

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 LFPV.1

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

LFPV - VILLACOUBLAY VELIZY

AD 2 LFPV.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Position GEO ARP	48°46'27"N 002°11'29"E
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection axe de piste 09/27 et 13/31 Intersection at axis of runway 09/27 and 13/31
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	5 Km SE VERSAILLES - 1.5 Km S VELIZY (78 - YVELYNES)
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	585 ft
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	24.8 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	144 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	1.7595°E
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2025 (0.134°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	MINISTERE DES ARMEES (FAF) MINISTRY OF DEFENCE (FAF)
	Adresse / <i>Address</i>	BA107 - 78129 VILLACOUBLAY AIR
	Telephone	01 73 95 12 16 - 861 107 1216
	FAX	01 45 07 30 84 (DV / Flight Director)
	TELEX	
	AFS	LFPVZPZX
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	Trafic autorisé : CAM I / T / V - IFR / VFR (VFR de nuit : agréé pour ACFT basés uniquement) Email : - ba107-ops.dv.fct@intradef.gouv.fr TEL ESCA : 01 73 95 23 28 - 861 107 2328 TEL DV : 01 73 95 20 45 - 861 107 2045 Traffic authorized : OAT I / T / V - IFR / VFR (VFR by night : permitted for home-based ACFT only) Email : - ba107-ops.dv.fct@intradef.gouv.fr TEL ESCA : 01 73 95 23 28 - 861 107 2328 TEL Flight Director : 01 73 95 20 45 - 861 107 2045

AD 2 LFPV.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	HOR ATS	ATS SKED
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	A la discrétion des services concernés	At the discretion of the concerned services
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	HOR ATS	ATS SKED
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	Section Opérations : HOR ATS. BIVC : H24 - Cinq Mars la Pile (LFXOYXYX) : 862 927 1422 - 02.45.34.14.22 BNIA BORDEAUX : 05.57.92.60.84	OPS office : ATS SKED. Central Flight Information Office : Cinq Mars La Pile (LFXOYXYX) : H24 :862 927 1422 - 02.45.34.14.22 AIS National office BORDEAUX : 05.57.92.60.84
5	BDP / <i>ARO</i>	HOR ATS	ATS SKED
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	ATS	LUN-JEU : 0700-1600, VEN : 0700-1400 (ETE -1H) O/T : AD à usage restreint, PPR obligatoire.	MON-THU : 0700-1600, FRI : 0700-1400 (SUM -1H) O/T : restricted use AD, PPR mandatory.
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	HOR ATS	ATS SKED
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	HOR ATS	ATS SKED
10	Sûreté / <i>Safety</i>	HOR ATS	ATS SKED
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	HOR ATS	ATS SKED
12	Observations / <i>Remarks</i>	Péril animalier : HOR ATS de jour	Wildlife strike hazard : ATS SKED during the day

AD 2 LFPV .4

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

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	1 chariot élévateur 3 t, 2 chariots élévateurs 5t, 1 chariot élévateur 8t 1 GPU 115V/400Hz/28V 2 escaliers d'embarquement 1 chariot bagages 1 vidange toilette 1 plateforme élévatrice 5t, 1 tapis bagage, 1 paire de fourreaux à rouleaux, 2 chariots palettes tactiques, 2 jeux de peson électroniques, 1 paire de rampe AF.	1 lift truck 3 t, 2 lift trucks 5t, 1 lift truck 8t 1 GPU 115V/400Hz/28V 2 passengers stairs 1 luggage truck 1 toilet emptying 1 elevator platform 5t, 1 luggage conveyor, 1 pair of roller sleeves, 2 tactical pallet trucks, 2 electronic balance kits, 1 AF ramp kit.
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	F34 MIL/CIV O/R : O135 - O138 - O150 - O156	
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Connexion et déconnexion du couplage pour le plein sous pression (manipulation du tableau de carburant faite par l'équipage). Réalisation du plein par gravité au pistolet (contrôle quantité de carburant et manipulations tableau de carburant et bouchon réservoir effectués par l'équipage).	Connection, disconnection of coupling for fueling under pressure (operations on fueling board made by crew members) Fueling by gravity made with fueling gun (control of fuel quantity, operations of fueling board and fuel tank cap made by crew members)
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	2 dégivreuse (VESTERGAARD), 2 harnais, 2 longues.	2 defroster (VESTERGAARD), 2 harnesses, 2 safety belts.
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	Selon disponibilité - pas de possibilité de tractage	Subject to availability - no towing possibility.
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NIL	NIL
7	Observations / <i>Remarks</i>	O/R : H515, OXRB	

AD 2 LFPV .5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	AD : MIL seulement Ville : hôtels	AD : MIL only City : hotels
2	Restaurants	AD : MIL uniquement Ville : nombreux restaurants	AD : MIL only City : numerous restaurants
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	AD : Bus de ville Ville : Taxis O/R entrée base	AD : City bus City : Taxis O/R at base entrance
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	AD : infirmerie, ambulances Ville : hôpitaux à VERSAILLES, PARIS et CLAMART	AD : health care unit, ambulances City : hospitals at VERSAILLES, PARIS and CLAMART
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	NIL	
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	VERSAILLES	
7	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFPV .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>	6	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	2 VMA 108 1 lot de désincarcération 1 lot de soutènement 1 lot de sauvetage	2 VMA 108 1 disincarceration kit 1 support kit 1 rescue kit
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Soutien logistique aux aéronefs Défense	Logistic support to Defence aircraft
4	Observations / <i>Remarks</i>	OACI : 6 - OTAN : 6 Plan de secours établi avec la préfecture.	ICAO : 6 - NATO : 6 Contingency plan prepared with the prefecture.

AD 2 LFPV .7 **Evaluation 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>	2 déneigeuses 2 balayeuses équipées de lames 2 véhicules d'épandage 1 fraise à neige	2 snowplows (blade/sweeper/blower) 2 sweeping trucks equipped with snowblow (straight blade) 2 runway deicer trucks 1 snow cutter blower
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	RWY 09/27 - TWY A/D/B - PRKG H/A/B/C	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Solution aqueuse d'acétate de potassium ou de formiate de potassium (environ 50%) contenant des additifs inhibiteurs de corrosion	KFOR (50% potassium formate fluid) and KOAC (50% potassium acetate fluid) + corrosion inhibitors
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Transmission de l'information par NOTAM	Transmission of information by NOTAM

AD 2 LFPV.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>	PRKG A Béton PRKG B Béton PRKG C et D Béton PRKG E Enrobé Aire de dégivrage Béton	PRKG A Concrete PRKG B Concrete PRKG C and D Concrete PRKG E Coated Defrosting area Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	PRKG A 24 R/B/W/T PRKG B 44 R/B/W/T PRKG C et D 12 R/C/W/T PRKG E 27 F/B/W/T Aire de dégivrage 41 R/B/W/T	PRKG A 24 R/B/W/T PRKG B 44 R/B/W/T PRKG C and D 12 R/C/W/T PRKG E 27 F/B/W/T Defrosting area 41 R/B/W/T
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	TWY A1 : 18 m (accotements revêtus 3 m + engazonnés 7 m) TWY A2/B/D/E1 : 23 m (accotements revêtus 4.5 m + engazonnés 6 m) TWY C : 15 m (accotements revêtus 3 m + engazonnés 7 m) TWY E2 : 15 m TWY F / Aire de dégivrage : 23 m (accotements revêtus 3 m) TWY G : 23 m	TWY A1 : 18 m (shoulders paved over 3 m + grass cover over 7 m) TWY A2/B/D/E1 : 23 m (shoulders paved over 4.5 m + grass cover over 6 m) TWY C : 15 m (shoulders paved over 3 m + grass cover over 7 m) TWY E2 : 15 m TWY F / Defrosting area : 23 m (shoulders coated over 3 m) TWY G : 23 m
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	TWY A1/A2/B/C/D/E1/G : Souple-Enrobé TWY E2 : Rigide-Béton TWY F / Aire de dégivrage : Souple-Enrobé et Rigide-Béton (partie centrale)	TWY A1/A2/B/C/D/E1/G : Flexible-Coated TWY E2 : Rigid-Concrete TWY F / Defrosting area : Flexible-Coated and Rigid-Concrete (central part)
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	TWY A1 : 38 F/C/W/T TWY A2/B/D/E1/G : 36 F/B/W/T TWY C : 46 F/C/W/T TWY E2 : 14 R/C/W/T TWY F/Aire de dégivrage : 36 F/B/W/T et 41 R/B/W/T (partie centrale)	TWY A1 : 38 F/C/W/T TWY A2/B/D/E1/G : 36 F/B/W/T TWY C : 46 F/C/W/T TWY E2 : 14 R/C/W/T TWY F/Defrosting area : 36 F/B/W/T et 41 R/B/W/T (central part)
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>		
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>		
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>		
6	Observations / <i>Remarks</i>	Aire de compensation (extrémité RWY 13/31) PRKG E : 48°46'14.04" N - 002°11'55.44" E (WGS 84)	Compensation area (end of runway 13/31) PRKG E : 48°46'14.04" N - 002°11'55.44" E (WGS 84)

AD 2 LFPV.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>	Panneaux de circulation et d'indication	Traffic and information panels
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	Axe de voie de circulation	Taxiway axis
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	Postes de stationnement	Parking stand
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	RWY : Marques d'axe de piste, latéral, de TDZ, Nr d'identification, panneaux de distance restante. TWY : Marquage latéral et axial jaune. Feux de protection de piste jaune.	RWY : Marks at runway axis, border, TDZ, identification NR, distance-to-go information panels. TWY : Yellow border and axial marking. Yellow runway protection lights.
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFPV .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	Points d'attente de circulation d'approche de catégorie I (90 m) et de catégorie II (150 m) à télécommande automatique avec feux rouges encastrés.	Approaching traffic automatic remote control hold points for category I (90 m) and category II (150 m) with embedded red lights.
4	Observations / <i>Remarks</i>	Croix blanches sur SUD piste 13/31 Croix jaunes sur TWY et bretelles inutilisables	White crosses on South of runway 13/31 Yellow crosses on TWY and ramps unavailable

AD 2 LFPV.10

Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Aucun jeu de données obstacles n'est actuellement fourni pour les zones 2 et 3.	No area 2 or Area 3 obstacle dataset are currently provided.
Les obstacles fournis sont ceux jugés pertinents pour la conception des procédures de vol aux instruments publiées. Obstacles LFPV	<i>Obstacles provided are those considered relevant for the design of published flight instruments procedures.</i>

AD 2 LFPV.11		Renseignements météorologiques <i>Meteorological information</i>	
1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	Centre météorologique de TRAPPES	
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFPV .3	
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>		
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	VILLACOUBLAY	
	Période de validité / <i>Validity period</i>		
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TAF	
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	6	
5	Briefing, consultation	P - T - D	
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	TAF - METAR - TEMSI - VENTS/WINDS	
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR-EN	
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	S - U - P - W - SWH - SWM - SWL	
8	Equipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	SYNPA - AEROWEB PRO	
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	VILLACOUBLAY	VILLACOUBLAY
		HNO : veille météo et information ponctuelle O/R.	Outside working hours : weather and intermittent weather information O/R
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL : 01 45 07 32 41 - 811 107 7241	

AD 2 LFPV.12		Caractéristiques physiques des pistes <i>Runway physical characteristics</i>				
RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY		Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4		5	6
09	088.30 (087)	1957 x 45	37 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix		48°46'26.79"N 002°11'17.91"E (48°46'26.86"N 002°11'21.39"E) ----- GUND NIL	THR : 585ft DTHR : 584ft
27	268.32 (267)	1957 x 45	37 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix		48°46'28.65"N 002°12'53.74"E (48°46'28.58"N 002°12'50.16"E) ----- GUND NIL	THR : 575ft DTHR : 576ft
RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
09	NIL	NIL	110 x 90	2079 x 300	NIL	(1)
27	NIL	NIL	150 x 90	2079 x 300	NIL	NIL
(1) RWY 09/27 : - Accotements revêtus de 7.5 m de chaque côté et de 20 m en extrémité de piste. - Existence d'une raquette de retournement de 73 m en QFU 09 (résistance 37 F/C/W/T) et d'une raquette de retournement de 71 m en QFU 27 (résistance 37 F/C/W/T). - Shoulders coated over 7.5 m on each side and 20 m at end of runway. - Existence of 1 turn-around pad of 73 m in QFU 09 (resistance 37 F/C/W/T) and 1 turn-around pad of 71 m in QFU 27 (resistance 37 F/C/W/T).						

