° BT, turn left RDL 070° TSU (RM 070°).</i> <i>At RDL 168° BT, turn right RM 267° to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL

(1) Voir volet départs initiaux AD2 LFPB SID RWY 25 INI / See initial departure AD2 LFPB SID RWY 25 INI

PARIS LE BOURGET
Départs initiaux / Initial departures
SID RNAV : RWY 25 (5C - 5F)
SID CONV : RWY 25 (5C - 5F)



PARIS LE BOURGET (LFPB)
Départs initiaux / Initial departures
SID RNAV : RWY 25 (5C - 5F) - SID CONV : RWY 25 (5C - 5F)

Voir consignes départ AD 2 LFPB.22

Voir carte descriptif AD 2 LFPB SID RWY 21 - 25 RNAV et AD 2 LFPB SID RWY 25 CONV.

Voir les procédures moindre bruit AD 2 LFPB.21

Voir consignes Assignment de vitesse AD 2 LFPB.22

Pente ATS : 5.5% minimum.

SID RNAV :

RWY 25

Vers OPALE-ATREX-NURMO (5C-5F)

Monter RM 247° pour intercepter et suivre RDL 245° BT (RM 245°) (2) en montée vers le niveau initial.

A D 5.5 BT (PB 250 - WP à survoler) suivre le SID RNAV.

Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (5C-5F)

Monter RM 247° pour intercepter et suivre RDL 245° BT (RM 245°) (2) en montée vers le niveau initial.

A D 8.4 BT (PB 253 - WP à survoler) suivre le SID RNAV.

SID CONV :

RWY 25

✈ Vers OLZOM-MONOT-DORDI (5C - 5F)

Monter RM 247° pour intercepter et suivre le RDL 245° BT (RM 245°) (2) en montée vers le niveau initial.

A D 8.4 BT suivre le SID CONV.

(2) Pente minimale théorique de montée 6.6 % jusqu'à 1000 (782) minimum.
Obstacle : arbres altitude 227 (9), situés à 302 m de la DER à droite de l'axe.

See departure rules AD 2 LFPB.22

See charts and descriptions AD 2 LFPB SID RWY 21 - 25 RNAV and AD 2 LFPB SID RWY 25 CONV.

See noise abatement procedures AD 2 LFPB.21

See speed limit rules AD 2 LFPB.22

ATS gradient : 5.5% MNM.

SID RNAV :

RWY 25

To OPALE-ATREX-NURMO (5C-5F)

Climb MAG 247° to intercept and follow RDL 245° BT (MAG 245°) (2) climbing to initial level.

At D 5.5 BT (PB 250 - WP fly-over) follow the SID RNAV.

To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (5C-5F)

Climb MAG 247° to intercept and follow RDL 245° BT (MAG 245°) (2) climbing to initial level.

At D 8.4 BT (PB 253 - WP fly-over) follow the SID RNAV.

SID CONV :

RWY 25

To OLZOM-MONOT-DORDI (5C - 5F)

Climb MAG 247° to intercept and follow RDL 245° BT (MAG 245°) (2) climbing to initial level.

At D 8.4 BT follow the SID CONV.

*(2) Minimum theoretical climb gradient 6.6 % up to 1000 (782) minimum.
Obstacle : trees altitude 227 (9) located at 302 m from DER right of axis.*

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 25			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5%		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers Si (H) non mentionné : Réserve réacteurs If (H) not mentioned : Jets only		
	(2) Réserve réacteurs/Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W : - If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID, - If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.</i>		
	(3) FL > 195		
	(4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFR175B. If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 250</u> puis direct jusqu'à <u>PB 254</u> . Direct vers BOV puis vers OPALE. <i>DEP INI CONV to <u>PB 250</u> then direct to <u>PB 254</u>. Direct to BOV then to OPALE.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 250</u> puis direct jusqu'à <u>PB 254</u> . Direct vers ATREX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 250</u> then direct to <u>PB 254</u>. Direct to ATREX.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 250</u> puis direct jusqu'à <u>PB 254</u> . Direct vers NURMO. <i>DEP INI CONV to <u>PB 250</u> then direct to <u>PB 254</u>. Direct to NURMO.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
OPALE 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 250</u> puis direct jusqu'à <u>PB 254</u> . Direct vers BOV puis vers OPALE. <i>DEP INI CONV to <u>PB 250</u> then direct to <u>PB 254</u>. Direct to BOV then to OPALE.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 250</u> puis direct jusqu'à <u>PB 254</u> . Direct vers ATREX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 250</u> then direct to <u>PB 254</u>. Direct to ATREX.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 250</u> puis direct jusqu'à <u>PB 254</u> . Direct vers NURMO. <i>DEP INI CONV to <u>PB 250</u> then direct to <u>PB 254</u>. Direct to NURMO.</i>	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
DIKOL 5C 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 5C (3) (4) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 5C (2) (3) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 25			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
BAXIR 5C 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
BUBLI 5C (3) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
DIKOL 5F 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 5F (3) (4) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 5F (2) (3) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.</i>	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 5F 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
BUBLI 5F (3) DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.</i>	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
AGOPA 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PB 258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PB 258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PB 258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PB 258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA . MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to DEROL then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL

PARIS LE BOURGET (LFPB)

SID RNAV RWY 25			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OKASI 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
AGOPA 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PB 258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PB 258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PB 258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PB 258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to DEROL then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct jusqu'à <u>PB 256</u> . Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to <u>PB 256</u>. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt</i>	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PG 286. Vers LESGA puis vers LGL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PG 286. To LESGA then to LGL.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
EVX 5C DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PG 286. Vers EVX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PG 286. To EVX.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176
LGL 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PG 286. Vers LESGA puis vers LGL. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PG 286. To LESGA then to LGL.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
EVX 5F DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>PB 253</u> puis direct vers PG 286. Vers EVX. <i>DEP INI CONV to <u>PB 253</u> then direct to PG 286. To EVX.</i>	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176

ATTENTES CONVENTIONNELLES

Conventional Holdings

VAR 1°E (20)	Secteur Nord / North sector	
Secteur Nord-Ouest North-West sector	PROTECTION IAS : 230 kt FL 070/110 170° 350° 1 min ROU 116.8	Secteur Nord-Est North-East sector
	1 min 057° 237° PROTECTION IAS : 230 kt FL 090/110 REM 112.3	

- En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.

- La rejointe des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.

- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.

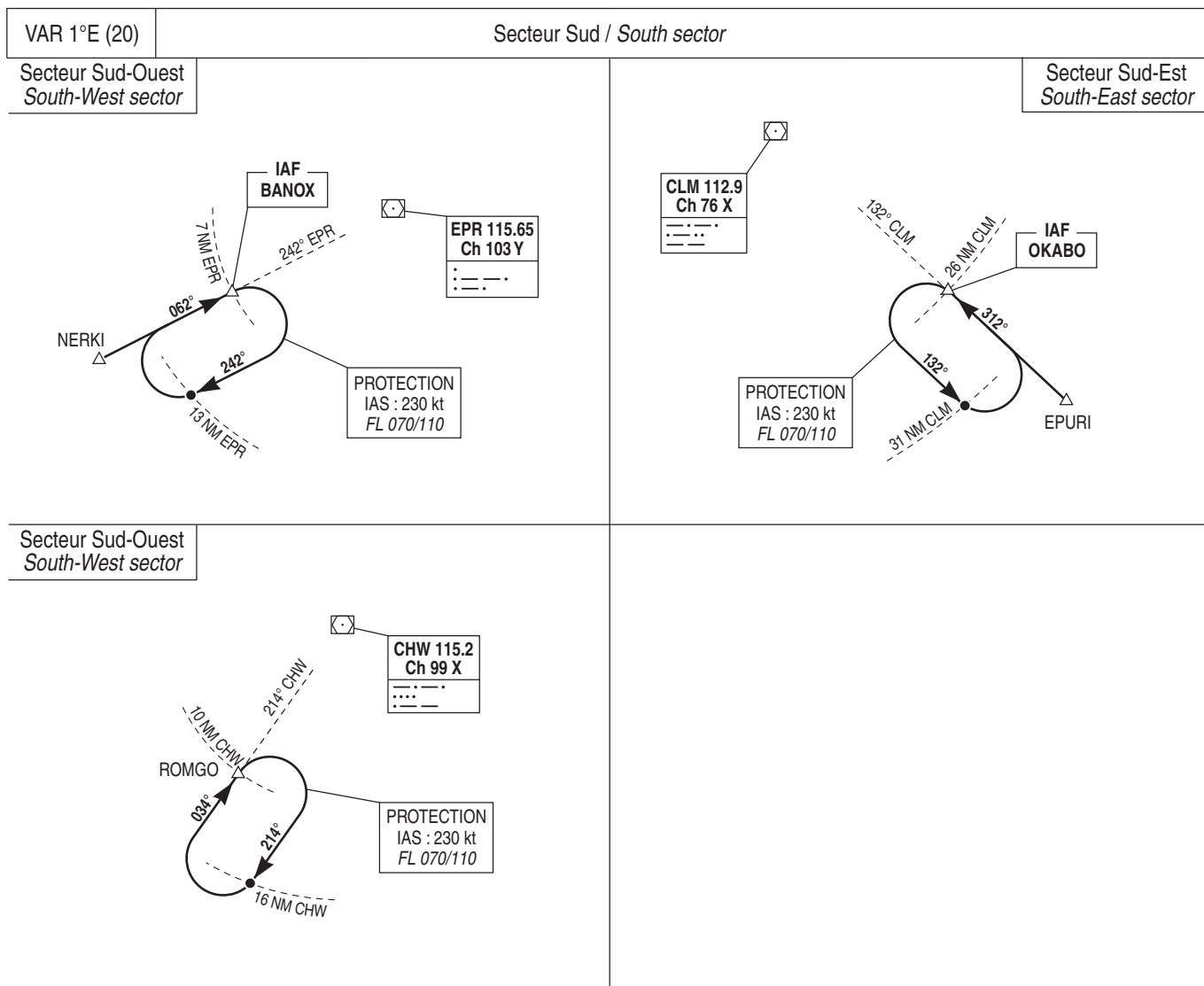
- Due to lack of conventionnal standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.

- Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.

- Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.
- SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

AMDT 11/20 CHG : VAR, orientations.

© SIA

ATTENTES CONVENTIONNELLES
Conventional Holdings

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

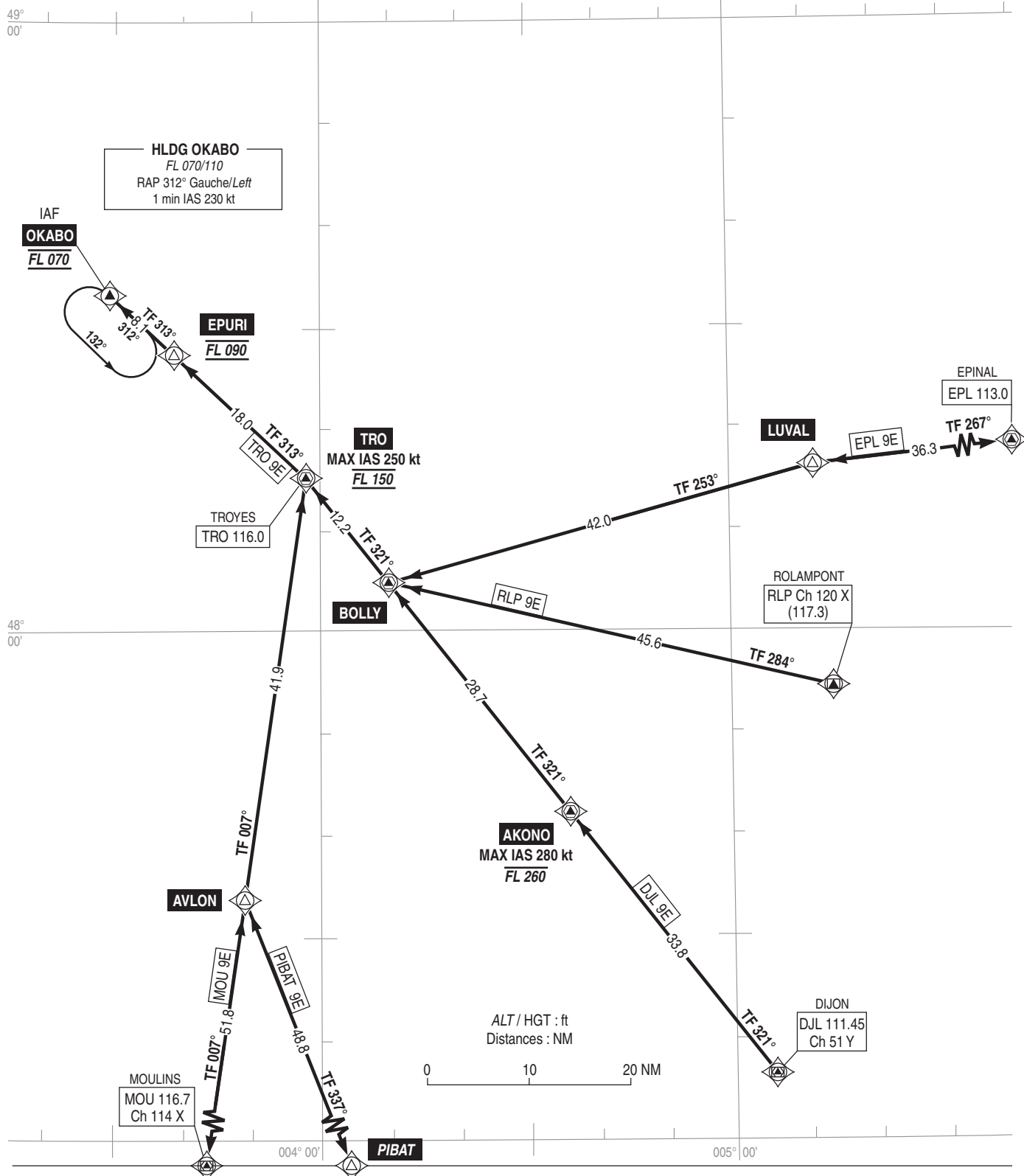
PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 07 (9E)
EPL - RLP - DJL - PIBAT - MOU - TRO
(Protégées pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

IAF : OKABO

ATIS LE BOURGET : 120.000

TF : Track to Fix

VAR 1°E (20)



Voir consignes particulières AD 2 LFPB.22 § 4.

