

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
 AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
 AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 LFPN.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*****LFPN - TOUSSUS LE NOBLE****AD 2 LFPN.2****Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	48°44'59"N 002°06'40"E 118m / 222° de la TWR.
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	6 km SSW Versailles (78-Yvelines).
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i>	538 ft 27.2 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	144 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i> Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	0.96°E 2020
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS	AEROPORTS DE PARIS Direction du Bourget et des aérodromes d'aviation générale. Le Bourget, Bt Paul Bert 06 69 58 04 03
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	Information redevances aéronautiques / <i>Aeronautical fees information</i> : - E-mail : airportfees_lbq@adp.fr - TEL : 01 49 75 74 61 ou/ou 01 48 62 07 51

AD 2 LFPN.3**Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>		
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	- VOLS INTRA SCHENGEN ET UE : Autorisés sous conditions de franchises (capitaux et marchandises). Voir site internet : www.douane.gouv.fr - VOLS HORS SCHENGEN (ROYAUME-UNI, IRLANDE, ROUMANIE, BULGARIE, CHYPRE, CROATIE) OU HORS UE : Interdits.	- FLIGHTS INSIDE SCHENGEN AND EU : Authorized if exempted (funds and goods). See website : www.douane.gouv.fr - FLIGHTS OUTSIDE SCHENGEN (UNITED KINGDOM, IRLAND, ROMANIA, BULGARIA, CYPRUS, CROATIA) OR OUTSIDE EU : Prohibited.
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>		
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	LE BOURGET (voir / see GEN).	
5	BDP / <i>ARO</i>		
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	ATS	TWR : 0600-2130. SNA RP : Service de contrôle TEL : 01 39 56 34 75 - FAX : 01 39 56 43 26	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	0600-2000. Extension possible jusqu'à 2100 sur PN de 4 HR	0600-2000 Possible extension until 2100 PN 4 HR.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>		
10	Sûreté / <i>Safety</i>		
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Non assuré.	
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS	

GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED

AD 2 LFPN.4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>		
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants : 100 LL - JET A1 Lubrifiants : 80 - 80 D - 100 - 100D - Aéro DM - Aéroturbine Paiement : Cartes de crédit : TOTAL, American Express, VISA, UVAIR, paiement en espèces. TEL : 01 39 56 31 26.	Fuel : 100 LL - JET A1 Lubrifiants : 80 - 80 D - 100 - 100D - Aéro DM - Aéroturbine Payment : Credit cards : TOTAL, American Express, VISA, UVAIR, cash payment.
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Deux camions citernes JET A1 de 11 m3 avec débit de 19m3/HR. Quatre camions citernes 100LL de 5m3 avec débit de 5 m3/HR	Two 11m3 JET A1 tankers; max flow 19m3/HR. Four 5m3 100LL tankers; max flow 5m3/HR
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>		
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	Possible	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Monomoteurs et bimoteurs ; avions et hélicoptères.	Single and twin engines ; ACFT and helicopters.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Assistance : CLEAN AERO SERVICE : TEL : 06 82 09 46 32 Accueil commercial : AIR AFFAIRES ASSISTANCE : TEL : 06 08 25 26 49 - FAX : 01 39 56 54 12 E-mail : affairesassistance@wanadoo.fr	

AD 2 LFPN.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Sur l'AD et à proximité	At AD and in the vicinity
2	Restaurants	Sur l'AD et à proximité	At AD and in the vicinity
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Taxis et autobus	Taxis and bus
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>		
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 LFPN.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>	3	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>		
4	Observations / <i>Remarks</i>	0530-2130. TEL : 01 39 56 46 58 Niveau 3 : pendant HOR SSLIA si ATS assuré Niveau 1 : si ATS non assuré et en dehors des HOR SSLIA.	0530-2130. TEL : 01 39 56 46 58 Level 3: during SSLIA SKED if ATS provided. Level 1: if ATS not provided and outside SSLIA SKED.

AD 2 LFPN.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>	Moyens utilisés pour le déneigement : - Dénégieuse compact avec produit déverglaçant embarqué. - Tracteur avec lame tri axiale et balai. - Camion avec produit déverglaçant grande largeur. - Fraise à neige - Produit déverglaçant.	Means used for snow removal : - Compact snow plough with on-board de-icing product. - Tractor with triaxial blade and broom. - Truck with large width de-icing product. - Snow thrower. - de-icing product.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	Opérations de déneigement réalisées en coordination avec la Tour. L'aire de manœuvre est prioritaire sur toute aire de trafic.	Snow removal operation carried out in coordination with the TWR. The manoeuvring area has priority over any apron.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Évaluation 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 Opérations de déneigement réalisées à la discrétion de l'exploitant. Opérations de déneigement et de traitement de l'aire de manœuvre uniquement LUN-VEN : 0600-1500 et seulement en présence des services ATS.	

AD 2 LFPN.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>	Béton bitumineux Bituminious concrete	
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	12 F/C/Y/U	
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	TWY de largeur < à 10.5 m : W2, E1, E2, E3, E4, S2, bretelle d'accès gauche au point d'arrêt 25L et bretelle de dégagement piste 07R.	TWY width < 10.5 m : W2, E1, E2, E3, E4, S2, left access TWY to holding point 25L and RWY 07R vacate TWY.
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Béton bitumineux Bituminious concrete	
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	12 F/C/Y/U	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Vérification aux seuils de piste ACL on thresholds	
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	Voir AD 2.12 LFPN See AD 2.12 LFPN	
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>		
6	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFPN.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>	Voir carte AD 2 LFPN APDC 01 See AD 2 LFPN APDC 01	
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>		
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	oui	yes
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFPN .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	NIL	
4	Observations / <i>Remarks</i>		

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

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	PARIS ORLY	
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFPN .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 ORLY	
	Période de validité / <i>Validity period</i>	9 06-09-12-15-18 CNL 21	
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND	
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	TREND entre 0600 et 2100	TREND between 0600 and 2100
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 0530-1700 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 75 64 22 42	

AD 2 LFPN.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 Strip	
07L	071 (070)	1100 x 30	12 F/C/Y/U	revêtue / paved	48°45'04.34"N 002°05'55.41"E	THR: 538 ft			
25R	251 (250)	1100 x 30	12 F/C/Y/U	revêtue / paved	48°45'15.81"N 002°06'46.44"E	THR: 503 ft	SWY 200 m CWY 50 m		
07R	071 (070)	1050 x 30	MTOW 5.7 t	revêtue / paved	48°44'58.33"N 002°05'59.07"E (48°44'59.99"N 002°06'06.49"E)	THR: 536 ft DTHR: 528 ft			
25L	251 (250)	1050 x 30	MTOW 5.7 t	revêtue / paved	48°45'09.27"N 002°06'47.74"E	THR: 499 ft	SWY 105 m CWY 60 m		

AD 2 LFPN.13

Distances déclarées Declared distances

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
07L	1100	1100	1100	1100	
25R	1100	1150	1300	1100	
07R	1050	1050	1050	890	
25L	945	1005	1050	1050	Distances réduites cause présence d'aéronefs au roulage dans l'axe de piste, sur la voie de circulation W. Reduced distances due to aircraft crossing runway centreline on taxiway W.

AD 2 LFPN.14

Balises d'approche et de piste Approach and runway lighting

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balise axiale Centerline LGT			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
07L		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	40 ft					
25R	- 420 m - LIH	G	PAPI 3.5 ° 6.1 %	59 ft					
07R		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	30 ft					
25L		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	30 ft					
RWY ID	Balise latérale Edge lighting				Extrémité RWY end		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
07L	1100 m	60 m	W	LIH/LIL	R				
25R	1100 m	60 m	W	LIH/LIL	R		200 m	R	
07R	1050 m	60 m	W	LIL	R				
25L	1050 m	60 m	W	LIL	R				

AD 2 LFPN.15

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

1	ABN IBN	NIL NIL
2	Té d'atterrissage / LDI Anémomètre / Anemometer	NIL NIL
3	Balise axiale TWY / TWY centre line lighting Balise latérale TWY / TWY edge lighting	NIL Délimitation par balises inertes bleues réfléctorisées, associées à des feux bleus sur les TWY E et W entre le seuil de piste et le point d'attente. TWY edges B inert reflectors associated with B lights on TWY E and W between runway threshold and holding point.
4	Alimentation de secours / Secondary power unit Temps de commutation / Switch-over time	Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire. < 1s Full secondary power supply.
5	Observations / Remarks	PCL hors ATS.

AD 2 LFPN.16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

1	Description	FATO : - position : 48°44'58.35"N - 002° 6'14.42"E - altitude : 525 ft - en surface - dimensions : 30 m x 26 m - orientation MAG : 070°/250° TLOF : - revêtement : béton bitumineux - dimensions : 14 m x 14 m - résistance : 12 t Conditions d'utilisation : voir VAC HELISTATIONS.	FATO : - position : 48°44'58.35"N - 002° 6'14.42"E - altitude : 525 ft - above ground - dimensions : 30 m x 26 m - MAG orientation : 070°/250° TLOF : - surface : bituminous concrete - dimensions : 14 m x 14 m - strength : 12 t Instructions for use : see HELIPORTS VAC.
---	-------------	--	--

AD 2 LFPN.17

Espaces ATS ATS airspaces

Identification et limites latérales Identification and lateral limits	Classe Class	Limites verticales Vertical limits	Service / Service Indicatif d'appel (langue) Call-sign (language)	Observations Remarks
	G			NIL

AD 2 LFPN.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	CHEVREUSE Info (FR) <i>CHEVREUSE Info (EN)</i>	119.300 MHz	HO	
TWR	TOUSSUS Sol (FR) <i>TOUSSUS Ground (EN)</i>	122.130 MHz	HO	
TWR	TOUSSUS Tour (FR) <i>TOUSSUS Tower (EN)</i>	119.300 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. COS 25 NM/FL 030.
TWR	TOUSSUS Tour (FR) <i>TOUSSUS Tower (EN)</i>	120.750 MHz	HO	
VDF	TOUSSUS Gonio (FR) <i>TOUSSUS Homer (EN)</i>	119.300 MHz	HO	
VDF	TOUSSUS Gonio (FR) <i>TOUSSUS Homer (EN)</i>	120.750 MHz	HO	
ATIS	TOUSSUS (FR) <i>TOUSSUS (EN)</i>	127.480 MHz	HO	TEL : 01 39 56 54 70

AD 2 LFPN.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	TSU	108.25 MHz	H24	48°45'13.4"N 002°06'08.5"E	547 ft	100NM(134°..314°) 80NM FL500		043°/386m THR 07L	
LOC 25R (I.E.1)	TNO	110.15 MHz	H24	48°44'58.5"N 002°05'29.4"E	547 ft			251°/561 m THR 07L	
GP 25R		334.25 MHz		48°45'16.8"N 002°06'32.5"E	508 ft		17.8 m/59 ft (3.5 °)	276°/286 m THR 25R	
DME 25R		CH 38Y		48°45'16.8"N 002°06'32.5"E	564 ft	25NM FL250			

AD 2 LFPN.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1 GROUND HANDLING

20.1.1 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Utilisation simultanée interdite pour 2 ACFT d'envergure > 15 m pour les TWY E1 et E4, pour le TWY menant au point d'attente E et son by-pass, et pour le TWY menant au point d'attente W et son by-pass.

Aire de trafic et voie de circulation E2 limitées aux appareils d'envergure inférieure ou égale à 15 m.

Voie de circulation E3 réservée aux aéronefs basés Farman ou utilisateurs de la société Goujon Aéro et dont l'envergure est inférieure à 18 m.

Voie de circulation S2 limitée aux appareils d'envergure inférieure ou égale à 15 m.

20.1.2 Gestion de l'aire de trafic

Postes 10 à 25, 30 et 31 : réservés aux aéronefs d'aviation générale d'envergure inférieure à 12 m.

Postes 32 à 34 : réservés aux aéronefs d'aviation commerciale ou générale d'envergure inférieure à 18 m.

Postes 40 à 43 : réservés aux aéronefs d'aviation commerciale ou générale d'envergure inférieure à 18,50 m.

Parking non revêtu utilisable par les aéronefs légers monomoteurs d'envergure inférieure à 15 m.

20.1.1 Taxiing

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Simultaneous use prohibited for 2 ACFT whose wingspan > 15 m for TWY E1 and E4, TWY leading to holding point E and its bypass, and for TWY leading to holding point W and its bypass.

Apron and taxiway E2 restricted to ACFT whose wingspan is lower than or equal to 15 m.

TWY E3 reserved for Farman home-based ACFT or Goujon Aero users, whose wingspan is lower than 18 m.

Taxiway S2 restricted to ACFT whose wingspan is lower than or equal to 15 m.

20.1.2 Apron management

Stands 10 to 25, 30 and 31 : reserved for general aviation ACFT with wingspan smaller than 12 m.

Stands 32 to 34 : reserved for commercial or general aviation ACFT with wingspan smaller than 18 m.

Stands 40 to 43 : reserved for commercial or general aviation ACFT with wingspan smaller than 18,50 m.

Unpaved apron usable by light single-engine ACFT whose span is less than 15 m.

AD 2 LFPN.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

Aérodrome interdit à tout trafic de 2130-0500 (ETE - 1 HR).

Plages de silence, du 1er Avril au 30 Septembre, le dimanche et les jours fériés de 1100 à 1400 (ETE - 1 HR) :

- Aérodrome interdit à tout trafic. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs exploités dans le cadre d'évacuation sanitaire, à caractère d'urgence.

- Les points fixes sont interdits

- La circulation de surface est uniquement autorisée pour déplacement de point de parking ou vers l'atelier de maintenance.

Les ACFT munis de turboréacteurs autorisés à utiliser l'AD en IFR doivent être certifiés selon le chapitre 3 ou 4.

Aerodrome prohibited to all air traffic from 2130-0500 (SUM - 1 HR).

Silence periods, from 01 APR to 30 SEP, SUN and HOL from 1100 to 1400 (SUM - 1 HR) :

- Aerodrome prohibited to all air traffic, except ACFT operated for aeromedical transport, with emergency characteristic.

- Run-up prohibited.

- Taxiing is authorized only for moving on apron or toward maintenance workshop.

Jet ACFT allowed to use AD in IFR must be certified according to chapter 3 or 4.

AD 2 LFPN.22

Procédures de vol *Flight procedures*

1 UTILISATION DE L'AD

Aérodrome réservé aux VFR basés de 0500 à 0600 (ETE - 1 HR).

En dehors des HOR du contrôle d'aérodrome, aérodrome interdit aux aéronefs non basés VFR et IFR sauf dérogation obtenue auprès de la DSAC NORD.

Activité VFR interdite aux ACFT munis de turboréacteurs.

RWY 07R/25L utilisable de nuit uniquement pendant les HOR ATS.

AD interdit aux ACFT dont la masse au décollage est supérieure à 12 t.

2 VOLS A L'ARRIVEE

2.1 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

APPROCHES INITIALES (INA) RNAV + RADAR

2.1.1 Domaine d'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.

2.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.

Ces procédures sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR)

Celles qui sont publiées RNAV sont 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.

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

2.1.3 Equipement des aéronefs

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

2.1.4 Utilisation

En cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit s'annoncer "NON 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.

2.1.5 Mesures transitoires

L'ensemble des procédures d'attente et d'approche initiale (INA) aux instruments déclarées utilisables en RNAV1 peuvent être suivies par des aéronefs équipés d'un système de navigation de surface non approuvé RNAV1, sous réserve d'observer les conditions techniques et opérationnelles suivantes :

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

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

La fonction « Direct to ».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

2.1.6 Panne de radiocommunication

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "panne radio" spécifiques à la procédure en cours.

2.2 LIMITATIONS VITESSES ET NIVEAUX (voir cartes STAR et fiches INA)

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à

1 AD OPERATING CONDITIONS

Aerodrome reserved for home-based VFR aircraft from 0500 to 0600 (SUM - 1 HR).

Outside ATS SKED, AD prohibited to non-home-based VFR and IFR ACFT except authorization from DSAC NORD services.

VFR activity prohibited to turbo-jet ACFT.

RWY 07R/25L usable at night only during ATS SKED.

AD prohibited to aircraft with a take-off weight over 12 t.

2 INBOUND AIRCRAFT

2.1 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR INBOUND PROCEDURES

RNAV + RADAR INITIAL APPROACHES (INA)

2.1.1 Field of application

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.

2.1.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

These procedures are set above the minimum safe altitude (MSA or AMSR).

The procedures published "RNAV" are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors and meeting RNAV 1 requirements with anticipated WP or overflown WP.

The ATC unit permanently provides radar services.

2.1.3 Aircraft equipment

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

2.1.4 Operating procedures

In case of lost of RNAV capability, the pilot must report "NON 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.

2.1.5 Transitional measures

Every holding patterns and Initial Approach (INA) procedures declared as available for RNAV 1 operations can be filed by aircraft equipped with a non-RNAV 1 approved area navigation system provided to comply with the following technical and operational requirements:

Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.

Display of the data base period of validity indicator.

Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.

Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.

Identification display of the active waypoint.

Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.

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

"Direct to" function.

Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").

In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.

2.1.6 Radiocommunication failure

The pilot should perform the published procedure (including level and speed requirements) and follow or get back to the "RADAR" route then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.

2.2 SPEED AND FLIGHT LEVEL LIMITATIONS (see STAR and INA sheets)

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

l'initiative du contrôle uniquement.

Hors procédures d'attente et sauf clairance contraire du contrôle, les vitesses de 250 kt et 220 kt spécifiées sur certains segments de la procédure devront être respectées.

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

Des contraintes de niveaux sont imposées sur certains segments de la procédure pour des raisons de circulation aérienne.

En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié.

Les aéronefs qui ne pourraient respecter ces limitations devront le signaler au plus tôt à l'approche.

2.3 GUIDAGE RADAR

Les altitudes minimales de sécurité radar dans la TMA PARIS sont publiées à l'AIP FRANCE AD2 LFPN AMSR.

2.4 PROCEDURES EN AUTO INFORMATION

A/A en français uniquement réservées aux usagers basés selon consignes locales.

Clôture du FPL dans les meilleurs délais auprès du BTIV

TEL : 0810 VFR IFR.

IAS MAX : 150 kt.

- Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale est effectuée au même QFU, le pilote peut s'intégrer directement en longue finale.

- Si la piste en service est connue en exploitant les messages d'auto information et si l'approche finale n'est pas effectuée au même QFU, le pilote doit s'intégrer en début de vent arrière.

- Si la piste en service n'est pas connue, les procédures d'approche utilisables sont obligatoirement suivies d'une MVL pour effectuer une verticale afin de procéder à l'examen de l'aérodrome puis s'intégrer en début de vent arrière.

- Dans tous les cas, les minimums opérationnels applicables correspondent aux valeurs publiées pour la MVL en l'absence d'ATS dans les volets de procédures IAC.

2.5 CONSIGNE PARTICULIERE DE RADIOCOMMUNICATION

A l'arrivée, pendant les HOR ATS, les ACFT contactent directement TOUSSUS SOL une fois la piste dégagée pour demander la clairance de roulage.

2.6 STAR CONVENTIONNELLES

Pour l'arrivée à TOUSSUS-LE-NOBLE, quelques itinéraires conventionnels sont publiés pour faciliter l'accès à l'aérodrome aux aéronefs NON-RNAV en-dessous du FL115.

2.6.1 Domaine d'application

Ces itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) 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.

2.6.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A B C.

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

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

2.6.3 Utilisation

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.

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.

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 FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

initiative only.

Outside holding procedures and except otherwise instructed by control, pilots shall have to adhere to the speeds of 250 kt and 220 kt specified on certain segments of the procedures.

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

Flight level constraints are imposed on certain segments of the procedure due to traffic.

Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point.

ACFT that should not be able to comply with these limitations must advise ATC as soon as possible.

2.3 RADAR VECTORING

The minimum radar safety altitudes within the PARIS TMA are published in the AIP FRANCE AD2 LFPN AMSR.

2.4 AUTO INFORMATION PROCEDURES

A/A FR only reserved to home based users according to local instructions.

Closing of the FPL as soon as possible at BTIV

TEL : 0810 VFR IFR.

IAS MAX : 150 kt.

- If the RWY in use is known by the ATIS and if the final approach is made at the same QFU, join directly in long final.

- If the RWY in use is known by the ATIS and if the final is not made at the same QFU, join the beginning of the downwind leg.

- If the RWY is unknown, the usable approach procedures are followed by a circling to fly overhead for AD recognition then join the beginning of the downwind leg.

- In any case, the applicable operating minima fit to published values for the circling without ATS in the IAC procedures pages.

2.5 SPECIAL RADIOCOMMUNICATION INSTRUCTION

When landing during ATS SKED, ACFT contact directly TOUSSUS GND after vacating RWY to request taxi clearance.

2.6 CONVENTIONAL STARS

For arrival at TOUSSUS-LE-NOBLE, some conventional STAR are published in order to facilitate NON-RNAV aircraft access to the airfield below FL115.

2.6.1 Field of application

These 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.

2.6.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

The "En-Route" and "IAF" holding patterns are protected with conventional navigation between FL070 and FL110 when radionavigation infrastructure enables it.

The ATC unit permanently provides radar services.

2.6.3 Operating procedures

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.

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.

Speed limitation:

Within PARIS TMA class A (from part 2 to 10), 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, a higher speed is possible after ATC clearance.

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.

2.6.4 Panne de radiocommunication

2.6.4.1 Cas général

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.

2.6.4.2 Procédure particulière pour les arrivées LFPN et LFPV par VEBEK

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 VEBEK au FL 110.

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.

2.6.5 Procédure particulière en l'absence d'instruction du contrôle (hors panne de radiocommunication) pour les arrivées LFPN / LFPV

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 (arrivées MOLBA ou ODILLO), au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception, ou la procédure particulière publiée au paragraphe 2.6.4.2 (arrivées VEBEK). Ce principe est valable dans toutes les configurations.

2.6.4 Radiocommunication failure

2.6.4.1 Usual case

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

In case of radar vectoring, join the initial STAR.

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

Maintain this level till the later of the following times:

- HAP

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

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

2.6.4.2 Specific case for LFPN and LFPV arrivals via VEBEK

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

In case of radar vectoring, join the initial STAR.

Proceed to VEBEK at FL110.

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

2.6.5 Specific case in absence of any ATC instructions (except communication failure) for LFPN / LFPV

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 a situation, reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure assigned level which has been acknowledged (MOLBA or ODILLO arrivals) or the procedure described at §2.6.4.2 (VEBEK arrivals). This is the case in all configurations.

3 VOLS AU DEPART

3.1 CONSIGNES

Sauf autorisation contraire de l'APP, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 150, la PENTE SOL MINIMALE de 5,5% doit être adoptée par les aéronefs. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser la TWR lors du premier contact.

Le niveau de vol le plus élevé spécifié sur l'itinéraire normalisé de départ ne peut être quitté que sur autorisation du contrôle.

En cas de panne radio, afficher code 7600, respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D 40 LOL puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

3.2 ASSIGNATION 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 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.

Au dessus du FL 100, pour les départs AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL, accélération vers la vitesse indiquée (IAS) 300 kt maximum sauf instruction du contrôle.

3.3 DEPARTS RWY 07L (LFPN) - RWY 09 (LFPV)

DESIGNATION

La désignation des itinéraires normalisés de départ est liée à la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE, ils reçoivent :

- la lettre A lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'EST ;

- la lettre B lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'OUEST.

3.4 DEPARTS RWY 25R (LFPN) - RWY 27 (LFPV)

DESIGNATION

La désignation des itinéraires normalisés de départ est liée à la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE, ils reçoivent :

- la lettre P lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'OUEST ;

3 OUTBOUND AIRCRAFT

3.1 RULES

Unless otherwise instructed by the APP, ACFT must comply with specifications laid down for each standard departure route.

In all phases of the upward gradient and up to FL 150, the MINIMUM 5,5 % GROUND ANGLE OF SLOPE must be adhered to by all ACFT. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting the latter.

The highest specified flight level on the standard departure route can only be left after clearance from the air traffic control.

In the event of radio failure squawk code 7600, adhere to standard departure routes and assigned flight levels up to D 40 LOL then continue flight in accordance with FPL in force.

3.2 SPEED RESTRICTION

Within PARIS TMA class A (from part 2 to 10), 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.

Above FL 100, for AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL departures, acceleration to the indicated speed (IAS) 300 kt maximum except ATC instructions.

3.3 DEPARTURES RWY 07L (LFPN) - RWY 09 (LFPV)

IDENTIFICATION

The identification of standard departure routes depends on whether departures are westwards or eastwards at PARIS CHARLES DE GAULLE:

- the letter A when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are eastwards ;

- the letter B when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are westwards.

3.4 DEPARTURES RWY 25R (LFPN) - RWY 27 (LFPV)

IDENTIFICATION

The identification of standard departure routes depends on whether departures are westwards or eastwards at PARIS CHARLES DE GAULLE:

- the letter P when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are westwards;

- la lettre V lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'EST.

- the letter V when PARIS CHARLES DE GAULLE departures are eastwards.

3.5 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)

Pour les départs de TOUSSUS-LE-NOBLE et de VILLACOUBLAY, les secteurs Nord, Est, Sud et Ouest de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

SID RNAV	Secteur/ Sector		Réacteurs/ Jets	Hélices/ Propellers
	Nord/ North	OPALE - ATREX - NURMO	FL > 115	FL > 115
	Est/ East	RANUX - BUBLI	FL > 195	FL > 195
		DIKOL - BAXIR	115 < FL < 195	115 < FL < 195
	Sud/ South	AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL	FL > 195	FL > 195
		OLZOM - MONOT - DORDI	FL < 195	FL < 195
	Ouest/ West *	EVX - LGL	Tous/ All FL	Tous/ All FL

* : Uniquement configuration face à l'Est. / Eastwards configuration only.

3.5.1 Domaine d'application

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

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

3.5.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A B C.

Les départs initiaux sont protégés uniquement en navigation conventionnelle.

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

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

3.5.3 Equipement des aéronefs

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

3.5.4 Utilisation

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

Les phases de raccordement, publiées uniquement RNAV avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, sont utilisables en RNAV 1.

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

3.5.5 Mesures transitoires

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

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

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

La fonction « Direct to ».

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

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

3.5 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

For departures from TOUSSUS-LE-NOBLE and VILLACOUBLAY, all the North, East, South and West sectors of PARIS TMA are provided with RNAV SID.

3.5.1 Field of application

These RNAV SID are drawn up and defined as follows :

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

3.5.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

Initial departures are only protected in conventional navigation.

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

The ATC unit permanently provides radar services.

3.5.3 Aircraft equipment

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

3.5.4 Operating procedures

Initial departures are published and available only in conventional navigation.

The junction phases published only for RNAV procedures with sensors GNSS and/or DME/DME are also available for RNAV 1 procedures.

The pilot not able to fly the RNAV junction phase must report "NON RNAV 1 Terminal area" upon requesting start up on DELIVERY frequency, in order to have a radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume its own navigation to the point joining the En-Route structure, which is planned in FPL.

3.5.5 Transitional measures

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

Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.

Display of the data base period of validity indicator.

Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.

Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.

Identification display of the active waypoint.

Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.

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

"Direct to" function.

Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").

In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.

3.6 DEPARTS : SID CONV ou DCT FPL

Au départ de TOUSSUS LE NOBLE et de VILLACOUBLAY, le secteur Ouest de la TMA PARIS est doté de SID conventionnels.