AD 2 LFPV .13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
09	1957	2067	1957	1886	
27	1957	2107	1957	1884	

AD 2 LFPV .14

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

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balisage axial <i>Centerline LGT</i>			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
09	- 420 m - Feux directionnels - 4 intensités	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	47.4 ft		1957 m	15 m	W - R	4 intensités
27	- 873 m - 4 intensités	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	45.2 ft	900 m	1957 m	15 m	W - R	4 intensités
RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
09	1957 m	60 m	W	4 intensités	R				(1)
27	1957 m	60 m	W	4 intensités	R				(2)

(1) - Balisage THR : Barre feux verts 4 intensités - Feux à éclat blancs.

- Balisage Axial : Blanc, puis rouge et blanc sur les 900 derniers m, puis rouge sur les 300 derniers m.

- Balisage raquette 73 m (latéral bleu - axial vert), 1 feu axial sur les 450 premiers mètres, 2 feux axiaux sur la fin de rampe./

- THR Lighting : Bar of green lights 4 intensity levels - White flashing lights

- Centreline Lighting : White, then red and white every 900 m, then red over the last 300 m

- Pad marking over 73 m (border blue - central green), 1 central light over the first 450 metres, 2 central lights on the end of ramp.

(2) - Balisage APP : Feux directionnels avec renforcement catégorie 2, balle traçante.

- Balisage THR : Barre feux verts 4 intensités avec barres de flanc de seuil - Feux à éclat blancs

- Balisage Axial : Blanc, puis rouge et blanc sur les 900 derniers m, puis rouge sur les 300 derniers m.

- Balisage Raquette 71 m (latéral bleu - axial vert), 1 renforcement d'APP de précision de CAT II (modèle OACI)

- TDZ : 2 x 3 feux blancs tous les 60 m à partir de l'extrémité de piste sur les 900 premiers m./

- APP Lighting : Directional lights with category 2 reinforcement, tracer

- THR Lighting : Bar of green lights with 4 intensity levels with side threshold bars White flashing lights.

- Centreline Lighting : White, then red and white every 900 m, then red over the last 300 m.

- Pad marking over 71 m (border blue - central green) 1 precision APP reinforcement, CAT II (ICAO model)

- TDZ : 2 x 3 white lights every 60 m from the end of the runway over the first 900 m.

AD 2 LFPV .15

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

		Nattes balisées, système d'alimentation de secours Other lighting, secondary power supply	
1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / LDI	NIL	
	Anémomètre / Anemometer	48°46'21.41"N - 002°12'14.95"E (WGS84) ALT (NGF) : 607 ft	
3	Balises axial TWY / TWY centre line lighting	Feux axiaux verts sur TWY A, D et B	Green axial lights on TWYs A, D and B
	Balises latéral TWY / TWY edge lighting	Feux latéraux bleus, Panneaux d'indicateur de point d'attente 90 m et 150 m.	Blue lateral lights, Hold point indicator panels at 90 m and 150 m.
4	Alimentation de secours / Secondary power unit	Secours électrique par onduleurs GE sur postes électriques 2 remorques de balises type ELAUL.	Backup electrical power supply by inverters GPU on power stations 2 marking trailers type ELAUL.
	Temps de commutation / Switch-over time	GE inférieur à 15 sec ELAUL en 45 min	GE less than 15 sec ELAUL in 45 min
5	Observations / Remarks	Postes Y2, Y5 et Y7 secourus en moins de 1 s.	Stations Y2, Y5 and Y7 backed up in less than 1 s.

AD 2 LFPV .16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	- AIRE H1 : 48°46'07.25"N - 002°11'37.50"E (WGS 84) 561 ft - FATO BG 300 x 30 m - 315°/135° - balisage lumineux feux blancs BI	- AIRE H1 : 48°46'07.25"N - 002°11'37.50"E (WGS 84) 561 ft - FATO BG 300 x 30 m - 315°/135° - white LIL marking lights
		- AIRE H2 : 48°46'19.40"N - 002°12'23.96"E (WGS 84) 568 ft - bitume 36 F/B/W/T - Inutilisable sans radio et utilisable de nuit sous JVN. Triangle blanc.	- AIRE H2 : 48°46'19.40"N - 002°12'23.96"E (WGS 84) 568 ft - asphalt 36 F/B/W/T - unavailable without radio and available by night with NVG. White triangle.
		- AIRE H3 : Inutilisable sans radio et utilisable de nuit sous JVN - béton 14 R/C/W/T - Triangle blanc.	- AIRE H3 : Unavailable without radio and available by night with NVG - concrete 14 R/C/W/T - White triangle.

AD 2 LFPV .17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR VILLACOUBLAY 48°49'30"N , 002°12'30"E - 48°47'15"N , 002°16'00"E - 48°44'30"N , 002°13'30"E - 48°43'45"N , 002°12'15"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°49'30"N , 002°12'30"E	D	2000ft AMSL ----- SFC	APP VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN) TWR VILLA Tour (FR) VILLA Tower (EN)	Activable H24 Procédures CAM/CAG La désactivation est annoncée sur RAI 128,950 ou par ORLY APP ou par DE GAULLE APP. A l'exclusion des zones LF-R 84 A et B . LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1. ATTENTION : cette CTR coexiste avec la LF- R 275 PARIS à contournement obligatoire pour les vols en CAG VFR (sauf autorisation spécifique : cf. AIP ENR 5.1). Possible activation H24. OAT/GAT procedures. Deactivation announced on RAI 128,950 or ORLY APP or DE GAULLE APP. LF-R 84 A and B excluded. LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1. CAUTION : this CTR coexists with LF-R 275 PARIS which avoidance is mandatory for GAT VFR flights (except special authorization : see AIP ENR 5.1).

AD 2 LFPV .18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	119.425 MHz	HOR ATS	
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	123.300 MHz	HOR ATS	Utilisée sur instruction / Used upon instruction
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	123.750 MHz	HOR ATS	Utilisée sur instruction / Used upon instruction
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	142.450 MHz	HOR ATS	
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	243.000 MHz	HOR ATS	Détresse seulement / Distress only
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	246.950 MHz	HOR ATS	Utilisée sur instruction / Used upon instruction
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	265.900 MHz	HOR ATS	Utilisée sur instruction / Used upon instruction
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	278.425 MHz	HOR ATS	Utilisée sur instruction / Used upon instruction
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	336.100 MHz	HOR ATS	Utilisée sur instruction / Used upon instruction
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	362.300 MHz	HOR ATS	
APP	VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	374.625 MHz	HOR ATS	Utilisée sur instruction / Used upon instruction
TWR	VILLA Tour (FR) VILLA Tower (EN)	121.750 MHz	HOR ATS	Fréquence SOL / Ground frequency
TWR	VILLA Tour (FR) VILLA Tower (EN)	128.950 MHz	HOR ATS	Fréquence TOUR / Tower frequency
TWR	VILLA Tour (FR) VILLA Tower (EN)	243.000 MHz	HOR ATS	
TWR	VILLA Tour (FR) VILLA Tower (EN)	257.800 MHz	HOR ATS	Fréquence SOL / Ground frequency
TWR	VILLA Tour (FR) VILLA Tower (EN)	343.175 MHz	HOR ATS	

AD 2 LFPV.19

Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location	
NDB	HOL	315 kHz	H24	48°43'50.1"N 001°49'13.8"E					
NDB	TA	286.5 kHz	H24	48°46'17.7"N 002°05'50.8"E				267°/3.65 NM DTHR 09	
LOC 09 (I)	VVE	111.35 MHz	H24	48°46'28.8"N 002°12'59.5"E				087°/1.08 NM DTHR 09	
GP 09		332.15 MHz	H24	48°46'32.6"N 002°11'36.9"E			15.9 m/52 ft (3 °)	059°/363m DTHR 09	
DME 09		CH 50Y	H24	48°46'32.6"N 002°11'36.9"E					
LOC 27 (II)	VVO	110.75 MHz	H24	48°46'26.6"N 002°11'10.5"E				267°/1.1 NM DTHR 27	
GP 27		330.05 MHz	H24	48°46'32.2"N 002°12'35.6"E			14.9 m/49 ft (3 °)	290°/317m DTHR 27	
DME 27		CH 44Y	H24	48°46'32.2"N 002°12'35.6"E					

AD 2 LFPV.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1

RESTRICTIONS ET INTERDICTIONS

AD à usage restreint, réservé aux aéronefs d'Etat français et étrangers et aux aéronefs loués ou affrétés au profit d'autorités militaires ou gouvernementales françaises ou étrangères. Des dérogations peuvent être accordées par CM15, l'EMO ou le commandant d'aérodrome.

Survol de l'AD interdit H 24 au-dessous de 300 m (1000 ft) ASFC.

AD interdit le premier jeudi de chaque mois de 0600 à 0800 pour maintenance.

AD interdit aux vols d'entraînement, aux escales techniques pures, aux ACFT armés.

ATT interdit sans NR accord (PPR) qui figurera en case 18 du PLN.

20.2

VOLS DE NUIT

Les vols de nuit en CAM V ou CAG VFR sont réservés aux seuls ACFT basés. Lors de la fermeture de VILLACOUBLAY, annoncée par RAI 128.950, espace géré par ORLY APP et transit WH1 / WH3 par MOULINEAUX TWR.

Utilisation PAPI : PAPI RWY 09

Requis de nuit pour :

- APCH à vue RWY 09
- APCH aux instruments RWY 09

AD 2 LFPV.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

Se reporter aux volets CAM

20.1

RESTRICTIONS AND PROHIBITIONS

Restricted use AD, reserved for French and foreign government aircraft and aircraft leased or chartered by French or foreign military or governmental authorities. Exemptions may be granted by CM15, EMO or airfield CDR.

AD fly-over prohibited below 300 m (1000 ft) ASFC.

AD prohibited on first thursday of each month from 0600 to 0800 for maintenance work.

AD prohibited to training flights, purely technical stop-overs, weapon ACFT

LDG prohibited without permission NR (PPR) that will be entered in box 18 of the PLN.

20.2

NIGHT FLIGHTS

The night flights in OAT V or GAT VFR are reserved exclusively for homebased ACFT. During closure of VILLACOUBLAY, announced by RAI 128.950, space managed by ORLY APP and transit WH1 / WH3 by MOULINEAUX TWR.