See specific instructions described on AD 2 LFPB.22 § 4.

IAF : BANOX

RNAV 1
GNSS ou/ou DME-DME



See specific instructions on AD 2 LFPB.22 § 4.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

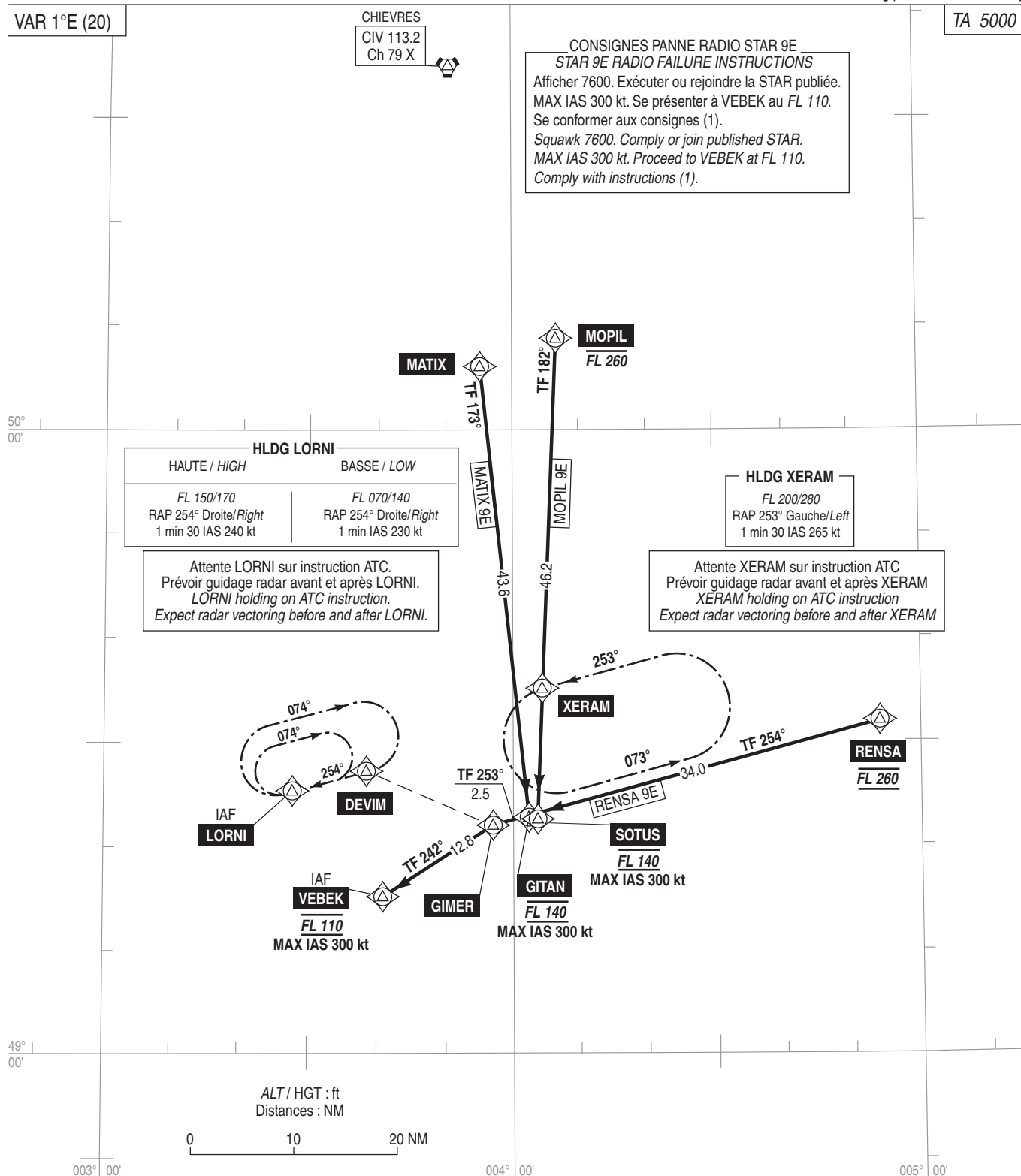
PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 07
MATIX - MOPIL - RENSA (9E)
(Protégées pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

IAF : VEBEK / LORNI *

ATIS LE BOURGET : 120.000

TF : Track to Fix

Sur instruction ATC
On ATC instruction
* IAF LORNI : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only



(1) Voir consignes AD 2 LFPB.22 § 4.

(1) See instructions described on AD 2 LFPB.22 § 4.

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

Sur instruction ATC
On ATC instruction

VAR 1°E (2020)



PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 25 - 27 (9W)

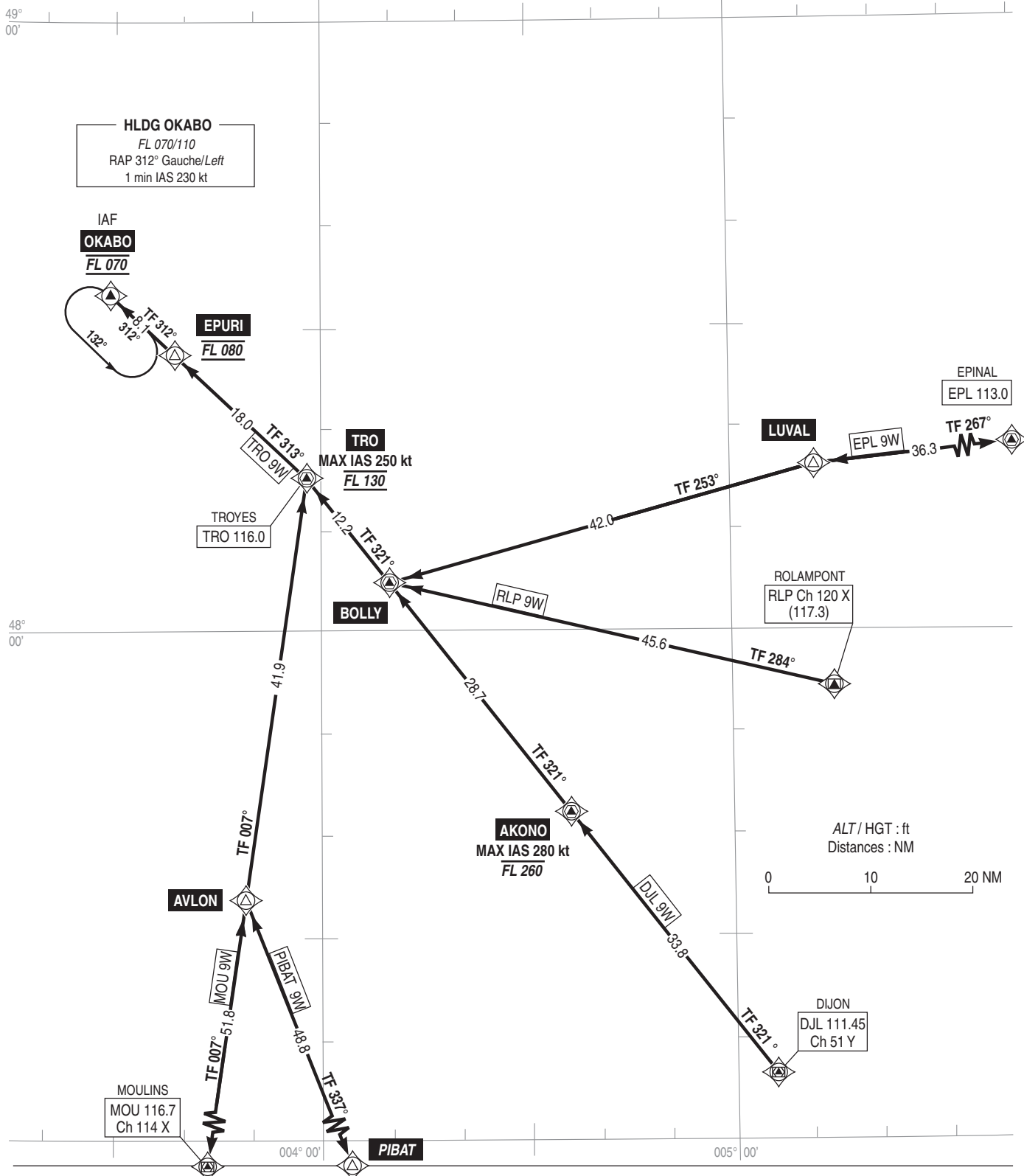
EPL - RLP - DJL - PIBAT - MOU - TRO
(Protégées pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

IAF : OKABO

ATIS LE BOURGET : 120.000

TF : Track to Fix

VAR 1°E (20)



Voir consignes particulières AD 2 LFPB.22 § 4.

See specific instructions described on AD 2 LFPB.22 § 4.

PARIS LE BOURGET

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

RWY 25 - 27 (9W)

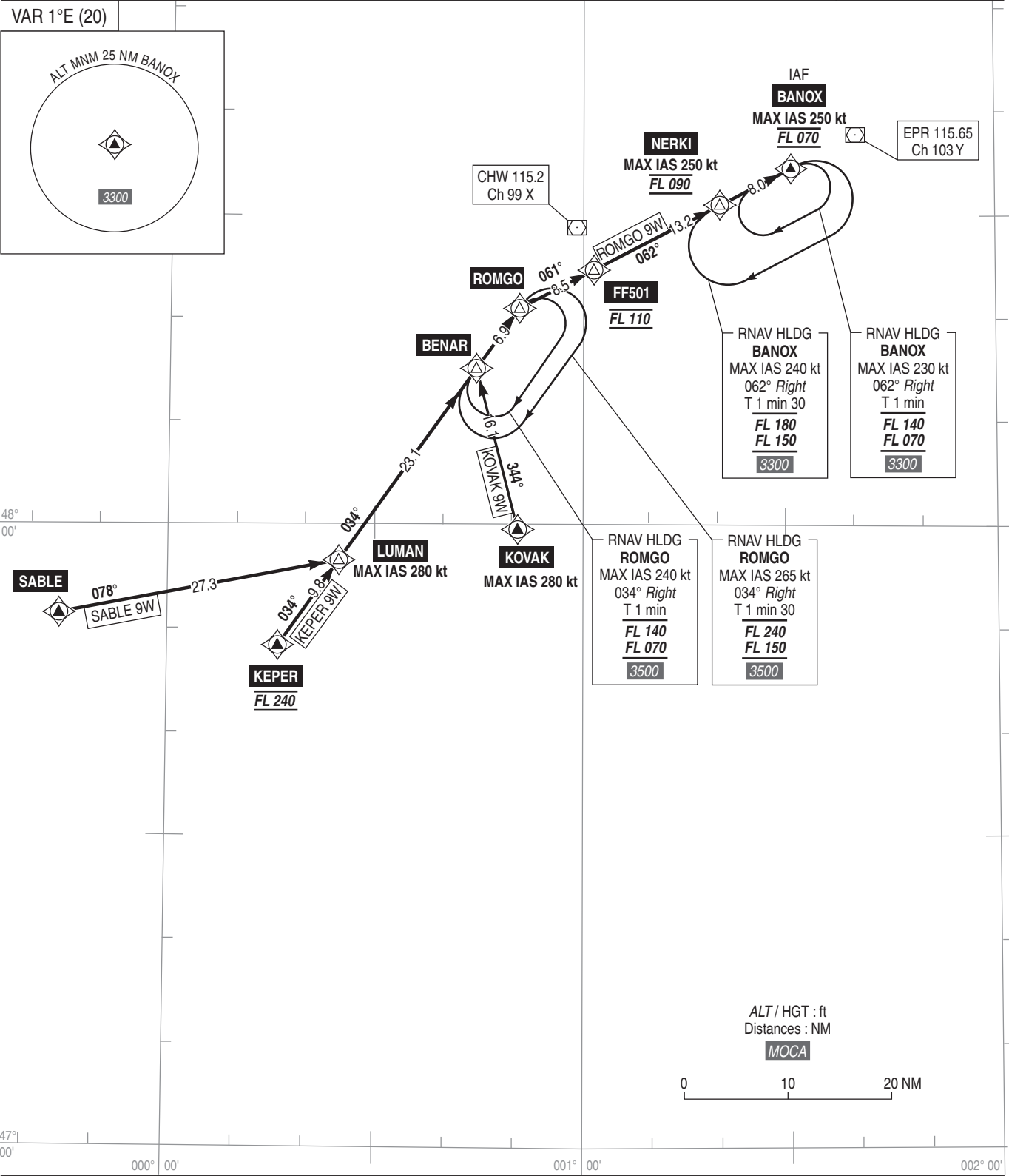
KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

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

IAF : BANOX

ATIS LE BOURGET : 120.000

RNAV 1
GNSS ou/ou DME-DME



Voir consignes particulières AD 2 LFPB.22 § 4.