SID	Secteur/ Sector		Réacteurs/ Jets	Hélices/ Propellers
CONV ou / or DCT FPL	Nord/ North	EGOZE	FL < 115	FL < 115
	Est/ East	NIPOR	FL < 115	FL < 115
	Ouest/ West *	EVX - LGL	Tous/ All FL	Tous/ All FL

* : Uniquement configuration face à l'Ouest. / Westwards configuration only.

Les pilotes doivent appliquer les procédures DCT FPL suivantes :

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,
- vers le secteur Ouest : SID EVX ou LGL.

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné : (voir descriptif AD2 LFPN INI 1& INI 2 et AD2 LFPV INI 1 & INI 2)

- vers le secteur Nord : guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : guidage radar CTL puis vers NIPOR.

- vers le secteur Ouest : suivre SID EVX ou LGL.

Pour ces départs avec RFL < FL 115 :

L'attention des pilotes est attirée par 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.

3.7 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D40 LOL puis poursuivre le vol selon FPL en vigueur.

3.8 POGO

3.8.1 Définition

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

Au départ de la piste 07L, prévoir le départ RNAV PACIQ puis prévoir guidage vers BOV, PON ou BT suivant le terrain de destination pour rejoindre la procédure d'approche finale en vigueur de l'AD de destination.

Au départ de la piste 25R, ces itinéraires 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 ou en guidage 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.

3.8.2 Plan de vol

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

3.8.3 Vols TOUSSUS > MELUN

Les vols au départ de TOUSSUS-LE-NOBLE 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.

3.9 DEPARTS A VUE PISTE 25L/07R

Pour améliorer la gestion des départs, un départ à vue piste 25L/07R peut être autorisé dans les conditions suivantes :

- De jour uniquement.
- Piste 25R/07L fermée.
- Visibilité supérieure ou égale à 1500 m et plafond supérieur à 1500 ft AMSL.
- Le pilote doit virer au plus tôt pour rejoindre les SID publiés.
- Le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à une altitude de 1500 ft AMSL MNM et doit ensuite se conformer aux SID publiés pistes 25R/07L.

3.6 DEPARTURES: CONV SID or DCT FPL

For TOUSSUS LE NOBLE and VILLACOUBLAY departures, all the West sector of PARIS TMA is provided with conventional SIDs.

Pilots must comply with the DCT FPL procedures as follows :

Write in FPL field 15 :

- Northbound sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En-Route structure,

- Eastbound sector : DCT NIPOR,

- Westbound sector : SID EVX or LGL.

After an initial departure depending on the runway used for take-off : (see AD2 LFPN/LFPV INI 1 & INI 2 sheets)

- Northbound sector; radar guidance to EGOZE,

- Eastbound sector: radar guidance CTL then to NIPOR.

- Westbound sector : follow SID EVX or LGL.

On these departure with RFL < FL 115 :

Pilots must be aware that they may fly trough class E airspace (in particular on EVX and LGL) in which VFR traffic unknown to ATC may fly.

3.7 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Comply with departure route and assigned level as far as D40 LOL then continue the flight according to the FPL in force.

3.8 POGO

3.8.1 Definition

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

For RWY 07L departure, expect RNAV PACIQ departure then expect vectoring to BOV, PON or BT according to the destination airfield to join the final approach procedure in use at the destination AD.

For RWY 25R departure, these routes include either an initial climb segment (see INI1 and INI2 of departure AD) or a multidirectional departure, followed by a conventional navigation or a vectoring 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.

3.8.2 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

3.8.3 Flights TOUSSUS > MELUN

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

3.9 VISUAL DEPARTURES RWY 25L/07R

To improve departures management, a visual departure RWY 25L/07R can be authorized under the following conditions.

- Daytime only.
- RWY 25R/07L closed.
- Visibility greater than or equal to 1500 m and ceiling above 1500 ft AMSL.

- The pilot must turn as soon as possible to reach the published SID.

- The pilot is responsible for crossing obstacles up to 1500 ft AMSL MNM and must then comply with the RWY 25R/07L published SID.

AD 2 LFPN.23

Renseignements supplémentaires Additional information

EQUIPEMENT AD

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0)

PCL : Absence ATS : PCL 25R/07L uniquement de 0500 à 2130 (ETE : -1HR)

ESPACES ADJACENTS

LF-R 35 A et LF-R 35 B : voir ENR 5.1

PERIL ANIMALIER

Occasionnel

AD EQUIPMENT

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

PCL : Absence ATS : PCL 25R/07L only from 0500 to 2130 (SUM : -1HR)

ADJACENT AIRSPACES

LF-R 35 A and LF-R 35 B : see ENR 5.1

WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random

AD 2 LFPN.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 LFPN.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>
voir cartes IAC en AD 2.24 / <i>see IAC Charts in AD 2.24</i>	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ATIS : 127.480 ☎ 01 39 56 54 70

GND (SOL) : 122.130

TOUSSUS LE NOBLE

48 44 59 N - 002 06 40 E

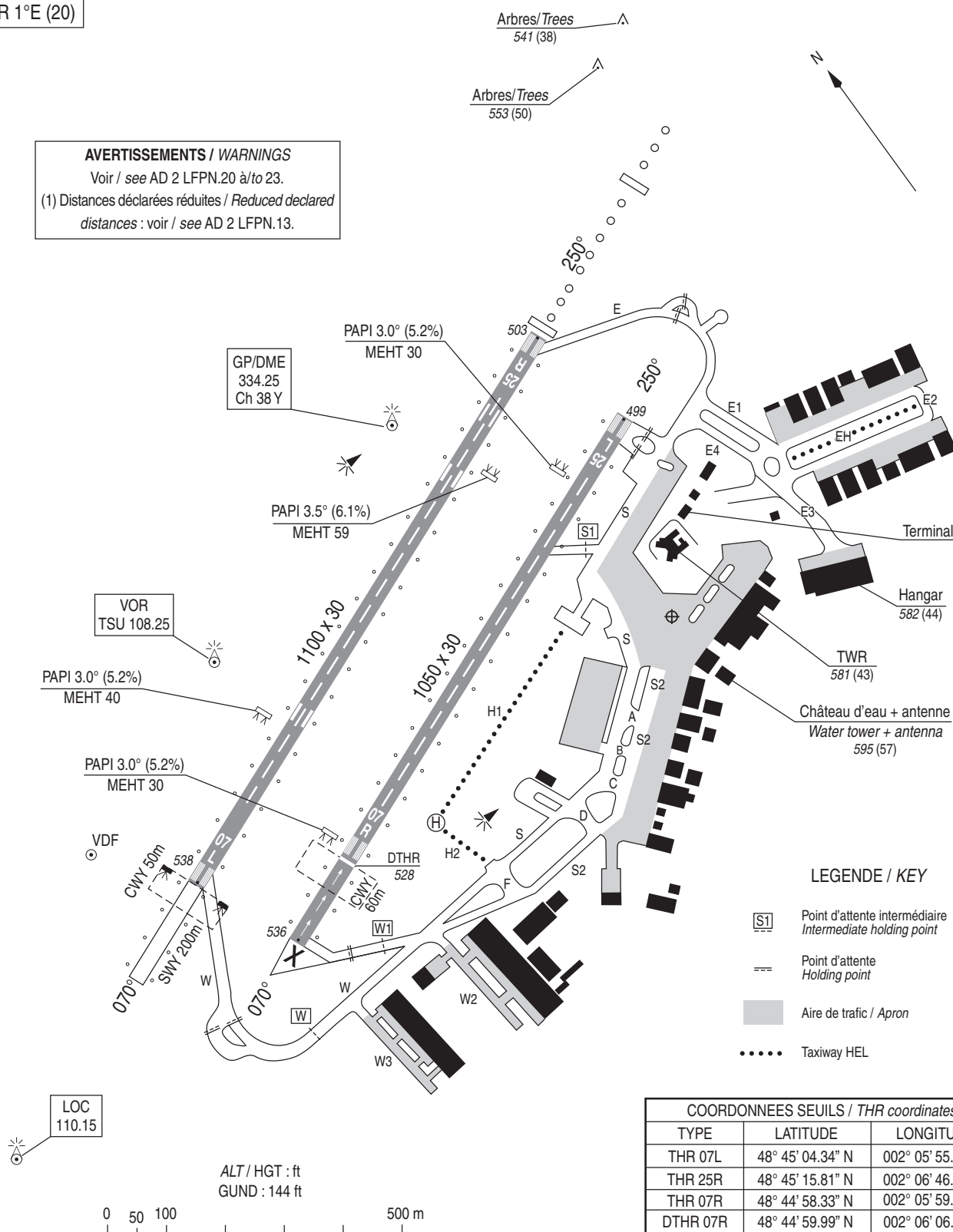
ALT AD : 538 (20 hPa)

VAR 1°E (20)

AVERTISSEMENTS / WARNINGS

Voir / see AD 2 LFPN.20 à/to 23.

(1) Distances déclarées réduites / Reduced declared distances : voir / see AD 2 LFPN.13.



LEGENDE / KEY

[S1] Point d'attente intermédiaire
Intermediate holding point--- Point d'attente
Holding point

Aire de trafic / Apron

..... Taxiway HEL

COORDONNEES SEUILS / THR coordinates

TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07L	48° 45' 04.34" N	002° 05' 55.41" E
THR 25R	48° 45' 15.81" N	002° 06' 46.44" E
THR 07R	48° 44' 58.33" N	002° 05' 59.07" E
DTHR 07R	48° 44' 59.99" N	002° 06' 06.49" E
THR 25L	48° 45' 09.27" N	002° 06' 47.74" E

RWY	BALISAGE / Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
07L	NIL	LIH/LIL	1100	1100	1100	1100	Revêtu	12 F/C/Y/U 5.7 t	250*	250*	250*	
25R	420 m LIH	LIH/LIL	1100	1150	1300	1100	Paved		250*	250*	250*	
07R	NIL	LIL	1050	1050	1050	890	Revêtu		* Absence ATS : 550 m le jour / by day. 800 m la nuit / at night.			
25L	NIL	LIL	945 (1)	1005 (1)	1050	1050	Paved					

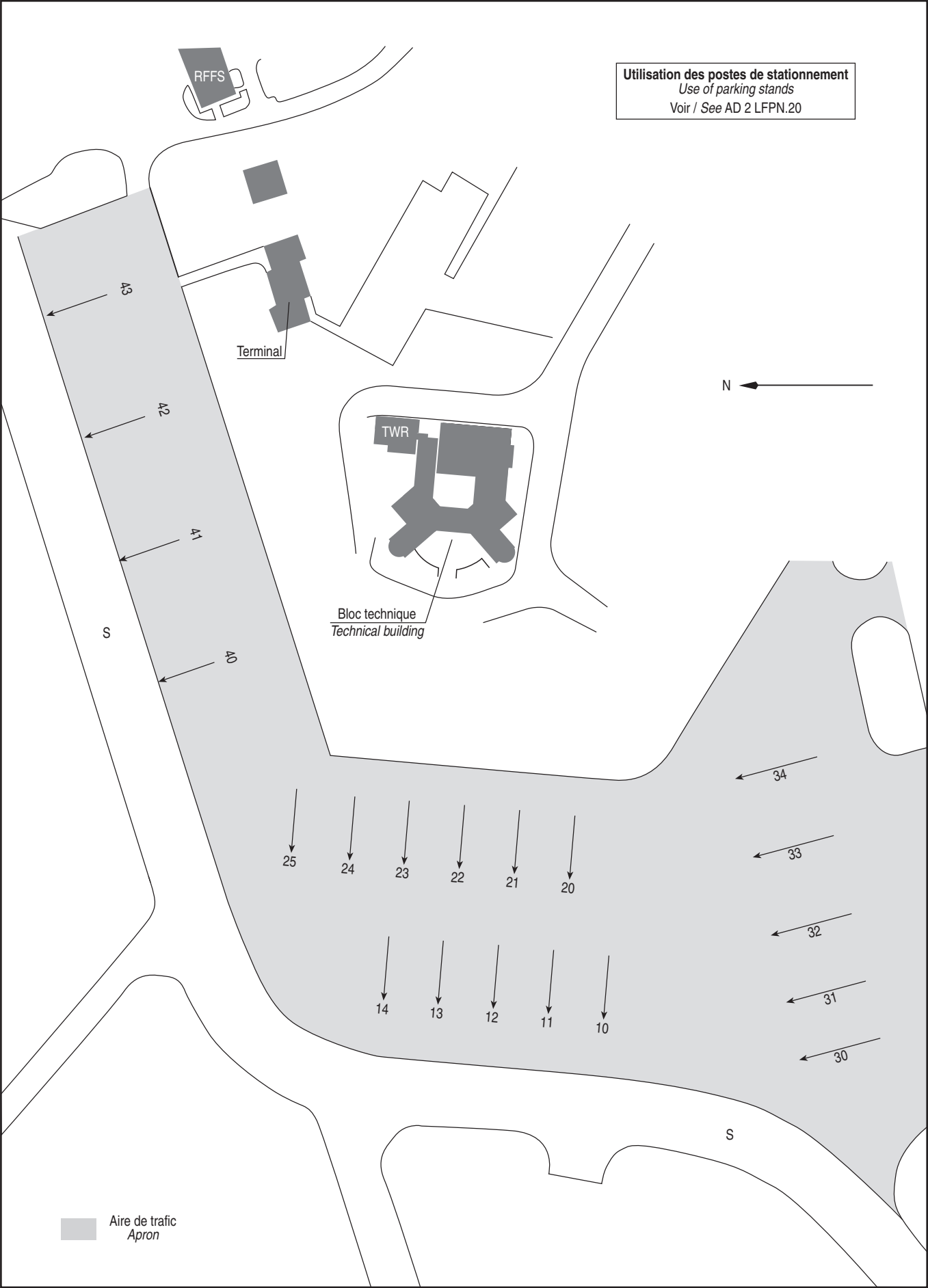
SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

AMDT 11/23 CHG : Pente et MEHT PAPI 25R, suppression feux à éclats THR 25R, ajout DTHR 07R, distances déclarées RWY 07R/25L, normalisation.

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

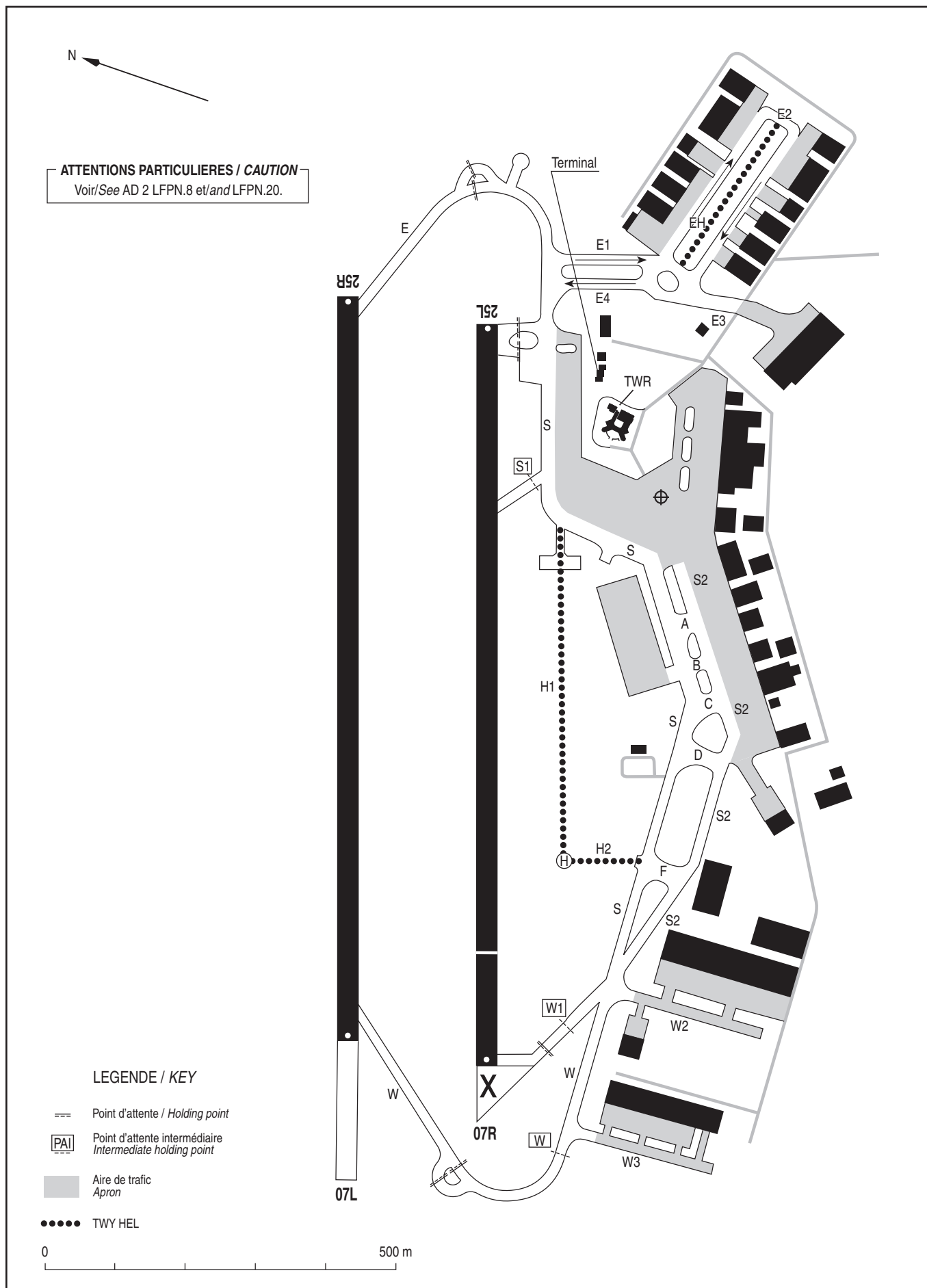
TOUSSUS LE NOBLE



MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

TOUSSUS LE NOBLE



TOUSSUS LE NOBLE
Fréquences / Frequencies

Avertissement : Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard 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 de caractéristiques équivalentes.

CAUTION : Frequencies can be used differently of the standard affectation described below, specially by night, in case of failure or during maintenance phase. A frequency can be replaced by another one with the same characteristics.

TOUSSUS LE NOBLE

✎ ATIS TOUSSUS		127.480
✎ TWR TOUSSUS	Sol / GND	122.130
	Tour / TWR	120.750 - 119.3 (s)

VILLACOUBLAY - VELIZY

APP VILLA	Approche départ / Approach departure	119.425
-----------	--------------------------------------	---------

PARIS ORLY

ATIS ORLY		126.5 (FR) - 131.355 (EN)
TWR ORLY	Prévol / Preflight	121.555 - 120.5 (s)
	Sol / GND	121.705 - 121.815 (s)
	Tour / TWR	118.7 - 120.5 (s)
APP ORLY	Départ / Departure	127.750 - 128.380 (s)
	Approche / Approach	123.875 - 124.450 - 118.855 (s)

PARIS CHARLES DE GAULLE

APP DE GAULLE	Départ / Departure	OPALE - ATREX - NURMO	124.355 - 133.380 - 126.575 (s)
		NIPOR	131.2 - 133.380 - 136.275 - 126.575 (s)
		EVX - LGL	136.275
	Approche / Approach	VEBEK	121.155 - 126.575 (s)

DATA

TOUSSUS LE NOBLE

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

←

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV
AMB	REF ENR 4.1	X	
BOV	REF AD2 - LFOB. 19	X	
CAD	REF ENR 4.1	X	X
CGN	REF AD2 - LFPG. 19		X
CTL	REF ENR 4.1	X	X
DJL	REF ENR 4.1	X	
EPL	REF ENR 4.1	X	
EPR	REF ENR 4.1	X	X
EVX	REF ENR 4.1	X	X
HOL	REF AD 1.5	X	X
LGL	REF ENR 4.1	X	X
LOL	REF AD2 - LFPO. 19	X	X
MLN	REF ENR 4.1	X	X
MOU	REF ENR 4.1	X	
PGS	REF AD2 - LFPG. 19		X
PON	REF ENR 4.1		X
RBT	REF ENR 4.1	X	X
REM	REF ENR 4.1		X
RLP	REF ENR 4.1	X	
TSU	REF ENR 4.1	X	X

ABORO	REF ENR 4.4	X	
ADADA	REF ENR 4.4	X	
AGOPA	REF ENR 4.4	X	
ALARO	REF ENR 4.4	X	
ARDOL	REF ENR 4.4	X	
ASVOK	REF ENR 4.4	X	
ATREX	REF ENR 4.4	X	
AVLON	REF ENR 4.4	X	
BATAG	REF ENR 4.4	X	
BAXIR	REF ENR 4.4	X	
BENAR	REF ENR 4.4	X	
BOBSA	REF ENR 4.4	X	
BUBLI	REF ENR 4.4	X	
CHABY	REF ENR 4.4	X	
DEVIM	REF ENR 4.4	X	X
DIBES	REF ENR 4.4	X	
DIKOL	REF ENR 4.4	X	
DORDI	REF ENR 4.4		X
EBOMA	REF ENR 4.4	X	
EDOXA	REF ENR 4.4	X	

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV
EGOZE	REF ENR 4.4	X	
ERIXU	REF ENR 4.4	X	
GIMER	REF ENR 4.4	X	
GITAN	REF ENR 4.4	X	
GORET	REF ENR 4.4	X	
INPER	REF ENR 4.4	X	
KUTAN	REF ENR 4.4	X	
LALUX	REF ENR 4.4	X	
LARPO	REF ENR 4.4	X	
LATRA	REF ENR 4.4	X	
LORNI	REF ENR 4.4	X	X
LUMAN	REF ENR 4.4	X	
LUVAL	REF ENR 4.4	X	
MATIX	REF ENR 4.4	X	
MOLBA	REF ENR 4.4	X	X
MONOT	REF ENR 4.4		X
MOFIL	REF ENR 4.4	X	
NIMER	REF ENR 4.4	X	
NURMO	REF ENR 4.4	X	
OBAMO	REF ENR 4.4	X	
OBURO	REF ENR 4.4	X	
ODEBU	REF ENR 4.4	X	
ODILO	REF ENR 4.4	X	X
OKASI	REF ENR 4.4	X	
OKRIX	REF ENR 4.4	X	
OLZOM	REF ENR 4.4	X	
OPALE	REF ENR 4.4	X	
OSPIS	REF ENR 4.4	X	X
OXCEL	REF ENR 4.4	X	
PACIQ	REF ENR 4.4	X	
PEKIM	REF ENR 4.4	X	
PIBAT	REF ENR 4.4	X	
PILUL	REF ENR 4.4	X	
RANUX	REF ENR 4.4	X	
RENSA	REF ENR 4.4	X	
SOMED	REF ENR 4.4	X	
SOTIP	REF ENR 4.4	X	
SOTUS	REF ENR 4.4	X	
TUNOR	REF ENR 4.4	X	
TUTAX	REF ENR 4.4	X	
VALPO	REF ENR 4.4	X	X
VEBEK	REF ENR 4.4	X	X
XERAM	REF ENR 4.4	X	

→

→

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordonnées</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
IN07L	48°41'39.1" N	001°50'48.3" E	X			X
FN07L	48°42'37.5" N	001°55'05.3" E	X			X
IN25R	48°48'48.8" N	002°22'40.5" E	X			X
FN25R	48°47'22.0" N	002°16'10.1" E	X			X
IF VOR z-VOR y RWY 07L	48°40'40.9" N	001°52'13.9" E		X		X
FAF VOR z-VOR y RWY 07L	48°41'47.4" N	001°55'36.8" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 25R	48°48'28.3" N	002°21'07.6" E		X		X
FAF LOC RWY 25R	48°47'21.9" N	002°16'10.2" E		X		X
IF VOR z-VOR y RWY 25R	48°47'58.7" N	002°21'37.0" E		X		X
FAF VOR z-VOR y RWY 25R	48°47'19.9" N	002°17'57.9" E		X		X
RW 07L	48°45'04.34" N	002°05'55.41" E	X			X
RW 25R	48°45'15.81" N	002°06'46.44" E	X			X
FF305	47°24'15.0" N	004°36'07.0" E	X		X	
FF306	47°27'34.0" N	004°10'27.0" E	X		X	
FF307	47°22'26.0" N	003°55'29.0" E	X		X	
PN070	48°45'59.2" N	002°10'42.4" E	X		X	
PN071	48°47'44.9" N	002°21'20.0" E	X		X	
PN072	48°49'20.2" N	002°31'01.0" E	X		X	
PN073	48°49'04.7" N	002°09'31.6" E	X		X	
PN074	48°50'01.4" N	002°07'01.7" E	X		X	
PN075	48°51'51.5" N	002°02'09.9" E	X		X	
PN076	48°47'09.4" N	002°49'35.3" E	X		X	
PN251	48°27'41.5" N	002°09'06.0" E	X		X	
PN252	48°27'28.8" N	002°36'19.2" E	X		X	
PN290	48°28'52.3" N	002°10'27.2" E	X		X	
PN418	48°46'36.8" N	002°12'47.6" E	X			X
PN420	48°50'23.8" N	002°10'50.7" E	X			X
PN422	48°53'58.9" N	001°57'15.9" E	X			X
PN510	48°44'37.2" N	002°03'54.8" E	X			X
PN615	48°27'28.9" N	001°37'09.6" E	X			X
PN617	48°25'45.9" N	002°35'08.4" E	X			X
PN618	48°30'52.4" N	002°34'24.4" E	X			X
PN619	48°45'11.1" N	002°32'20.8" E	X			X
PN620	48°49'08.5" N	002°23'17.5" E	X			X
PN621	48°24'39.0" N	002°38'23.0" E	X			X
PO084	48°46'33.8" N	002°58'38.9" E	X		X	
PO088	48°44'54.2" N	002°00'47.6" E	X		X	
PO090	49°08'12.2" N	002°05'30.4" E	X		X	
PO092	48°49'57.8" N	001°46'47.1" E	X		X	
PO183	48°38'24.3" N	002°18'36.0" E	X		X	
PO185	48°37'37.3" N	002°15'42.9" E	X		X	
PO187	48°41'57.6" N	001°31'54.7" E	X		X	
PO189	48°39'50.3" N	001°53'40.9" E	X		X	
PO191	48°44'53.8" N	001°29'10.8" E	X		X	
PO262	49°14'00.2" N	002°01'35.5" E	X		X	
PO271	48°28'53.4" N	002°00'31.2" E	X		X	
PO302	48°31'26.5" N	002°51'01.8" E	X		X	
PO304	48°39'01.5" N	003°04'08.1" E	X		X	
PO306	48°52'15.6" N	003°09'10.2" E	X		X	
PO617	49°05'22.9" N	001°42'35.0" E	X			X
PB096	49°08'13.2" N	002°56'16.1" E	X		X	