Using PAPI : PAPI RWY 09

Required by night for :

- Visual approach RWY 09
- Instrument approach RWY 09

Refer to OAT sections

AD 2 LFPV.22 Procédures de vol *Flight procedures*

1 UTILISATION DE L'AD

AD à usage restreint, réservé aux aéronefs d'Etat français et étrangers et aux aéronefs loués ou affrétés au profit d'autorités militaires ou gouvernementales françaises ou étrangères. Des dérogations peuvent être accordées par CM15, l'EMO ou le directeur d'aérodrome. Survol de l'AD interdit H24 au-dessous de 300m (1000ft) ASFC. AD interdit aux vols d'entraînement, aux escales techniques pures, aux ACFT armés, des dérogations peuvent être accordées par le directeur d'aérodrome. ATT interdit sans NR accord (PPR) qui figurera en case 18 du PLN.

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 guidage (AMG).

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

1 AD OPERATING CONDITIONS

Restricted use AD, reserved for French and foreign government aircraft and aircraft leased or chartered by French or foreign military or governmental authorities. Exemptions may be granted by CM15, EMO or airfield CDR.

AD fly-over prohibited below 300m (1000ft) ASFC.

AD prohibited to training flights, purely technical stop-overs, weapon ACFT, exemptions may be granted by airfield CDR.

LDG prohibited without permission NR (PPR) that will be entered in box 18 of the PLN.

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 radar vectoring altitude.

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

IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à 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 guidage dans la TMA PARIS sont publiées à l'AIP FRANCE AD2 LFPO AMG.

2.4 STAR

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

2.4.1 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.

2.4.2 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.

2.4.3 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.

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.

2.4.4 Panne de radiocommunication

2.4.4.1 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.

2.4.4.2 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.

250 kt MAX below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's 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 vectoring altitudes within the PARIS TMA are published in the AIP FRANCE AD2 LFPO AMG.

2.4 STARS

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

2.4.1 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.

2.4.2 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.

2.4.3 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.

2.4.4 Radiocommunication failure

2.4.4.1 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.

2.4.4.2 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.

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. 4. 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 ODILO), au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception, ou la procédure particulière publiée au paragraphe 2. 4. 2 (arrivées VEBEK). Ce principe est valable dans toutes les 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 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 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 ;
- la lettre V lorsque PARIS CHARLES DE GAULLE est face à l'EST.

3.5 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)

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

SID RNAV	Secteur/ Sector	
	Nord/ North	OPALE - ATREX - NURMO
	Est/ East	RANUX - BUBLI
	Sud/ South	AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
	Ouest/ West*	OLZOM - MONOT - DORDI

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

3.5.1 Domaine d'application

NIL

3.5.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A B C.

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. 4. 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 ODILO arrivals) or the procedure described at §2. 4. 2 (VEBEK arrivals). This is the case in all configurations.

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

3.5 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

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

SID RNAV	Secteur/ Sector	Réacteurs/ Jets	Hélices/ Propellers
	Nord/ North	FL > 115	FL > 115
	Est/ East	FL > 195	FL > 195
	Sud/ South	115 < FL < 195	115 < FL < 195
	Ouest/ West*	FL > 195	FL > 195

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

3.5.1 Field of application

NIL

3.5.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

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 rejointe 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.

3.6 DEPARTS : SID CONV ou DCT FPL

Au départ 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 *	ELCOB - 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 ELCOB ou LGL.

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

- vers le secteur Nord : guidage radar vers EGOZE,
- vers le secteur Est : guidage radar vers le RDL 259° CTL jusqu'à CTL puis RDL 093° CTL pour rejoindre NIPOR.
- vers le secteur Ouest : suivre SID ELCOB 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 ELCOB 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.

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 being not able to fly the RNAV junction phase must report "NON RNAV 1 Terminal area" upon requesting the starting clearance on PREFLIGHT 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 DEPARTURES: CONV SID or DCT FPL

For 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 ELCOB or LGL.

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

- Northbound sector: radar guidance to EGOZE,
- Eastbound sector: radar guidance to RDL 259° CTL to CTL then RDL 093° CTL to proceed to NIPOR.
- Westbound sector : follow SID ELCOB or LGL.

On these departure with RFL < FL 115 :

Pilots must be aware that they may fly through class E airspace (in particular on ELCOB 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.

AD 2 LFPV.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*
Présence route de Gisy dans l'axe de piste à 303m du seuil décalé RWY 27. Gabarit routier de 588 ft AMSL.

Presence in the runway centerline at 303m of threshold RWY 27. Road template from 588 ft AMSL.

AD 2 LFPV.24
Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*
For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFPV.25
Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*
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>
RNP RWY 09	LNAV
RWY 27	sans objet / <i>not applicable</i>

CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

Usage restreint

Restricted use

VILLACOUBLAY VELIZY

48 46 27N - 002 11 29E

ALT AD : 585 (21 hPa)

VAR
1°E
(2020)

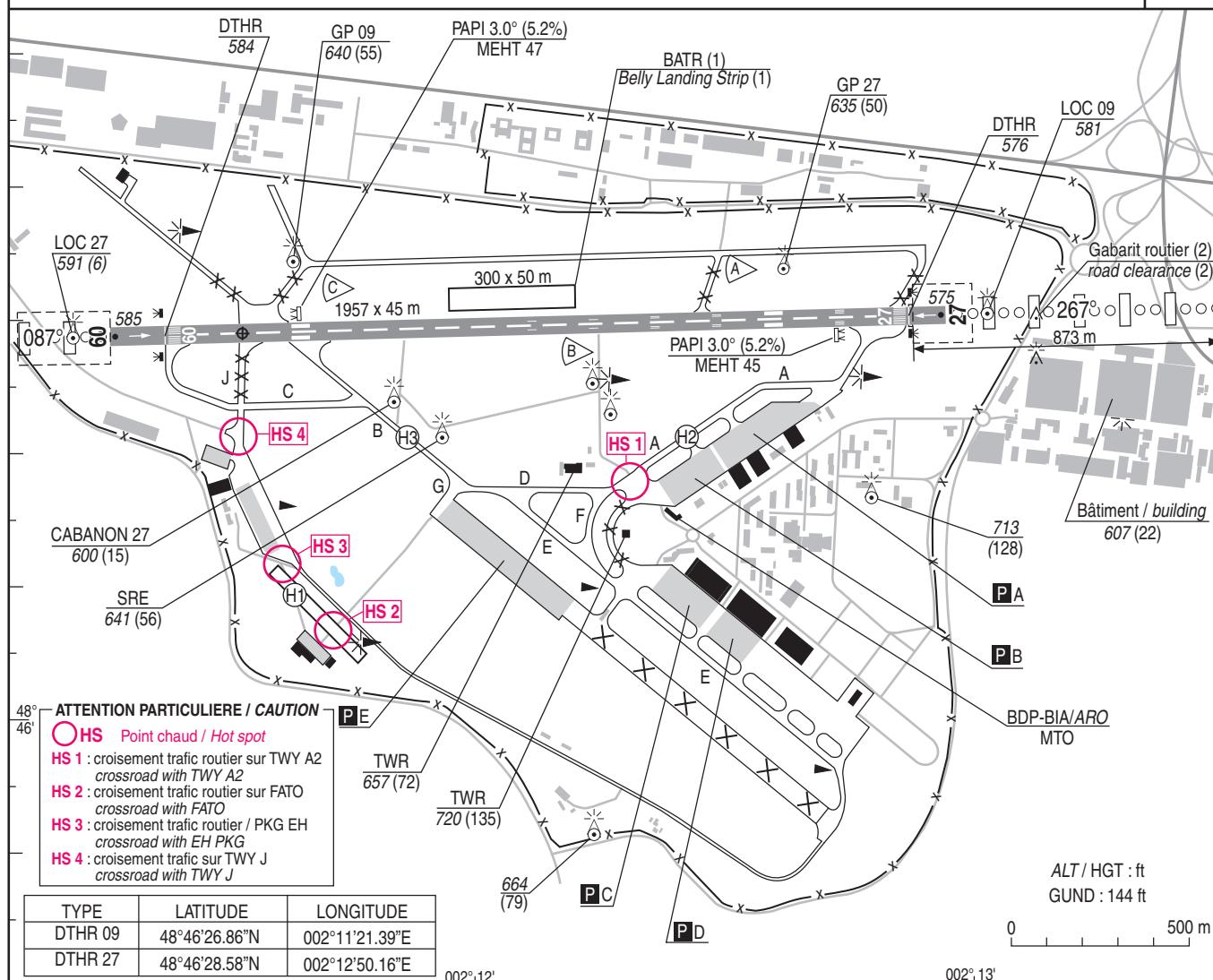
VILLACOUBLAY SOL/GND : 121.750

ATS : LUN-JEU : 0700-1600 (ETE -1H) VEN : 0700-1400 (ETE -1H) / ATS : MON-THU : 0700-1600 (SUM -1H) FRI : 0700-1400 (SUM -1H)

Hors HOR ATS : AD à usage restreint, PPR obligatoire / Outside HOR ATS : restricted use AD, PPR mandatory.

OPS H24 ☎ 01.45.07.32.73 - BNIA BORDEAUX (voir/see GEN)

AVT : F34 - O135 - O138 - O150 - O156 - H515 HOR ATS.



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
09	LIH 420m	LIH	1957	2067	1957	1886	Revêtu Paved	37 F/C/W/T	250	250	250	300
27	LIH 873m	LIH	1957	2107	1957	1884			250	250	250	300

BALISAGE / Lighting :

Seuil RWY 09/27 : HI vert.
THR RWY 09/27 : LIH green.
Extrémité RWY 09/27 : rouge.
RWY ends 09/27 : red.
Renfort CAT II.
CAT II reinforcement.
Ligne axiale.
Axial line.
Feux à éclats.
RTIL.

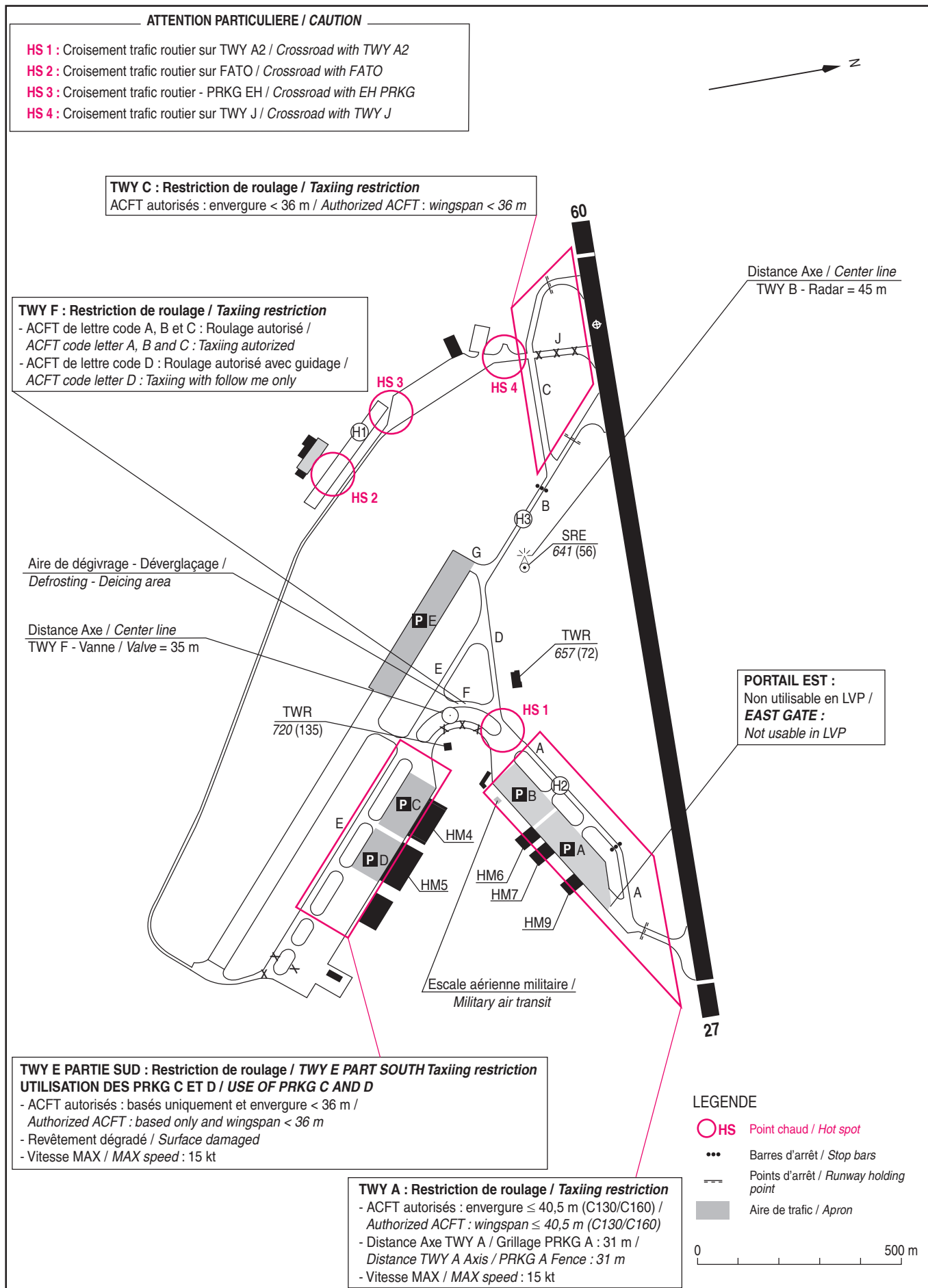
OBSERVATIONS / Remarks :