See specific instructions on AD 2 LFPB.22 § 4.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION : Afficher 7600.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

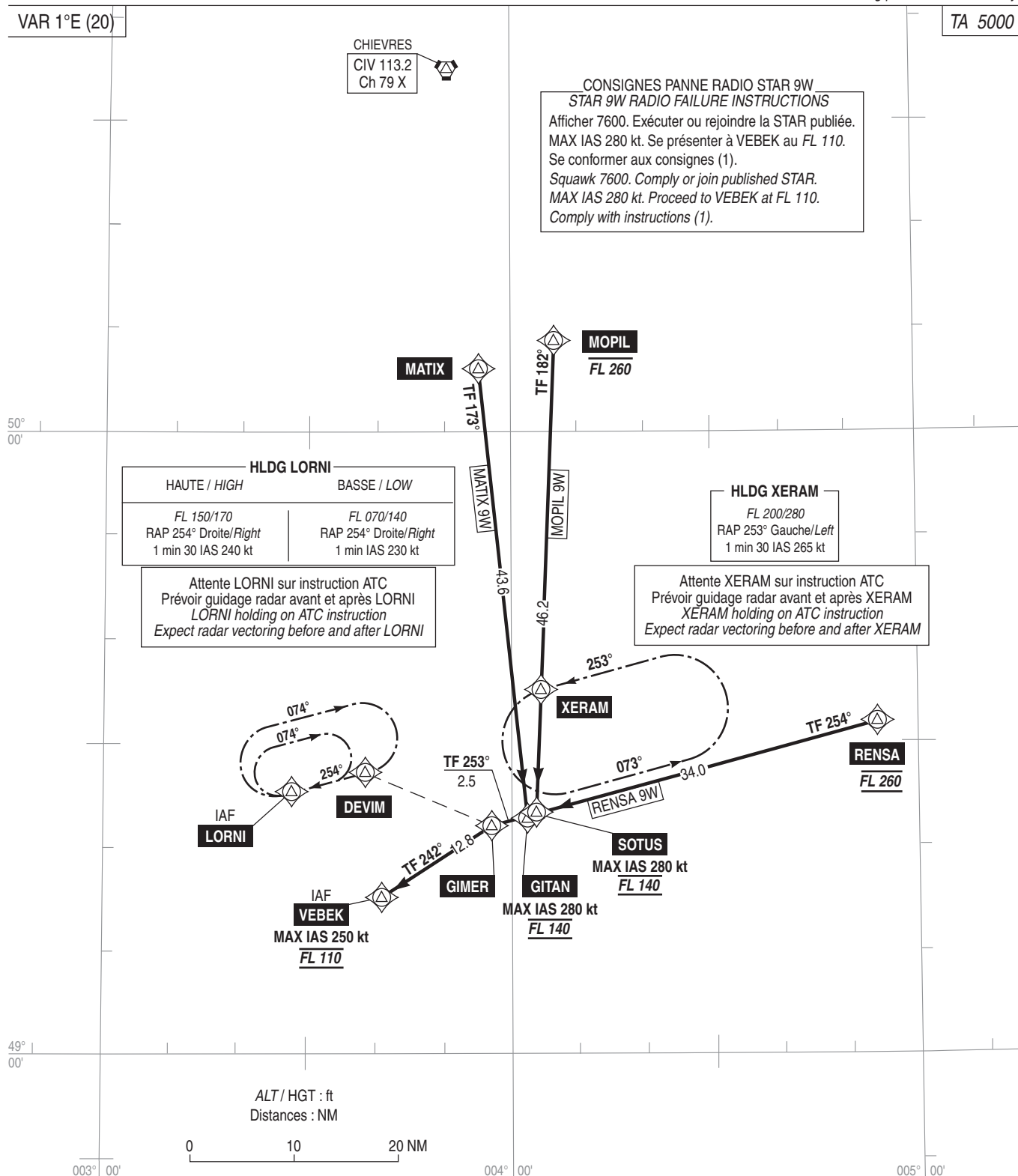
PARIS LE BOURGET
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 25 - 27
MATIX - MOPIL - RENSA (9W)
(Protégées pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

IAF : VEBEK / LORNI *

ATIS LE BOURGET : 120.000

TF : Track to Fix

← - - - - - Sur instruction ATC
On ATC instruction
* IAF LORNI : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only



(1) Voir consignes particulières AD 2 LFPB.22 § 4.

(1) See specific instructions described on AD 2 LFPB.22 § 4.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION : Afficher 7600.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600.

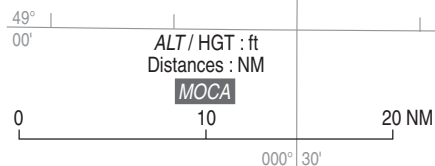
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : MOBRO / MOPAR⁽¹⁾

Sur instruction ATC
By ATC instruction

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME

VAR 1°E (2020)



See instructions described on AD 2 LFPB.22 § 4.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

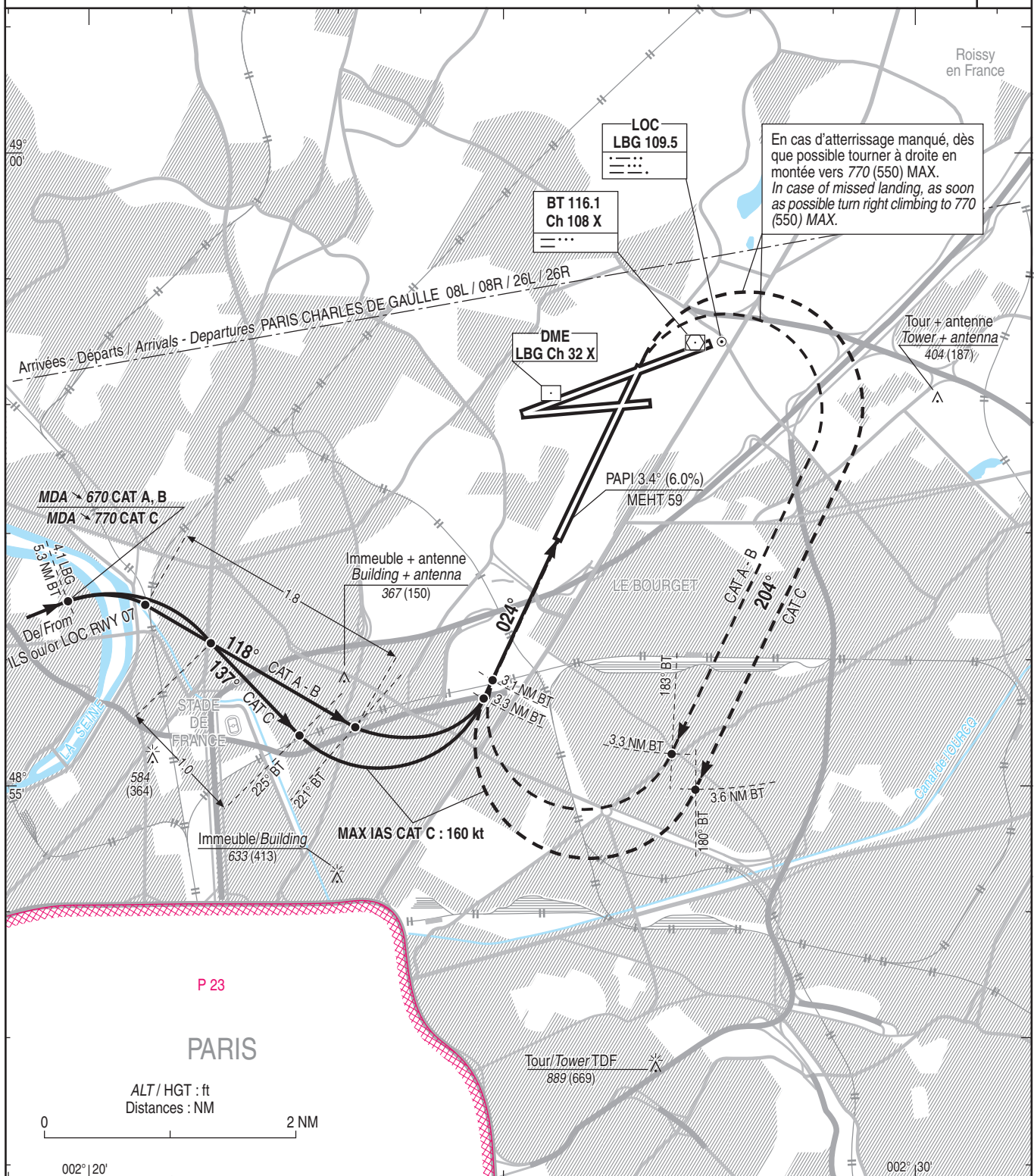
CAT A B C

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

PARIS LE BOURGET

VPT A RWY 03

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
1°E
(20)

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

REF HGT : ALT AD

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

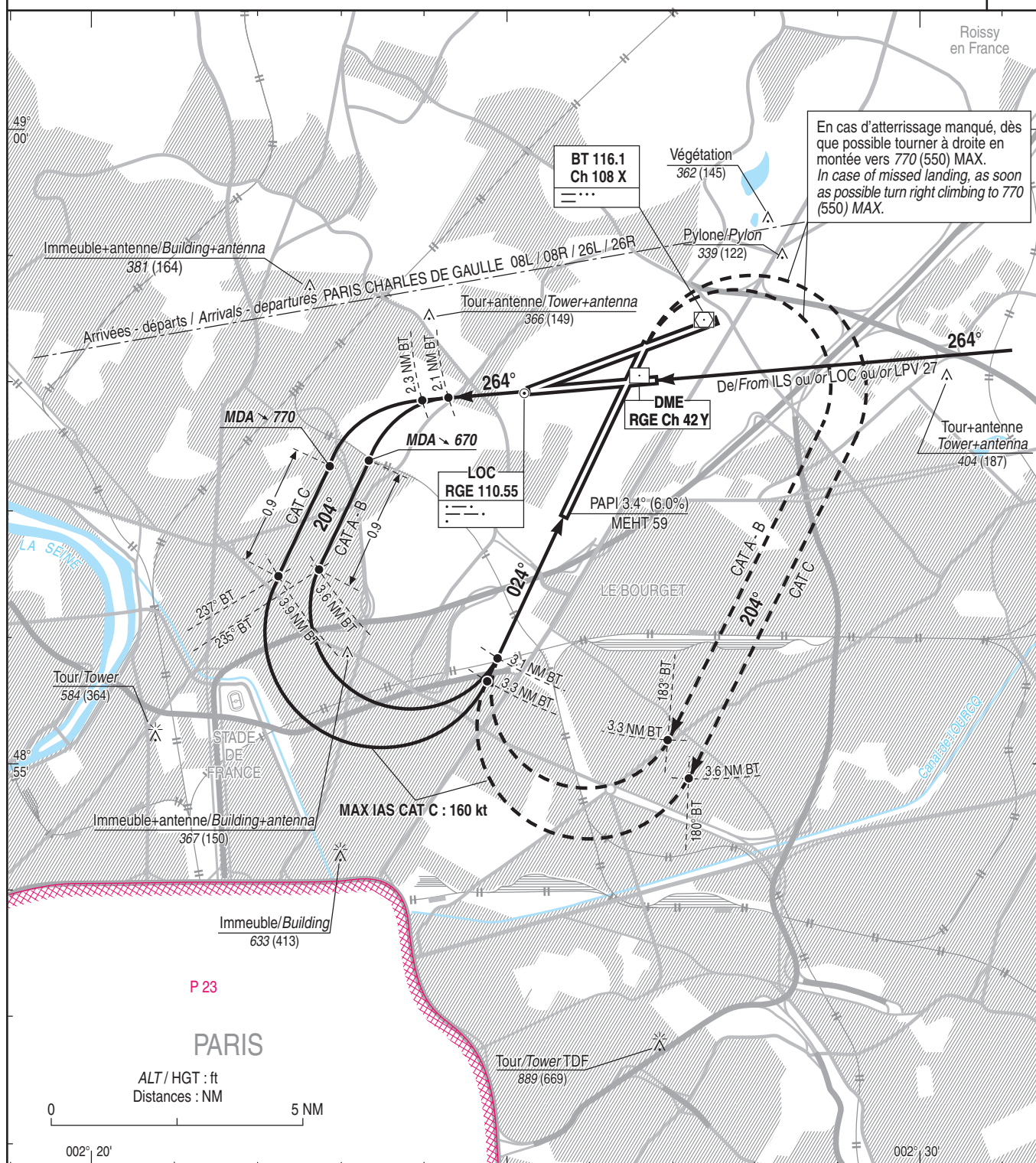
ALT AD : 220 (8 hPa), DTHR : 144

PARIS LE BOURGET

VPT C RWY 03

VAR
1°E
(20)

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01



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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT C		Observations / <i>Remarks</i> : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / <i>OCS PAPI limited at 7 km.</i> CAT A, B : Descendre de la MDA vers 670 (450) sur la branche vent arrière (RM 204°). Ne pas descendre en dessous de 670 (450) avant le début du segment rectiligne d'alignement. <i>Descend from MDA to 670 (450) on downwind leg (MAG 204°). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment.</i> CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers 770 (550) sur la branche vent arrière (RM 204°). Ne pas descendre en dessous de 770 (550) avant le début du segment rectiligne d'alignement. <i>MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550) on downwind leg (MAG 204°). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.</i>
	MDA (H)	VIS	
A	720 (500)	1500	
B	720 (500)	1600	
C	820 (600)	2400	