© SIA

PRECODING (GNSS) INA RNAV VEBEK 7E / 7Y RWY 07L

PRECODING (GNSS) INA RNAV MOLBA 7F RWY 07L

PRECODING (GNSS) INA RNAV ODILO 7F RWY 07L

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 07L												
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	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7E	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	300	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	257	257.8	44.1	-	-	-	250	-	RNAV 1
	TF	PO617	-	267	268.5	34.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ASVOK	-	226	227.3	11.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	180	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7Y	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	VALPO	-	224	224.9	25.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MLN	-	207	208.4	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PN621	-	248	248.8	7.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOLBA 7F	FM	-	-	270	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOLBA	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	OSPIS	-	313	314.1	9.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PN621	-	269	270.4	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	269	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ODILO 7F	IF	ODILO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	PN615	-	007	008.3	13.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	007	-	-	-	-	-	-	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPN
Runway	07
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E07A
LTP/FTP Latitude	484504.3420N
LTP/FTP Longitude	0020555.4100E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	207.8
FPAP Latitude	484521.9980N
Delta FPAP Latitude (seconds)	17.6560
FPAP Longitude	0020713.9810E
Delta FPAP Longitude (seconds)	78.5710
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	592
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0E 10 06 0C C7 00 00 01 37 30 05 AC F7 EB 14 A4 92 E6 00 1E 1C F0 89 00 D6 65 02 2C 81 2C 01 64 4A C8 AF 2E B1 D4 8E
Calculated CRC Value	2EB1D48E

FNA RNP RWY 25R											
RMK	-	REF NAVAD :									
Leg sequence	APCH	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1°E		Navigation Accuracy (NM)
									MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	
									3000	3000	
									3000	3000	
									-	-	
									-	-	
Leg sequence	APCH	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)

TOUSSUS LE NOBLE

PRECODING (GNSS) INA RNAV VEBEK 7W / MOLBA 7X RWY 25R
PRECODING (GNSS) INA RNAV ODILO 7X / 7N RWY 25R

INA RNAV (GNSS ou / or DME /DME) RWY 25R												
RMK								MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	VALPO	-	224	224.9	25.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOLBA 7X	IF	MOLBA	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	MLN	-	313	314.1	13.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PN618	-	289	290.3	10.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PN619	-	354	354.8	14.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA ODILO 7X	FM	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	ODILO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	INPER	-	033	034.1	11.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PN617	-	085	086.1	34.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA ODILO 7N	TF	PN619	-	354	354.6	19.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	ODILO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	RNAV 1
	TF	INPER	-	033	034.1	11.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	TSU	-	034	034.6	26.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PN620	-	070	070.8	12.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	070	-	-	-	-	-	-	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFPN
Runway	25
Runway Direction	1
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E25A
LTP/FTP Latitude	484515,8110N
LTP/FTP Longitude	0020646,4400E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	197,3
FPAP Latitude	484458,1500N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-17,6610
FPAP Longitude	0020527,8750E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-78,5650
Threshold Crossing Height	59,00
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3,50
Course Width (metres)	105
Length Offset (metres)	592
HAL (metres)	40
VAL (metres)	35

Output data

Data Block	10 0E 10 06 0C 59 00 00 01 35 32 05 46 51 EC 14 50 21 E8 00 B5 1B 06 76 FF 36 9A FD 4E 02 5E 01 64 4A C8 AF 1D 1C 52 E9
Calculated CRC Value	1D 1C 52 E9

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	153,3
FPAP Orthometric Height (metres)	153,3

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)
LFPN RWY 07L (1A - 1B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
RMK	GNSS requis / required						MAG VAR 2020 1.0°E		Ref NAV-AID : 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 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BOV	-	007	007.6	18.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	339	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EGOZE	-	031	031.8	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	340	341.4	14.7	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EGOZE	-	031	031.8	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NURMO	-	031	032.1	19.4	-	-	-	-	RNAV 1
OPALE 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	339	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	021	021.8	22.6	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EGOZE	-	042	043.3	26.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NURMO	-	031	032.1	19.4	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)
LFPN RWY 07L (1A - 1B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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
DIKOL 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO 084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)
LFPN RWY 07L (1A - 1B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
RMK	GNSS requir / 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 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	229	230.2	21.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	RNAV 1
ERIXU 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	210	210.5	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	RNAV 1
LATRA 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	196	196.9	10.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	RNAV 1
OKASI 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	152	152.8	12.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	RNAV 1
PILUL 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	128	129.3	17.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	RNAV 1
AGOPA 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	229	230.2	21.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	RNAV 1
ERIXU 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	210	210.5	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	RNAV 1
LATRA 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	196	196.9	10.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	RNAV 1
OKASI 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	152	152.8	12.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	RNAV 1
PILUL 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	128	129.3	17.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)

Réservé aux aéronefs à pistons et hélicoptères sur clairance ATC, ou POGO

Reserved for piston ACFT and helicopters with ATC clearance, or POGO

LFPN RWY 07L (1A - 1B)

(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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
PACIQ 1A											
RWY 07L	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	DF	PN073	-	-	-	-	L	2000	2000	175	RNAV 1
	TF	PN074	-	299	299.8	1.9	-	2000	2000	-	RNAV 1
	TF	PN075	-	299	299.8	3.7	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PACIQ	Yes	299	299.7	7.8	-	-	-	-	RNAV 1
PACIQ 1B											
RWY 07L	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	DF	PN073	-	-	-	-	L	2000	2000	175	RNAV 1
	TF	PN074	-	299	299.8	1.9	-	2000	2000	-	RNAV 1
	TF	PN075	-	299	299.8	3.7	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PACIQ	Yes	299	299.7	7.8	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)
LFPN RWY 07L (1A - 1B)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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
EVX 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO187	-	278	278.5	14.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	327	328.4	23.5	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO187	-	278	278.5	14.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	277	278.2	40.1	-	-	-	-	RNAV 1
EVX 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO191	-	287	287.5	17.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	327	328.4	20.0	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO191	-	287	287.5	17.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	273	274.2	38.0	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)
LFPN RWY 07L (1A - 1B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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
OLZOM 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
MONOT 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
DORDI 1A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN076	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	181	181.5	19.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	183	183.5	14.2	-	-	-	-	RNAV 1
OLZOM 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
MONOT 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
DORDI 1B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN076	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	181	181.5	19.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	183	183.5	14.2	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAV AID : -	
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 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	HOL	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO262	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	339	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	HOL	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO262	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	021	021.8	22.6	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	HOL	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO262	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EGOZE	-	042	043.3	26.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NURMO	-	031	032.1	19.4	-	-	-	-	RNAV 1
OPALE 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO304	-	048	048.8	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO306	-	013	014.1	13.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PB096	-	331	332.1	18.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	318	318.5	61.6	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO304	-	048	048.8	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO306	-	013	014.1	13.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PB096	-	331	332.1	18.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
NURMO 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO304	-	048	048.8	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PO306	-	013	014.1	13.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PB096	-	331	332.1	18.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAIID :-	
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
DIKOL 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PO302	-	083	084.3	27.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BATAG	-	048	049.0	27.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAI : -	
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 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	HOL	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO 271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	180	181.0	11.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	RNAV 1
ERIXU 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	HOL	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO 271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	144	144.9	14.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	RNAV 1
LATRA 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN 290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	140	141.2	15.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	RNAV 1
OKASI 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN 290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	122	123.4	21.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	RNAV 1
PILUL 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN 290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	114	115.1	28.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	RNAV 1
AGOPA 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	HOL	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO 271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	180	181.0	11.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	RNAV 1
ERIXU 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	HOL	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PO 271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	144	144.9	14.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	RNAV 1
LATRA 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN 290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	140	141.2	15.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	RNAV 1
OKASI 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN 290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	122	123.4	21.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	RNAV 1
PILUL 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN 290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	114	115.1	28.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
RMK	GNSS requis/required						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
OLZOM 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
MONOT 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
DORDI 1P											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN251	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN252	-	090	090.5	18.1					RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.3	16.1					RNAV 1
OLZOM 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
MONOT 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
DORDI 1V											
-	-	DEP INI	-	-	-	-	-	-	-	-	CONV
-	IF	RBT	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PN251	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PN252	-	090	090.5	18.1					RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.3	16.1					RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) : RWY 07L
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09
Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 07L											
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 9E	(FIR)										
	IF	MATIX									RNAV 1
	TF	GITAN		173	173.8	43.6			FL140	300	RNAV 1
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110		RNAV 1
MOPIL 9E	(UIR)										
	IF	MOPIL							FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2			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									RNAV 1
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0			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 9T	(UIR)										
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					RNAV 1
	TF	OKRIX		252	253.4	66.7			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
RLP 9T	(FIR)										
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	OKRIX		273	273.7	67.9			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
DJL 9T	(UIR)										
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	ALARO		313	313.8	19.6			FL270		RNAV 1
	TF	TUNOR		313	313.5	33.9					RNAV 1
	TF	OKRIX		281	282.3	23.7			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
KUTAN 9T	(FIR)										
	IF	KUTAN									RNAV 1
	TF	GORET		313	313.8	12.6					RNAV 1
	TF	OKRIX		272	272.7	18.7			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
TUTAX 9T	(UIR)										
	IF	TUTAX									RNAV 1
	TF	FF 305		317	317.9	39.2			FL270		RNAV 1
	TF	OBURO		316	317.4	20.2					RNAV 1
	TF	OKRIX		303	304.1	33.9			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) : RWY 07L
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09
Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 07L											
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
ARDOL 9T	(UIR)										
	IF	ARDOL									RNAV 1
	TF	FF 306		335	336.1	46.6			FL280		RNAV 1
	TF	CHABY		335	335.8	22.2					RNAV 1
	TF	OKRIX		303	303.6	18.4			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
PIBAT 9T	(UIR FIR)										
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	FF 307		337	338.2	36.7			FL280		RNAV 1
	TF	OKRIX		337	338.0	38.4			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
MOU 9T	(FIR)										
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	AVLON		007	008.2	51.8					RNAV 1
	TF	OKRIX		337	337.9	26.3			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
NIMER 9T	(UIR)										
	IF	NIMER									RNAV 1
	TF	SOMED		094	095.1	23.9			FL200	280	RNAV 1
	TF	DIBES		056	056.9	7.9					RNAV 1
	TF	CAD		018	018.9	35.0					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
AMB 9T	(UIR FIR)										
	IF	AMB							FL200	280	RNAV 1
	TF	CAD		018	018.9	40.0					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
LUMAN 9T	(FIR)										
	IF	LUMAN								280	RNAV 1
	TF	CAD		078	079.3	39.9					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
BOBSA 9T	(FIR)										
	IF	BOBSA									RNAV 1
	TF	BENAR		164	165.2	15.1		FL130	FL130	280	RNAV 1
	TF	CAD		113	114.0	28.3					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
CAD 9T	(UIR FIR)										
	IF	CAD									RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOLBA	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ODILO	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKRIX	-	OKRIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMB	-	AMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAD	-	CAD	-	-	-	-	-	-	-	-	-

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) : RWY 25R
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 27
Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 25R											
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	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
MOPIL 9W	(UIR)										
	IF	MOPIL							FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2			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									RNAV 1
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0			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 9T	(UIR)										
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					RNAV 1
	TF	OKRIX		252	253.4	66.7			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
RLP 9T	(FIR)										
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	OKRIX		273	273.7	67.9			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
DJL 9T	(UIR)										
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	ALARO		313	313.8	19.6			FL270		RNAV 1
	TF	TUNOR		313	313.5	33.9					RNAV 1
	TF	OKRIX		281	282.3	23.7			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
KUTAN 9T	(FIR)										
	IF	KUTAN									RNAV 1
	TF	GORET		313	313.8	12.6					RNAV 1
	TF	OKRIX		272	272.7	18.7			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
TUTAX 9T	(UIR)										
	IF	TUTAX									RNAV 1
	TF	FF 305		317	317.9	39.2			FL270		RNAV 1
	TF	OBURO		316	317.4	20.2					RNAV 1
	TF	OKRIX		303	304.1	33.9			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1

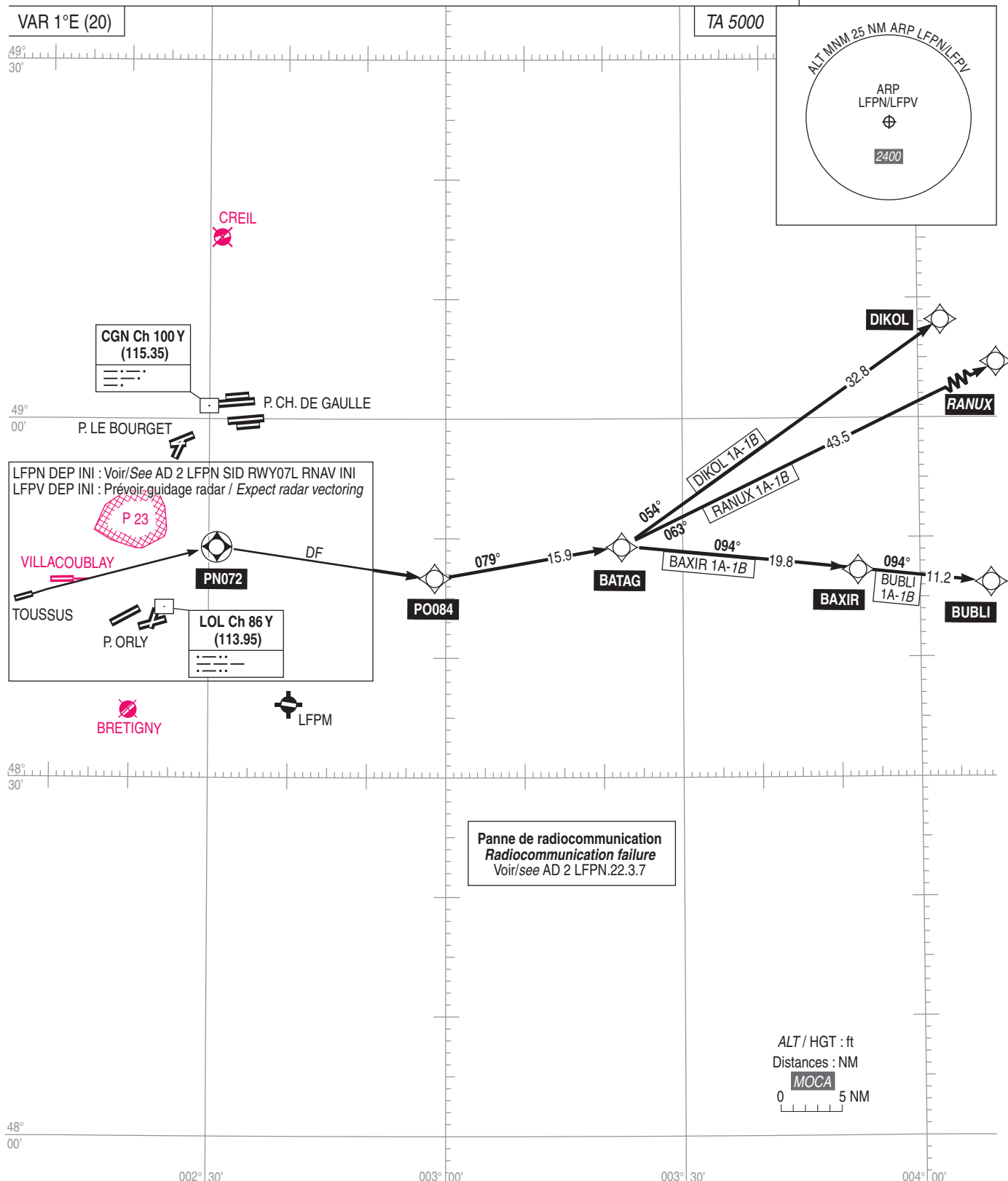
TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) : RWY 25R
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 27
Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 25R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAIID :	
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
ARDOL 9T	(UIR)										
	IF	ARDOL									RNAV 1
	TF	FF 306		335	336.1	46.6			FL280		RNAV 1
	TF	CHABY		335	335.8	22.2					RNAV 1
	TF	OKRIX		303	303.6	18.4			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
PIBAT 9T	(UIR FIR)										
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	FF 307		337	338.2	36.7			FL280		RNAV 1
	TF	OKRIX		337	338.0	38.4			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
MOU 9T	(FIR)										
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	AVLON		007	008.2	51.8					RNAV 1
	TF	OKRIX		337	337.9	26.3			FL140	280	RNAV 1
	TF	EBOMA		313	314.4	20.3			FL090	250	RNAV 1
	TF	MOLBA		313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
NIMER 9T	(UIR)										
	IF	NIMER									RNAV 1
	TF	SOMED		094	095.1	23.9			FL200	280	RNAV 1
	TF	DIBES		056	056.9	7.9					RNAV 1
	TF	CAD		018	018.9	35.0					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
AMB 9T	(UIR FIR)										
	IF	AMB							FL200	280	RNAV 1
	TF	CAD		018	018.9	40.0					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
LUMAN 9T	(FIR)										
	IF	LUMAN								280	RNAV 1
	TF	CAD		078	079.3	39.9					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
BOBSA 9T	(FIR)										
	IF	BOBSA									RNAV 1
	TF	BENAR		164	165.2	15.1		FL130	FL130	280	RNAV 1
	TF	CAD		113	114.0	28.3					RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
CAD 9T	(UIR FIR)										
	IF	CAD									RNAV 1
	TF	SOTIP		033	034.0	5.2			FL090	250	RNAV 1
	TF	ODILO		033	034.1	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOLBA	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ODILO	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKRIX	-	OKRIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMB	-	AMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAD	-	CAD	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV****Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/and Propellers (FL > 195)****LFPN RWY 07L (1A - 1B) - LFPV RWY 09 (1A - 1B)****RANUX - BUBLI****Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et Hélices/and Propellers (115 < FL < 195)****LFPN RWY 07L (1A - 1B) - LFPV RWY 09 (1A - 1B)****DIKOL - BAXIR**

(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1LFPN : GNSS requis/required
LFPV : GNSS ou/ou DME/DME

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 07L (LFPN) / RWY 09 (LFPV)			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, GNSS requis/required (LFPN), GNSS ou/or DME/DME (LFPV)		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle / Obstruction climb gradient : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers (2) Départ LFPN / LFPN Departures : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI INSTR 01 Départ LFPV : prévoir guidage radar pour rejoindre DEP INI LFPN 07L / LFPV departure : expect radar vectoring to join DEP INI LFPN 07L		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
DIKOL 1A 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers DIKOL. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to DIKOL.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers RANUX. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to RANUX.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 1A 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers BAXIR. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to BAXIR.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : B 13
BUBLI 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers BUBLI. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to BUBLI.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
DIKOL 1B 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers DIKOL. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to DIKOL.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers RANUX. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to RANUX.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 1B 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers BAXIR. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to BAXIR.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : B 13
BUBLI 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PO 084. Vers BATAG puis vers BUBLI. <u>DEP INI (2)</u> to <u>PN 072</u> , then direct to PO 084. To BATAG then to BUBLI.	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42

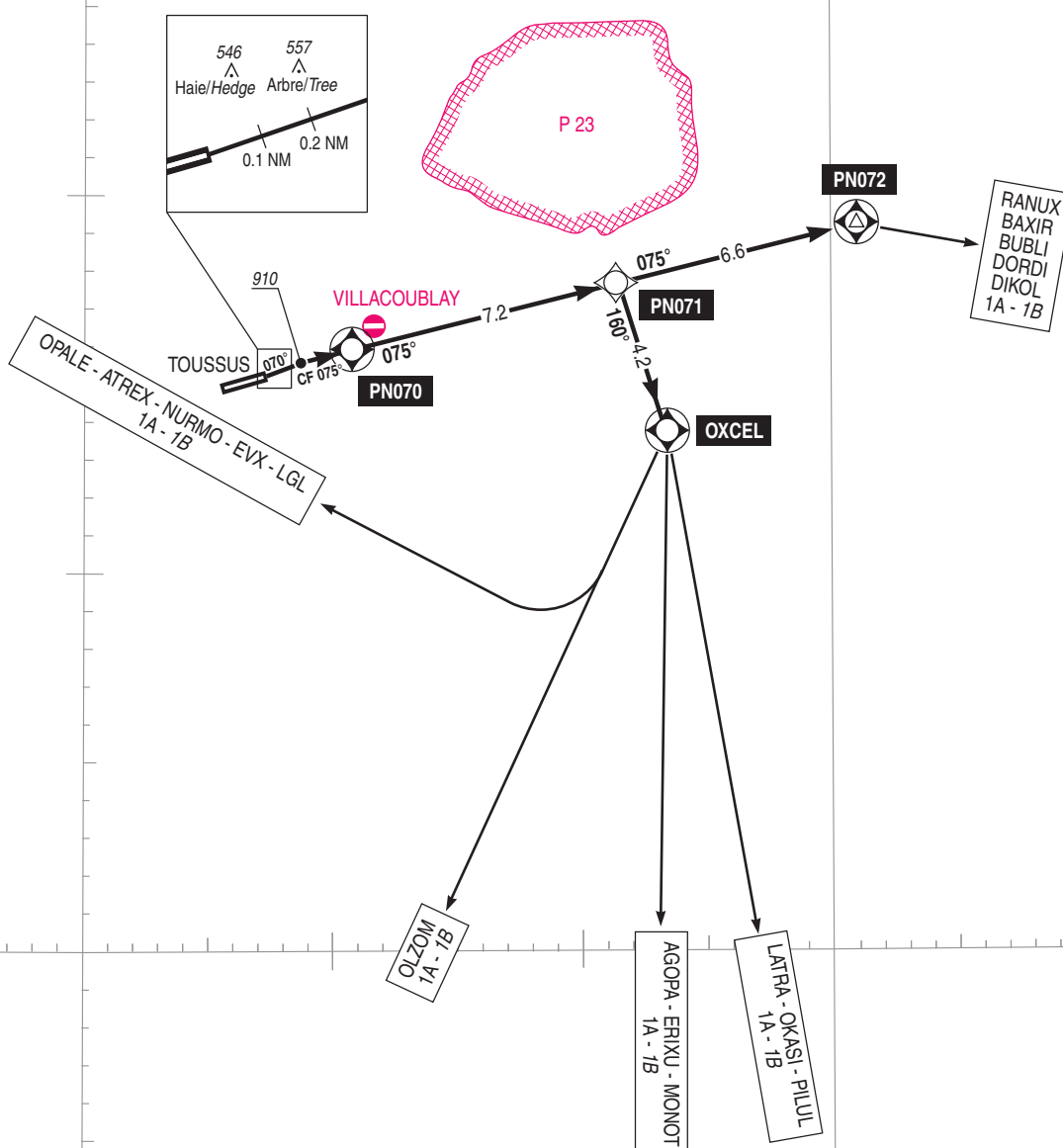
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

RNAV 1
GNSS requis/required

TA 5000



L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de **7.8%** jusqu'à 910.
Si négligé, la pente obstacle est réduite à **5.2%** jusqu'à 910.
*HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of **7.8%** up to 910.
If ignored, climb gradient is reduced to **5.2%** up to 910.*



0 5 NM

TOUSSUS LE NOBLE
Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures
RWY 07L (1A - 1B)

✎ **RNAV1** - GNSS requis.

RNAV1 - GNSS required.

✎ Voir consignes DEPARTS AD 2 LFPN.22.
Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV.

See DEPARTURE instructions AD 2 LFPN.22.
See charts and descriptions AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV.

Vitesse : Voir assignation de vitesse AD 2 LFPN.22.3.2

Speed : See speed restrictions AD 2 LFPN.22.3.2

Pente : Voir pente ATS spécifique (1) (2) DEP INI jusqu'à 3000 ft, puis 5,5% MNM jusqu'au FL 150. Si impossibilité de maintenir la pente, prévenir l'organisme ATC à la mise en route.

Gradient : See specific ATS gradient (1) (2) DEP INI up to 3000 ft, then 5.5% MNM up to FL 150. if unable to maintain the gradient, advise ATC at start-up.

✎ **RWY 07L**

RWY 07L

Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG (3). A 910 ft AMSL, pour suivre jusqu'à PN 070 sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER).

Climb up to initial level on track 070° MAG (3). At 910 ft AMSL, proceed to PN 070 on route 075° MAG (do not turn before DER).

✎ **Vers RANUX - BAXIR - BUBLI - DIKOL - DORDI (1A-1B) (1)**

To RANUX - BAXIR - BUBLI - DIKOL - DORDI (1A-1B) (1)

Poursuivre jusqu'à PN 072 puis suivre le SID.

Proceed to PN 072 then follow the SID.

✎ **Vers OPALE-ATREX-NURMO-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-EVX-LGL (1A-1B) (2) :**

To OPALE-ATREX-NURMO-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-EVX-LGL (1A-1B) (2):

Poursuivre jusqu'à PN 071 puis virer à droite jusqu'à OXCEL.

Proceed to PN 071 then turn right to OXCEL.

A OXCEL, suivre le SID.

At OXCEL, follow the SID.

✎ (1) Pente ATS : 7 % MNM jusqu'à 3000 ft.

(1) ATS gradient : 7 % MNM up to 3000 ft.

(2) Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft.

(2) ATS gradient : 8 % MNM up to 3000 ft.

(3) Pente de calcul de procédure PDG :

(3) Procedure design gradient PDG :

7.8% - Obstacle HAIE (546 ft), position 013°/210 m THR 25R.
Si négligé, la pente obstacle est réduite à **5.2%** jusqu'à 910 AMSL.

7.8% - Obstruction HEDGE (546 ft), position 013°/210 m THR 25R.
If ignored, climb gradient is reduced to **5.2%** up to 910 AMSL.