- AD interdit le premier jeudi de chaque mois de 0600 à 0800 (ETE - 1H).
- LDG interdits sans accord préalable du directeur des vols ☎ 01.45.07.76.33 (le numéro de PPR figurera en case 18 du PLN).
- AD interdit aux vols d'entraînement, aux escales techniques pures, aux avions armés.
- MINIMUM TKOF réduit à 150 m pour les missions de transport des autorités gouvernementales (ou des hautes autorités militaires) et évacuations sanitaires.
(1) Bande engazonnée 300 x 50 m réservée aux procédures de secours des hélicoptères légers après accord du directeur des vols.
(2) Gabarit routier : hauteur 6,3 m.
- Consignes particulières : voir AD 2.20 à 23.
- AD prohibited the first thursday of each month from 0600 to 0800 (SUM - 1H).
- LDG prohibited without PPR from flight director at ☎ 01.45.07.76.33 (PPR number mandatory in PLN case 18).
- AD prohibited to training flights, technical stopover, armed aircraft.
- MINIMUM TKOF reduced to 150m for government authorities (or senior military authorities) transport missions and medical evacuations.
(1) Belly Landing Strip 300x50m reserved to the light helicopters emergency procedures after flight director agreement.
(2) Road clearance : 6.3m high.
- Specific instructions : see AD 2.20 to 23.

MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

VILLACOUBLAY VELIZY

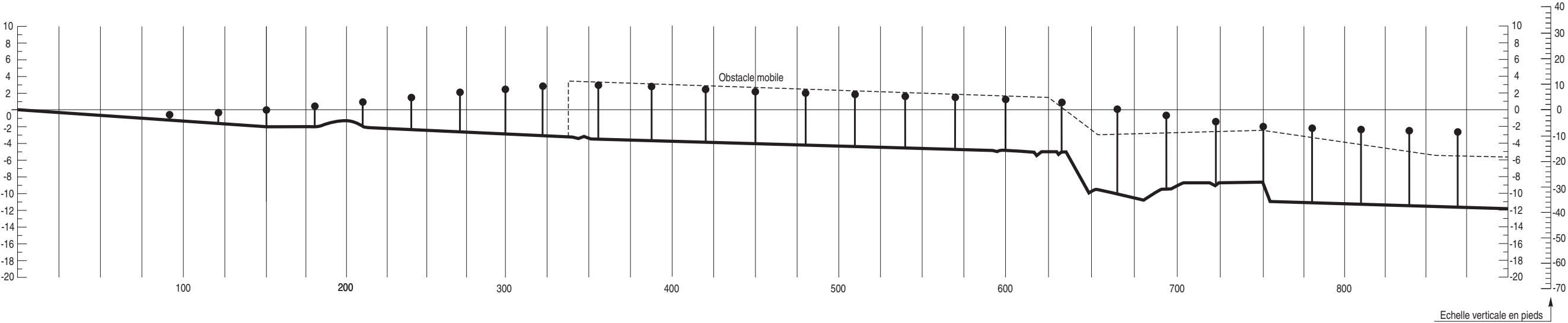
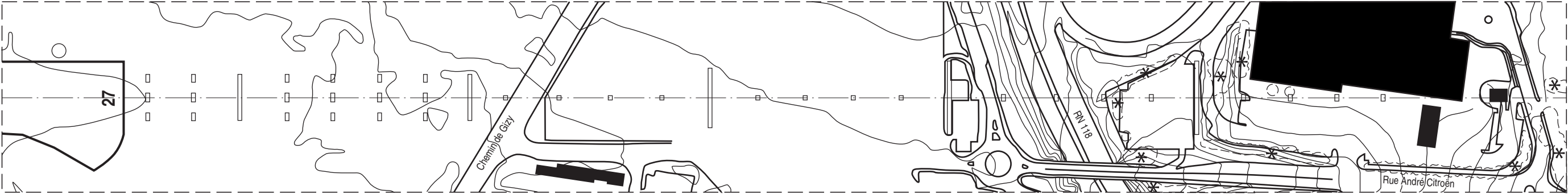


CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

VILLACOUBLAY VELIZY
RWY 27

VAR 1° E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE	
COURBE DE NIVEAU	
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE	
ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500
ECHELLE VERTICALE : 1/500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

Levé exécuté en août 2013
Nivellement rattaché au N.G.F.

VILLACOUBLAY VELIZY

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.

VILLACOUBLAY - VELIZY

TWR VILLA	Sol/GND	121.750
	Tour/TWR	128.950
APP VILLA	Départ/Departure	119.425
	Approche/Approach	123.750

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)
		ELCOB - LGL	136.275
	Approche/Approach	VEBEK	121.155 - 126.575 (s)

DATA

VILLACOUBLAY VELIZY

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
AMB	REF ENR 4.1	X		X	
BOV	REF AD2 - LFOB. 19	X	X	X	
BT	REF AD2 - LFPB. 19		X	X	
CAD	REF ENR 4.1	X	X	X	
CGN	REF AD2 - LFPG. 19		X		
CTL	REF ENR 4.1	X	X	X	X
DJL	REF ENR 4.1	X		X	
EPL	REF ENR 4.1	X		X	
EPR	REF ENR 4.1	X	X		
HOL	48°43'50,10" N 01°49'13,80" E	X		X	
LGL	REF ENR 4.1	X	X	X	
LOL	REF AD2 - LFPO. 19	X	X		
MLN	REF ENR 4.1	X	X	X	X
MOU	REF ENR 4.1	X	X	X	
PGS	REF AD2 - LFPG. 19		X		
PON	REF ENR 4.1		X	X	
RBT	REF ENR 4.1		X	X	
REM	REF ENR 4.1		X		
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
TSU	REF ENR 4.1	X	X	X	X

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

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
GIMER	REF ENR 4.4	X		X	
GITAN	REF ENR 4.4	X		X	
GORET	REF ENR 4.4	X		X	
INPER	REF ENR 4.4	X	X		X
KUTAN	REF ENR 4.4	X		X	
LALUX	REF ENR 4.4	X		X	
LARPO	REF ENR 4.4	X			X
LATRA	REF ENR 4.4	X		X	
LORNI	REF ENR 4.4	X	X	X	X
LUMAN	REF ENR 4.4	X		X	
LUVAL	REF ENR 4.4	X		X	
MATIX	REF ENR 4.4	X		X	
MOLBA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
MONOT	REF ENR 4.4		X	X	
MOFIL	REF ENR 4.4	X		X	
NIMER	REF ENR 4.4	X		X	
NURMO	REF ENR 4.4	X		X	
OBAMO	REF ENR 4.4	X		X	
OBURO	REF ENR 4.4	X		X	
ODEBU	REF ENR 4.4	X		X	
ODILO	REF ENR 4.4	X	X	X	X
OKASI	REF ENR 4.4	X		X	
OKRIX	REF ENR 4.4	X	X	X	
OLZOM	REF ENR 4.4	X			
OPALE	REF ENR 4.4	X		X	
OSPIS	REF ENR 4.4	X	X		X
OXCEL	REF ENR 4.4	X			
PACIQ	REF ENR 4.4	X			
PEKIM	REF ENR 4.4	X		X	
PIBAT	REF ENR 4.4	X			
PILUL	REF ENR 4.4	X		X	
RANUX	REF ENR 4.4	X		X	
RENSA	REF ENR 4.4	X		X	
SOMED	REF ENR 4.4	X		X	
SOTIP	REF ENR 4.4	X	X	X	
SOTUS	REF ENR 4.4	X		X	
TUNOR	REF ENR 4.4	X		X	
TUTAX	REF ENR 4.4	X		X	
VALPO	REF ENR 4.4	X	X		X
VEBEK	REF ENR 4.4	X	X	X	X
XERAM	REF ENR 4.4	X		X	
→TANGO	48°51'02.0" N 000°51'43.0" E		X		
→VICTOR	48°52'24.0" N 001°13'15.0" E		X		

DATA

VILLACOUBLAY VELIZY

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées	Coordinates	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
IF ILS ou LOC 27	48°46'45,0" N	002°27'38,8" E		X		X
IF ILS ou LOC 09	48°46'08,7" N	001°56'32,9" E		X		X
IPV 27	48°46'45,8" N	002°28'38,2" E	X			X
IPV 09	48°46'07,3" N	001°55'35,8" E	X			X
FAF LOC 27	48°46'41,3" N	002°24'06,2" E		X		X
FAF LOC 09	48°46'13,3" N	002°00'08,3" E		X		X
FPV 27	48°46'41,1" N	002°24'06,2" E	X			X
FPV 09	48°46'13,1" N	002°00'07,7" E	X			X
RW09	48°46'26,86" N	002°11'21,39" E	X			X
RW27	48°46'28,58" N	002°12'50,16" 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	
	PB096	49°08'13,2" N	002°56'16,1" 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	
→	PN250	48°44'07,4" N	001°56'57,9" 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	
→	PN253	48°44'45,7" N	002°03'00,4" E	X		X	
→	PN254	48°48'33,6" N	002°00'19,6" E	X		X	
→	PN255	48°51'02,2" N	001°55'59,8" E	X		X	
→	PN256	48°44'26,1" N	001°38'02,9" E	X		X	
	PN290	48°28'52,3" N	002°10'27,2" 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	

DATA

VILLACOUBLAY VELIZY

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES
Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées	Coordinates	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
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
→ PV200	48°46'20,3" N	002°05'53,2" E	X		X	
PV405	48°46'14,6" N	002°01'16,1" E	X			X
PV406	48°52'23,8" N	002°05'47,1" E	X			X

Identification Procedure	P/T	INA RNAV(GNSS ou/ou DME/DME) RWY 09						MAG VAR 2020 1.0°E			Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
		ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)		
INA MOLBA 1F	IF	MOLBA						FL 070	FL 070	250 Max		RNAV 1
	TF	OSPIS		313	314,1	9,9						RNAV 1
	TF	PN 621		269	270,4	9,8						RNAV 1
	FM			269								
HLDG	HM	MOLBA	Yes	313	314,2	T 1 min	R	FL 070	FL 140	230 Max		RNAV 1