PARIS LE BOURGET

INA **RNAV** BANOX 7E RWY 07

CAT A B C D

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1	GNSS ou/ou DME/DME
--------	--------------------

VAR
1°E
(2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / On 1st contact with DE GAULLE APP

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily :*

- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

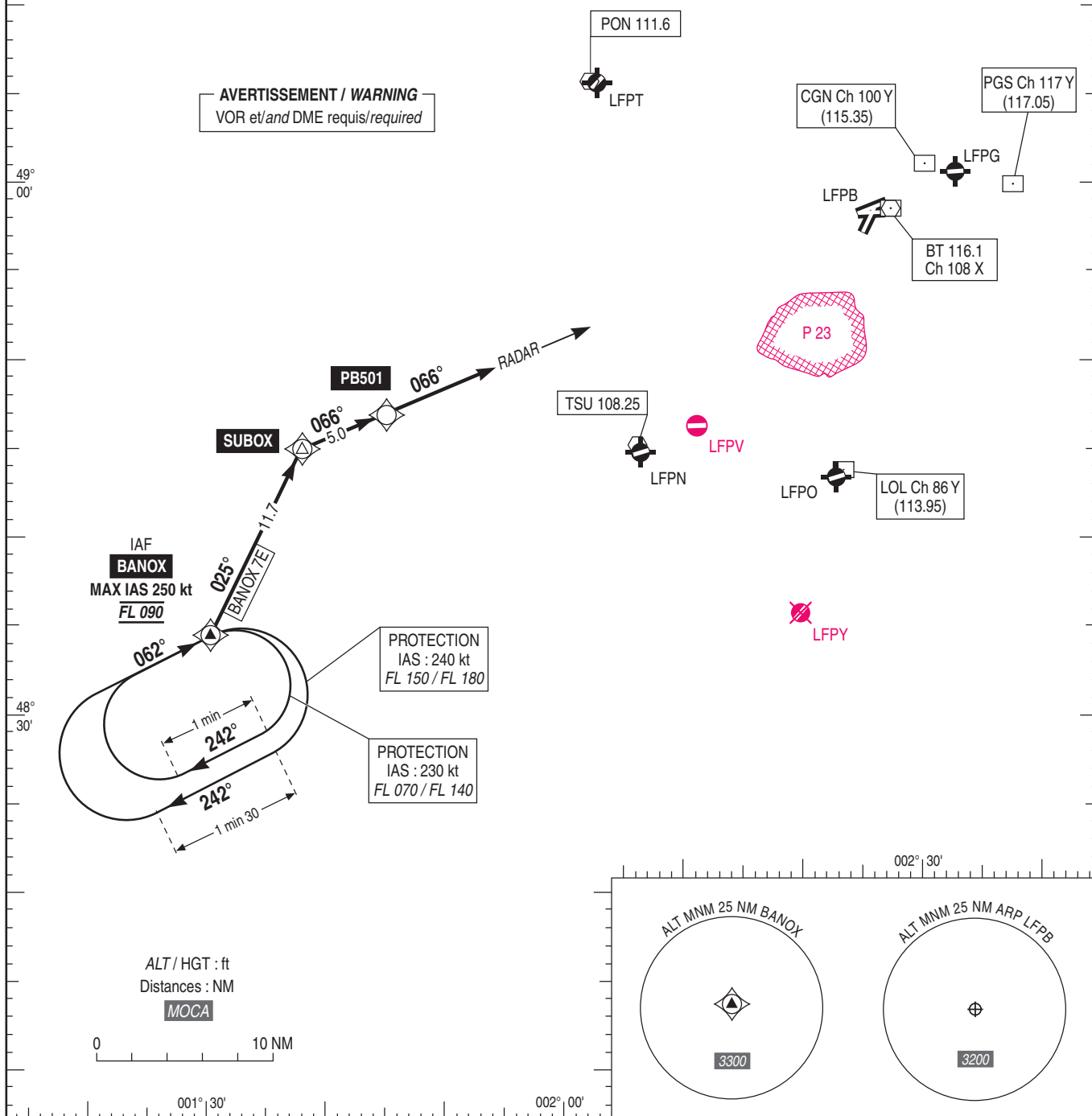
CONSIGNES PANNE RADIO / RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A SUBOX descendre vers 3000. A PB501 poursuivre RM 066° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).

Squawk 7600. Proceed or join published procedure. At SUBOX descend to 3000. At PB501 continue MAG 066° to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).

AVERTISSEMENT / WARNING

VOR *et/and* DME requis/*required*



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

Instrument approach

CAT A B C D

INA RNAV KOLIV 7E RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente,
prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
With ATC clearance only if HLDG, expect
radar guidance before and after MOPAR.

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DME

VAR
1°E
(2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / On 1st contact with DE GAULLE APP

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / The pilot message must include only and compulsorily :

- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / cleared waypoint and cleared level,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / and ATIS information letter taken into account.

RNAV HLDG
MOPAR
MAX IAS 230 kt
093° Left
T 1 min
FL 140
FL 070
4000

AVERTISSEMENT / WARNING
VOR et/and DME requis/required

LFPC

LFPT

LFPG

LFPB

BT 116.1
Ch 108 X

CONSIGNES PANNE RADIO / RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PB503 descendre vers 4000 et poursuivre RDL 335° RBT (RM 155°). A 20.0 NM RBT, à gauche RM 111° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).

Squawk 7600. Join or comply with published procedure. At PB503 descend to 4000 and continue RDL 335° RBT (MAG 155°). At 20.0 NM RBT, left MAG 111° to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).

P 23

ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA

RBT 114.7
Ch 94 X

0 10 NM

001° 30'

002° 00'

002° 30'

ALT MNM 25 NM KOLIV

ALT MNM 25 NM ARP LFPB

4000

3200

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

PARIS LE BOURGET

CAT A B C D

INA RNAV OKABO 7E RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DMEVAR
1°E
(2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / On 1st contact with DE GAULLE APP

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / The pilot message must include only and compulsorily :

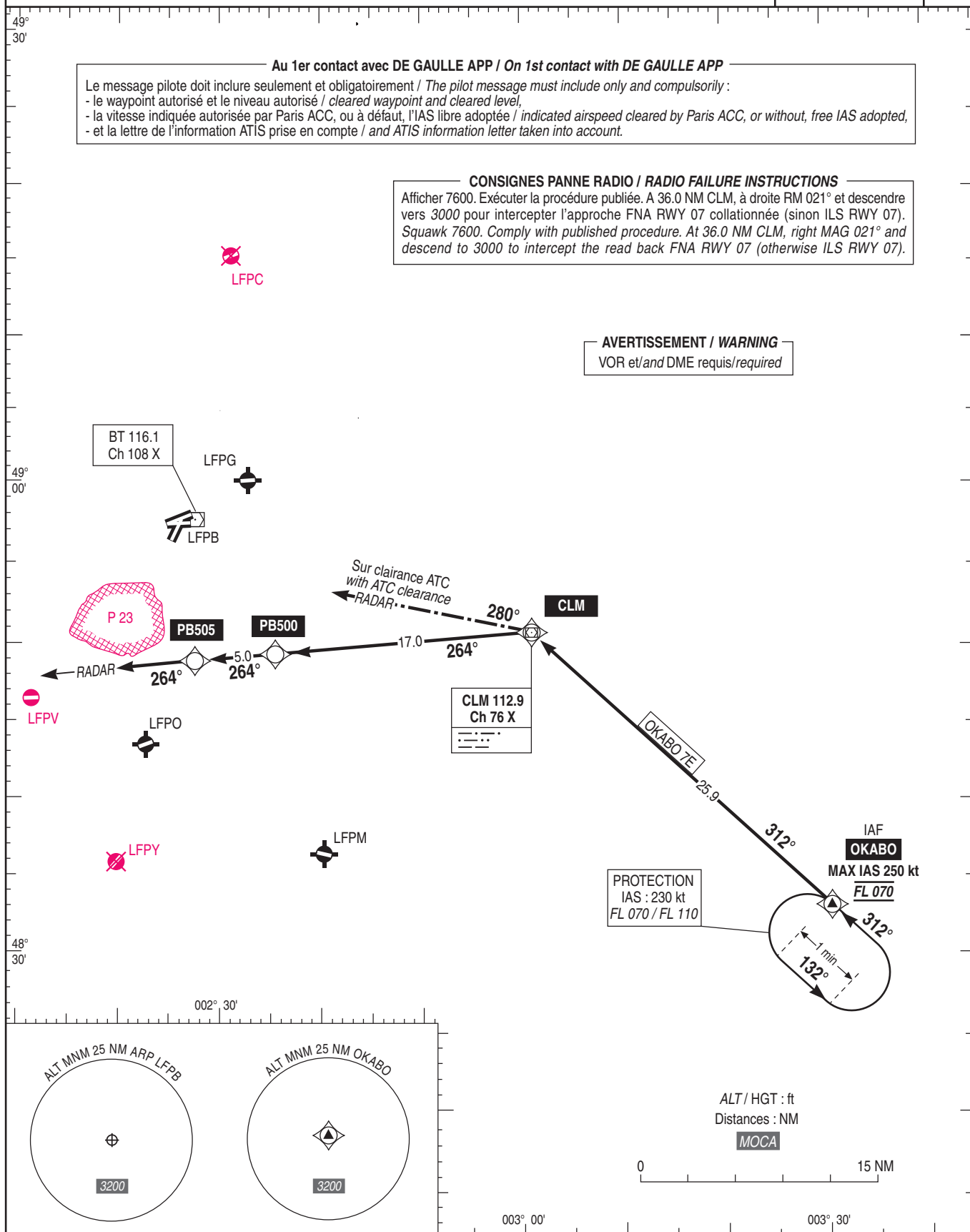
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / cleared waypoint and cleared level,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / and ATIS information letter taken into account.

CONSIGNES PANNE RADIO / RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée. A 36.0 NM CLM, à droite RM 021° et descendre vers 3000 pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).
Squawk 7600. Comply with published procedure. At 36.0 NM CLM, right MAG 021° and descend to 3000 to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).

AVERTISSEMENT / WARNING

VOR et/and DME requis/required



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

INA RNAV VEBEK 7E RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente,
prévoir guidage radar avant et après LORNI.
With ATC clearance only if HLDG, expect
radar guidance before and after LORNI.

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME

VAR
1°E
(2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / On 1st contact with DE GAULLE APP

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / The pilot message must include only and compulsorily :

- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / cleared waypoint and cleared level,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / and ATIS information letter taken into account.

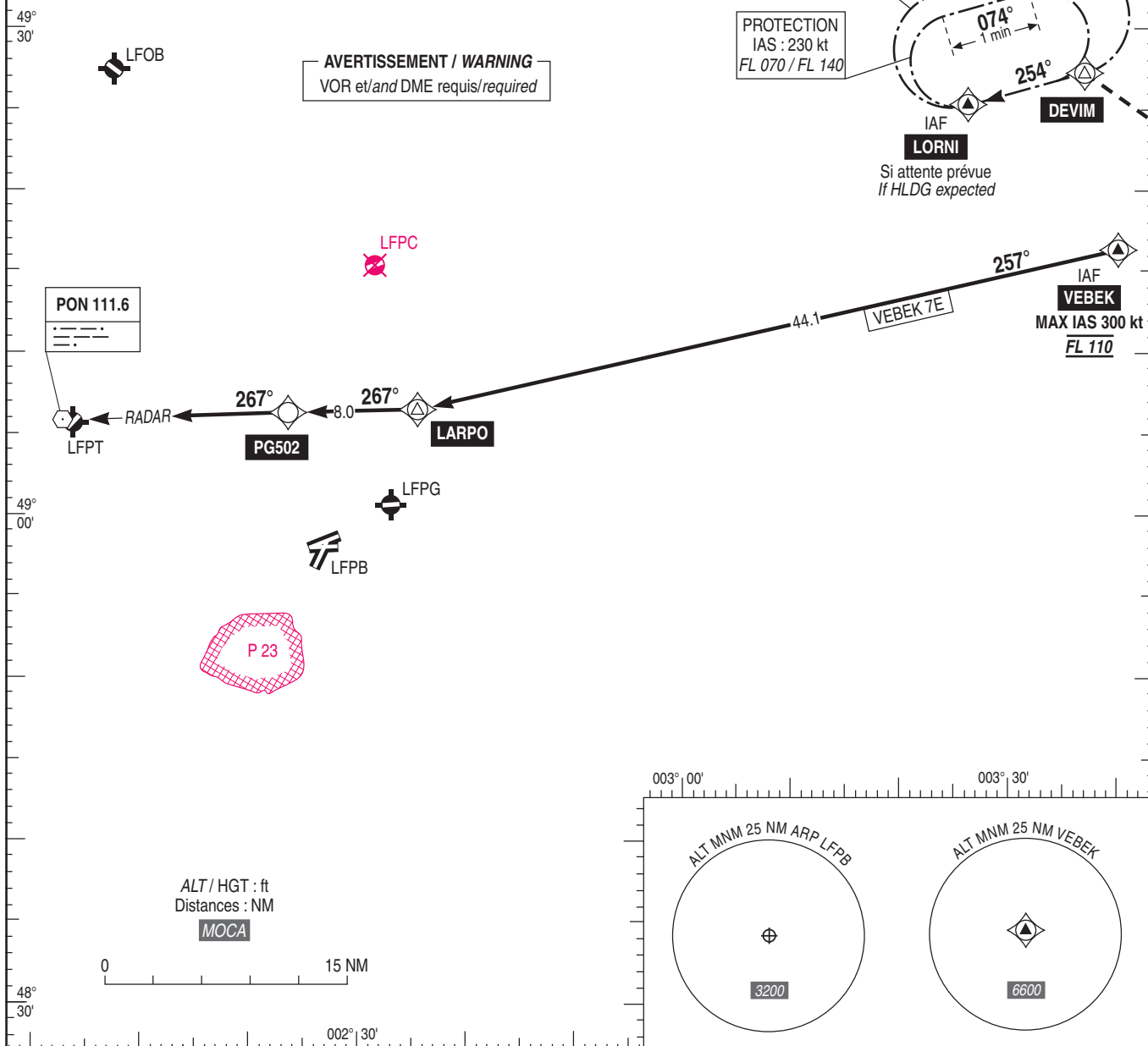
CONSIGNES PANNE RADIO / RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG502 descendre vers 3000. A PG502 poursuivre RDL 087° PON (RM 267°). A PON poursuivre RDL 267° PON (RM 267°). Au RDL 341° RBT, à gauche RDL 335° RBT (RM 155°). A D 20.0 RBT, à gauche RM 111° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).