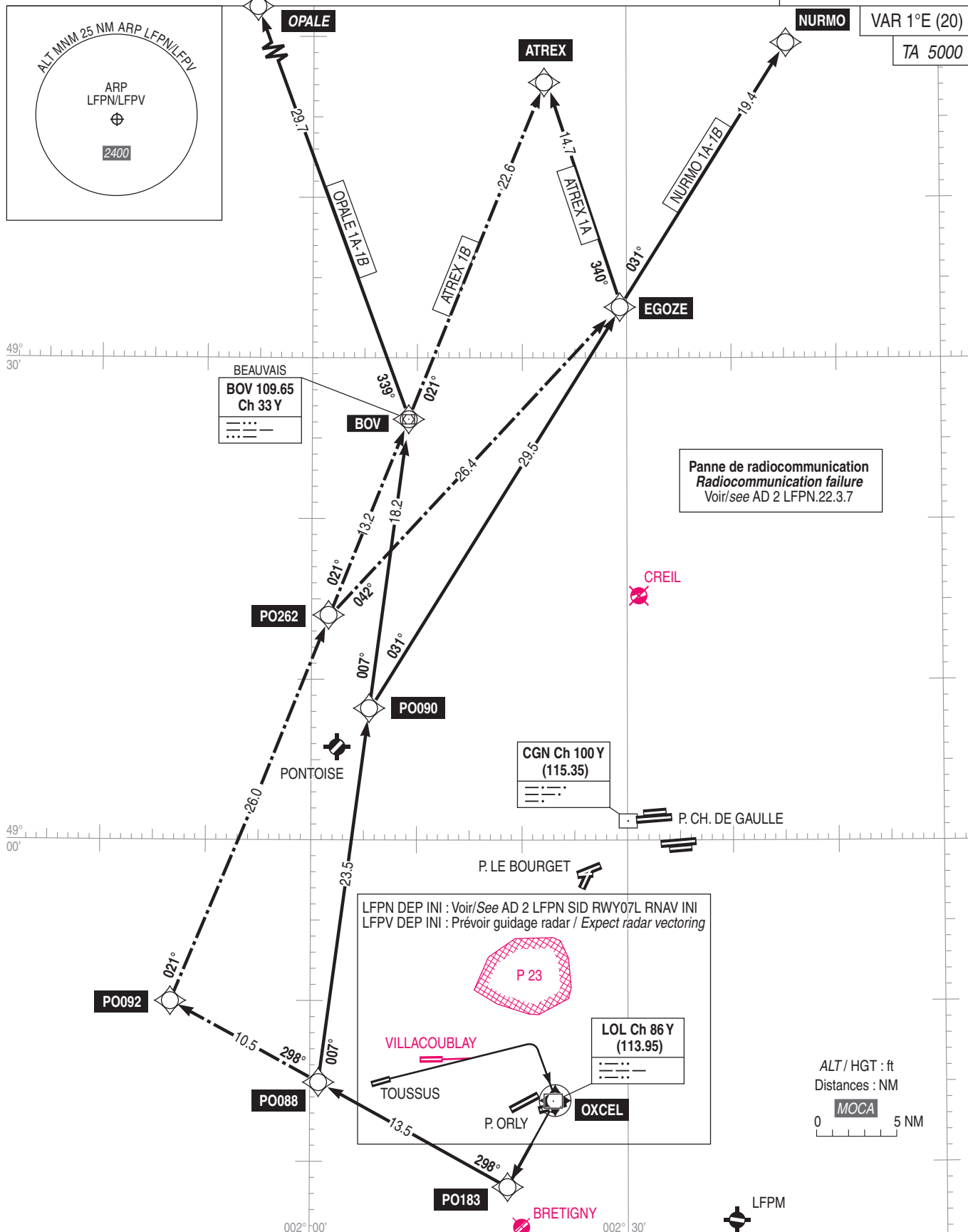
TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 115) et/and Hélices/Propellers (FL > 115)
LFPN RWY 07L (1A - 1B) - LFPV RWY 09 (1A - 1B)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

← LFPN Est/East - LFPG Est/East
← LFPN Est/East - LFPG Ouest/West

RNAV 1
LFPN : GNSS requis/required
LFPV : GNSS ou/ou DME/DME

VAR 1°E (20)
TA 5000



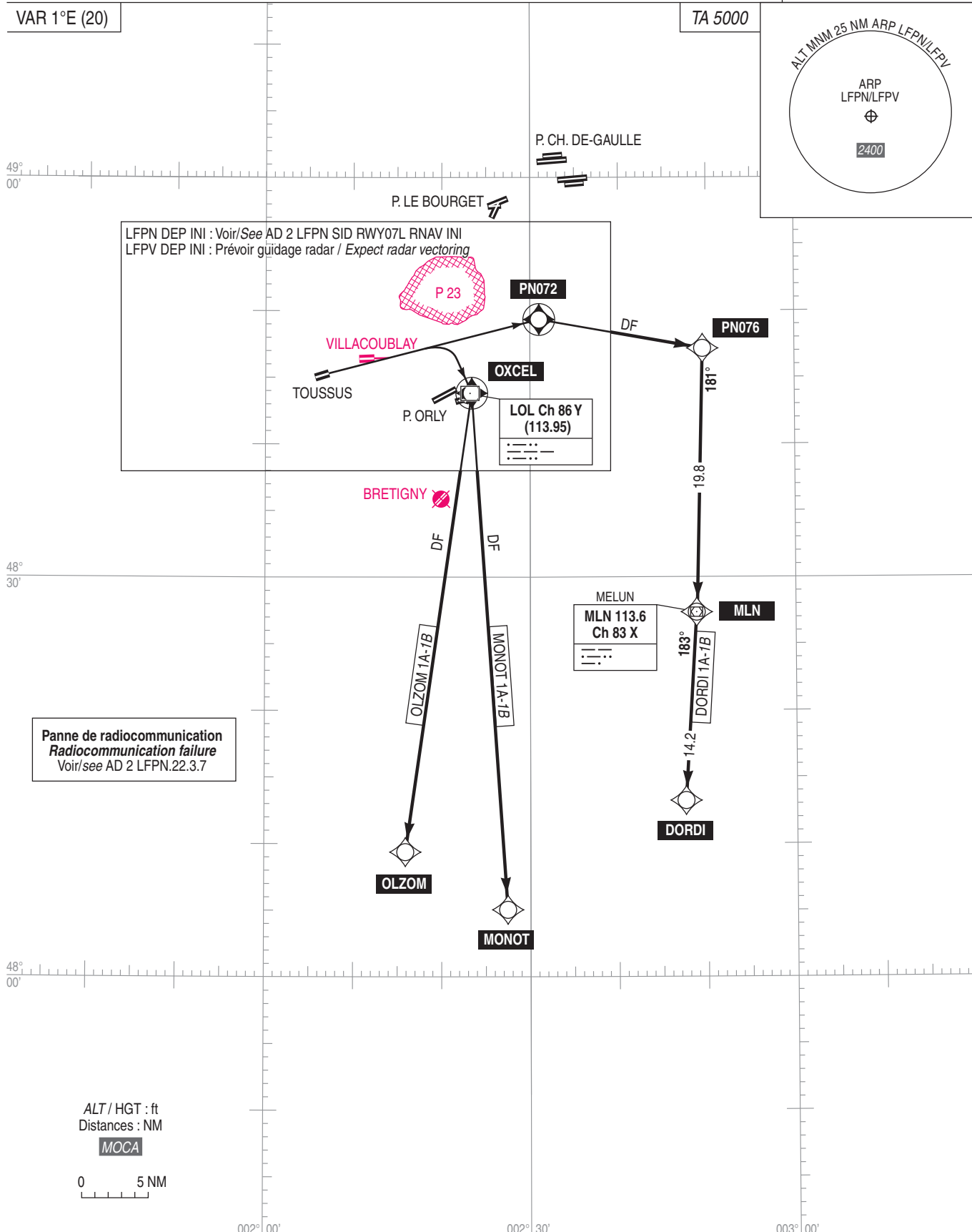
TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 07L (LFPN) / RWY 09 (LFPV)			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS requis/required (LFPN), GNSS ou/or DME/DME (LFPV)		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle / <i>Obstruction climb gradient</i> : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / <i>Propellers</i>		
	(2) Départ LFPN / <i>LFPN Departures</i> : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI INSTR 01 Départ LFPV : prévoir guidage radar pour rejoindre DEP INI LFPN 07L / <i>LFPV departure</i> : expect radar vectoring to join DEP INI LFPN 07L		
	(3) RFL >115		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
OPALE 1A	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers BOV puis vers OPALE. <i>DEP INI (2) to <u>OXCEL</u>, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To BOV then to OPALE.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 1A	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers ATREX. <i>DEP INI (2) to <u>OXCEL</u>, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to ATREX.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 1A	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers NURMO. <i>DEP INI (2) to <u>OXCEL</u>, then direct to PO183. To PO088 then to PO090. To EGOZE then to NURMO.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
OPALE 1B	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE. <i>DEP INI (2) to <u>OXCEL</u>, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to OPALE.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 1B	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX. <i>DEP INI (2) to <u>OXCEL</u>, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To BOV then to ATREX.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 1B	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO. <i>DEP INI (2) to <u>OXCEL</u>, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL < 195) et/and Hélices/Propellers (FL < 195)
LFPN RWY 07L (1A - 1B) - LFPV RWY 09 (1A - 1B)
OLZOM - MONOT - DORDI
 (Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1
 LFPN : GNSS requis/required
 LFPV : GNSS ou/ou DME/DME

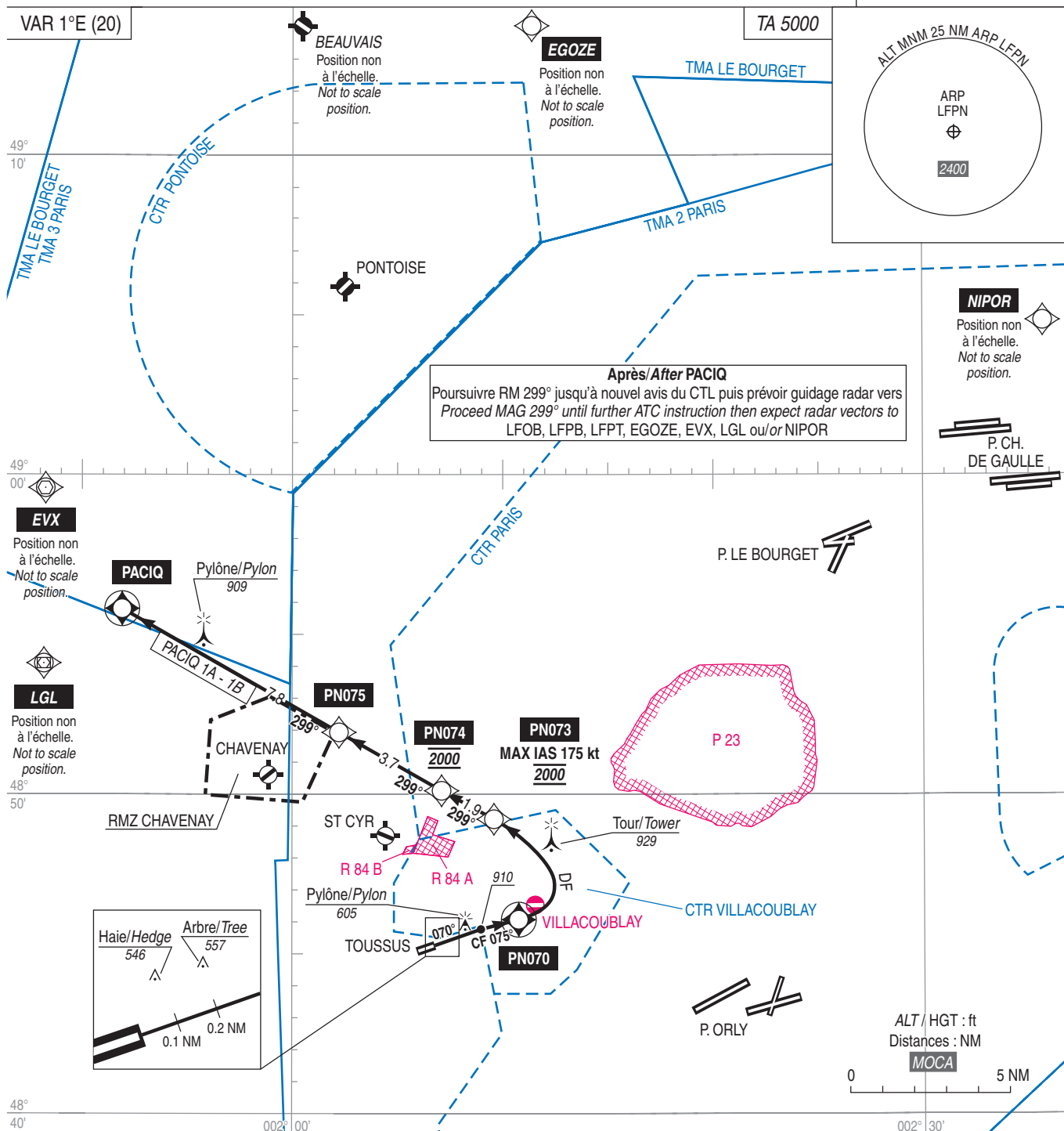


TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 07L (LFPN) / RWY 09 (LFPV)			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, LFPN: GNSS requis / required LFPV: GNSS ou / or DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle / Obstruction climb gradient : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195 RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195 (1) Départ LFPN / LFPN Departures : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI INSTR 01 Départ LFPV : prévoir guidage radar pour rejoindre DEP INI LFPN 07L / LFPV departure : expect radar vectoring to join DEP INI LFPN 07L		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
OLZOM 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OLZOM. DEP INI (1) to <u>OXCEL</u> , then direct to OLZOM.	4000 AMSL	Voir utilisation R31 See R31 use
MONOT 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers MONOT. DEP INI (1) to <u>OXCEL</u> , then direct to MONOT.	4000 AMSL	Voir utilisation R161 See R161 use
DORDI 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI. DEP INI (1) to <u>PN 072</u> , then direct to PN076. To MLN then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 See G40-G54-J301 use
OLZOM 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OLZOM. DEP INI (1) to <u>OXCEL</u> , then direct to OLZOM.	4000 AMSL	Voir utilisation R31 See R31 use
MONOT 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers MONOT. DEP INI (1) to <u>OXCEL</u> , then direct to MONOT.	4000 AMSL	Voir utilisation R161 See R161 use
DORDI 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>PN 072</u> , puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI. DEP INI (1) to <u>PN 072</u> , then direct to PN076. To MLN then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 See G40-G54-J301 use

TOUSSUS LE NOBLE
DEPART RNAV PACIQ OMNIDIRECTIONNEL TYPE B RWY07L
TYPE B RWY07L PACIQ RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1
GNSS requis/required**PACIQ 1A - 1B :**

Monter vers 2000 sur la route 070° MAG.

A 910, poursuivre jusqu'à **PN070** sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis à gauche direct vers **PN073** à 2000.Vers **PN074** à 2000, puis vers **PN075** et poursuivre jusqu'à **PACIQ**.A **PACIQ**, poursuivre RM 299° jusqu'à nouvel avis du CTL.**Pente de montée :**L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de **7,8%** jusqu'à 910.Si négligé, la pente obstacle est réduite à **5,2%** jusqu'à 910.**Pente ATS :** 5,5% MNM.**EGOZE - NIPOR :** FL < 115 pour les réacteurs et hélices.**EVX - LGL :** tous FL pour les réacteurs et hélices.**PACIQ 1A - 1B :**

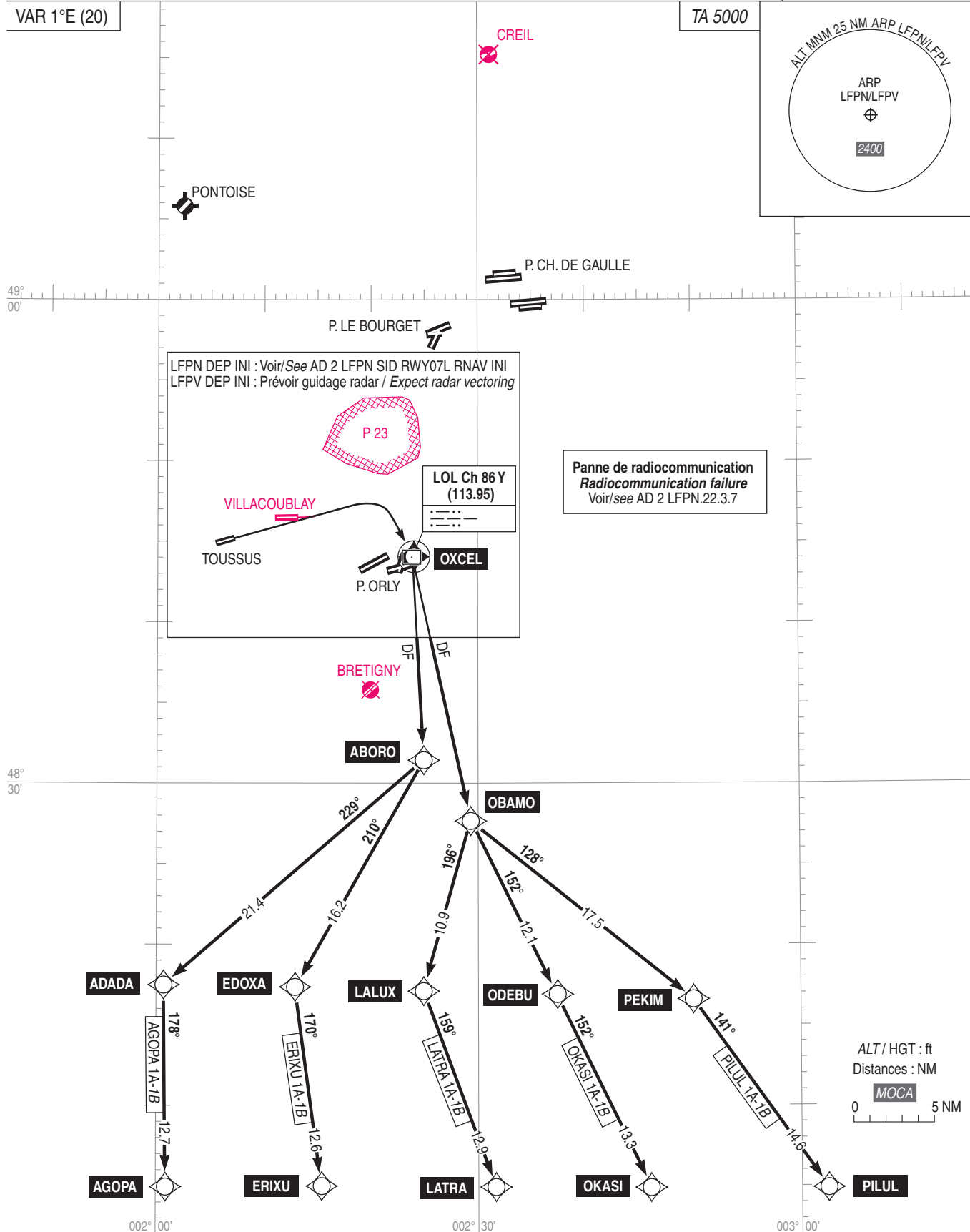
Climb to 2000 on track 070° MAG.

At 910, continue to **PN070** on course 075° MAG (do not turn before DER), then left direct to **PN073** at 2000.To **PN074** at 2000, then to **PN075** and continue to **PACIQ**.At **PACIQ**, proceed MAG 299° until further ATC instruction.**Climb gradient :**HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of **7.8%** up to 910.If ignored, climb gradient is reduced to **5.2%** up to 910.**ATS gradient :** 5.5% MNM.**EGOZE - NIPOR :** FL < 115 for jets and propellers.**EVX - LGL :** all FL for jets and propellers.SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 195) et/and Hélices/Propellers (FL > 195)
LFPN RWY 07L (1A - 1B) - LFPV RWY 09 (1A - 1B)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/Protected for CAT A B C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1
LFPN : GNSS requis/required
LFPV : GNSS ou/or DME/DME



TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

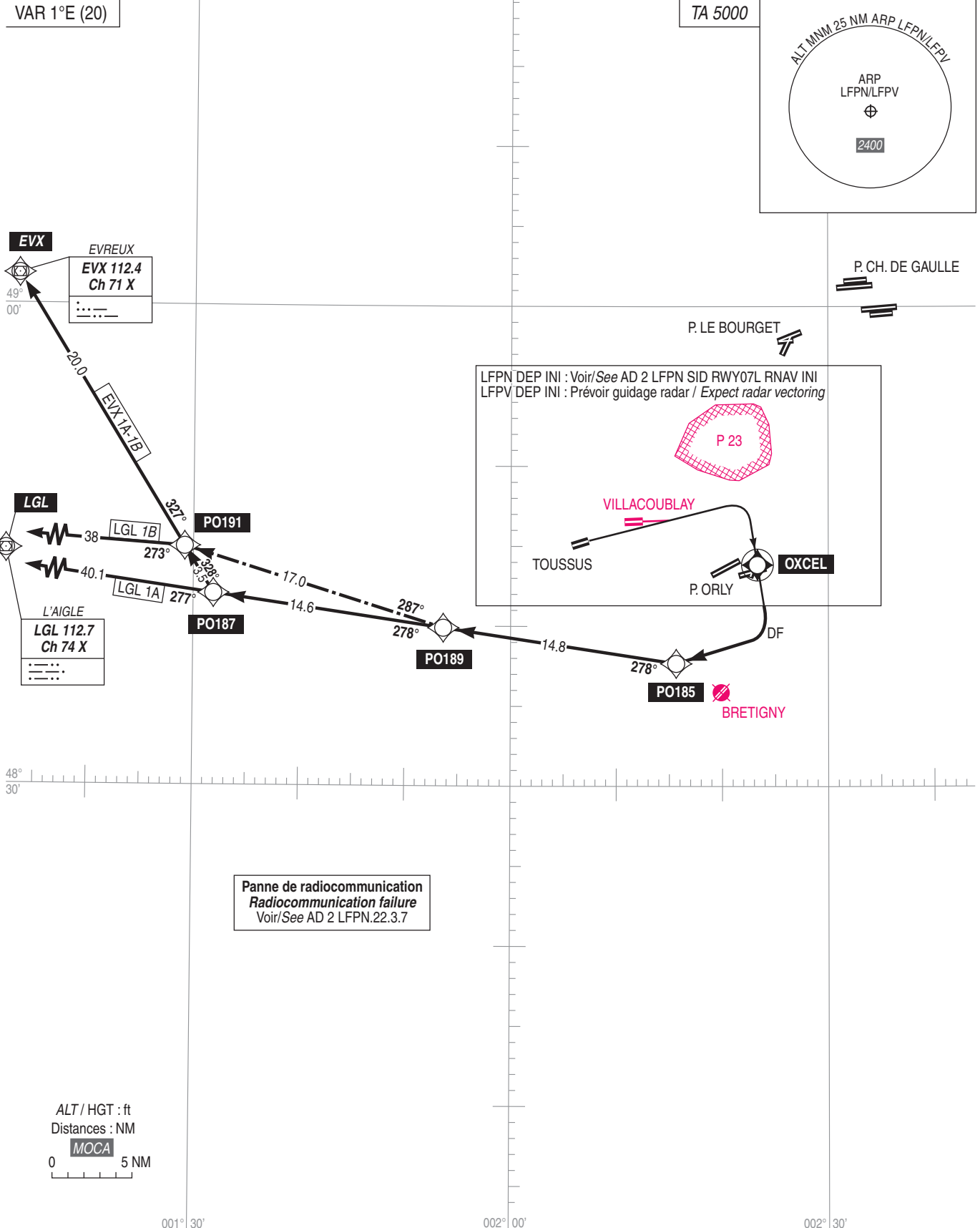
SID RNAV RWY 07L (LFPN) / RWY 09 (LFPV)			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, GNSS requis/required (LFPN), GNSS ou/or DME/DME (LFPV)		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle / Obstruction climb gradient : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers		
	(2) Départ LFPN / LFPN Departure : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI INSTR 01 Départ LFPV : Prévoir guidage radar pour rejoindre DEP INI LFPN 07L / LFPV departure : Expect radar vectoring to join DEP INI LFPN 07L		
(3)	RFL > 195		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
AGOPA 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
AGOPA 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (2) jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL. DEP INI (2) to <u>OXCEL</u> , then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV Réacteurs/Jets (Tous/All FL) et/and Hélices/Propellers (Tous/All FL)
LFPN RWY 07L (1A - 1B) - LFPV RWY 09 (1A - 1B)
EVX - LGL
 (Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

← LFPO Est/East - LFPG Est/East
 ← - - - LFPO Est/East - LFPG Ouest/West

RNAV 1
 LFPN : GNSS requis/required
 LFPV : GNSS ou/or DME/DME

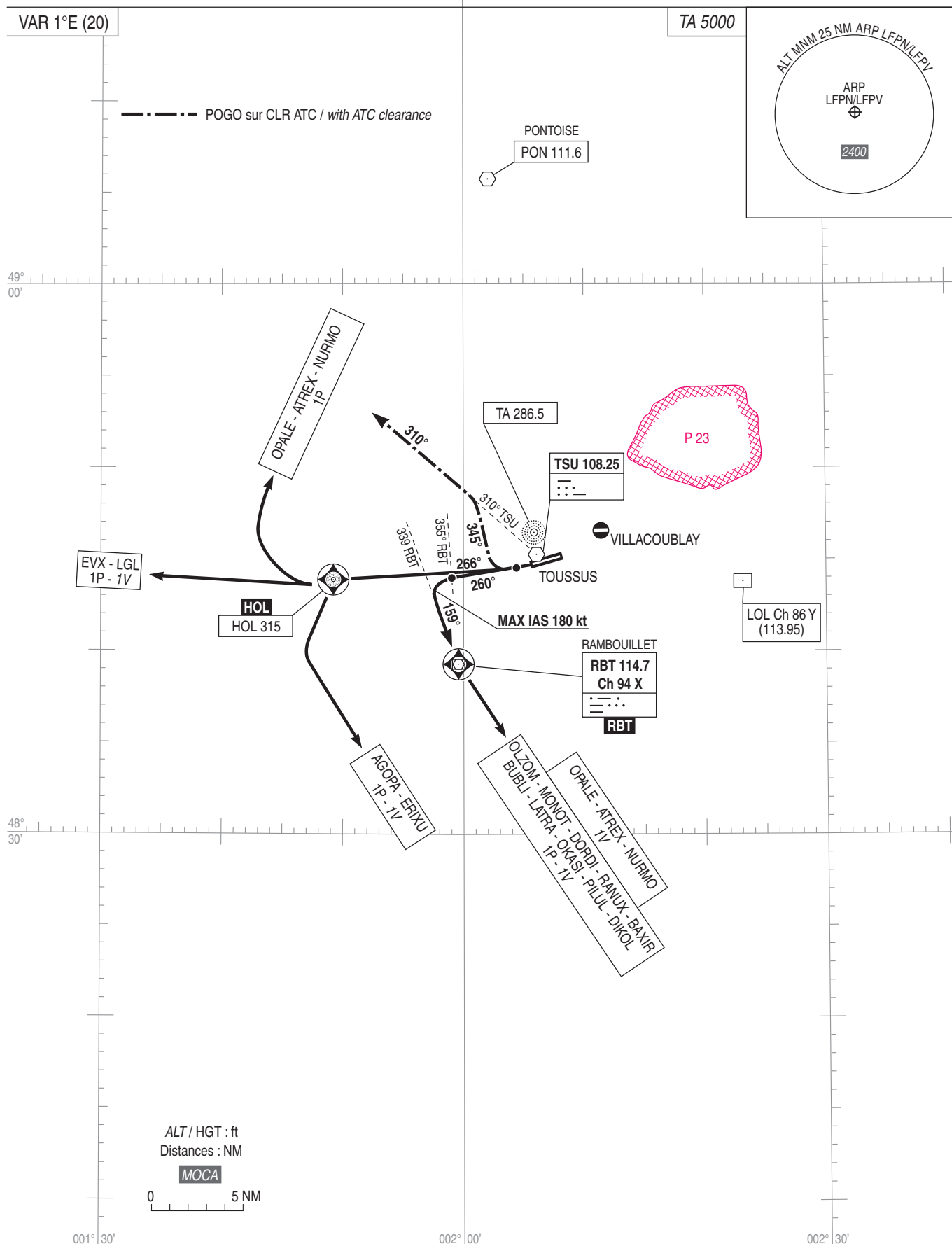


TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 07L (LFPN) / RWY 09 (LFPV)			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS requis/required (LFPN), GNSS ou/ou DME/DME (LFPV)		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5.5 % MNM		
	Pente de montée obstacle / Obstruction climb gradient : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : Tous FL RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : All FL		
	(1) Départ LFPN / LFPN Departure : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI INSTR 01 Départ LFPV : Prévoir guidage radar pour rejoindre DEP INI LFPN 07L / LFPV departure : Expect radar vectoring to join DEP INI LFPN 07L		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
EVX 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers EVX. DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u> , then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to EVX.	4000 AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 1A DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers LGL. DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u> , then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to LGL.	4000 AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use
EVX 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers EVX. DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u> , then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to EVX.	4000 AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 1B DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers EVX. DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u> , then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to EVX.	4000 AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use

TOUSSUS LE NOBLE
Départs initiaux / Initial departures
RWY 25R (1P - 1V)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01



TOUSSUS LE NOBLE
Départs initiaux / Initial departures
RWY 25R (1P - 1V)

Après décollage, à droite RM 260° en montée vers le niveau initial.

Ne pas tourner avant la DER.

Voir consignes DEPARTS AD 2 LFPN.22.

Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV.

Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPN SID RWY25R CONV.

Vitesse : voir assignation de vitesse AD 2 LFPN.22.