Identification Procedure	P/T	INA RNAV(GNSS ou/ou DME/DME) RWY 09					MAG VAR 2020 1.0°E			Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
		ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)	
INA ODILO 1F	IF	ODILO						FL 070	FL 070	250 Max	RNAV 1
	TF	PN 615		007	008,3	13,1					RNAV 1
	FM			007							
HLDG	HM	ODILO	Yes	033	034,1	9,7	R	FL 070	FL 140	230 Max	RNAV 1

PRECODING (GNSS) INA RNAV VEBEK 1E-1Y RWY09

INA RNAV (GNSS ou/lor DME/DME) RWY 09												
RMK	MAG VAR 2020 01.0°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	HM	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 1E	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL 110	FL 110	300	-	1.0
	TF	LARPO	-	257	257,8	44,1	-	-	-	250	-	1.0
	TF	PO 617	-	267	268,5	34,7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	ASVOK	-	226	227,3	11,5	-	-	-	-	-	1.0
	FM	-	-	180	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL 110	FL 110	250	-	1.0
INA VEBEK 1Y	TF	CTL	-	207	207,9	8,9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	VALPO	-	224	224,9	25,6	-	-	-	-	-	1.0
	TF	MLN	-	207	208,4	25,9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	PN 621	-	248	248,8	7,4	-	-	-	-	-	1.0
	FM	-	-	270	-	-	-	-	-	-	-	-

Identification Procedure	P/T	RNP RWY09					MAG VAR 2020 1.0°E				Vertical angle (°) /TCH (m)	Nav Spec
		ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)		
APCH	VM	IPV09						3000				RNP APCH
	TF	FPV09		087	088,1	3		3000	3000			RNP APCH
	TF	RW09	Y	087	088,2	7,4					-3,0/15	RNP APCH
	DF	PV406					L	2000	2000			RNP APCH

Identification Procedure	P/T	INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME) RWY 27						MAG VAR 2020 1.0°E			Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
		ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)		
INA MOLBA 1X	IF	MOLBA						FL 070	FL 070	250 Max		RNAV 1
	TF	MLN		313	314,1	13,9						RNAV 1
	TF	PN 618		289	290,3	10,2						RNAV 1
	TF	PN 619		354	354,6	14,4						RNAV 1
	FM			299								
HLDG	HM	MOLBA	Yes	313	314,2	T 1 min	R	FL 070	FL 140	230 Max		RNAV 1

PRECODING (GNSS) INA RNAV ODILO 1X-1N RWY27

Identification Procedure	P/T	INA RNAV(GNSS ou/ou DME/DME) RWY 27						MAG VAR 2020 1.0°E			Vertical angle (°) /TCH (m)	Nav Spec
		ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNIM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)		
INA ODILO 1X	IF	ODILO						FL 070	FL 070	250 Max		RNAV 1
	TF	INPER		033	034,1	11,0						RNAV 1
	TF	PN 617		085	086,1	34,4						RNAV 1
	TF	PN 619		354	354,6	19,5	L					RNAV 1
	FM			300								
INA ODILO 1N	IF	ODILO						FL 070	FL 070	250 Max		RNAV 1
	TF	INPER		033	034,1	11,0						RNAV 1
	TF	TSU		034	034,6	26,3						RNAV 1
	TF	PN 620		070	070,8	12,0						RNAV 1
	FM			070								
HLDG	HIM	ODILO	Yes	033	034,1	9,7	R	FL 070	FL 140	230 Max		RNAV 1

Identification Procedure	P/T	INA RNAV(GNSS ou/ou DME/DME) RWY 27						MAG VAR 2020 1.0°E			Vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
		ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)		
INA VEBEK 1W	IF	VEBEK						FL 110	FL 110	250 Max		RNAV 1
	TF	CTL		207	207,9	8,9						RNAV 1
	TF	VALPO		224	224,9	25,6						RNAV 1
	FM			224								
HLDG	HM	LORNI	Yes	255	255,5	T 1 min	R	FL 070	FL 140	230 Max		RNAV 1
	HM	LORNI	Yes	255	255,5	T 1 min 30	R	FL 150	FL 170	240 Max		RNAV 1

VILLACOUBLAY VELIZY

PRECODING RNP RWY 27

Identification Procedure	P/T	RNP RWY27					MAG VAR 2020 1.0°E			vertical angle (°) / TCH (m)	Nav Spec
		ID	Fly Over	Direction MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS (kt)	
INA APCH	VM	IPV27						3000			RNP APCH
	TF	FPV27		267	268,5	3		3000	3000		RNP APCH
	TF	RW27	Y	267	268,5	7,5				-3.0 / 14,9	RNP APCH
	TF	PV405		267	268,3	7,65		2000	2000		RNP APCH

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFPV
Runway	27
Runway Direction	0
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E27A
LTP/FTP Latitude	484628.5840N
LTP/FTP Longitude	0021250.1640E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	219.3
FPAP Latitude	484626.7910N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-1.7930
FPAP Longitude	0021117.9110E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-92.2530
Threshold Crossing Height	14.95
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

Output data

Data Block	10 16 10 06 0c1B 00 00 01 37 32 05 D0 89 EE 14 E8 3A F3 00 91 1C FE F1 FF 46 2F FD 2B 812C 01 64 00 C8 FA 1A C3 B8 48
Calculated CRC Value	1AC3B848

Required Additional Data

ICAO Code	PV
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	175.4
FPAP Orthometric Height (metres)	175.4

VILLACOUBLAY VELIZY
RWY09 (2A - 2B)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 09											
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 Accuracy (Nm)
OPALE 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BOV	-	007	007.6	18.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OPALE	-	339	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1.0
ATREX 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	EGOZE	-	031	031.8	29.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ATREX	-	340	341.4	14.7	-	-	-	-	RNAV 1.0
NURMO 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	EGOZE	-	031	031.8	29.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	NURMO	-	031	032.1	19.4	-	-	-	-	RNAV 1.0
OPALE 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OPALE	-	339	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1.0
ATREX 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ATREX	-	021	021.8	22.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
NURMO 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	EGOZE	-	042	043.3	26.4	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	NURMO	-	031	032.1	19.4	-	-	-	-	RNAV 1.0

VILLACOUBLAY VELIZY
RWY09 (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY09											
RMK	GNSS requis / required						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAV/ID : 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 accuracy (NM)
DIKOL 2A											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO 084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
RANUX 2A											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
BAXIR 2A											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
BUBLI 2A											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
DIKOL 2B											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
RANUX 2B											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
BAXIR 2B											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
BUBLI 2B											
-	CA	-	-	087	88.3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	RNAV 1.0

VILLACOUBLAY VELIZY
RWY09 (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY09											
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 accuracy (NM)
AGOPA 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ADADA	-	229	230.2	21.4	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	RNAV 1.0
ERIXU 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	EDOXA	-	210	210.5	16.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
LATRA 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	LALUX	-	196	196.9	10.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
OKASI 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ODEBU	-	152	152.8	12.1	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	RNAV 1.0
PILUL 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PEKIM	-	128	129.3	17.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
AGOPA 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ADADA	-	229	230.2	21.4	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	RNAV 1.0
ERIXU 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	EDOXA	-	210	210.5	16.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
LATRA 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	LALUX	-	196	196.9	10.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	RNAV 1.0
OKASI 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ODEBU	-	152	152.8	12.1	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	RNAV 1.0
PILUL 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PEKIM	-	128	129.3	17.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	RNAV 1.0

VILLACOUBLAY VELIZY
RWY09 (2A - 2B)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY09											
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 accuracy (NM)
ELCOB 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO187	-	278	278.5	14.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ELCOB	-	327	328.4	23.5	-	-	-	-	RNAV 1.0
LGL 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO187	-	278	278.5	14.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	LGL	-	277	278.2	40.1	-	-	-	-	RNAV 1.0
ELCOB 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO191	-	287	287.5	17.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	ELCOB	-	327	328.4	20.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
LGL 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PO191	-	287	287.5	17.0	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	LGL	-	273	274.2	38.0	-	-	-	-	RNAV 1.0

VILLACOUBLAY VELIZY
RWY09 (2A - 2B)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY09											
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 Accuracy (Nm)
OLZOM 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
MONOT 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
DORDI 2A											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PN076	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	MLN	-	181	181.5	19.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	DORDI	-	183	183.5	14.2	-	-	-	-	RNAV 1.0
OLZOM 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
MONOT 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
DORDI 2B											
-	CA	-	-	087	88,3	-	-	1000	-	-	RNAV 1.0
-	CF	PN071	-	075	075.9	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	6.6	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PN076	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	MLN	-	181	181.5	19.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	DORDI	-	183	183.5	14.2	-	-	-	-	RNAV 1.0

VILLACOUBLAY VELIZY
RWY09 (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B)

SID RNAV RWY09											
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 Accuracy (NM)
PACIQ 2A											
RWY 09	CA	-	-	087	88,3	-	-	900	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PN074	-	-	-	-	L	2000	2000	-	RNAV 1.0
-	TF	PN075	-	299	299.8	3.7	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PACIQ	Yes	299	299.7	7.8	-	-	-	-	RNAV 1.0
PACIQ 2B											
RWY 09	CA	-	-	087	88,3	-	-	900	-	-	RNAV 1.0
-	DF	PN074	-	-	-	-	L	2000	2000	-	RNAV 1.0
-	TF	PN075	-	299	299.8	3.7	-	-	-	-	RNAV 1.0
-	TF	PACIQ	Yes	299	299.7	7.8	-	-	-	-	RNAV 1.0

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV RWY 27 (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27											
RMK							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)	Navigation Accuracy (NM)
AGOPA 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	DF	PO271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	ADADA	-	180	181,0	11,2	-	-	-	-	1,0
-	TF	AGOPA	-	178	178,9	12,7	-	-	-	-	1,0
ERIXU 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	DF	PO271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	EDOXA	-	144	144,9	14,0	-	-	-	-	1,0
-	TF	ERIXU	-	170	170,8	12,6	-	-	-	-	1,0
LATRA 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	LALUX	-	140	141,2	15,0	-	-	-	-	1,0
-	TF	LATRA	-	159	160,4	12,9	-	-	-	-	1,0
OKASI 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	ODEBU	-	122	123,4	21,7	-	-	-	-	1,0
-	TF	OKASI	-	152	152,8	13,3	-	-	-	-	1,0
PILUL 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PEKIM	-	114	115,1	28,8	-	-	-	-	1,0
-	TF	PILUL	-	141	142,2	14,6	-	-	-	-	1,0
AGOPA 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	DF	PO271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	ADADA	-	180	181,0	11,2	-	-	-	-	1,0
-	TF	AGOPA	-	178	178,9	12,7	-	-	-	-	1,0
ERIXU 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	DF	PO271	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	EDOXA	-	144	144,9	14,0	-	-	-	-	1,0
-	TF	ERIXU	-	170	170,8	12,6	-	-	-	-	1,0
LATRA 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	LALUX	-	140	141,2	15,0	-	-	-	-	1,0
-	TF	LATRA	-	159	160,4	12,9	-	-	-	-	1,0
OKASI 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	ODEBU	-	122	123,4	21,7	-	-	-	-	1,0
-	TF	OKASI	-	152	152,8	13,3	-	-	-	-	1,0
PILUL 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PEKIM	-	114	115,1	28,8	-	-	-	-	1,0
-	TF	PILUL	-	141	142,2	14,6	-	-	-	-	1,0