Squawk 7600. Join or comply with published procedure. At PG502 descend to 3000. At PG502 continue RDL 087° PON (MAG 267°). At PON continue RDL 267° PON (MAG 267°). At RDL 341° RBT, left RDL 335° RBT (MAG 155°). At D 20.0 RBT, left MAG 111° to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).

AVERTISSEMENT / WARNING

VOR et/and DME requis/required



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

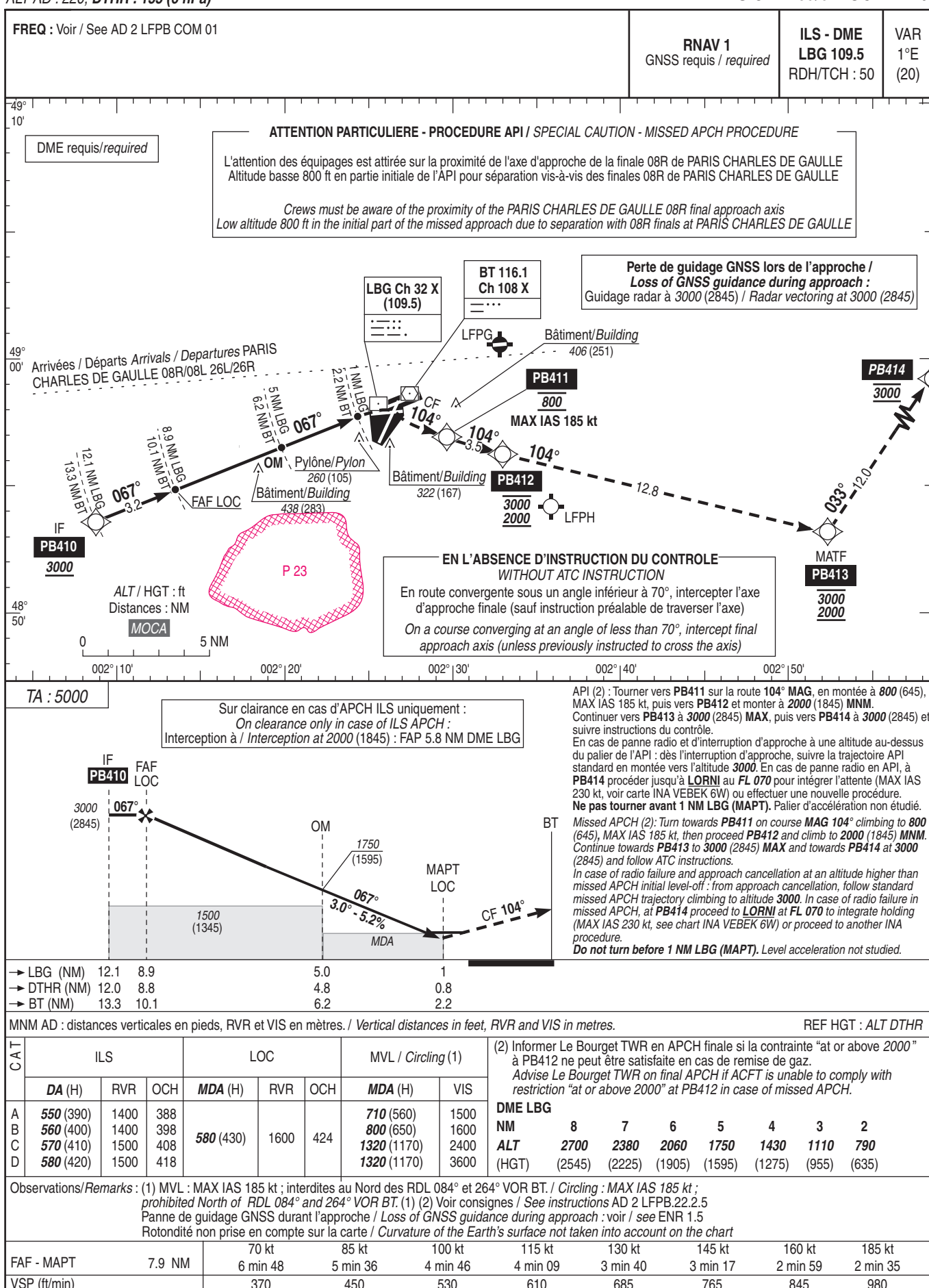
Instrument approach

CAT A B C D

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

PARIS LE BOURGET

FNA ILS CAT I ou/ou LOC RWY 07



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

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

PARIS LE BOURGET

FNA RNP RWY 07

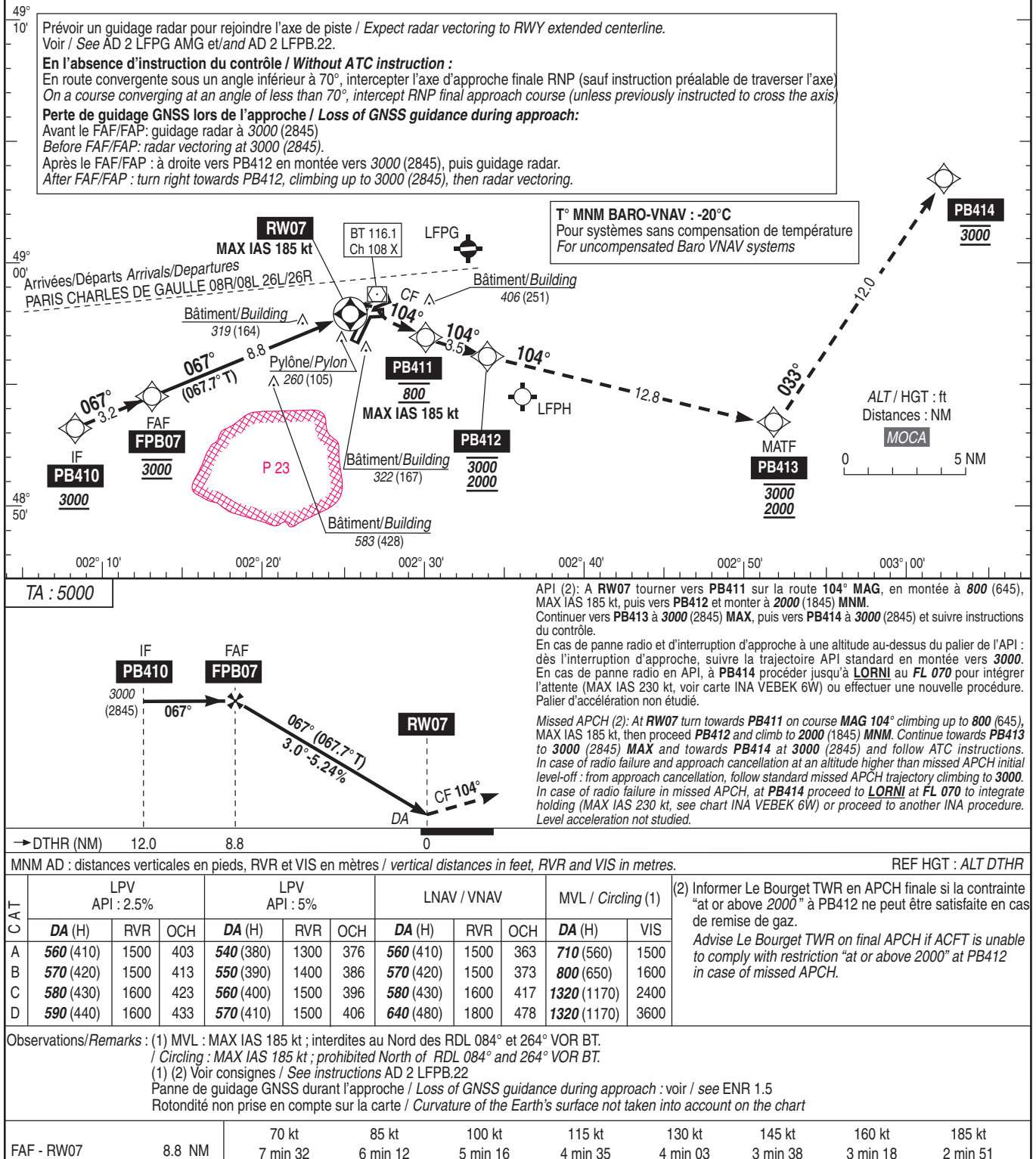
FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

RNP APCH
LPV et LNAV-VNAV seulement/only
RNAV 1
GNSS requis / GNSS required**EGNOS**
CH 44250
E07A
RDH : 50VAR
1°E
(20)

ATTENTION PARTICULIERE - PROCEDURE API / SPECIAL CAUTION - MISSED APCH PROCEDURE

L'attention des équipages est attirée sur la proximité de l'axe d'approche de la finale 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE
Altitude basse 800 ft en partie initiale de l'API pour séparation vis-à-vis des finales 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE

Crews must be aware of the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 08R final approach axis
Low altitude 800 ft in the initial part of the missed approach due to separation with 08R finals at PARIS CHARLES DE GAULLE



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

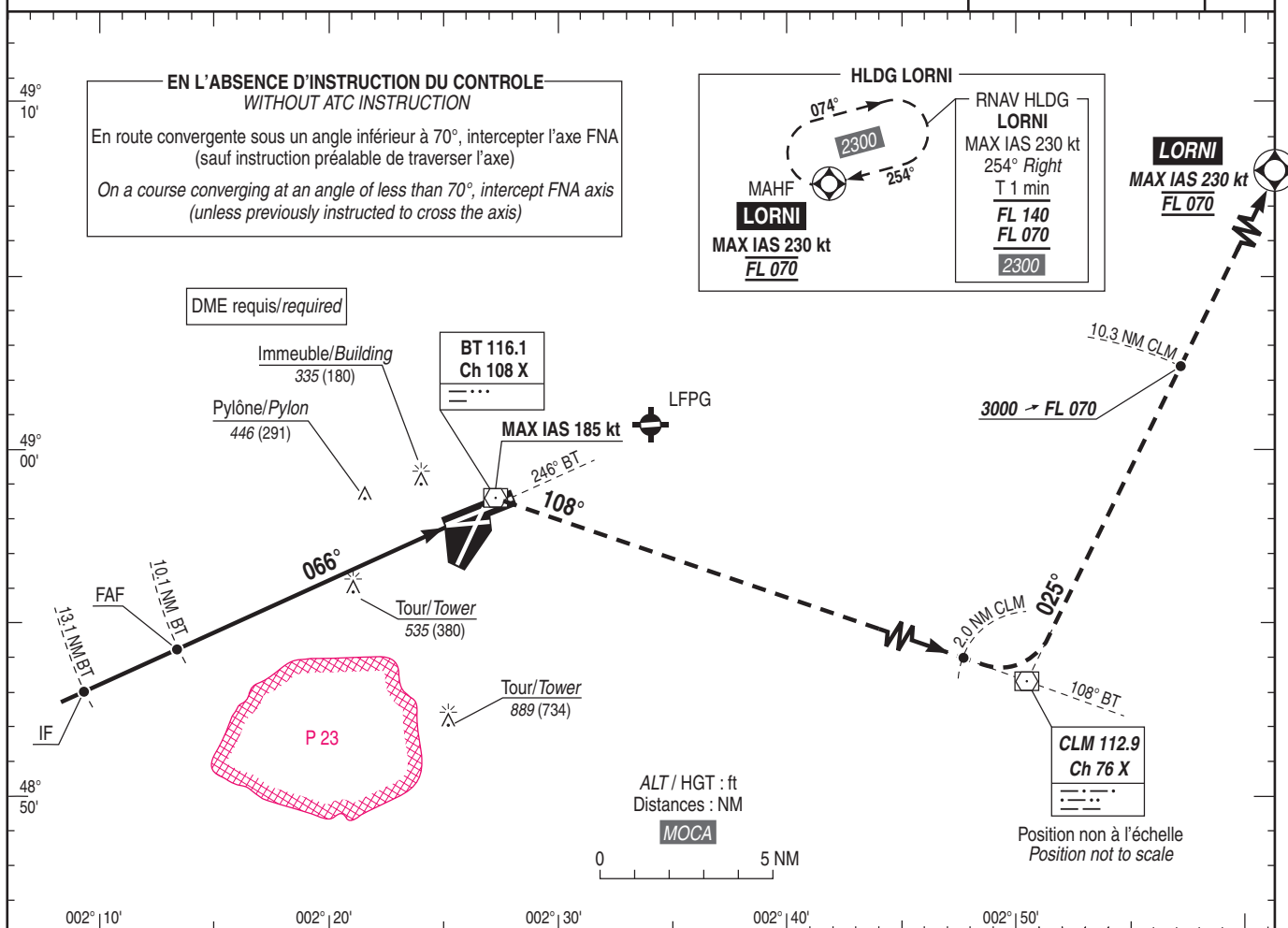
CAT A B C D

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

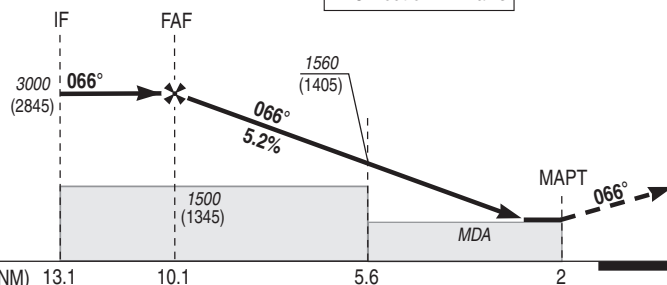
PARIS LE BOURGET

FNA VOR RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

HLDG API / Missed APCH
RNAV 1
requis / requiredVAR
1°E
(20)