Pente : Pente ATS 5,5 % MNM jusqu'au FL 150. Si impossibilité de maintenir la pente, prévenir l'organisme ATC à la mise en route.

After take-off, turn right on MAG 260° climbing to initial level.

Do not turn before the DER.

Refer to departures instructions : DEPARTURE AD 2 LFPN.22.

Refer to charts and descriptions : AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV.

Refer to charts and descriptions : AD 2 LFPN SID RWY25R CONV.

Speed : refer to speed allocation AD 2 LFPN.22.

Gradient : ATS gradient 5.5 % up to FL 150. If holding this gradient is impossible, notify it to the ATC unit on run-up.

 Vers OPALE - ATREX - NURMO (1V), OLZOM - MONOT - DORDI - RANUX - BAXIR - BUBLI - LATRA - OKASI - PILUL - DIKOL (1P-1V)

Au croisement RDL 355° RBT, à gauche 339° RBT (RM 159°) vers RBT.

A RBT (RBT - WP à survoler) suivre le SID.

To OPALE - ATREX - NURMO (1V), OLZOM - MONOT - DORDI - RANUX - BAXIR - BUBLI - LATRA - OKASI - PILUL - DIKOL (1P-1V)

When crossing RDL 355° RBT, turn left 339° RBT (MAG 159°) to RBT.

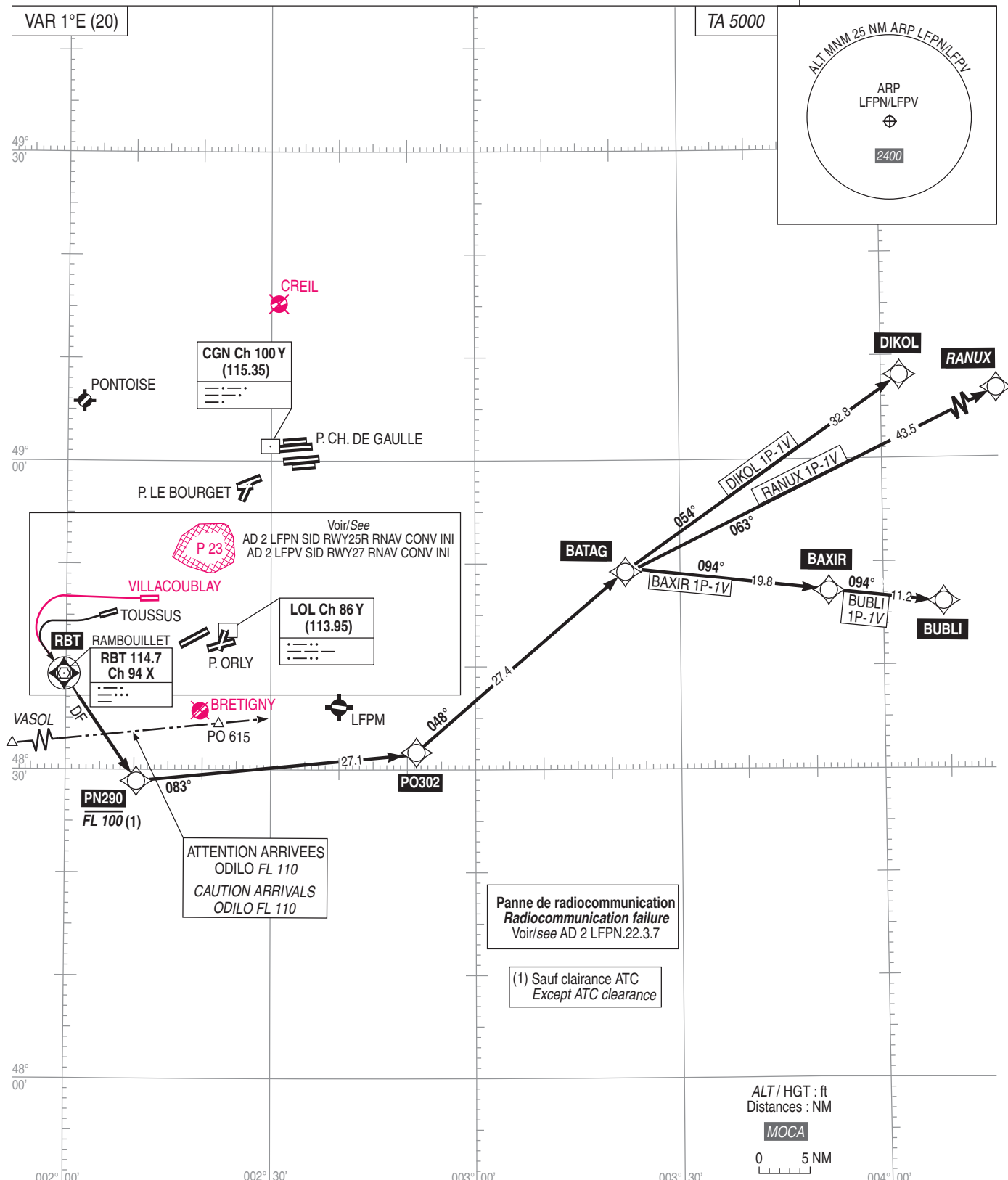
At RBT (RBT - WP to be flown over), follow SID.

 Vers OPALE - ATREX - NURMO (1P), AGOPA - ERIXU - EVX - LGL (1P-1V)

Intercepter et suivre RDL 086° HOL (RM 266°). A HOL (HOL - WP à survoler) suivre le SID.

To OPALE - ATREX - NURMO (1P), AGOPA - ERIXU - EVX - LGL (1P-1V)

Intercept and follow RDL 086° HOL (MAG 266°). At HOL (HOL - WP to be flown over), follow SID.

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV**Réacteurs/Jets (FL > 195) et/and Hélices/Propellers (FL > 195)****LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)****RANUX - BUBLI****Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et/and Hélices/Propellers (115 < FL < 195)****LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)****DIKOL - BAXIR****(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)****FREQ :** Voir/See AD 2 LFPN COM 01**RNAV 1**
GNSS ou/or DME/DME

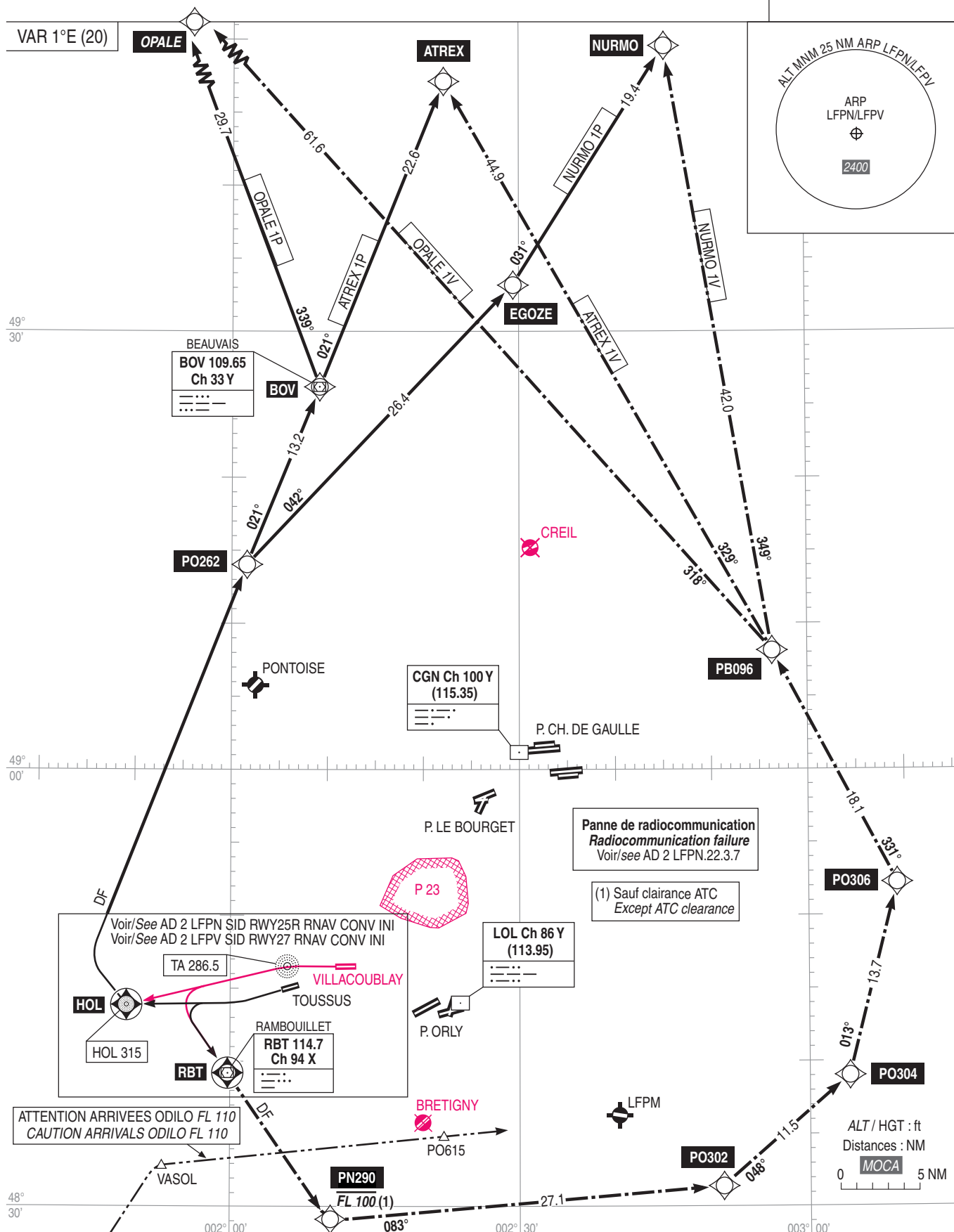
TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 25R (LFPN) / RWY 27 (LFPV)			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, 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 / <i>Jets</i> - (H) : Hélices / <i>Propellers</i> (2) Sauf clairance ATC / <i>Except ATC clearance</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
DIKOL 1P 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 1P DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 1P 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : B 13
BUBLI 1P DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
DIKOL 1V 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 1V DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 1V 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : B 13
BUBLI 1V DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 115) et/and Hélices/Propellers (FL > 115)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME



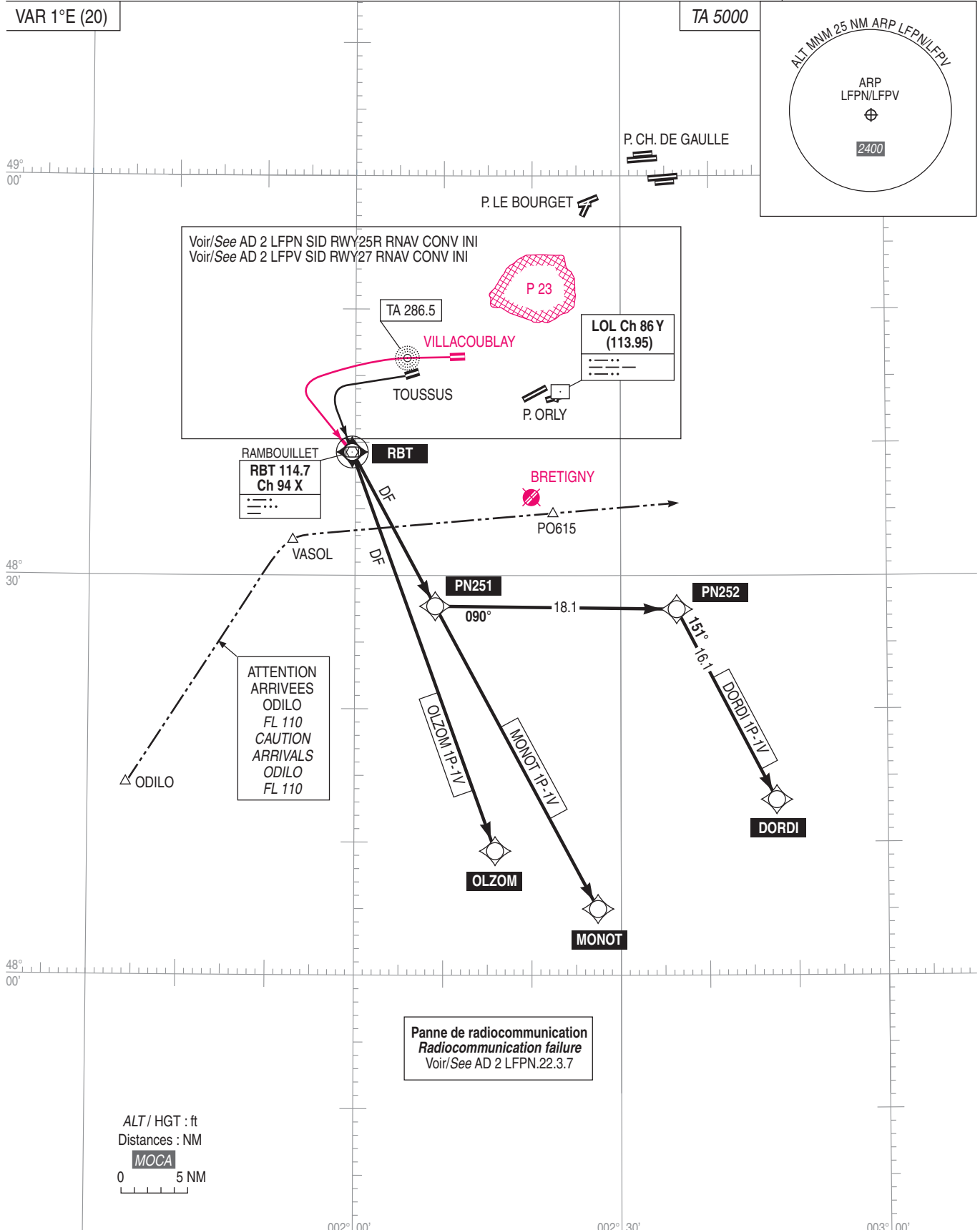
TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 25R (LFPN) / RWY 27 (LFPV)			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, 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>		
	DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / <i>Propellers</i>		
	(2) Sauf clairance ATC / <i>Except ATC clearance</i>		
(3) RFL > 115			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
OPALE 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE. <i>DEP INI CONV to <u>HOL</u>, then direct to PO262. To BOV then to OPALE.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX. <i>DEP INI CONV to <u>HOL</u>, then direct to PO262. To BOV then to ATREX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO. <i>DEP INI CONV to <u>HOL</u>, then direct to PO262. To EGOZE then to NURMO.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
OPALE 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers OPALE. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To OPALE.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers ATREX. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To ATREX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers NURMO. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To NURMO.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL < 195) et/and Hélices/Propellers (FL < 195)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
OLZOM - MONOT - DORDI
 (Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DME



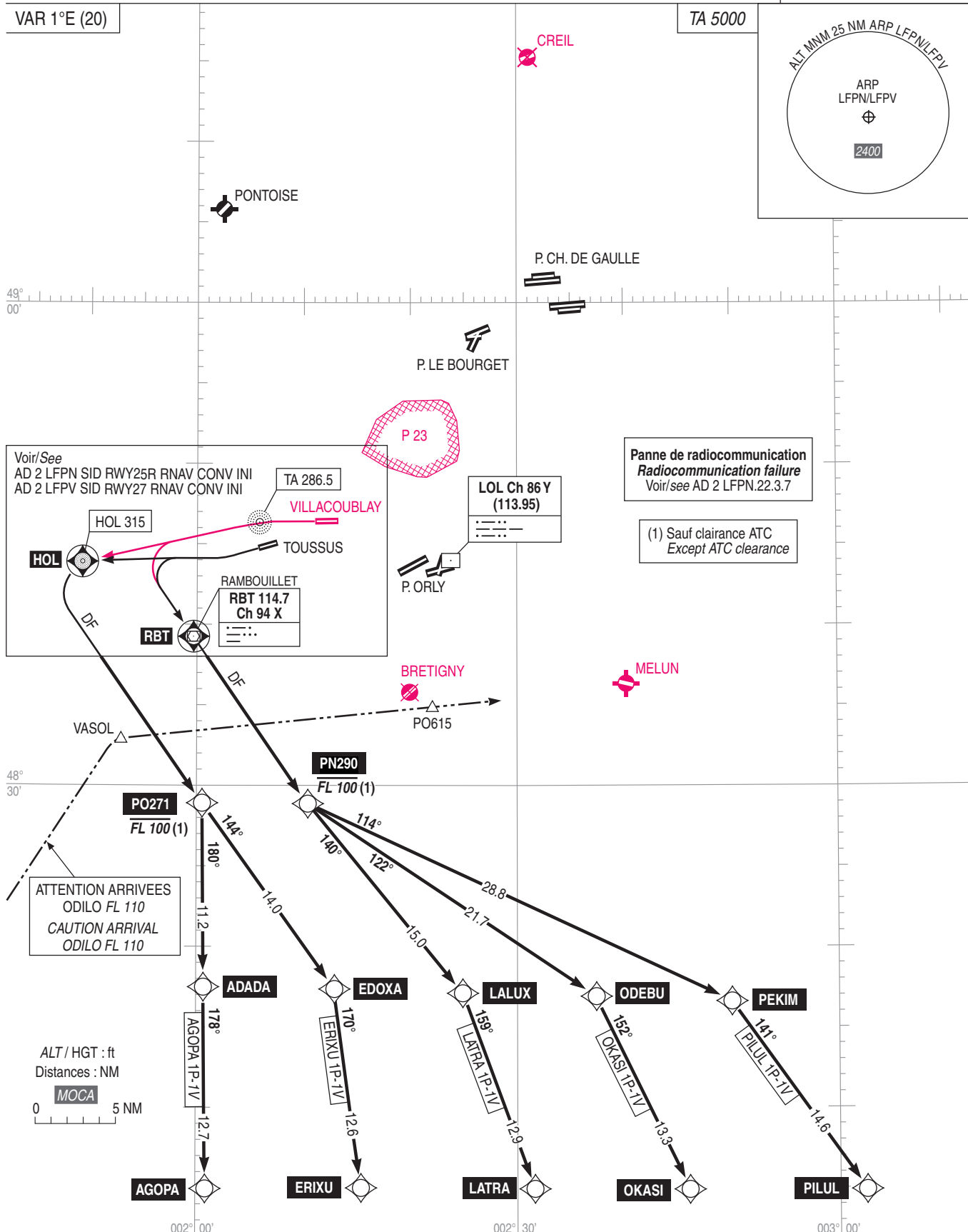
TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 25R (LFPN) / RWY 27 (LFPV)			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS requis / required		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle / Obstruction climb gradient : cf / see AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195 RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195 (1) Départ LFPN / LFPN Departures : voir / see AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV CONV INI INSTR 01 Départ LFPV / LFPV Departures : voir / see AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV CONV INI INSTR 01		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OLZOM 1P DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers OLZOM. DEP INI (1) to <u>RBT</u> , then direct to OLZOM.	3000 AMSL	Voir utilisation R31 See R31 use
MONOT 1P DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers MONOT. DEP INI (1) to <u>RBT</u> , then direct to MONOT.	3000 AMSL	Voir utilisation R161 See R161 use
DORDI 1P DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN251. Vers PN252 puis vers DORDI. DEP INI (1) to <u>RBT</u> , then direct to PN251. To PN252 then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 See G40-G54-J301 use
OLZOM 1V DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers OLZOM. DEP INI (1) to <u>RBT</u> , then direct to OLZOM.	3000 AMSL	Voir utilisation R31 See R31 use
MONOT 1V DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers MONOT. DEP INI (1) to <u>RBT</u> , then direct to MONOT.	3000 AMSL	Voir utilisation R161 See R161 use
DORDI 1V DME critique/ Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN251. Vers PN252 puis vers DORDI. DEP INI (1) to <u>RBT</u> , then direct to PN251. To PN252 then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 See G40-G54-J301 use

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 195) et/and Hélices/Propellers (FL > 195)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME

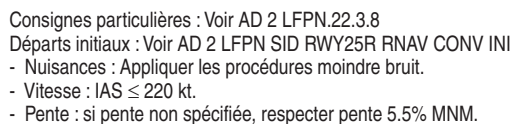


TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)

SID RNAV RWY 25R (LFPN) / RWY 27 (LFPV)			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, 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 / <i>Jets</i> - (H) : Hélices / <i>Propellers</i>		
	(2) Sauf clearance ATC / <i>Except ATC clearance</i>		
	(3) RFL > 195		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
AGOPA 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>DEP INI CONV to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>DEP INI CONV to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 1P DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
AGOPA 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>DEP INI CONV to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>DEP INI CONV to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 1V DME critique/ <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI CONV jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>DEP INI CONV to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL

FREQ : Voir/See : AD 2 LFPN COM 1, AD 2 LFOB ADC 01, AD 2 LFPB COM 1 et/and AD2 LFPT ADC 01

 LFPO Ouest/*West* - LFPG Ouest/*West*
 LFPO Ouest/*West* - LFPG Est/*East*



Specific instructions : See AD 2 LFPN.22.3.8
Initial departures : See AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV CONV INI
 - Noise pollution : Apply noise abatement procedures.
 - Speed : IAS ≤ 220 kt.
 - Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.

- Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPT/LFPB/LFOB IAC FNA.

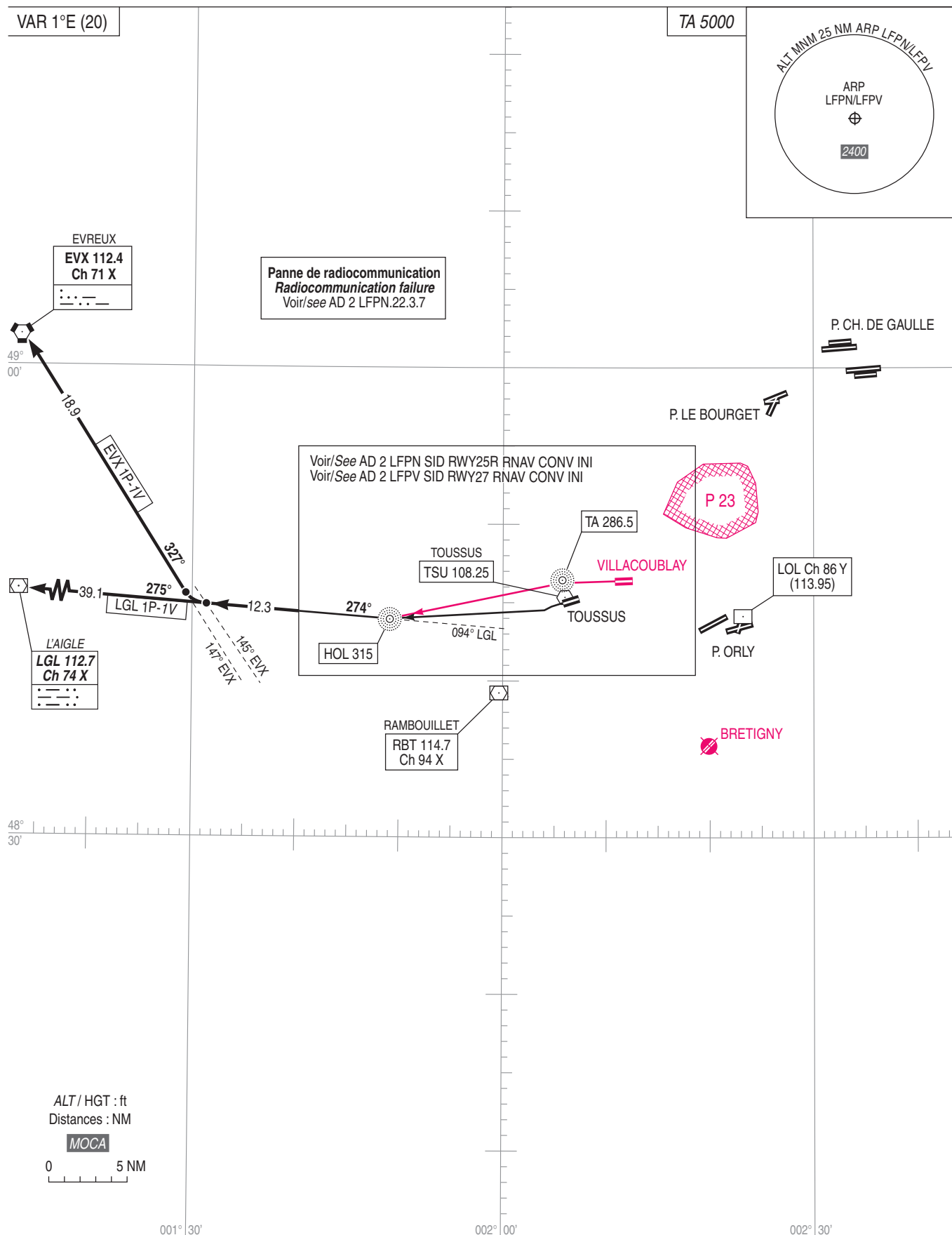
● Continuation of APCH procedure : See AD 2 LFPT/LFPB/LFOB IAC FNA.