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV RWY 27 (2P - 2V)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27											
RMK							MAG VAR 2020 1,0°E		REF NAVAI : BT		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
OPALE 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	DF	PO262	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	BOV	-	021	022,1	13,2	-	-	-	-	1,0
-	TF	OPALE	-	339	339,5	29,7	-	-	-	-	1,0
ATREX 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	DF	PO262	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	BOV	-	021	022,1	13,2	-	-	-	-	1,0
-	TF	ATREX	-	021	021,8	22,6	-	-	-	-	1,0
NURMO 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	DF	PO262	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	EGOZE	-	042	043,3	26,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	NURMO	-	031	032,1	19,4	-	-	-	-	1,0
OPALE 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO304	-	048	048,8	11,5	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO306	-	013	014,1	13,7	-	-	-	-	1,0
-	TF	PB096	-	331	332,1	18,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	OPALE	-	318	318,5	61,6	-	-	-	-	1,0
ATREX 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO304	-	048	048,8	11,5	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO306	-	013	014,1	13,7	-	-	-	-	1,0
-	TF	PB096	-	331	332,1	18,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	ATREX	-	329	330,4	44,9	-	-	-	-	1,0
NURMO 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO304	-	048	048,8	11,5	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO306	-	013	014,1	13,7	-	-	-	-	1,0
-	TF	PB096	-	331	332,1	18,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	NURMO	-	349	350,3	42,0	-	-	-	-	1,0

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV RWY 27 (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27											
RMK							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)	Navigation Accuracy (NM)
ELCOB 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO191	-	274	274,7	13,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	ELCOB	-	327	328,4	20,0	-	-	-	-	1,0
LGL 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	PO191	-	274	274,7	13,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	LGL	-	273	274,2	38,0	-	-	-	-	1,0
ELCOB 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	PN256	-	274	274,7	7,4	-	-	5000	-	1,0
-	TF	PO191	-	274	274,6	5,9	-	-	-	-	1,0
-	TF	ELCOB	-	327	328,4	20,0	-	-	-	-	1,0
LGL 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	HOL	Yes	266	266,8	5,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	PN256	-	274	274,7	7,4	-	-	5000	-	1,0
-	TF	PO191	-	274	274,6	5,9	-	-	-	-	1,0
-	TF	LGL	-	273	274,2	38,0	-	-	-	-	1,0

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV RWY 27 (2P - 2V)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27											
RMK							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)	Navigation Accuracy (NM)
OLZOM 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
MONOT 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
DORDI 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN251	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	PN252	-	090	090,5	18,1					1,0
-	TF	DORDI	-	151	152,3	16,1					1,0
OLZOM 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
MONOT 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
DORDI 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN251	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0
-	TF	PN252	-	090	090,5	18,1					1,0
-	TF	DORDI	-	151	152,3	16,1					1,0

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV RWY 27 (2P - 2V)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27											
RMK							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)	Navigation Accuracy (NM)
PACIQ 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN254	-	300	301,2	4,3	-	3000	3000	190	1,0
-	TF	PN255	-	310	310,9	3,8	-	-	-	-	1,0
-	TF	PACIQ	Yes	329	329,9	5,4	-	-	-	-	1,0
PACIQ 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN254	-	300	301,2	4,3	-	3000	3000	190	1,0
-	TF	PN255	-	310	310,9	3,8	-	-	-	-	1,0
-	TF	PACIQ	Yes	329	329,9	5,4	-	-	-	-	1,0

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV RWY 27 (2P - 2V)
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27											
RMK							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)	Navigation Accuracy (NM)
DIKOL 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	DIKOL	-	054	054,5	32,8	-	-	-	-	1,0
RANUX 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	RANUX	-	063	063,7	43,5	-	-	-	-	1,0
BAXIR 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	BAXIR	-	094	095,4	19,8	-	-	-	-	1,0
BUBLI 2P											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	BUBLI	-	094	095,4	31,0	-	-	-	-	1,0
DIKOL 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	DIKOL	-	054	054,5	32,8	-	-	-	-	1,0
RANUX 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	RANUX	-	063	063,7	43,5	-	-	-	-	1,0
BAXIR 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	BAXIR	-	094	095,4	19,8	-	-	-	-	1,0
BUBLI 2V											
-	CF	PV200	Yes	267	268,3	-	-	-	-	190	1,0
-	TF	PN250	-	249	249,5	6,3	-	-	-	-	1,0
-	TF	RBT	Yes	159	160,0	5,2	L	-	-	-	1,0
-	DF	PN290	-	-	-	-	-	-	FL 100	-	1,0
-	TF	PO302	-	083	084,3	27,1	-	-	-	-	1,0
-	TF	BATAG	-	048	049,0	27,4	-	-	-	-	1,0
-	TF	BUBLI	-	094	095,4	31,0	-	-	-	-	1,0

VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV RWY09
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 09												
RMK	GNSS - DME / DME							MAG VAR 2020 1°E		REF NAVAID : -		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	DTG THRXX (NM)	Fly Over	Direction MAG (*)	Direction True (*)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	NAV Spec
MATIX 9E	(FIR)											
	IF	MATIX										RNAV 1
	TF	GITAN			173	173.8	43.6		FL140	FL140	300 max	RNAV 1
	TF	GIMER			253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK			242	243.1	12.8		FL110	FL110		RNAV 1
MOFIL 9E	(UIR)											
	IF	MOFIL								FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS			182	182.8	46.2			FL140	300 max	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 max	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314.4	20.3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314.4	20.3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314.4	20.3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314.4	20.3			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	MOLBA			313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1
TUTAX 9T	(UIR)											
	IF	TUTAX										RNAV 1
	TF	FF305			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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314.4	20.3			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	MOLBA			313	314.2	8.0		FL070	FL070		RNAV 1

VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV RWY09
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

STAR RNAV RWY 09												
RMK	GNSS - DME / DME							MAG VAR 2020 1°E		REF NAVAID : -		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	DTG THRXX (NM)	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	FF306			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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1
AMB 9T	(UIR) (FIR)											
	IF	AMB								FL200	280 MAX	RNAV 1
	TF	DIBES			018	019,2	5,0					RNAV 1
	TF	CAD			018	018,9	35,0					RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1
LUMAN 9T	(FIR)											
	IF	LUMAN									280 MAX	RNAV 1
	TF	CAD			078	079,3	39,9					RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	CAD			113	114,0	28,3					RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1
CAD 9T	(UTILISABLE UNIQUEMENT AVEC LE DCT / Usable only with DCT : LF5228)											
	IF	CAD										RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1

VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV RWY09
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

RMK	GNSS - DME / DME							MAG VAR 2020 1°E			REF NAVAID :-	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	DTG THRXX (NM)	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
HOLDING												
LORNI	HM	LORNI		Yes	255	255,5	T 1 min	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
	HM	LORNI		Yes	255	255,5	T 1 min 30	R	FL150	FL170	240	RNAV 1
MOLBA	HM	MOLBA		Yes	313	314,2	T 1 min	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
ODILO	HM	ODILO		Yes	033	034,1	WD 9,7	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
XERAM	HM	XERAM		Yes	253	253,7	T 1 min 30	L	FL200	FL280	265	RNAV 1
OKRIX	HM	OKRIX		Yes	337	337,9	T 1 min	L	FL070	FL140	230	RNAV 1
	HM	OKRIX		Yes	337	337,9	T 1 min 30	L	FL150	FL240	265	RNAV 1
AMB	HM	AMB		Yes	011	012,3	T 1 min 30	R	FL200	FL280	265	RNAV 1
CAD	HM	CAD		Yes	018	018,9	T 1 min	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
	HM	CAD		Yes	018	018,9	T 1 min 30	R	FL150	FL240	265	RNAV 1

VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV RWY27
 (Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY27												
RMK	GNSS - DME / DME							MAG VAR 2020 1°E		REF NAVAID : -		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	DTG THRXX (NM)	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 MAX	RNAV 1
	TF	GIMER			253	254,0	2,5					RNAV 1
	TF	VEBEK			242	243,1	12,8		FL110	FL110	250 MAX	RNAV 1
MOFIL 9W	(UIR)											
	IF	MOFIL								FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS			182	182,8	46,2			FL140	280 MAX	RNAV 1
	TF	GIMER			253	253,8	3,1					RNAV 1
	TF	VEBEK			242	243,1	12,8		FL110	FL110	250 MAX	RNAV 1
RENSA 9W	(UIR) (FIR)											
	IF	RENSA										RNAV 1
	TF	SOTUS			254	254,6	34,0			FL140	280 MAX	RNAV 1
	TF	GIMER			253	253,8	3,1					RNAV 1
	TF	VEBEK			242	243,1	12,8		FL110	FL110	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	MOLBA			313	314,2	8,0		FL070	FL070		RNAV 1
TUTAX 9T	(UIR)											
	IF	TUTAX										RNAV 1
	TF	FF305			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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	MOLBA			313	314,2	8,0		FL070	FL070		RNAV 1

VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV RWY27
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY27												
RMK	GNSS - DME / DME							MAG VAR 2020 1°E		REF NAVAID :-		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	DTG THRXX	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	FF306			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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	EBOMA			313	314,4	20,3			FL090	250 MAX	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 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1
AMB 9T	(UIR) (FIR)											
	IF	AMB								FL200	280 MAX	RNAV 1
	TF	DIBES			018	019,2	5,0					RNAV 1
	TF	CAD			018	018,9	35,0					RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1
LUMAN 9T	(FIR)											
	IF	LUMAN									280 MAX	RNAV 1
	TF	CAD			078	079,3	39,9					RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	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 MAX	RNAV 1
	TF	CAD			113	114,0	28,3					RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1
CAD 9T	(UTILISABLE UNIQUEMENT AVEC LE DCT / Usable only with DCT : LF5228)											
	IF	CAD										RNAV 1
	TF	SOTIP			033	034,0	5,2			FL090	250 MAX	RNAV 1
	TF	ODILO			033	034,1	8,0		FL070	FL070		RNAV 1



VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV RWY27
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

RMK	GNSS - DME / DME							MAG VAR 2020 1°E			REF NAVAID :-	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	DTG THRXX (NM)	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
HOLDING												
LORNI	HM	LORNI		Yes	255	255,5	T 1 min	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
	HM	LORNI		Yes	255	255,5	T 1 min 30	R	FL150	FL170	240	RNAV 1
MOLBA	HM	MOLBA		Yes	313	314,2	T 1 min	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
ODILO	HM	ODILO		Yes	033	034,1	WD 9,7	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
XERAM	HM	XERAM		Yes	253	253,7	T 1 min 30	L	FL200	FL280	265	RNAV 1
OKRIX	HM	OKRIX		Yes	337	337,9	T 1 min	L	FL070	FL140	230	RNAV 1
	HM	OKRIX		Yes	337	337,9	T 1 min 30	L	FL150	FL240	265	RNAV 1
AMB	HM	AMB		Yes	011	012,3	T 1 min 30	R	FL200	FL280	265	RNAV 1
CAD	HM	CAD		Yes	018	018,9	T 1 min	R	FL070	FL140	230	RNAV 1
	HM	CAD		Yes	018	018,9	T 1 min 30	R	FL150	FL240	265	RNAV 1

VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV

Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/and Propellers (FL > 195)

RWY09 (2A - 2B)

RANUX - BUBLI

Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et Hélices/and Propellers (115 < FL < 195)

RWY09 (2A - 2B)