TA : 5000

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis

API : Suivre le RDL 246° BT (RM 066°). A BT, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 108° BT (RM 108°) vers CLM en montée vers 3000 (2845) MAX. A 2.0 NM CLM, tourner à gauche pour intercepter et suivre RDL 025° CLM (RM 025°) vers LORNI. A 10.3 NM CLM, monter au FL070 (MAX IAS 230 kt) ou suivre clairance du contrôle. Monter à 1100 (945) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Follow RDL 246° BT (MAG 066°). At BT, turn right to intercept and follow RDL 108° BT (MAG 108°) to CLM climbing to 3000 (2845) MAX. At 2.0 NM CLM, turn left to intercept and follow RDL 025° CLM (MAG 025°) to LORNI. At 10.3 NM CLM, climb to FL070 (MAX IAS 230 kt) or follow ATC clearance. Climb to 1100 (945) prior to level acceleration.

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

REF HGT : ALT DTHR

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

Observations/Remarks : MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT. / Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

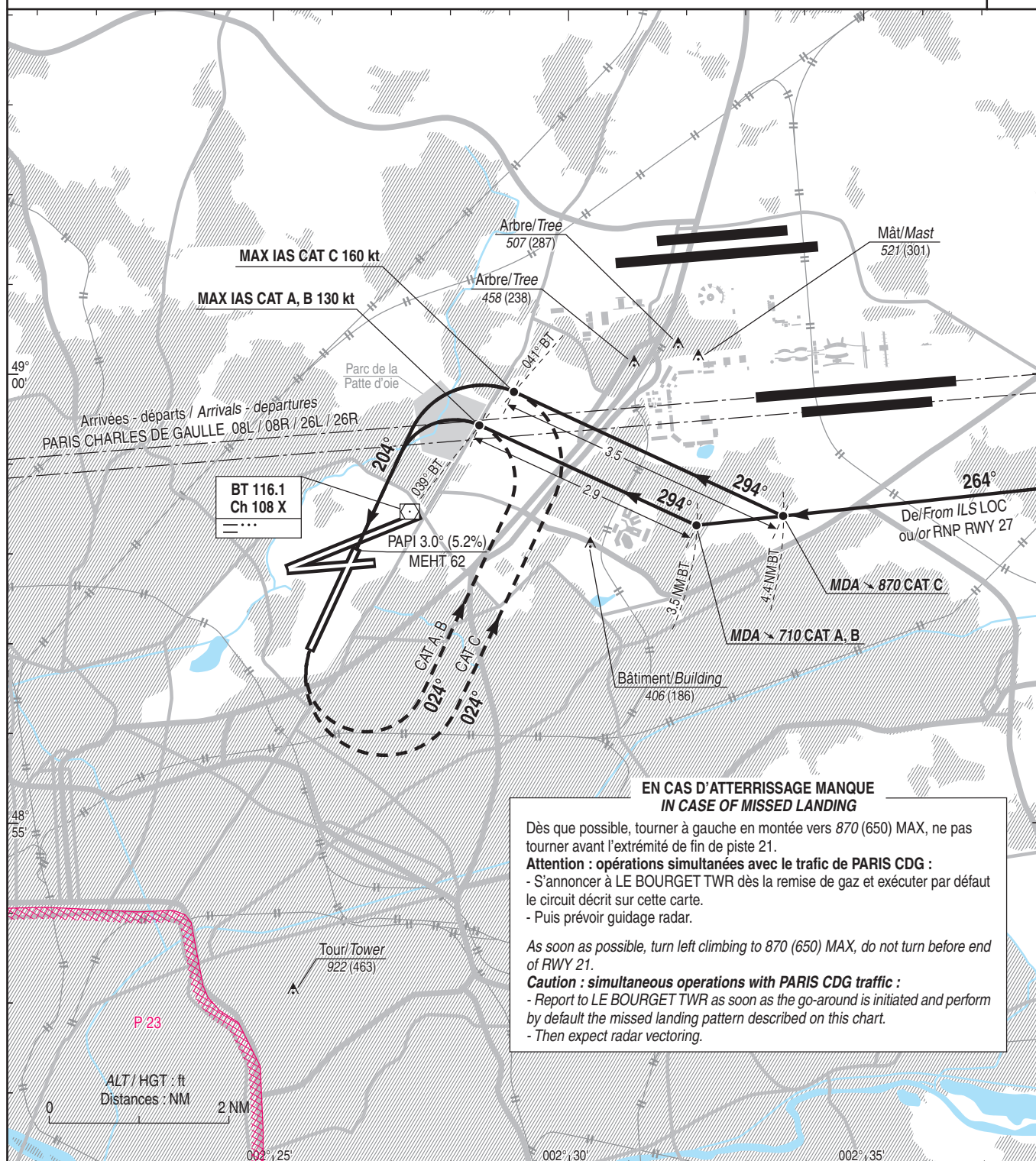
Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 220 (8 hPa), THR : 173

VPT B RWY 21

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
1°E
(20)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT B		Observations / Remarks :
	MDA (H)	VIS	
A	1470 (1250)	1500	CAT A, B : MAX IAS 130 kt. Descendre de la MDA vers 710 (490). Ne pas descendre en-dessous de 710 (490) avant le début du segment rectiligne d'alignement. MAX IAS 130 kt. Descend from MDA to 710 (490). Do not descend below 710 (490) before the beginning of straight line segment. CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers 870 (650). Ne pas descendre en dessous de 870 (650) avant le début du segment rectiligne d'alignement. MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 870 (650). Do not descend below 870 (650) before the beginning of straight line segment.
B	1470 (1250)	1600	
C	1740 (1520)	2400	

PARIS LE BOURGET

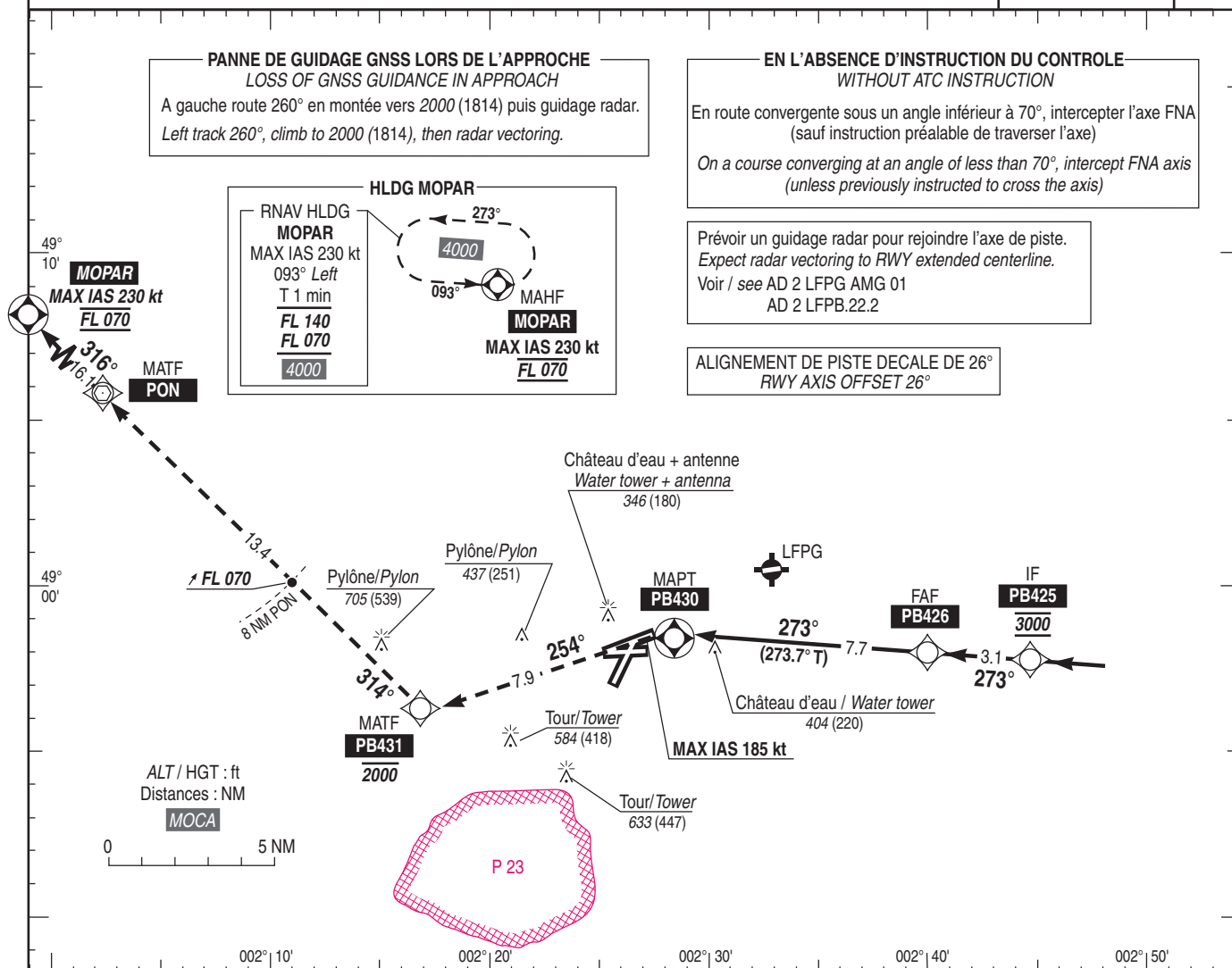
CAT A B C D

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

FNA **RNP** RWY 25

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

RNP APCH
LNAV seulement / *only*

VAR
1°E
(20)

TA : 5000

API : A **PB430**, tourner vers **PB431** en montée vers **2000** (1814) **MAX**.
A **PB431**, continuer vers **PON**. **8NM avant PON**, monter **FL070** puis poursuivre jusqu'à **MOPAR** au **FL070** pour intégrer l'attente **MOPAR** (MAX IAS 230 kt) ou suivre **clairance** du contrôle.

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

Missed APCH : At **PB430**, turn towards **PB431** climbing to **2000** (1814) **MAX**.
At **PB431**, continue towards **PON**. **8NM before PON**, climb up to **FL070** and
proceed to **MOPAR** at **FL070** to integrate **MOPAR** holding (MAX IAS 230 kt) or
follow ATC clearance.

Climb to 1100 (914) prior to level acceleration.