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN)
Itinéraires normalisés de liaison RWY 25R (POGO)
Connecting routings RWY 25R (POGO)

SID POGO RWY25R - CONV			
CAT	A B C		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5.5% MNM		
General RMK	(1) DEP INI - cf. AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV CONV INI (1) DEP INI - cf. AD 2 LFPN RWY25R RNAV CONV INI Pour tous les itinéraires POGO : IAS MAX : 220 kt For all POGO routings : IAS MAX : 220 kt		
POGO	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
PT 1P	Après DEP INI (1), suivre le RDL 310° TSU (RM 310°). Au RDL 215° PON, à droite RDL 224° PON (RM 044°). A PON, suivre les instructions du service ATC pour rejoindre la procédure FNA. <i>After DEP INI (1), follow RDL 310° TSU (MAG 310°). At RDL 215° PON, turn right RDL 224° PON (MAG 044°). At PON, follow ATC instructions to join FNA procedure.</i>	3000 AMSL	
PB 1P	Après DEP INI (1), suivre le RDL 086° HOL (RM 266°). A HOL, à droite RDL 287° TSU (RM 107°). A TSU, à gauche RDL 073° TSU (RM 073°). Au RDL 137° BT, guidage radar pour rejoindre la procédure FNA. <i>After DEP INI (1), follow RDL 086° HOL (MAG 266°). A HOL, turn right RDL 287° TSU (MAG 107°). A TSU, turn left RDL 073° TSU (MAG 073°). At RDL 137° BT, radar vectoring to join FNA procedure.</i>	5000 AMSL	
OB 1P	Après DEP INI (1), suivre le RDL 310° TSU (RM 310°). Au RDL 238° PON, à droite RDL 004° EPR (RM 004°). A D 41,0 EPR, à droite RDL 247° BOV (RM 067°). A BOV, suivre les instructions du service ATC pour rejoindre la procédure FNA. <i>After DEP INI (1), follow RDL 310° TSU (MAG 310°). At RDL 238° PON, turn right RDL 004° EPR (MAG 004°). At D 41,0 EPR, turn right RDL 247° BOV (MAG 067°). At BOV, follow ATC instructions to join FNA procedure.</i>	3000 AMSL	
PT 1V	Après DEP INI (1), suivre le RDL 310° TSU (RM 310°). Au RDL 215° PON, à droite RDL 224° PON (RM 044°). A PON, suivre les instructions du service ATC pour rejoindre la procédure FNA. <i>After DEP INI (1), follow RDL 310° TSU (MAG 310°). At RDL 215° PON, turn right RDL 224° PON (MAG 044°). At PON, follow ATC instructions to join FNA procedure.</i>	3000 AMSL	
PB 1V	Après DEP INI (1), suivre le RDL 310° TSU (RM 310°). Au RDL 239° BT, à droite RDL 247° BT (RM 067°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After DEP INI (1), follow RDL 310° TSU (MAG 310°). At RDL 239° BT, turn right RDL 247° BT (MAG 067°) to intercept the read back FNA procedure.</i>	3000 AMSL	
OB 1V	Après DEP INI (1), suivre le RDL 310° TSU (RM 310°). Au RDL 238° PON, à droite RDL 004° EPR (RM 004°). A D 41,0 EPR, à droite RDL 247° BOV (RM 067°). A BOV, suivre les instructions du service ATC pour rejoindre la procédure FNA. <i>After DEP INI (1), follow RDL 310° TSU (MAG 310°). At RDL 238° PON, turn right RDL 004° EPR (MAG 004°). At D 41,0 EPR, turn right RDL 247° BOV (MAG 067°). At BOV, follow ATC instructions to join FNA procedure.</i>	3000 AMSL	

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID CONV Réacteurs/Jets (Tous/All FL) et/and Hélices/Propellers (Tous/All FL)
LFPN RWY 25R (1P - 1V) - LFPV RWY 27 (1P - 1V)
LGL - EVX

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01



TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) - VILLACOUBLAY VELIZY (LFPV)
SID CONV Réacteurs / Jets (Tous FL / All FL) et / and Hélices / Propellers (Tous FL / All FL)
RWY 25R (LFPN) - 27 (LFPV) (1P - 1V)
EVX - LGL

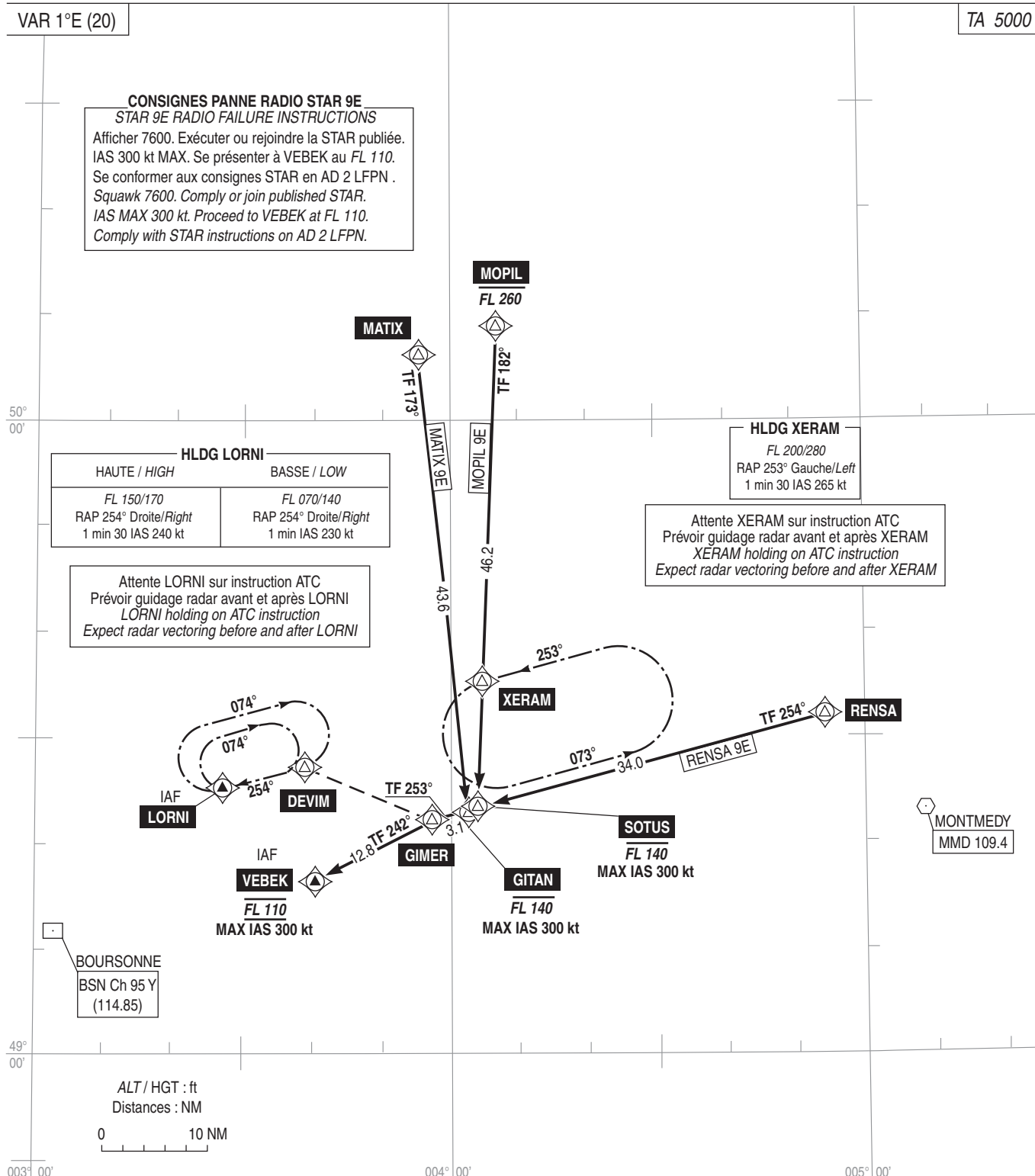
SID CONV RWY25R (LFPN) / RWY27 (LFPV)			
CAT	A B C		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5.5% MNM		
General RMK	(1) DEP INI - cf. AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV CONV INI ou AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV CONV INI (1) DEP INI - cf. AD 2 LFPN RWY25R RNAV CONV INI or AD 2 LFPV RWY27 RNAV CONV INI SID CONV pour à avions Réacteurs/Hélices Tous FL Conventional SID for Jets/Propellers ACFT : All FL		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
EVX 1P (EVREUX)	Après DEP INI (1). A HOL, à droite RDL 094° LGL (RM 274°). Au croisement RDL 145° EVX, à droite RDL 147° EVX (RM 327°) vers EVX. <i>After DEP INI (1). At HOL, right RDL 094° LGL (MAG 274°). Crossing RDL 145° EVX, right RDL 147° EVX (MAG 327°) to EVX.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 1P (L'AIGLE)	Après DEP INI (1). A HOL, à droite RDL 094° LGL (RM 274°) vers LGL. <i>After DEP INI (1). At HOL, right RDL 094° LGL (MAG 274°) to LGL.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use
EVX 1V (EVREUX)	Après DEP INI (1). A HOL, à droite RDL 094° LGL (RM 274°). Au croisement RDL 145° EVX, à droite RDL 147° EVX (RM 327°) vers EVX. <i>After DEP INI (1). At HOL, right RDL 094° LGL (MAG 274°). Crossing RDL 145° EVX, right RDL 147° EVX (MAG 327°) to EVX.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 1V (L'AIGLE)	Après DEP INI (1). A HOL, à droite RDL 094° LGL (RM 274°) vers LGL. <i>After DEP INI (1). At HOL, right RDL 094° LGL (MAG 274°) to LGL.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use

TOUSSUS LE NOBLE
TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) : RWY 07L
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) - Réacteurs et Hélices/ *Jet engines and Propellers*
MATIX - MOPIL - RENSA (9E)
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

IAF : VEBEK / LORNI *

FREQ : voir / see AD 2 LFPN COM 01

TF : Track to Fix

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

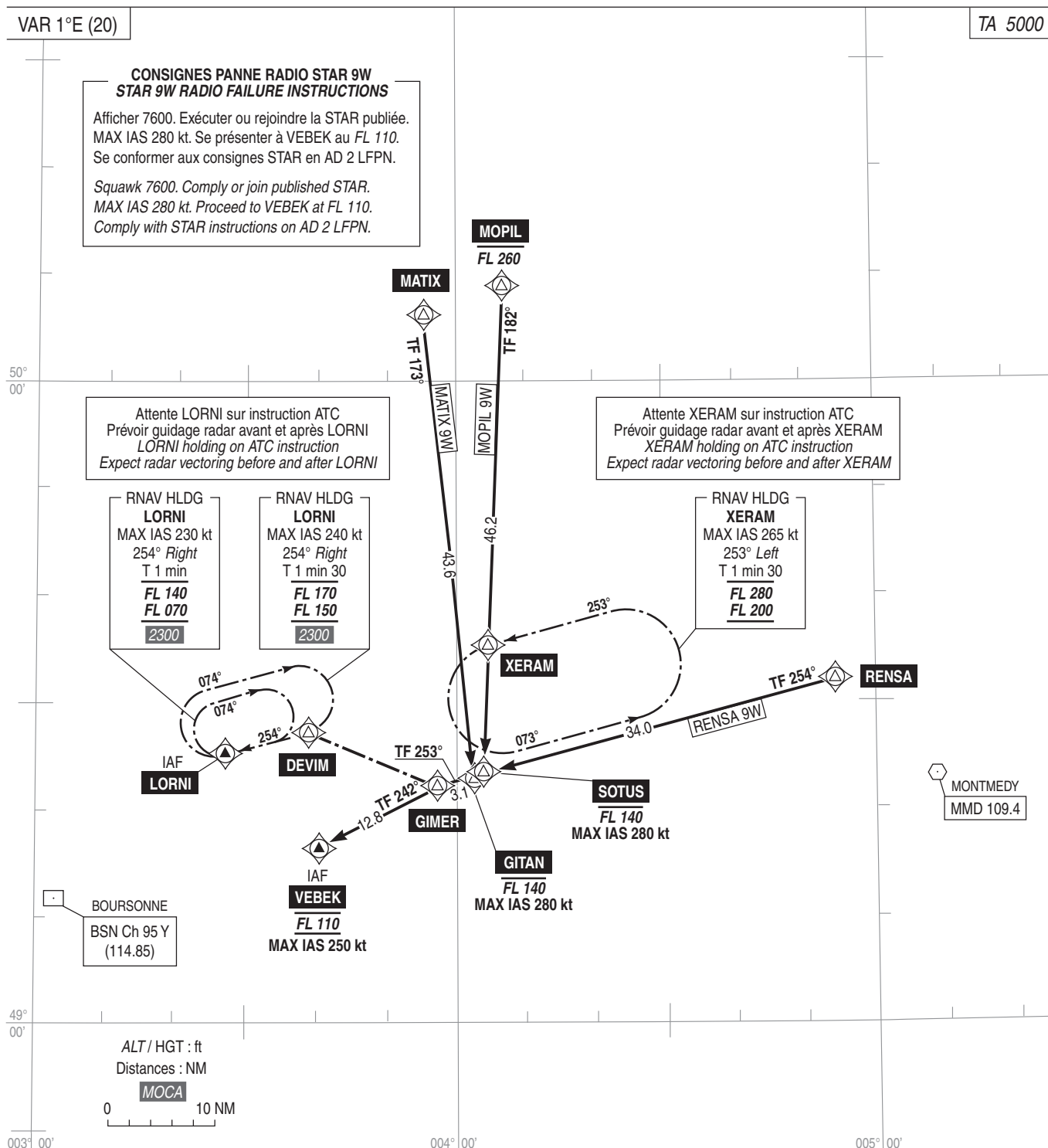
Voir consignes STAR en AD 2 LFPN.22

See STAR instructions on AD 2 LFPN.22

TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) : RWY 25R
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 27
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) - Réacteurs et Hélices/Jet engines and Propellers
MATIX - MOPIL - RENSA (9W)
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : VEBEK / LORNI *

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

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

Voir consignes STAR en AD 2 LFPN.22

See STAR instructions on AD 2 LFPN.22

IAF : MOLBA

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
By ATC instruction (Distant holding)

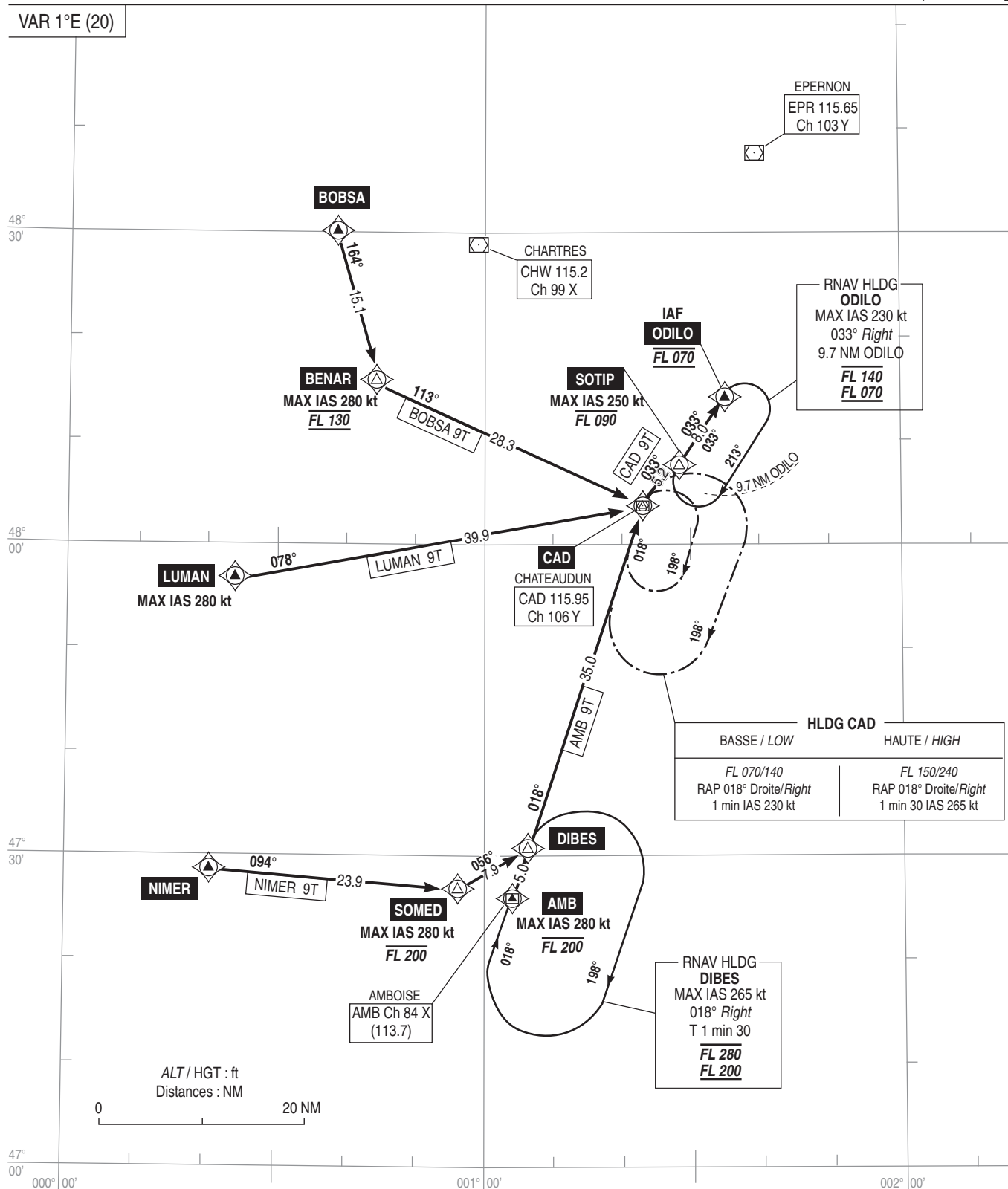


TOUSSUS LE NOBLE (LFPN) : RWY 07L - 25R
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09 - 27
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA - CAD (9T)
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : ODILO

FREQ : voir / see AD 2 LFPN COM 01

Sur instruction ATC (Attente éloignée)
With ATC instruction (Distant holding)



Voir consignes STAR AD 2 LFPN.22

See instructions STAR AD 2 LFPN.22

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPN.22

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

See specific instructions STAR described on AD 2 LFPN.22

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

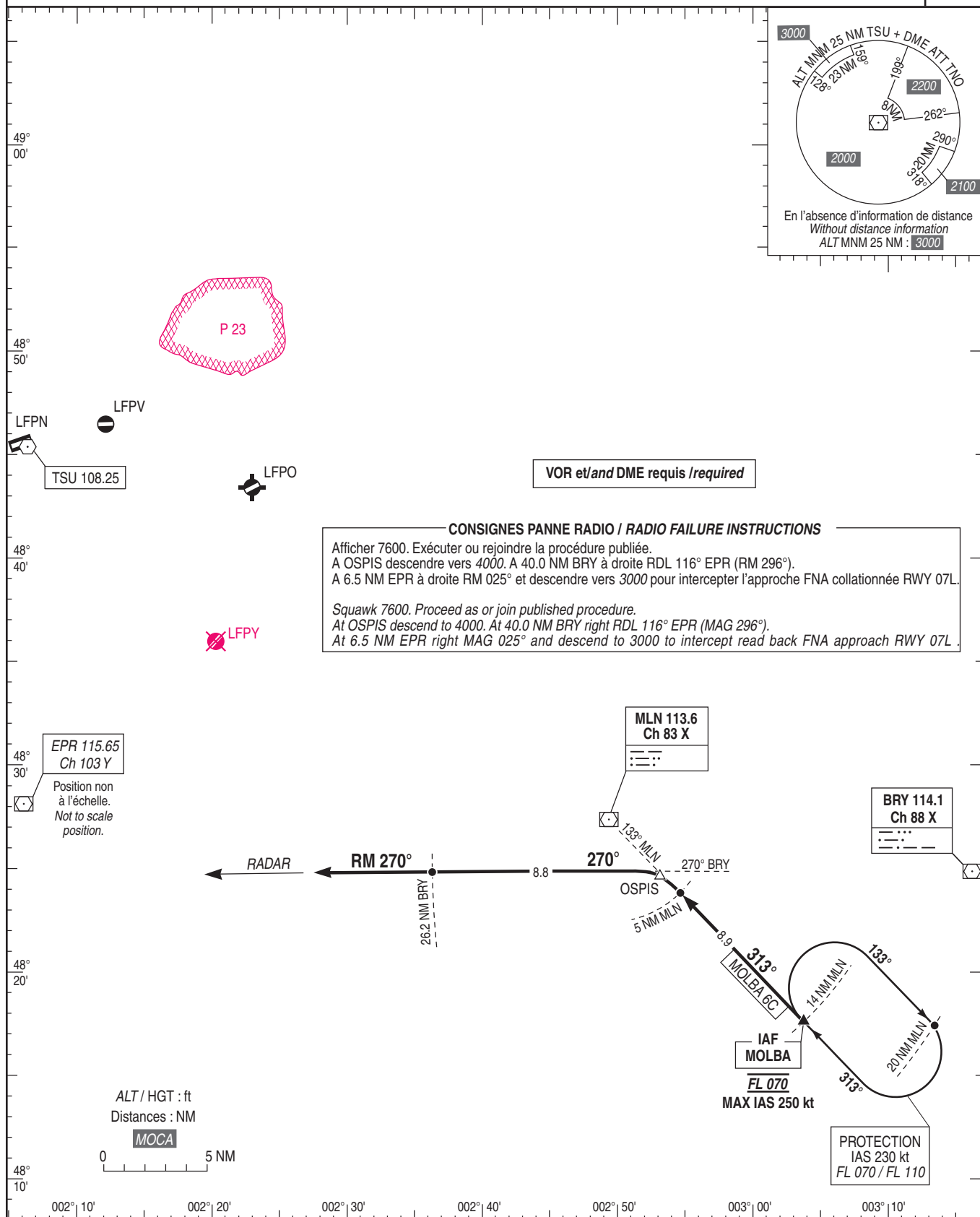
TOUSSUS LE NOBLE

INA CONV MOLBA 6C RWY 07L

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR
1°E
(20)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

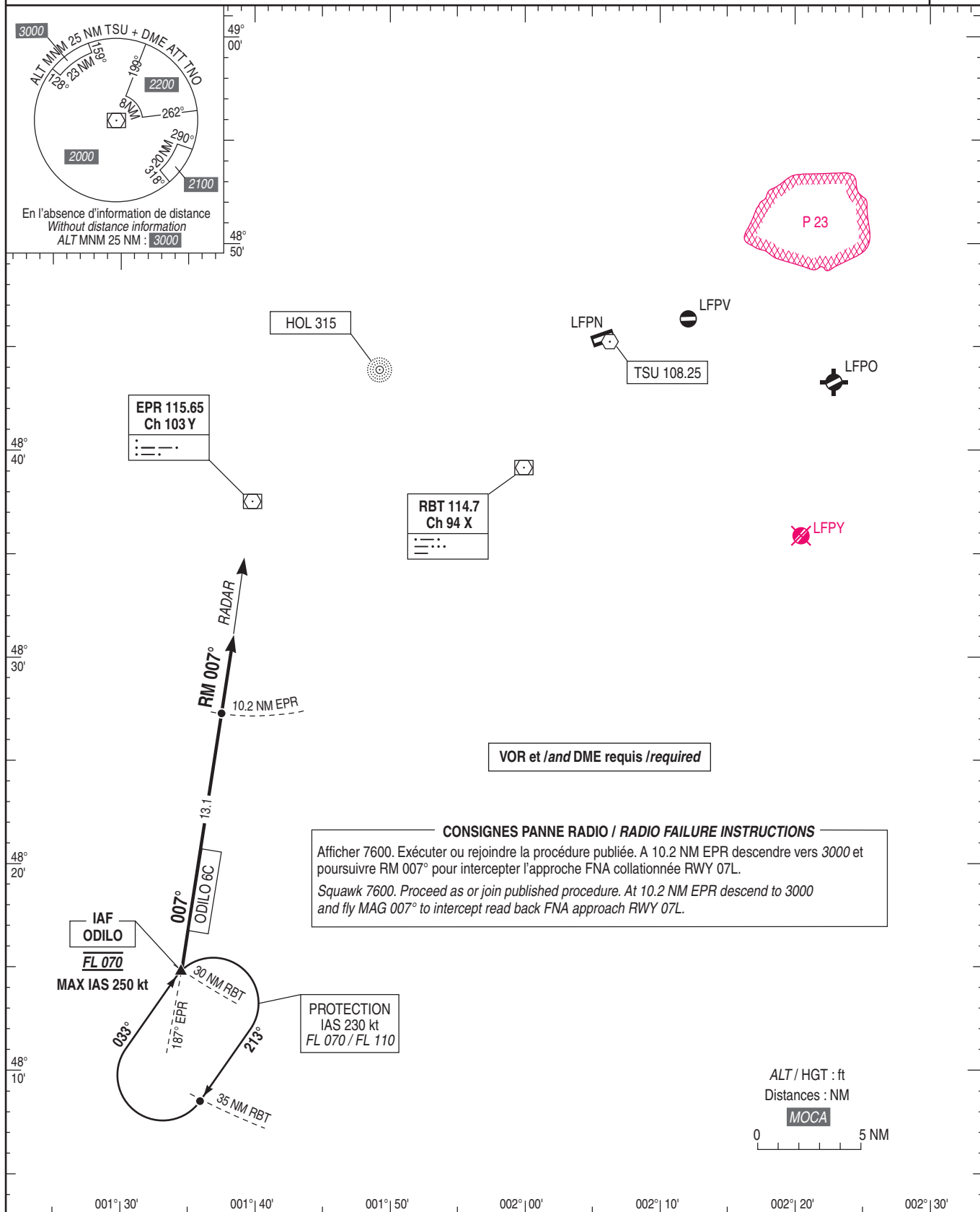
TOUSSUS LE NOBLE

CAT A B C

INA **CONV** ODILO 6C RWY 07L

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01
Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY
A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

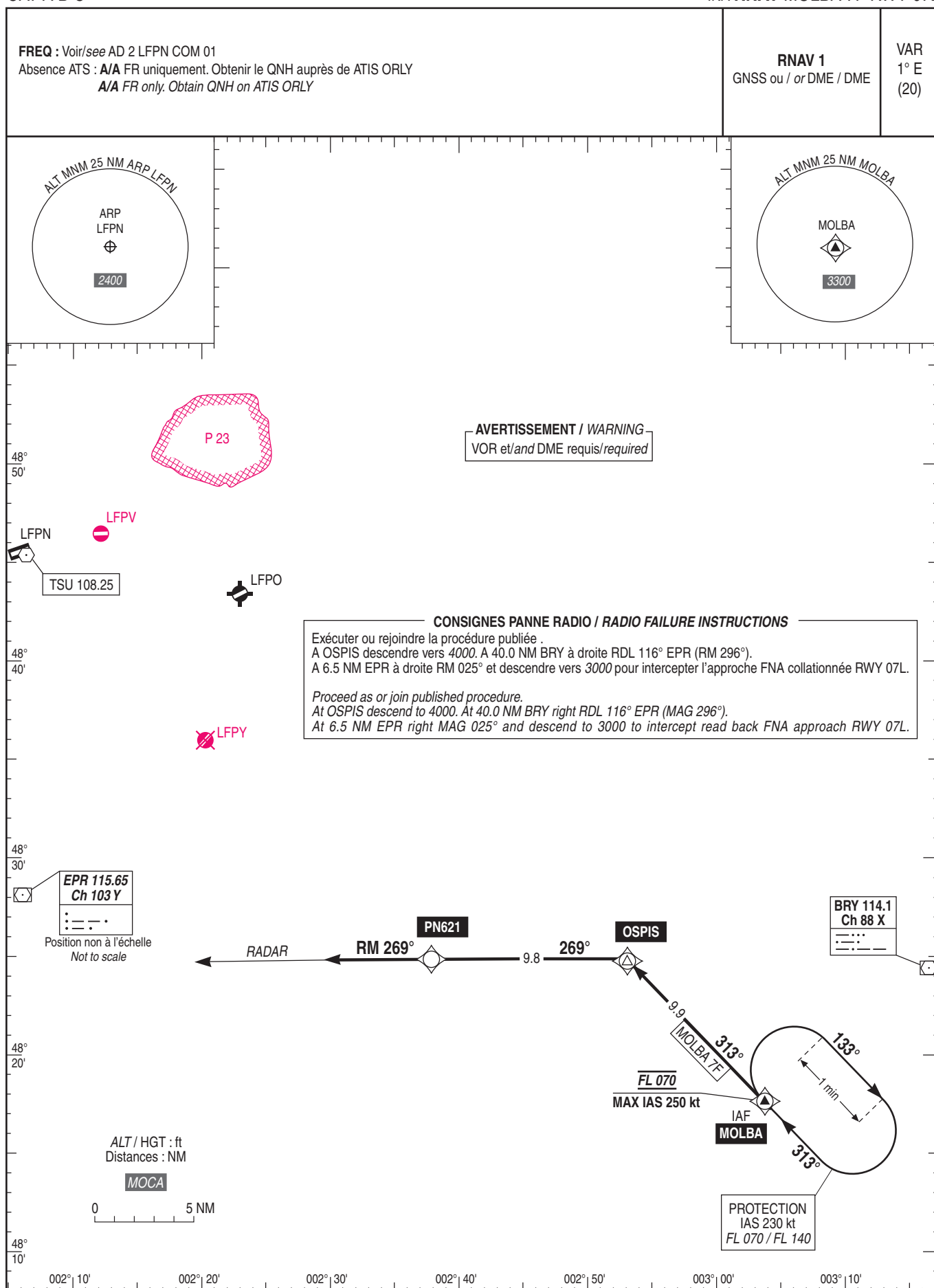
VAR
1°E
(20)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument approach***TOUSSUS LE NOBLE**