DIKOL - BAXIR

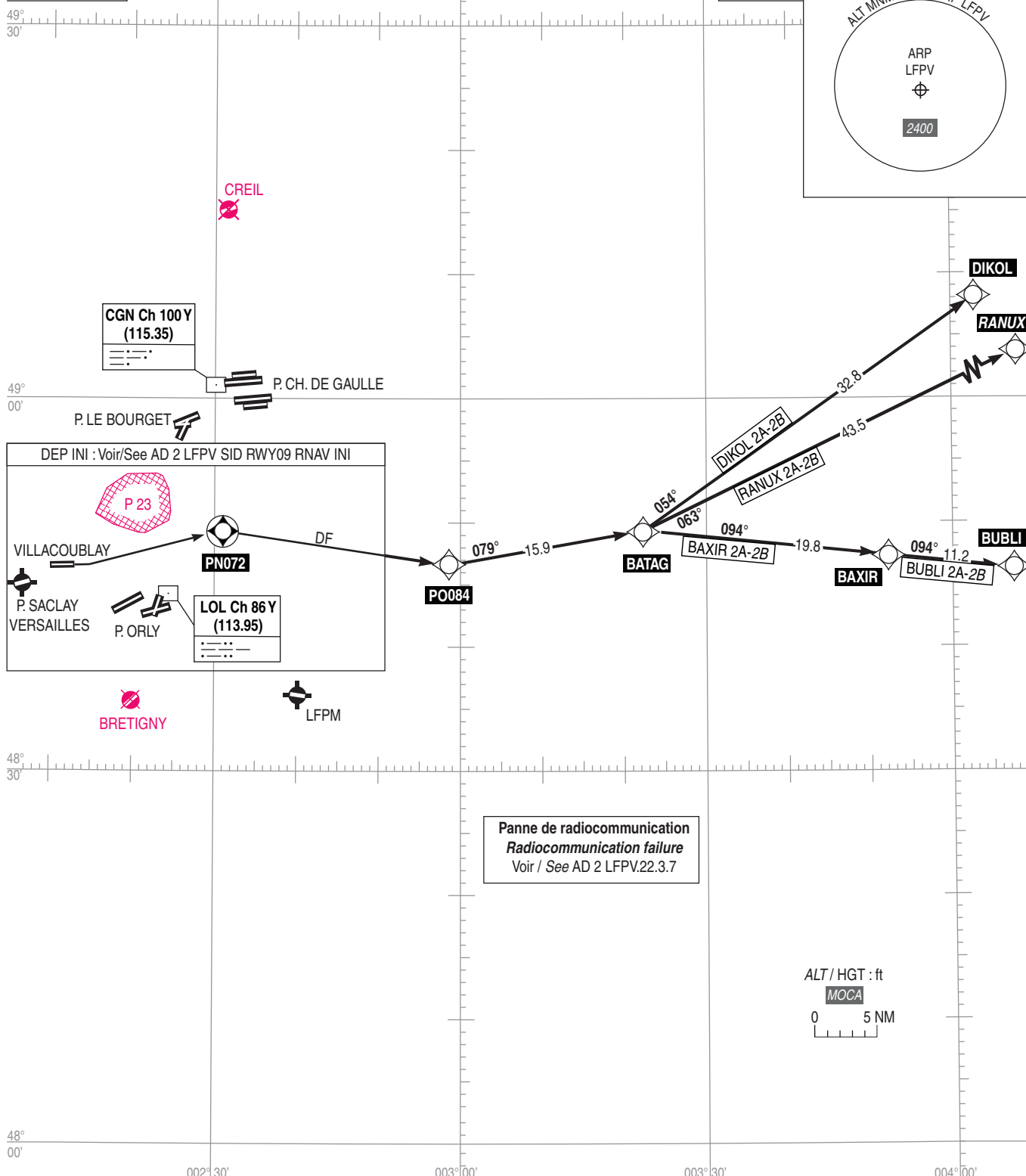
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

RNAV 1
GNSS requis/required

VAR 1°E (2020)

TA 5000



VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV RWY09			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, GNSS requis / <i>required</i>		
Climb gradient	Pente ATS / <i>ATS gradient</i> : 5.5% Pente de montée obstacle / <i>Obstruction climb gradient</i> : voir / <i>see</i> AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI		
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) Voir / <i>see</i> AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR01		
SID	Itinéraires / <i>Routes</i>	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
DIKOL 2A - 2B 115 < FL < 195 DME critique / <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI (2) jusqu'à PN071, <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL. <i>DEP INI (2) to PN071, <u>PN072</u>, then direct to PO084. To BATAG then to DIKOL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : J 10
RANUX 2A - 2B DME critique / <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI (2) jusqu'à PN071, <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX. <i>DEP INI (2) to PN071, <u>PN072</u>, then direct to PO084. To BATAG then to RANUX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UH 101 - UN 858
BAXIR 2A - 2B 115 < FL < 195 DME critique / <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI (2) jusqu'à PN071, <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR. <i>DEP INI (2) to PN071, <u>PN072</u>, then direct to PO084. To BATAG then to BAXIR.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : B 13
BUBLI 2A - 2B DME critique / <i>Critical DME</i> : NIL	DEP INI (2) jusqu'à PN071, <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI. <i>DEP INI (2) to PN071, <u>PN072</u>, then direct to PO084. To BATAG then to BUBLI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UG 42 - J 10

VILLACOUBLAY VELIZY
Départs initiaux RNAV / RNAV Initial departures
RWY 09 (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 01

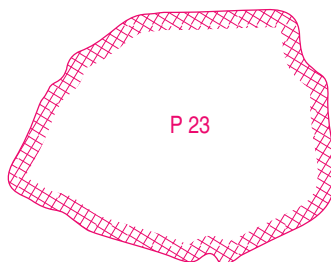
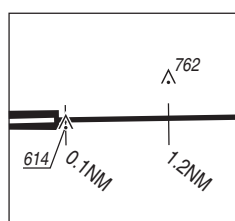
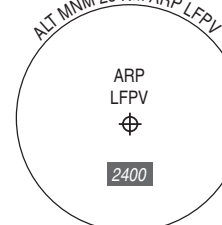
RNAV 1
GNSS requis/required

VAR 1°E (2020)

TA 5000

49°
00'

Pente de montée / Climb gradient
Les obstacles ANTENNE (614 ft) et PARATONNERRE (762 ft) imposent une pente de montée de 6.9% jusqu'à 1000.
ANTENNA (614 ft) and LIGHTNING ROD (762 ft) obstructions require a climb gradient of 6.9% up to 1000.



OPALE - ATREX - NURMO - ELCOB - LGL
2A - 2B

P. SACLAY
VERSAILLES

VILLACOUBLAY
087° CA
075° CF
1000

PN071

OXCEL

PN072

RANUX
BAXIR
BUBLI
DORDI
DIKOL
2A - 2B

48°
30'

OLZOM
2A - 2B

AGOPA - ERIXU - MONOT
2A - 2B

LATRA - OKASI - PILUL
2A - 2B

ALT / HGT : ft

MOCA

0 5 NM

002° 00'

002° 30'

VILLACOUBLAY VELIZY
Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures
RWY09 (2A - 2B)

RNAV1 - GNSS requis.

RNAV1 - GNSS required.

Voir consignes DEPARTS AD 2 LFPV.22.

See DEPARTURE instructions AD 2 LFPV.22.

Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV.

See charts and descriptions AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV.

Vitesse : Voir assignation de vitesse AD 2 LFPV.22.3.2

Speed : See speed restrictions AD 2 LFPV.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.

RWY09

RWY09

Monter RM 087° (1 ou 2) jusqu'à 1000 ft AMSL (ne pas tourner avant la DER).

Climb RM 087° (1 or 2) to 1000 ft AMSL (do not turn before DER).

Vers RANUX - BAXIR - BUBLI - DIKOL - DORDI (2A-2B) (1)

To RANUX - BAXIR - BUBLI - DIKOL - DORDI (2A-2B) (1)

A 1000 ft AMSL, tourner à gauche pour intercepter et suivre la route 075°MAG vers PN071 puis PN072. A PN072, suivre le SID.

At 1000 ft AMSL, turn left to intercept and follow on route 075°MAG towards PN071 then PN072. At PN072, follow the SID.

Vers OPALE-ATREX-NURMO-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-ELCOB-LGL (2A-2B) (2)

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

A 1000 ft AMSL, tourner à gauche pour intercepter et suivre la route 075°MAG vers PN071, puis virer à droite jusqu'à OXCEL. A OXCEL, suivre le SID.

At 1000 ft AMSL, turn left to intercept and follow route 075°MAG to PN071, then turn right to OXCEL. 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.

Pente de calcul de procédure PDG :

Procedure design gradient PDG :

6.9% - Obstacles ANTENNE (614ft), position 122°/266 m THR 27 et PARATON-
NERRE (762ft), position 071°/2289 m THR 27.

6.9% - Obstructions ANTENNA (614ft), position 122°/266 m THR 27 and
LIGHTNING ROD (762ft), position 071°/2289 m. THR 27.

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/and Propellers (FL > 115)
RWY09 (2A - 2B)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

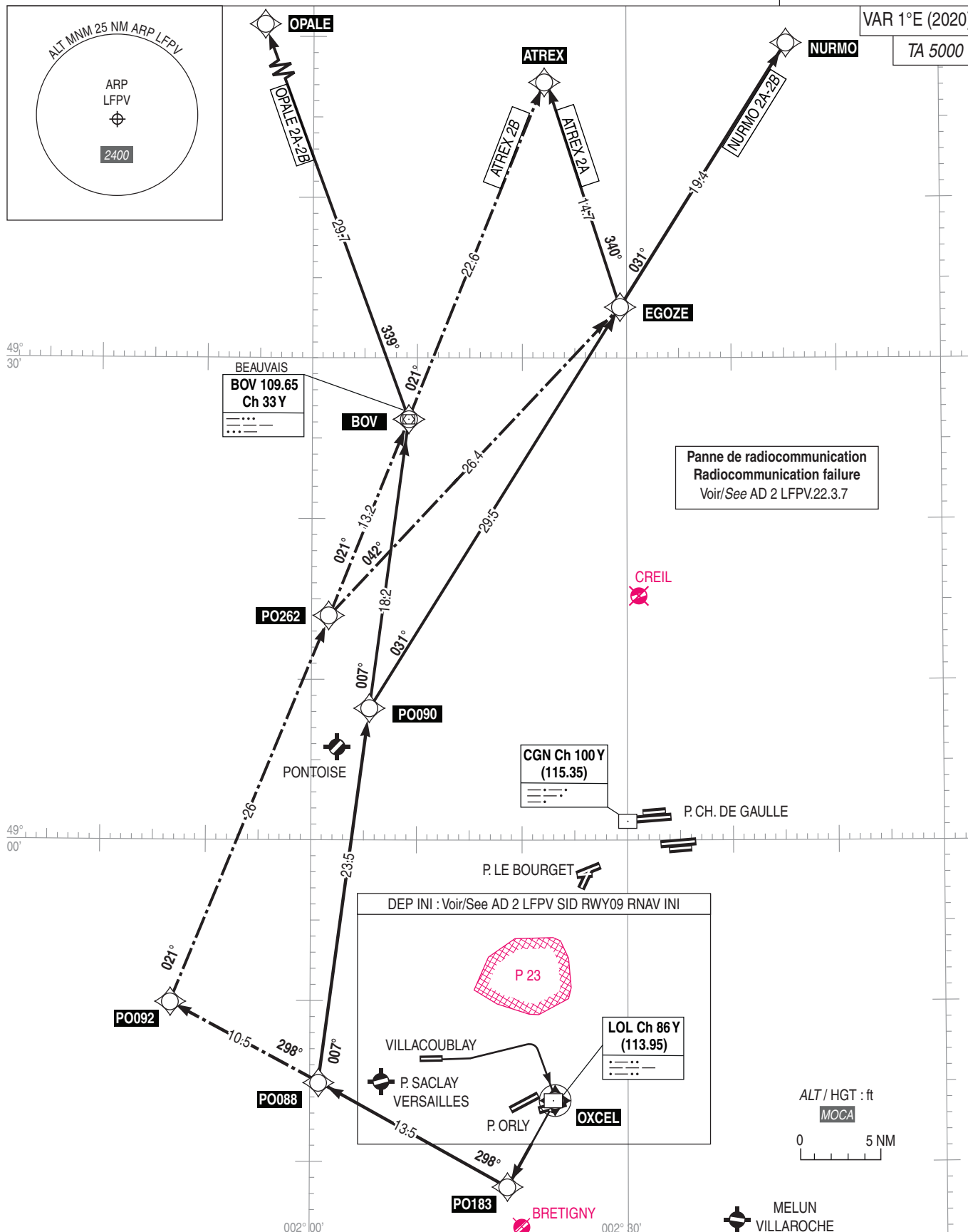
FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 01