DTHR ← (NM)

MM AD : distances verticales en pieds. VIS en mètres. / *Vertical distances in feet. VIS in metres.*

REF HGT : ALT DTHR

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

Observations/Remarks : (1) MVL : MAX IAS 185 kt; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT/Circling: MAX IAS 185 kt; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

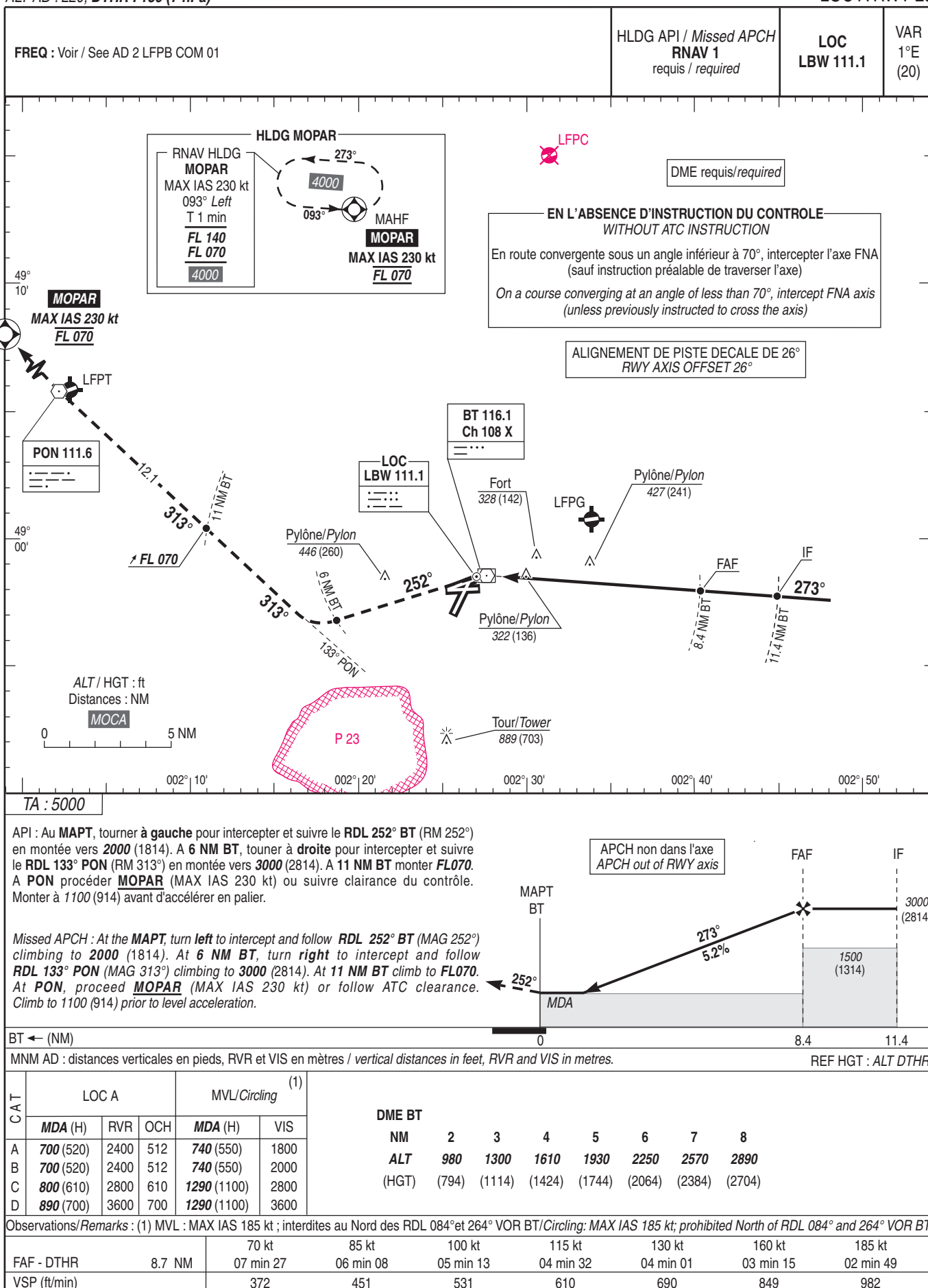
Instrument approach

CAT A B C D

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

PARIS LE BOURGET

LOC A RWY 25



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

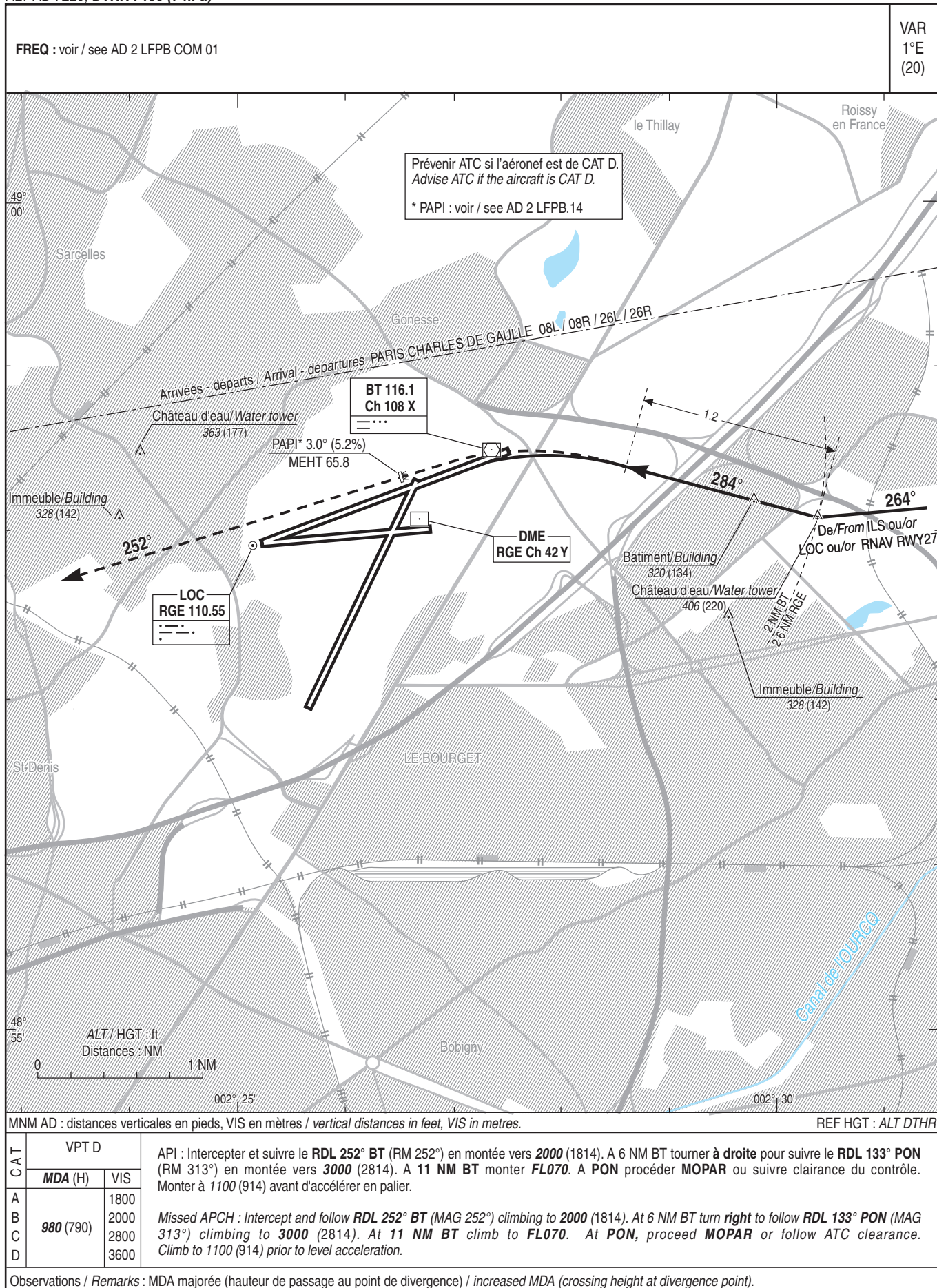
PARIS LE BOURGET

Instrument approach

CAT A B C D

VPT D RWY 25

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



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach
CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

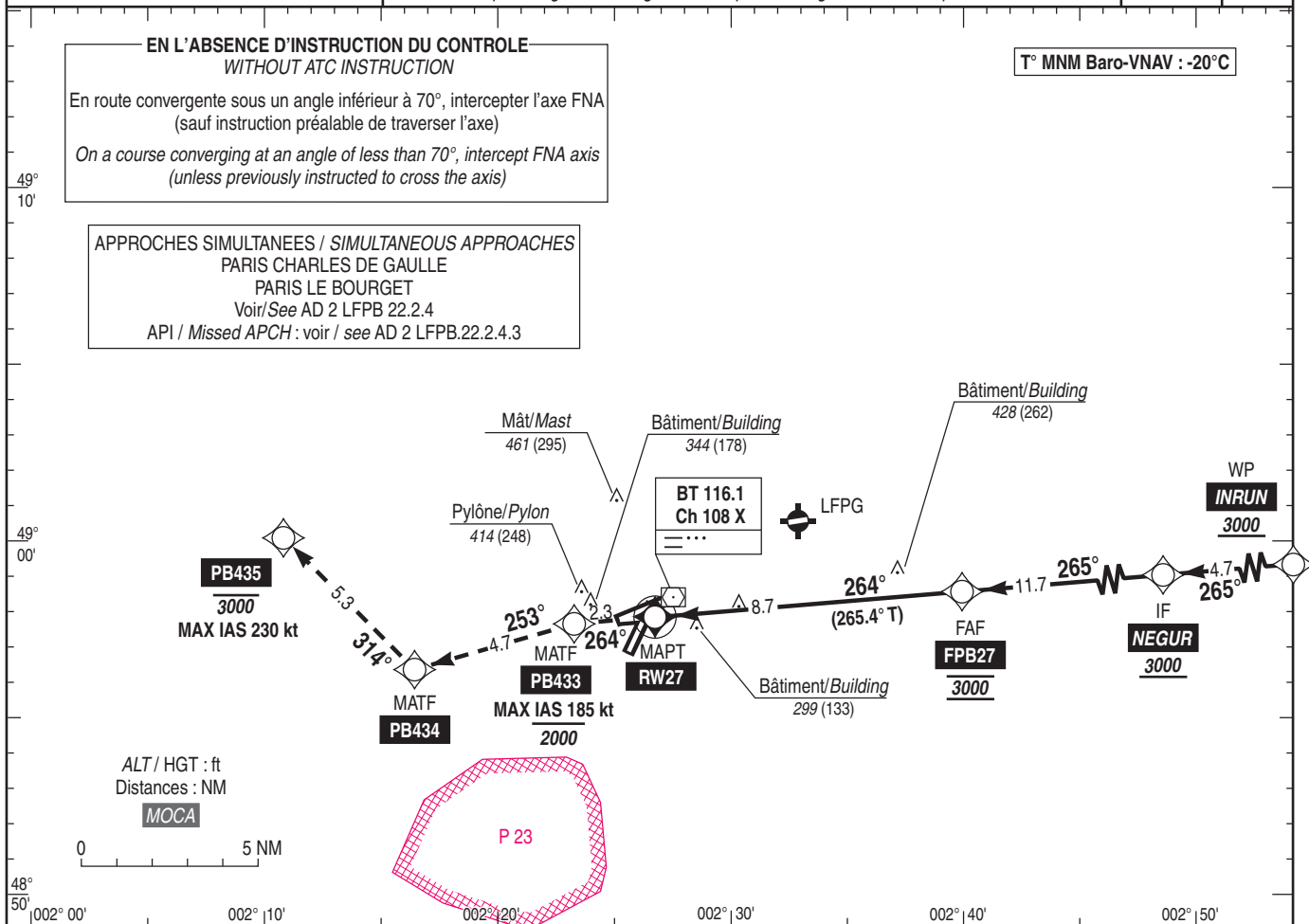
ALT AD : 220, THR : 166 (6 hPa)

FNA RNP RWY 27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

RNP APCH

Procédures LNAV non autorisées pendant les opérations simultanées
Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées / LNAV procedures Not Authorized during simultaneous operations - Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations.

EGNOS
CH 44001
E27A
RDH : 53VAR
1°E
(20)

TA : 5000

API : Monter dans l'axe vers PB433 à 2000 (1834) MAX (MAX IAS 185 kt) puis monter vers PB434 et poursuivre vers PB435 à 3000 (2834) MAX (MAX IAS 230 kt), et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter dans l'axe vers PB433 à 2000 (1834) MAX (MAX IAS 185 kt) puis monter vers PB434 et poursuivre vers PB435 à 3000 (2834) MAX. Procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 6W) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb straight ahead to PB433 up to 2000 (1834) MAX (MAX IAS 185 kt), then climb up to PB434 and to PB435 at 3000 (2834) MAX (MAX IAS 230 kt) and follow ATC instructions. In case of radio failure, climb straight ahead to PB433 up to 2000 (1834) MAX (MAX IAS 185 kt), then climb up to PB434 and to PB435 at 3000 (2834) MAX. Proceed to MOPAR at FL 070 to enter holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 6W chart) or start another INA procedure.

THR ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL/Circling (1)		DIST RW27							
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7	8
A	370 (200)	750	184	430 (270)		264		1500		710 (550)	1500	ALT	860	1170	1490	1810	2130	2450	2770
B	370 (200)	750	194	440 (280)	900	274	660 (490)	1500	486	800 (640)	1600	(HGT)	(694)	(1004)	(1324)	(1644)	(1964)	(2284)	(2604)
C	370 (210)	750	204	450 (290)		284		1800		1320 (1150)	2400								
D	380 (220)	800	214	460 (300)		293		1800		1320 (1150)	3600								

Observations/Remarks : 1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT (notamment RWY 25). /

Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° BT VOR (especially RWY 25).

En cas de perte du signal GNSS sous l'altitude minimale de guidage (1500 ft), monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft et informer le contrôle.

In case of GNSS signal loss below 1500 ft (minimum vectoring altitude), climb straight ahead up to 1500 ft and inform ATC.