CAT A B C

INA RNAV MOLBA 7F RWY 07L

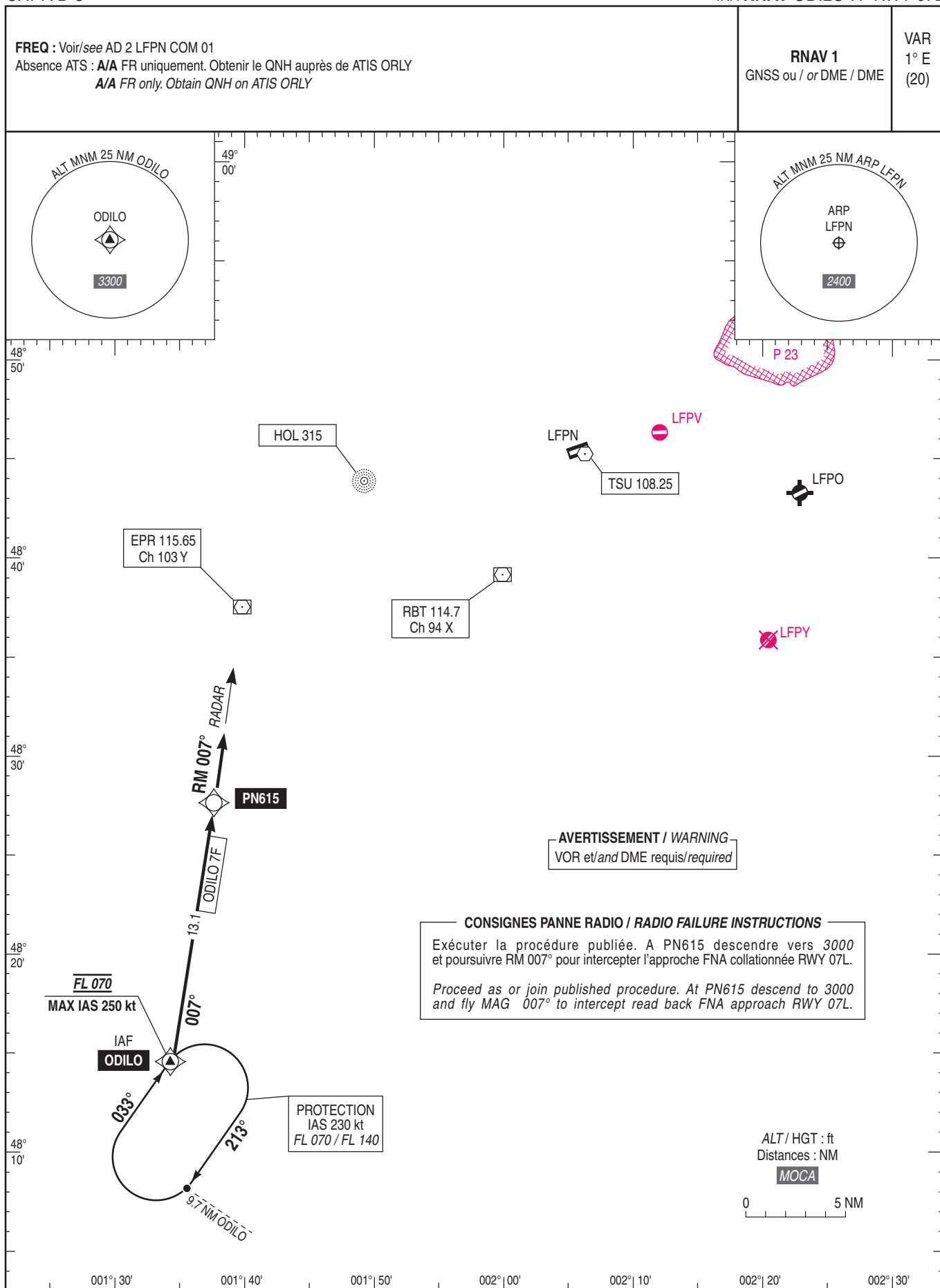


APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOUSSUS LE NOBLE

CAT A B C

INA RNAV ODILO 7F RWY 07L



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

TOUSSUS LE NOBLE

CAT A B C

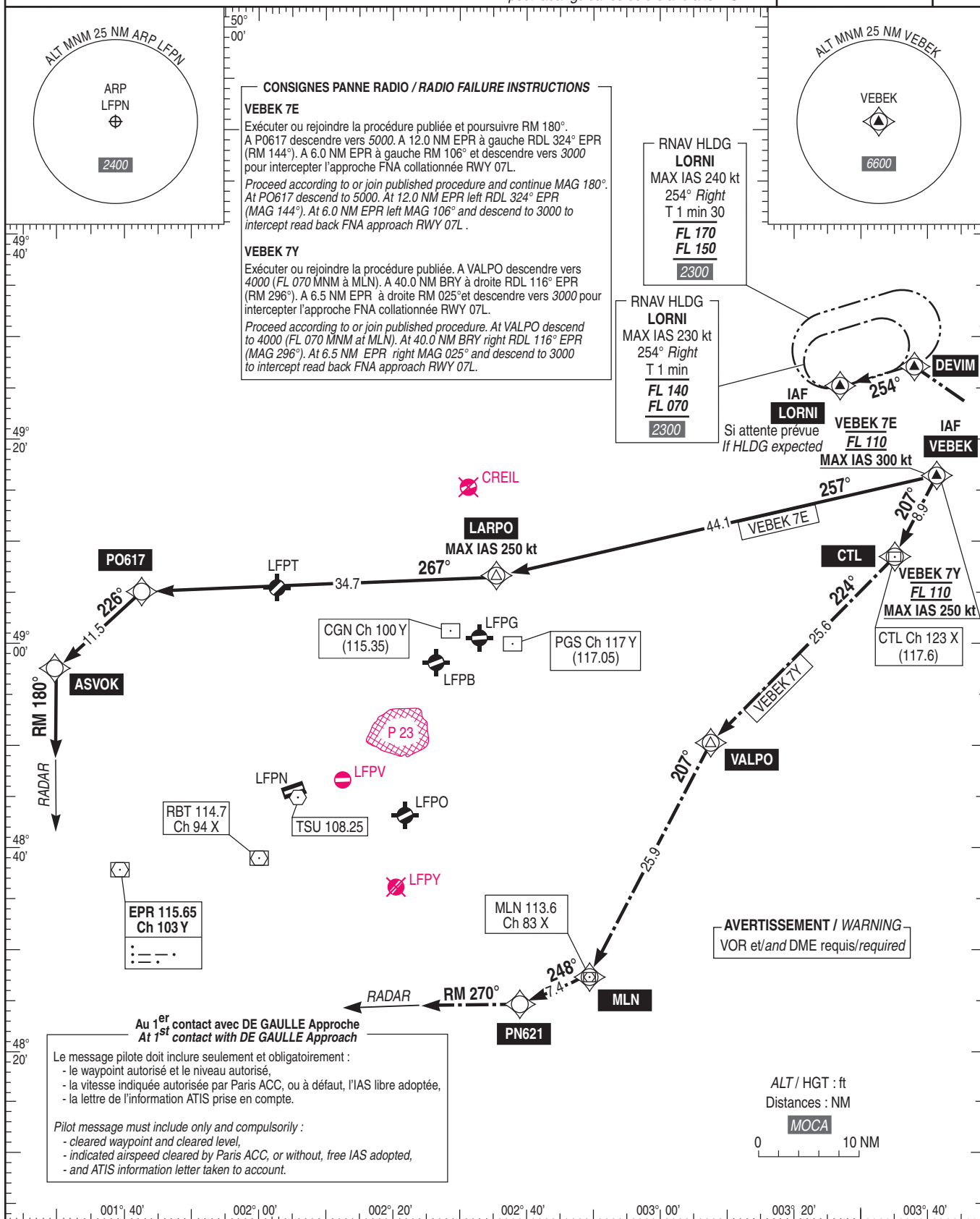
INA RNAV VEBEK 7E RWY 07L

INA RNAV VEBEK 7Y RWY 07L

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

Sur clairance / On clearance DE GAULLE APP
LFPG configuration OUEST / West configurationSur clairance 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 / DMEVAR
1° E
(20)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOUSSUS LE NOBLE

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 538, THR : 538 (20 hPa)

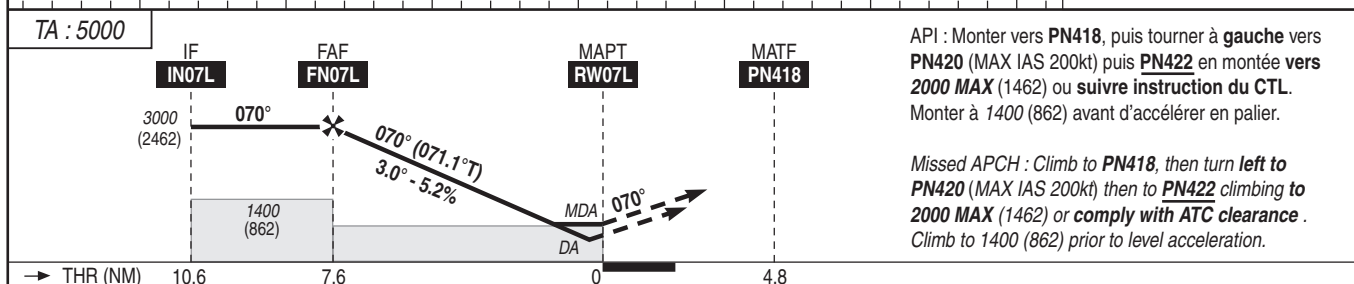
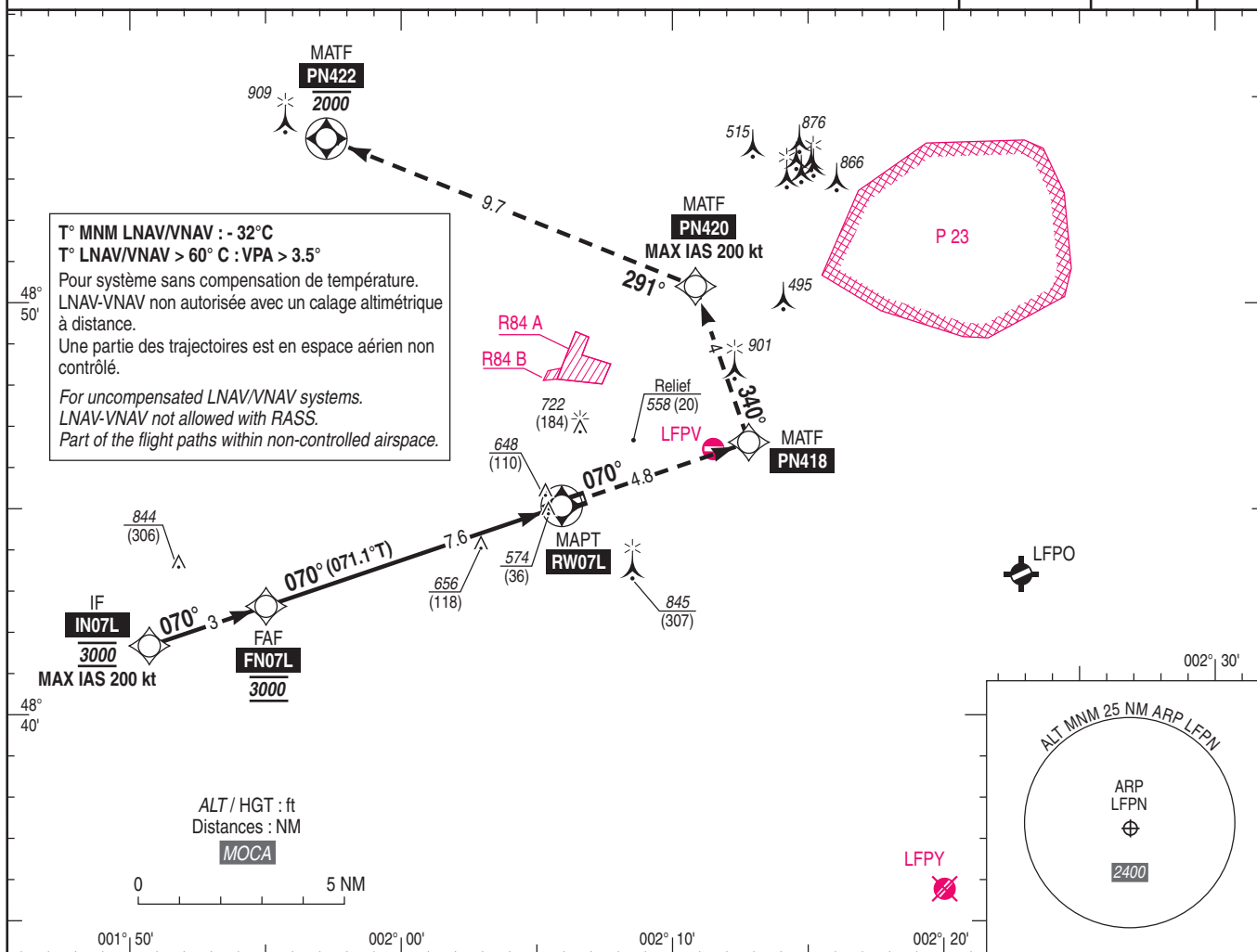
FNA RNP RWY 07L

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

RNP APCH

EGNOS
Ch 47773
E07A
RDH : 49VAR
1°E
(20)

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⁾		MVL/Circling ⁽¹⁾ Absence ATS sans/without QNH local		DIST MAPT						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	7	6	5	4		
															ALT	2820	2500	2180	1860	
A			182	800 (260)		256		1500		1040 (500)	1500	1070 (530)	1500	(HGT)	(2282)	(1962)	(1642)	(1322)		
B	790 (250)	1300	194	810 (270)	1300	269	920 (390)	1500	381	1150 (610)	1600	1180 (640)	1600		3	2	1			
C			202	820 (280)		277		1800		1240 (710)	2400	1270 (740)	2400							
Observations / Remarks : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/ 25 : 1200 ft AMSL. Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir AIP ENR 1.5																				
(1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL. Loss of GNSS guidance during approach : see AIP ENR 1.5																				
FAF - MAPT			7.6 NM	70 kt 6 min 30			85 kt 5 min 21			100 kt 4 min 33			115 kt 3 min 57		130 kt 3 min 30		145 kt 3 min 08		160 kt 2 min 50	
VSP (ft/min)				370			450			530			610		685		765		845	

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOUSSUS LE NOBLE

Instrument approach

CAT A B C

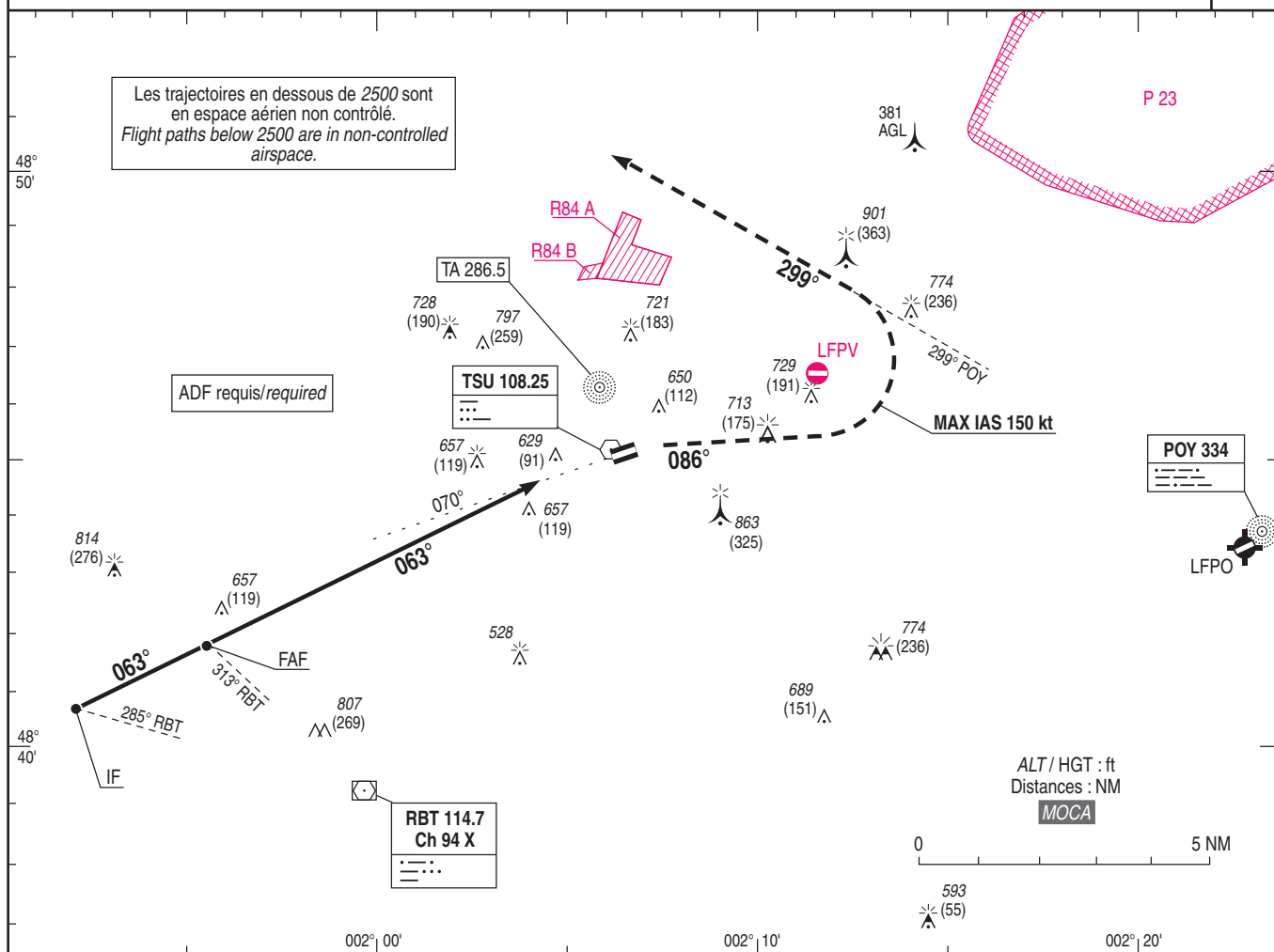
ALT AD : 538 (20 hPa), THR : 538

FNA VOR Y RWY 07L

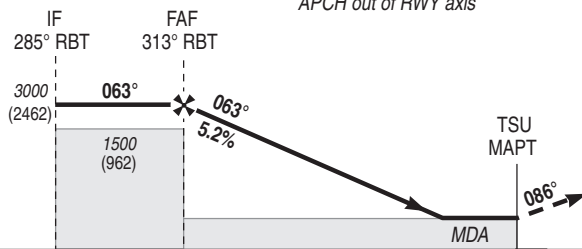
FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR
1°E
(20)

TA : 5000

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis

API : Monter sur **RDL 086° TSU** (RM 086°).A **1300** (762), tourner à **gauche** pour intercepter et suivre le **QDR 299° POY** (RM 299°) en montée **vers 2000** (1462) ou **suivre clairance du CTL**. Monter à 1400 (862) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH: Climb **RDL 086° TSU** (MAG 086°). At **1300** (762), turn **left** to intercept and follow **QDR 299° POY** (MAG 299°) climbing up to **2000** (1462) or **comply with ATC instructions**. Climb up to 1400 (862) 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 AD

CAT	VOR Y			MVL/Circling		MVL/Circling ⁽¹⁾ Absence ATS	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS
A		1500		1150 (610)	1500	1310 (780)	
B	950 (420)	1500	411	1150 (610)	1600	1310 (780)	3000
C		1900		1240 (710)	2400	1410 (870)	

Observations : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.

Remarks : (1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.

FAF - THR	7.6 NM	70 kt 6 min 30	85 kt 5 min 21	100 kt 4 min 33	115 kt 3 min 57	130 kt 3 min 30	145 kt 3 min 09	160 kt 2 min 51
VSP (ft/min)	Non disponible / Not available							

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 538 (20 hPa), THR : 538

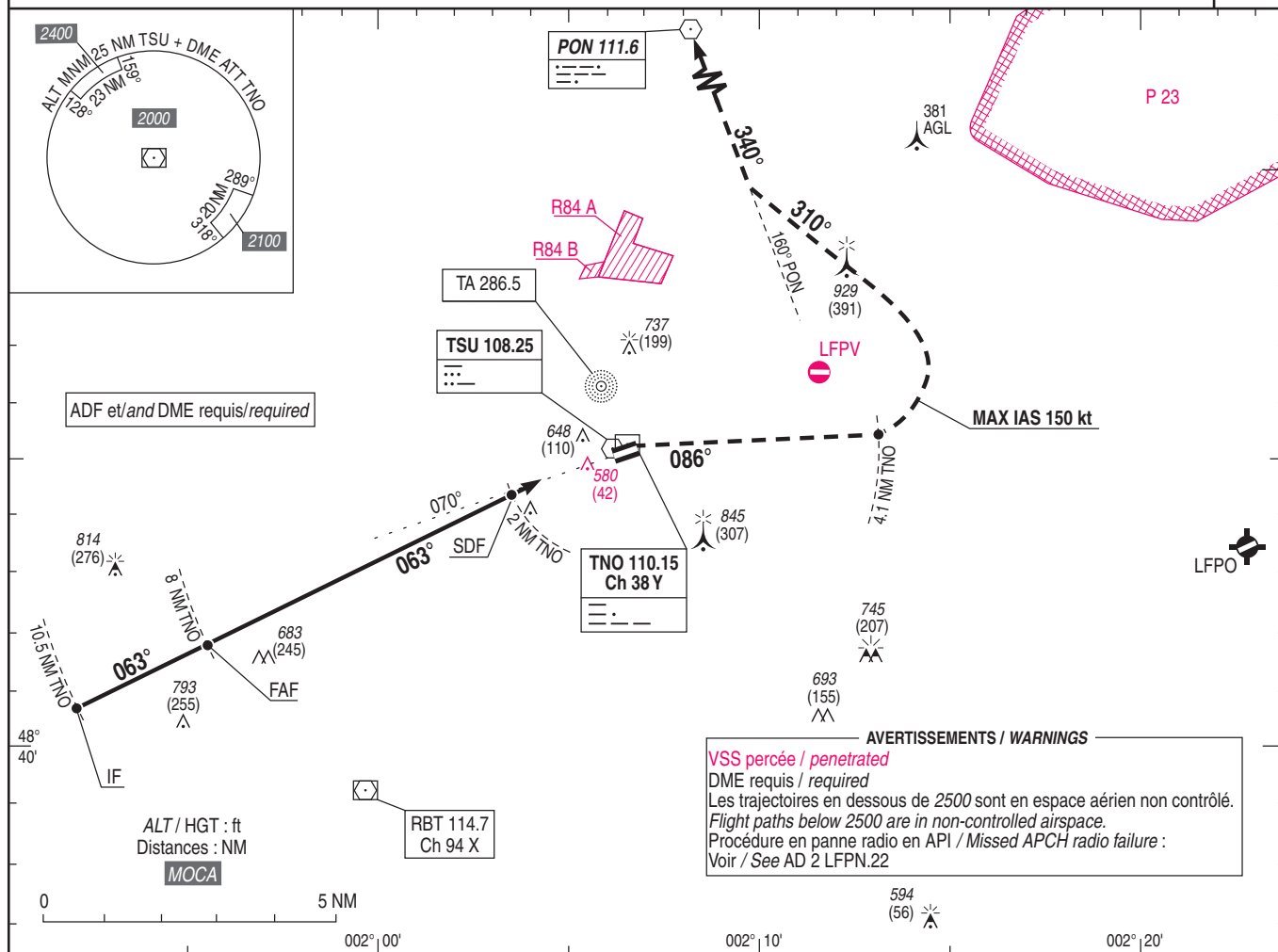
TOUSSUS LE NOBLE

FNA VOR Z RWY 07L

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR
1°E
(20)

TA : 5000

API : Au MAPT, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 086° TSU (RM 086°). A 4.1 NM TNO, tourner à gauche RM 310°, MAX IAS 150 kt, pour intercepter et suivre le QDR 160° PON (RM 340°) en montée vers 2000 (1462) ou suivre clairance du CTL.
Monter à 1400 (862) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At MAPT, turn right to intercept and follow RDL 086° TSU (MAG 086°). At 4.1 NM TNO, turn left MAG 310°, MAX IAS 150 kt, to intercept and follow QDR 160° PON (MAG 340°) climbing up to 2000 (1462) or comply with ATC instructions.
Climb up to 1400 (862) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	10.1	7.6	1.6
→ DME TNO (NM)	10.5	8	2

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VOR Z			MVL/Circling ⁽¹⁾		MVL/Circling Absence ATS		DME TNO						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	7	6	5	4	3	2
A	920 (380)	1500	373	1040 (500)	1500	1070 (530)	1500	ALT	2670	2350	2030	1710	1400	1080
B	920 (380)	1500	380	1150 (610)	1600	1180 (640)	1600	(HGT)	(2132)	(1812)	(1492)	(1172)	(862)	(542)
C	950 (410)	1900	410	1240 (710)	2400	1270 (740)	2400							

Observations : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.

Remarks : (1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.

FAF - THR	7.6 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

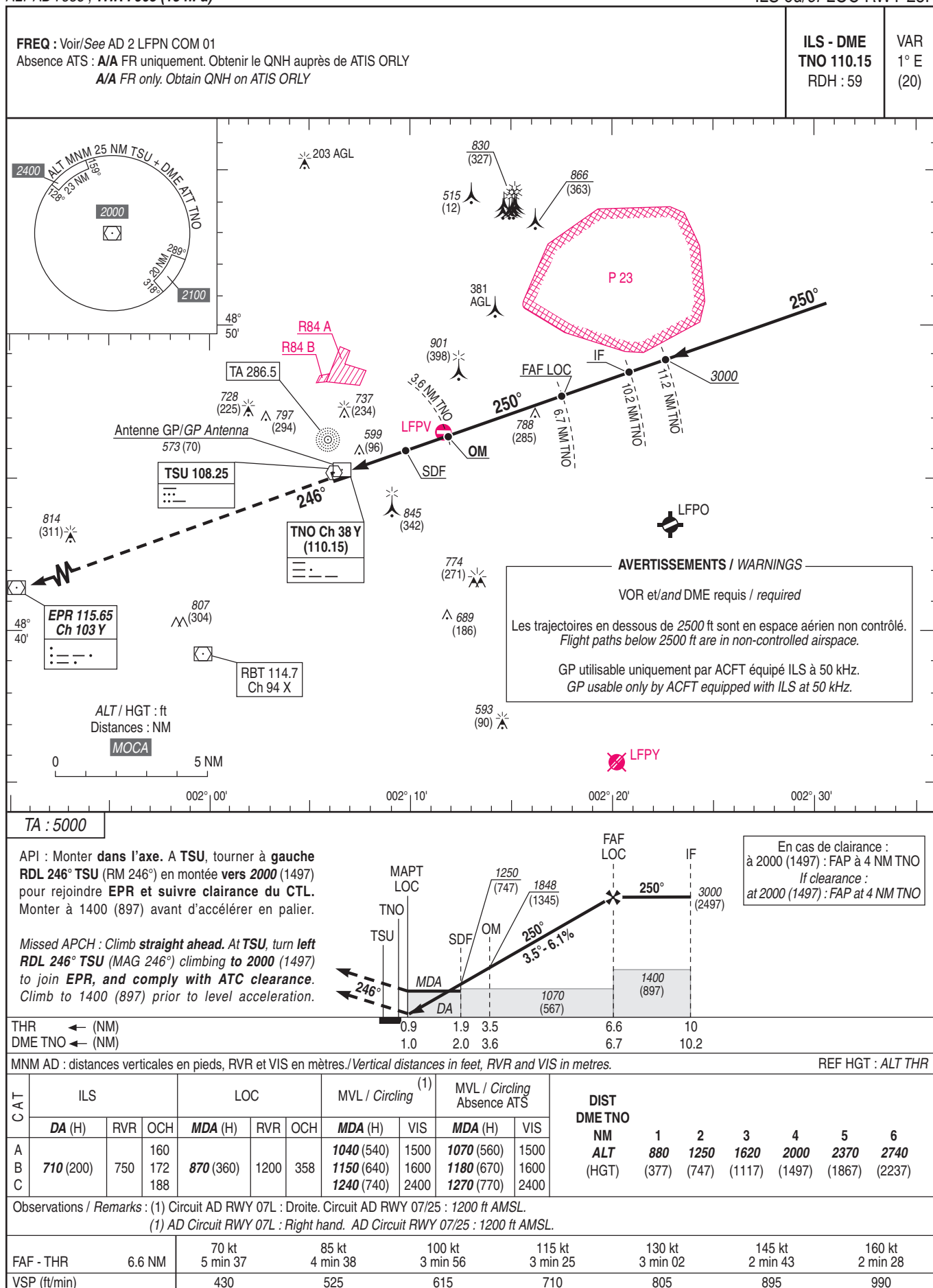
Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 538 , THR : 503 (18 hPa)

TOUSSUS LE NOBLE

ILS ou/ou LOC RWY 25R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

TOUSSUS LE NOBLE

INA CONV MOLBA 6D RWY 25R

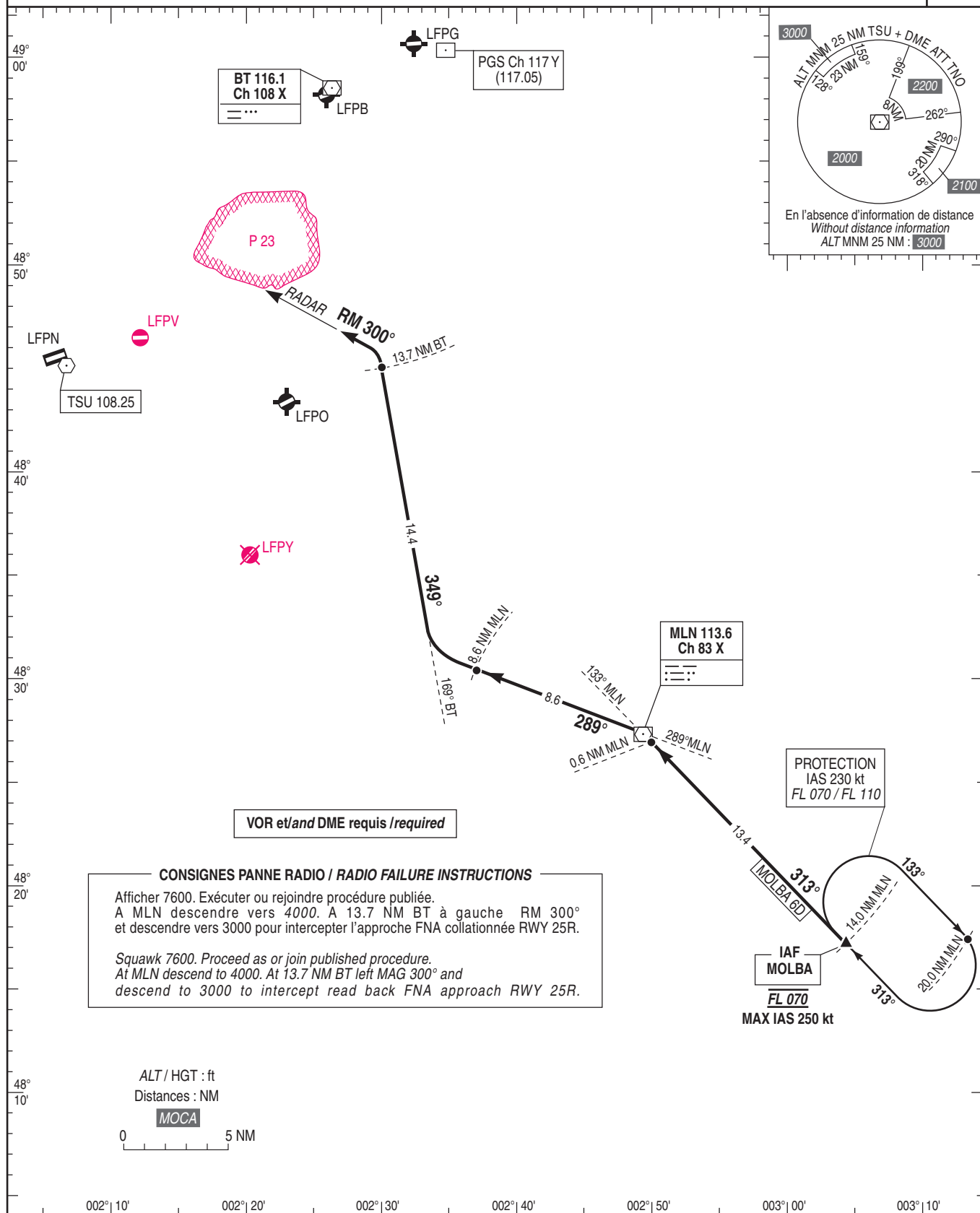
FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY**A/A** FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR

1°E

(20)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

TOUSSUS LE NOBLE

INA CONV ODILO 6D RWY 25R

INA CONV ODILO 6M RWY 25R

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

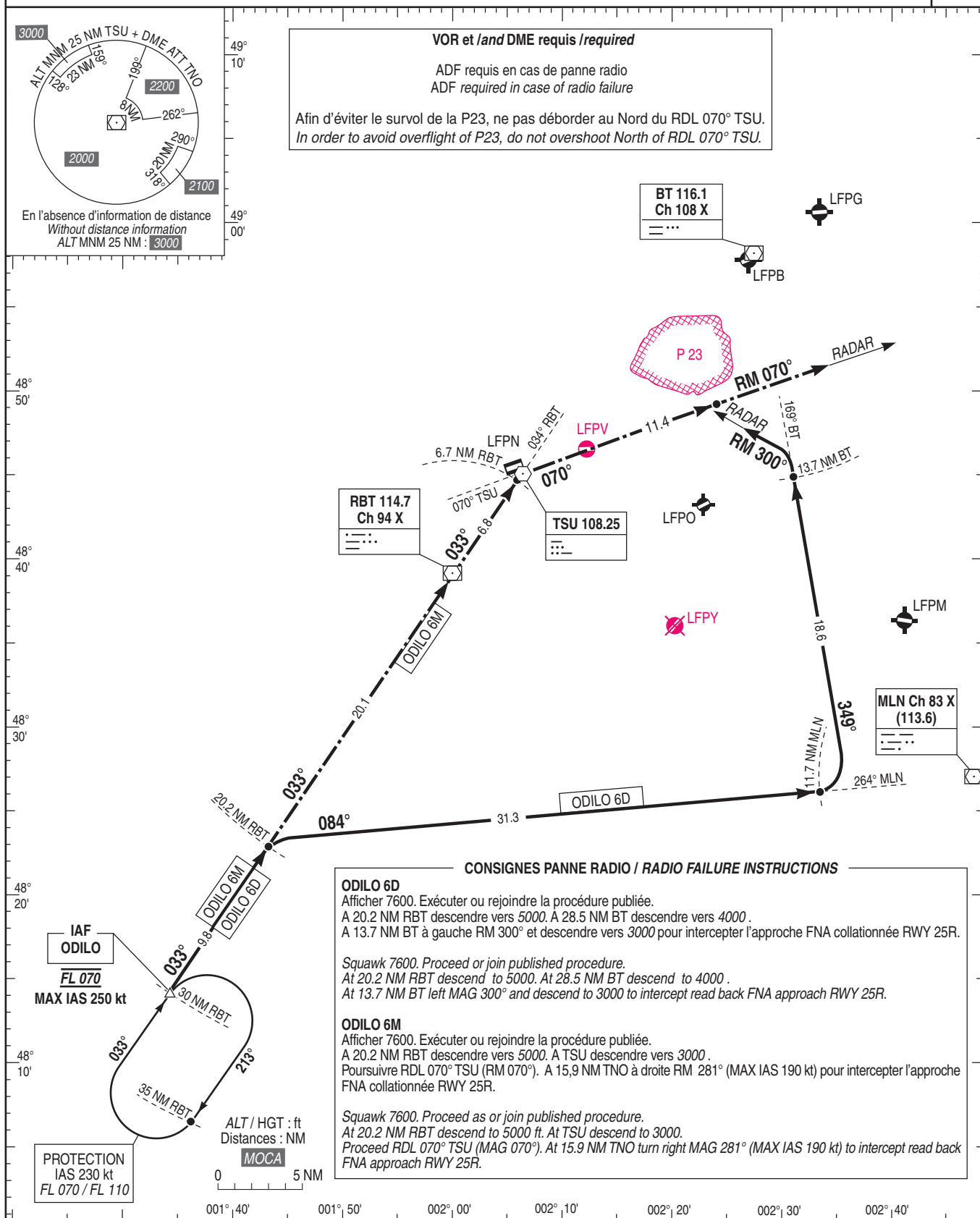
Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR

1° E

(20)

← Procédure sur clearance ATC
Procedure on clearance ATC

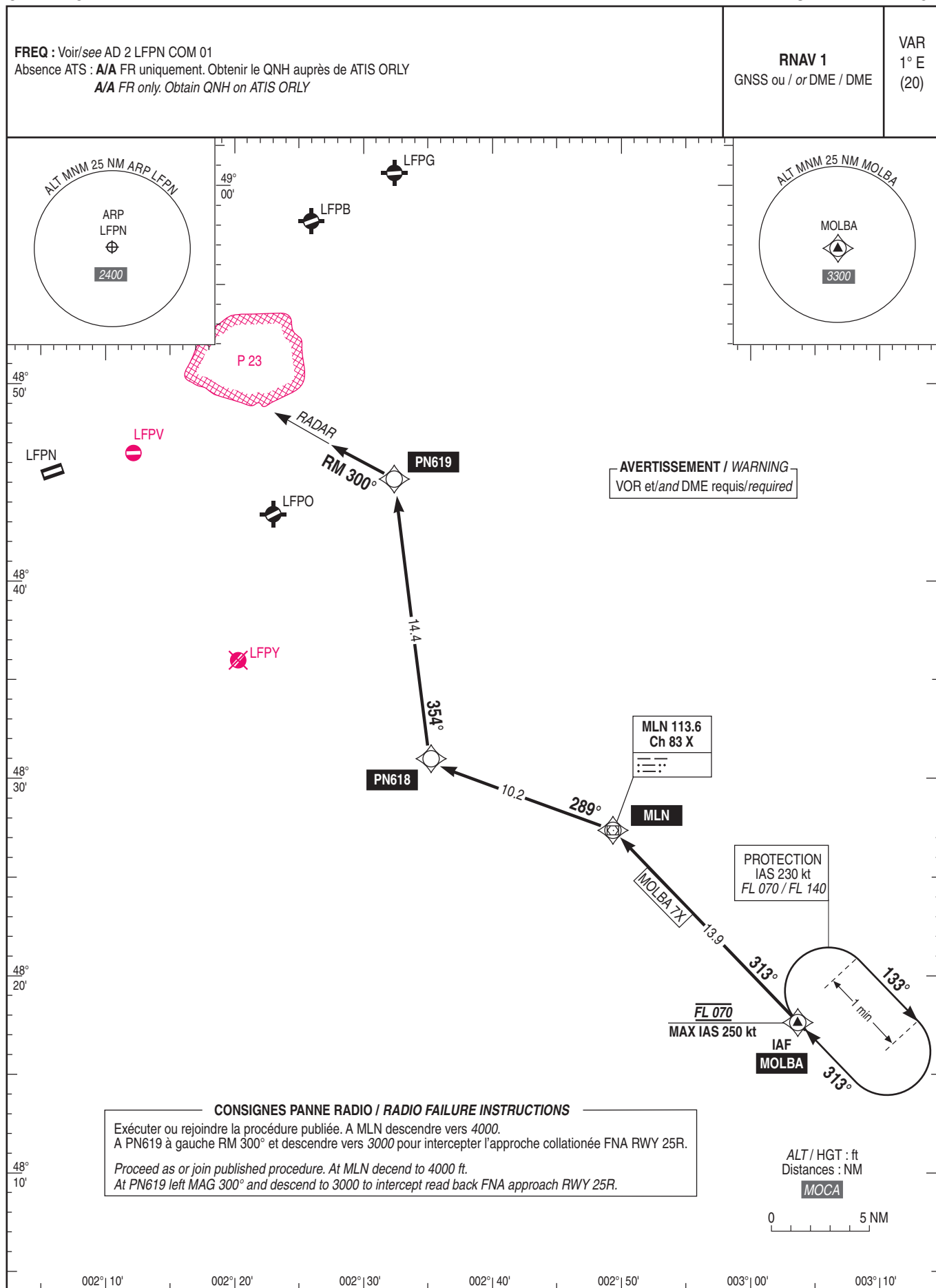
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

TOUSSUS LE NOBLE

CAT A B C

INA RNAV MOLBA 7X RWY 25R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

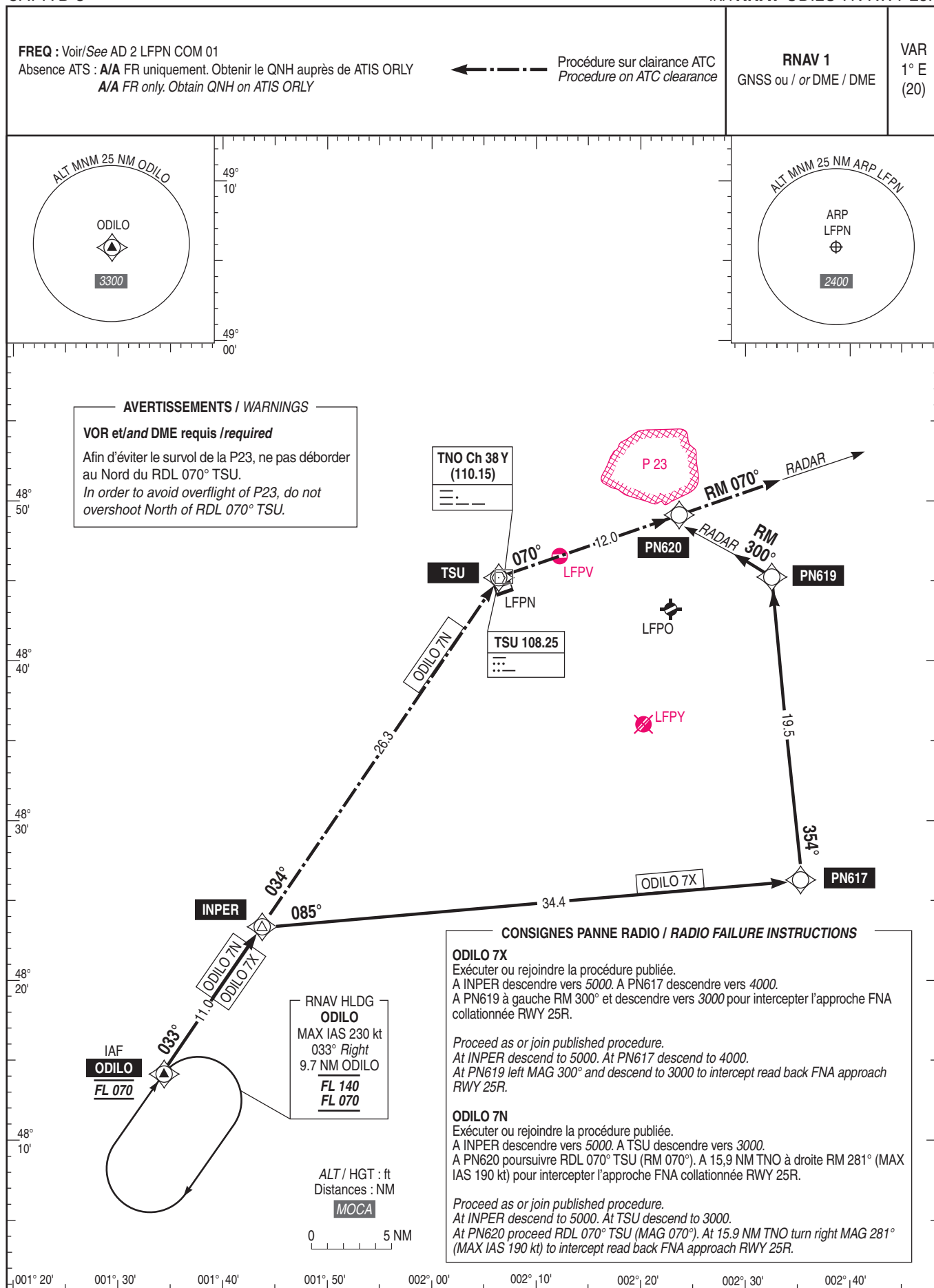
Instrument approach

TOUSSUS LE NOBLE

CAT A B C

/INA RNAV ODILO 7X RWY 25R

/INA RNAV ODILO 7N RWY 25R



TOUSSUS LE NOBLE

INA **RNAV** VEBEK 7W RWY 25R

Sur clairance ATC uniquement si attente.
Prévoir guidage radar avant et après LORNI.
With ATC clearance only if HLDG.
Expect radar guidance before and after LORNI.

VAR
1° E
(20)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

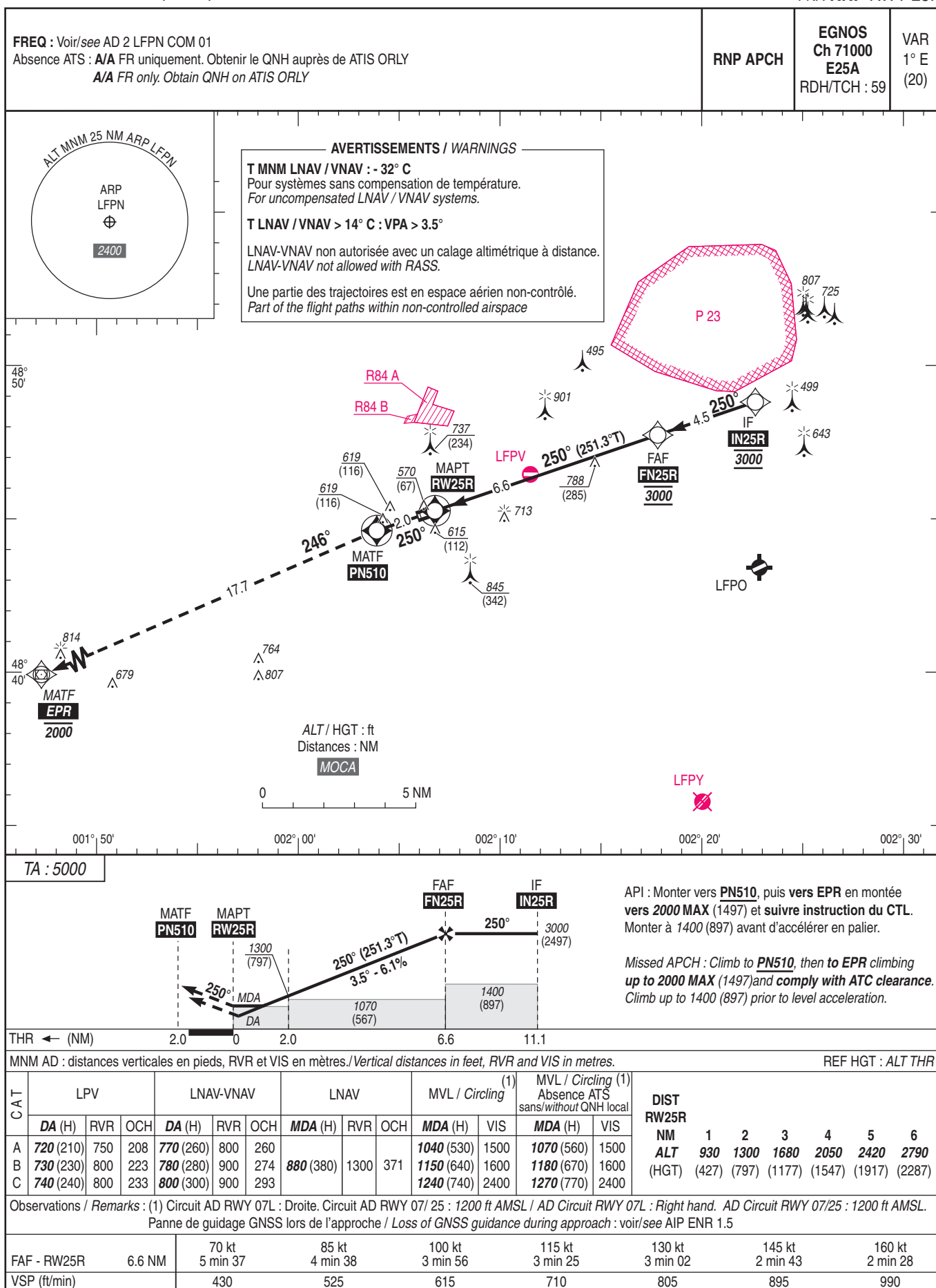
Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 538 , THR : 503 (18 hPa)

TOUSSUS LE NOBLE

FNA RNP RWY 25R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 538 , THR : 503 (18 hPa)

TOUSSUS LE NOBLE

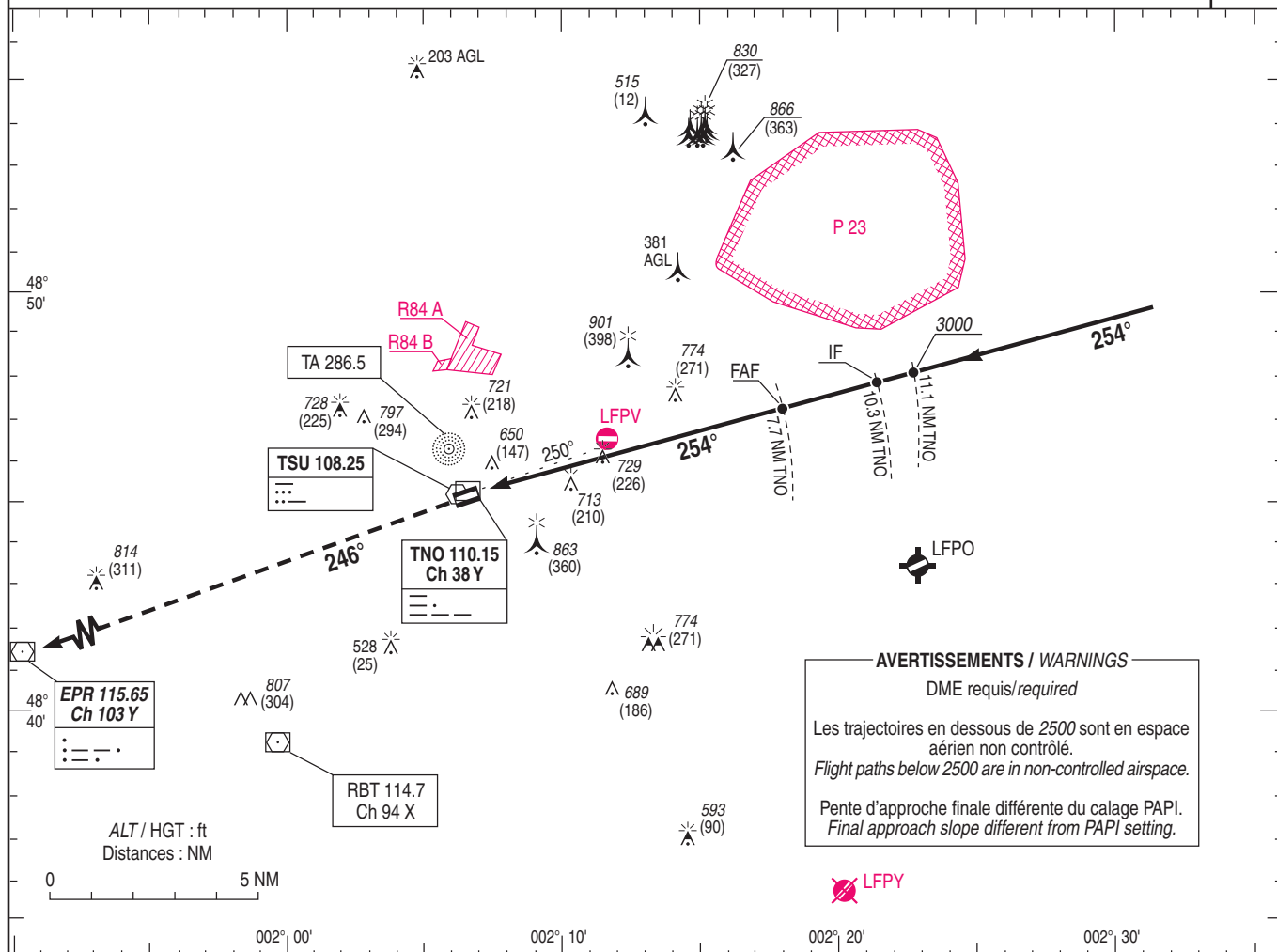
FNA VOR Z RWY 25R

VAR
1° E
(20)

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

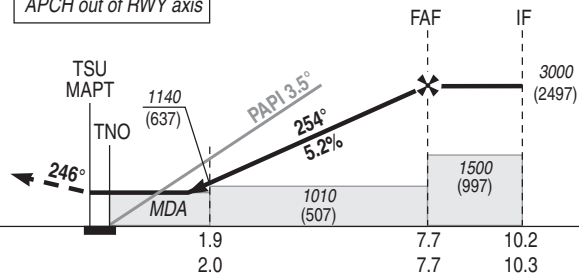
A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY



TA : 5000

API : Monter sur **RDL 246° TSU** (RM 246°) vers **2000** (1497) pour rejoindre **EPR** et suivre **clairance du CTL**. Monter à 1400 (897) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **RDL 246° TSU** (MAG 246°) up to **2000** (1497) to join **EPR**, and comply with **ATC clearance**. Climb up to 1400 (897) prior to level acceleration.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axisTHR ← (NM)
DME TNO ← (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	VOR Z			MVL / Circling ⁽¹⁾		MVL / Circling Absence ATS		DIST						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	DME TNO NM	7	6	5	4	3	2
A		1200		1150 (640)	1500	1310 (810)		ALT	2740	2420	2100	1780	1460	1140
B	880 (380)	1300	376	1150 (640)	1600	1310 (810)	3000	(HGT)	(2237)	(1917)	(1597)	(1277)	(957)	(637)
C		1400		1240 (740)	2400	1410 (910)								

Observations : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.

Remarks : (1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL.

FAF - THR	7.7 NM	70 kt 6 min 35	85 kt 5 min 26	100 kt 4 min 37	115 kt 4 min 01	130 kt 3 min 33	145 kt 3 min 11	160 kt 2 min 53
VSP (ft/min)		Non disponible / Not available						