Panne de guidage GNSS durant l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see ENR 1.5

FAF - RW27	8.7 NM	70 kt 07 min 29	85 kt 06 min 10	100 kt 05 min 14	115 kt 04 min 33	130 kt 04 min 02	160 kt 03 min 17	185 kt 02 min 50
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

INA **RNAV** MOPAR 7W RWY 25-27

VAR
1°E
(2020)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS LE BOURGET

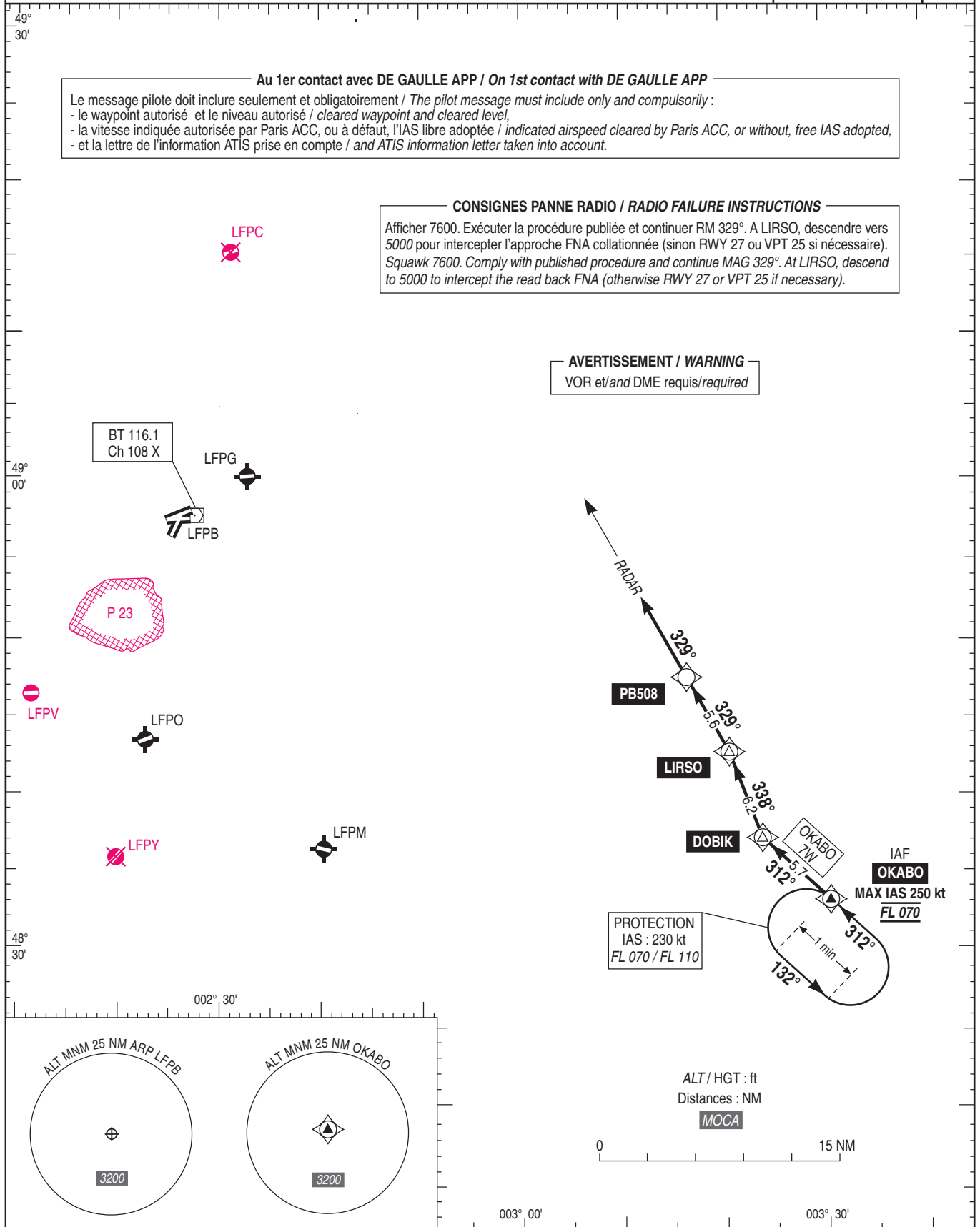
CAT A B C D

INA RNAV OKABO 7W RWY 25-27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DME

VAR
1°E
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS LE BOURGET

Instrument approach

CAT A B C D

INA RNAV VEBEK 7W RWY 25-27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente,
prévoir guidage radar avant et après LORNI.
With ATC clearance only if HLDG, expect
radar guidance before and after LORNI.

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DME

VAR
1°E
(2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / At 1st contact with DE GAULLE APP

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / The pilot message must include only and compulsorily :

- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / cleared waypoint and cleared level,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / and ATIS information letter taken into account.

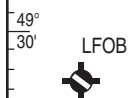
CONSIGNES PANNE RADIO / RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée et continuer RM 224°. A CTL descendre vers 5000 pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).

Squawk 7600. Comply with published procedure and continue MAG 224°. At CTL descend to 5000 to intercept the read back FNA (else approach ILS RWY 27 or VPT 25 if necessary).

AVERTISSEMENT / WARNING

VOR et/and DME requis/required



LFPC



LFBG



LFPB



P 23

ALT / HGT : ft
Distances : NM

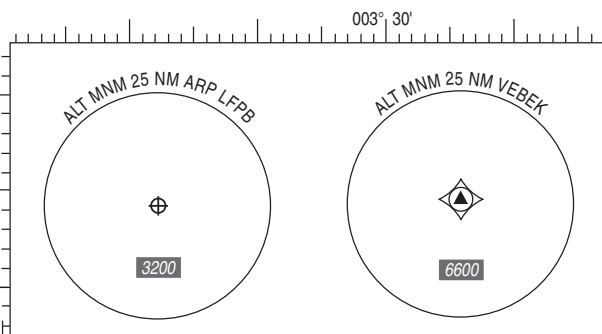
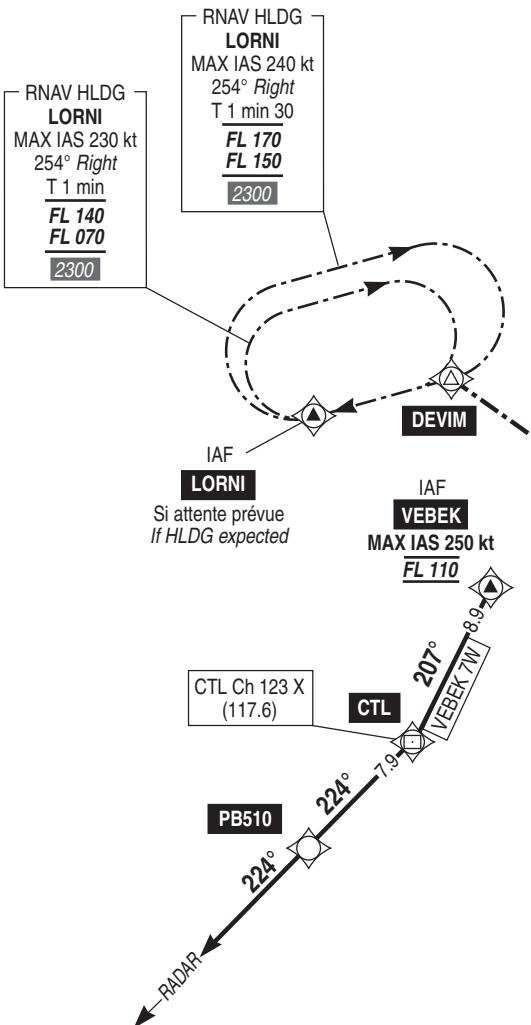
MOCA

0 15 NM

48°
30'

002° 30'

003° 00'



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach
CAT A B C D

PARIS LE BOURGET

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

FNA ILS CAT I ou/or LOC RWY 27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

API/Missed APCH :

RNAV 1

GNSS requis/required

ILS - DME

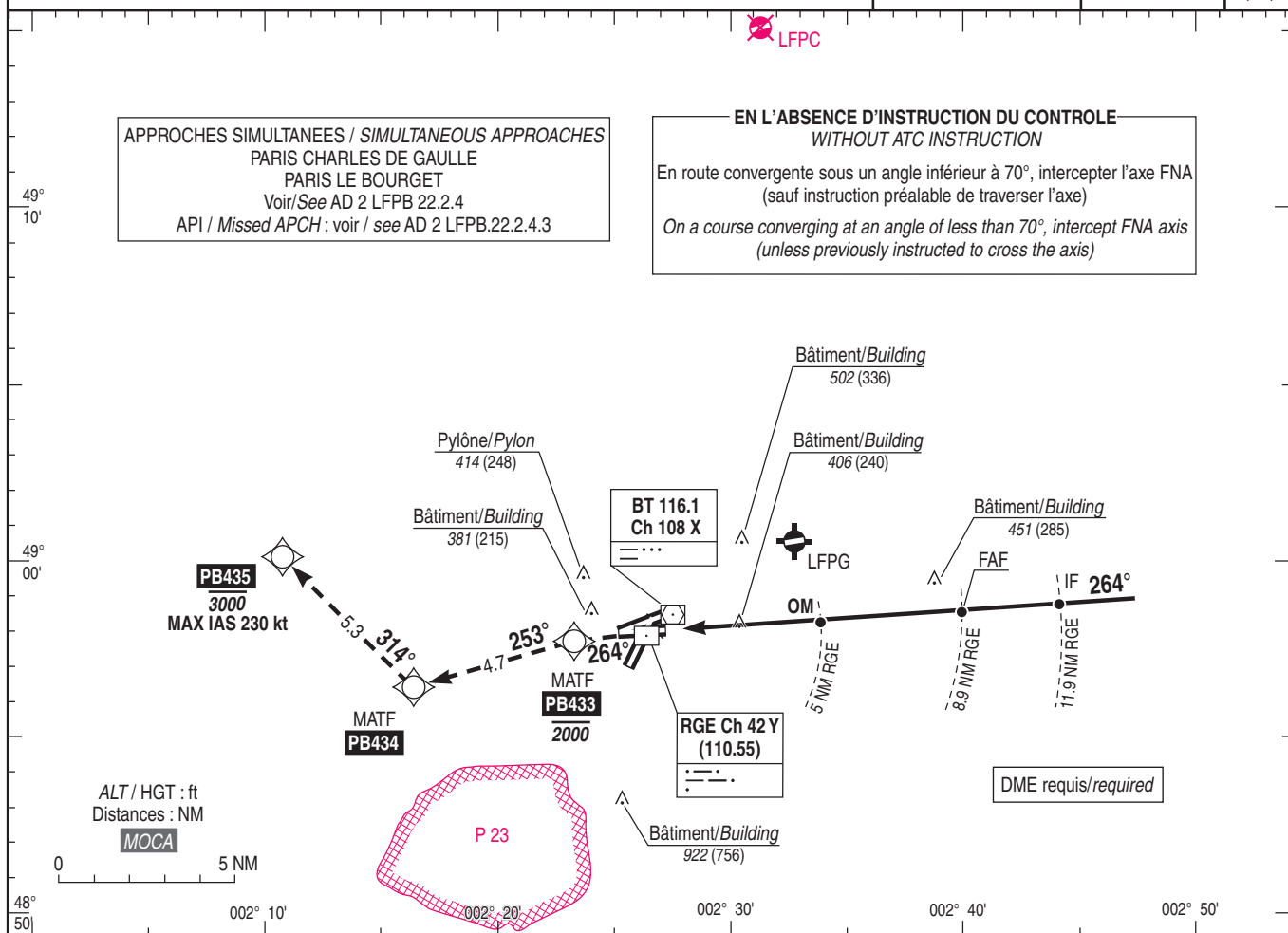
RGE 110.55

RDH : 53

VAR

1°E

(20)

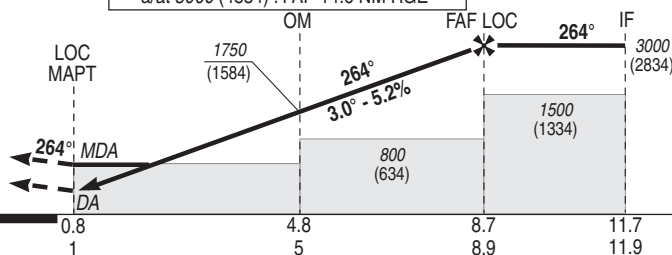


TA : 5000

API : Monter dans l'axe vers PB433 à 2000 (1834) MAX puis monter vers PB434 et poursuivre vers PB435 à 3000 (2834) MAX (MAX IAS 230 kt), et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter dans l'axe vers PB433 à 2000 (1834) MAX puis monter vers PB434 et poursuivre vers PB435 à 3000 (2834) MAX. Procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 6W) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb straight ahead to PB433 up to 2000 (1834) MAX, then climb up to PB434 and to PB435 at 3000 (2834) MAX (MAX IAS 230 kt) and follow ATC instructions. In case of radio failure, climb straight ahead to PB433 up to 2000 (1834) MAX, then climb up to PB434 and to PB435 at 3000 (2834) MAX. Proceed to MOPAR at FL 070 to enter holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 6W chart) or start another INA procedure.

En cas de clairance d'APCH ILS uniquement
On clearance in case of ILS APCH only :
à/at 2000 (1834) : FAP 5.7 NM RGE
à/at 4000 (3834) : FAP 11.7 NM RGE
à/at 5000 (4834) : FAP 14.6 NM RGE

THR ← (NM)
DME RGE ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS			LOC			MVL / Circling (1)		DME RGE							
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS								
A	370 (200)	750	197		1500		710 (550)	1500	NM	2	3	4	5	6	7	8
B	380 (210)	750	207		1500		800 (640)	1600	ALT	790	1110	1420	1750	2060	2380	2700
C	390 (220)	800	217	660 (490)	1800	486	1320 (1150)	2400	(HGT)	(624)	(944)	(1254)	(1584)	(1894)	(2214)	(2534)
D	400 (230)	800	227		1800		1320 (1150)	3600								

Observations/Remarks : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT (notamment RWY 25) /

Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° BT VOR (especially RWY 25).

En cas de perte du signal GNSS sous l'altitude minimale de guidage (1500 ft), monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft et informer le contrôle.
In case of GNSS signal loss below 1500 ft (minimum vectoring altitude), climb straight ahead up to 1500 ft and inform ATC.

FAF - THR	8.7 NM	70 kt 07 min 29	85 kt 06 min 10	100 kt 05 min 14	115 kt 04 min 33	130 kt 04 min 02	145 kt 03 min 37	160 kt 03 min 17	185 kt 02 min 50
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980