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

RNAV 1
GNSS requis/required

VAR 1°E (2020)

TA 5000



VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV RWY09			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, GNSS requis/required		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle/Obstruction climb gradient : voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 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) Voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 2A DME critique/Critical DME : NIL	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 2A DME critique/Critical DME : NIL	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 2A DME critique/Critical DME : NIL	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 2B DME critique/Critical DME : NIL	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 2B DME critique/Critical DME : NIL	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 2B DME critique/Critical DME : NIL	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 : UT 874

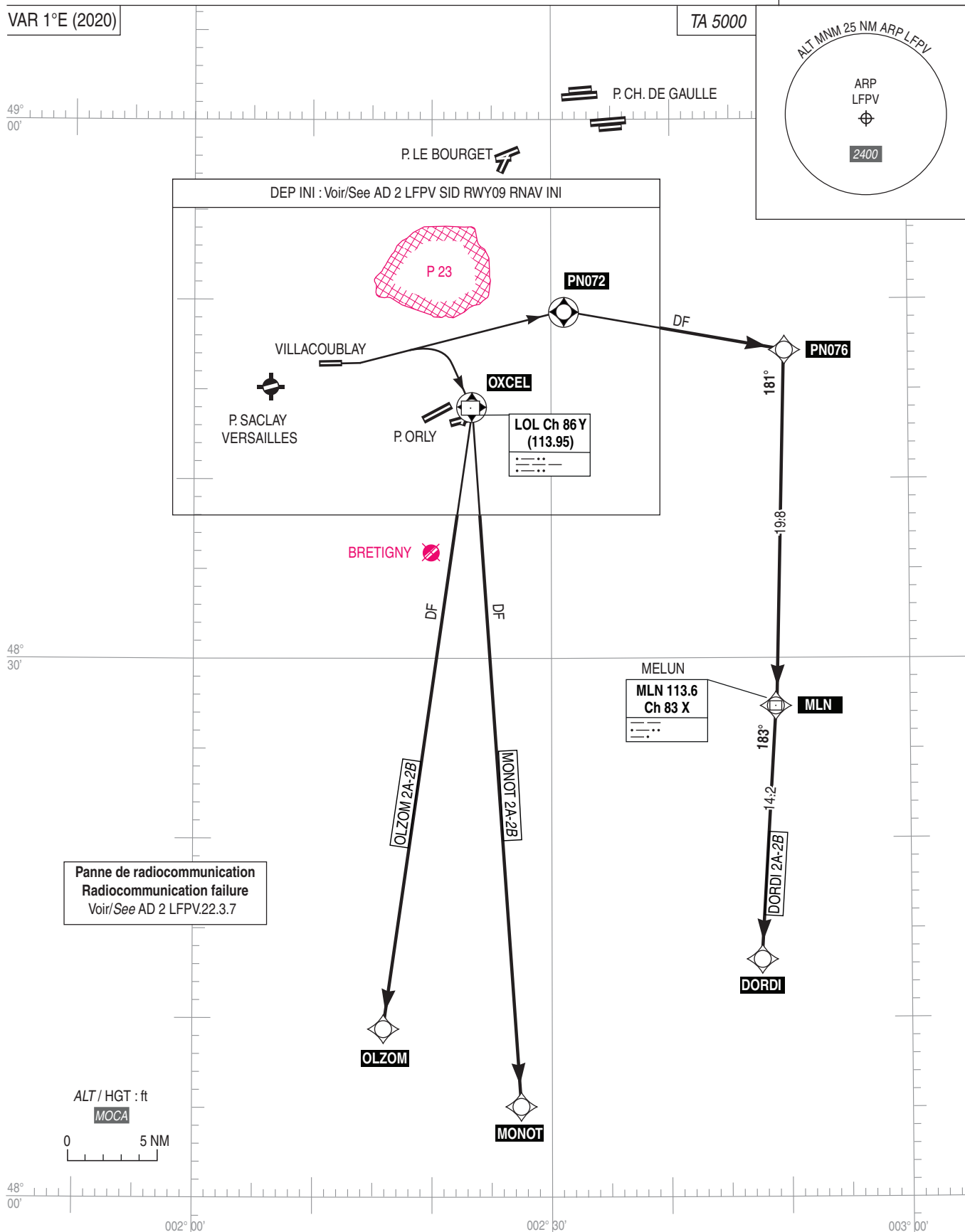
VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL < 195) et Hélices/and Propellers (FL < 195)
RWY09 (2A - 2B)
OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

RNAV 1
GNSS requis/required

VAR 1°E (2020)

TA 5000

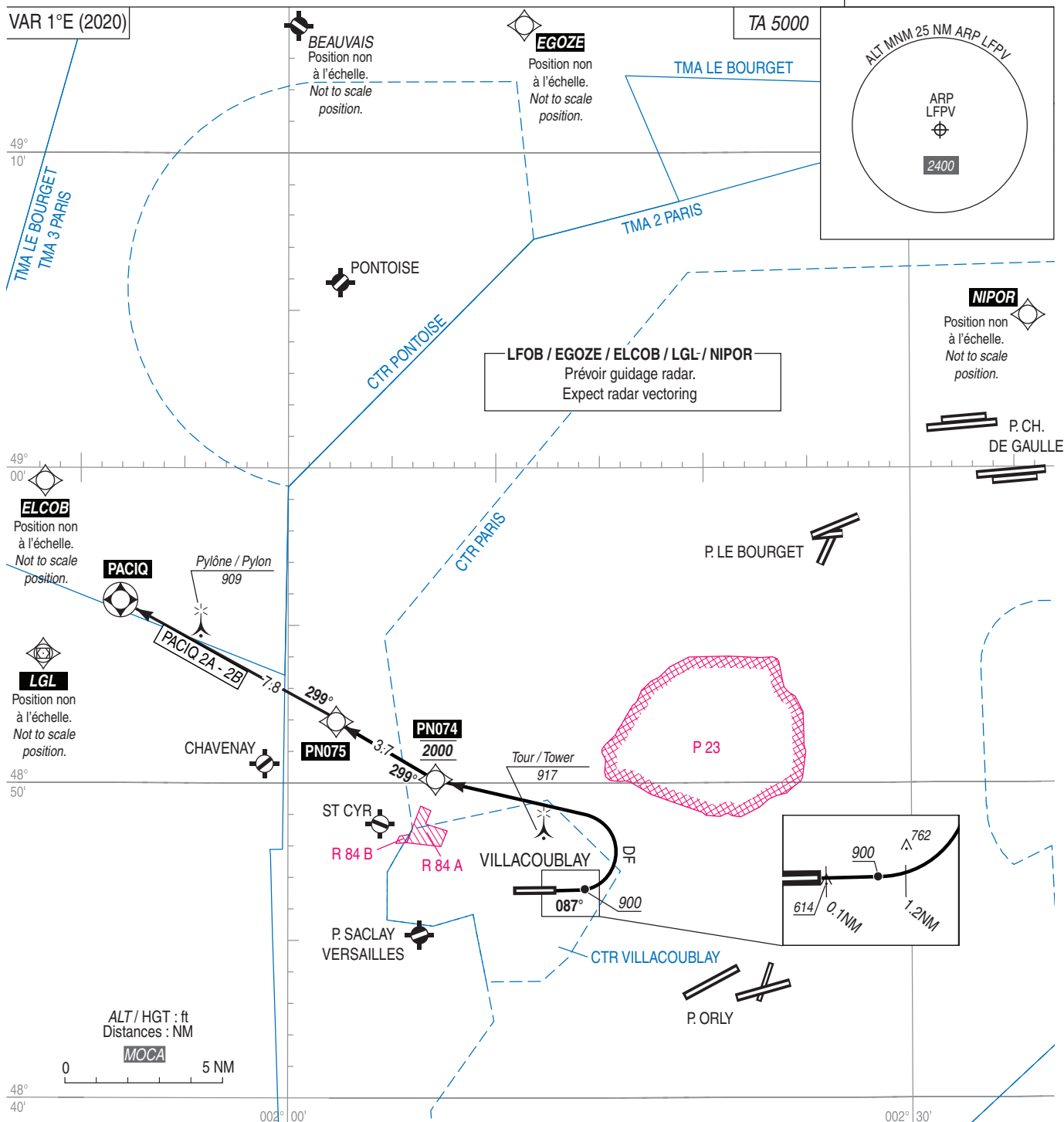


VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV RWY09			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, LFPV : GNSS requis/required		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle/Obstruction climb gradient : voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 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) Voir/See AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OLZOM 2A 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 2A 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 2A DME critique/Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>PN071</u> , <u>PN072</u> , puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI. DEP INI (1) to <u>PN071</u> , <u>PN072</u> , then direct to PN076. To MLN then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 See G40-G54-J301 use
OLZOM 2B 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 2B 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 2B DME critique/Critical DME : NIL	DEP INI (1) jusqu'à <u>PN071</u> , <u>PN072</u> , puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI. DEP INI (1) to <u>PN071</u> , <u>PN072</u> , then direct to PN076. To MLN then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 See G40-G54-J301 use

VILLACOUBLAY VELIZY
DEPART RNAV PACIQ OMNIDIRECTIONNEL TYPE B RWY09
TYPE B RWY09 PACIQ RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE
(Protégés pour / Protected for CAT A, B)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

RNAV 1
GNSS requis/required**PACIQ 2A - 2B :**

Monter RM 087° jusqu'à 900 ft AMSL (ne pas tourner avant la DER).
A 900 ft AMSL, tourner à gauche direct vers **PN074** à 2000 et poursuivre jusqu'à **PACIQ**.
A **PACIQ**, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pente de montée :

Les obstacles ANTENNE (614 ft) et PARATONNERRE (762ft) imposent une pente de montée de **6.9%** jusqu'à 1000.

Pente ATS : 5.5% MNM.**PACIQ 2A - 2B :**

Climb RM 087° up to 900 ft AMSL (do not turn before DER).
At 900 ft AMSL, turn left direct to **PN074** at 2000 and continue to **PACIQ**.
At **PACIQ**, direct route climbing to en route safety altitude.

Climb gradient :

Obstructions ANTENNA (614 ft) and LIGHTNING ROD (762ft) require a climb gradient of **6.9%** up to 1000.

ATS gradient : 5.5% MNM.

VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV

Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/and Propellers (FL > 195)

RWY 09 (2A - 2B)

AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL

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

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

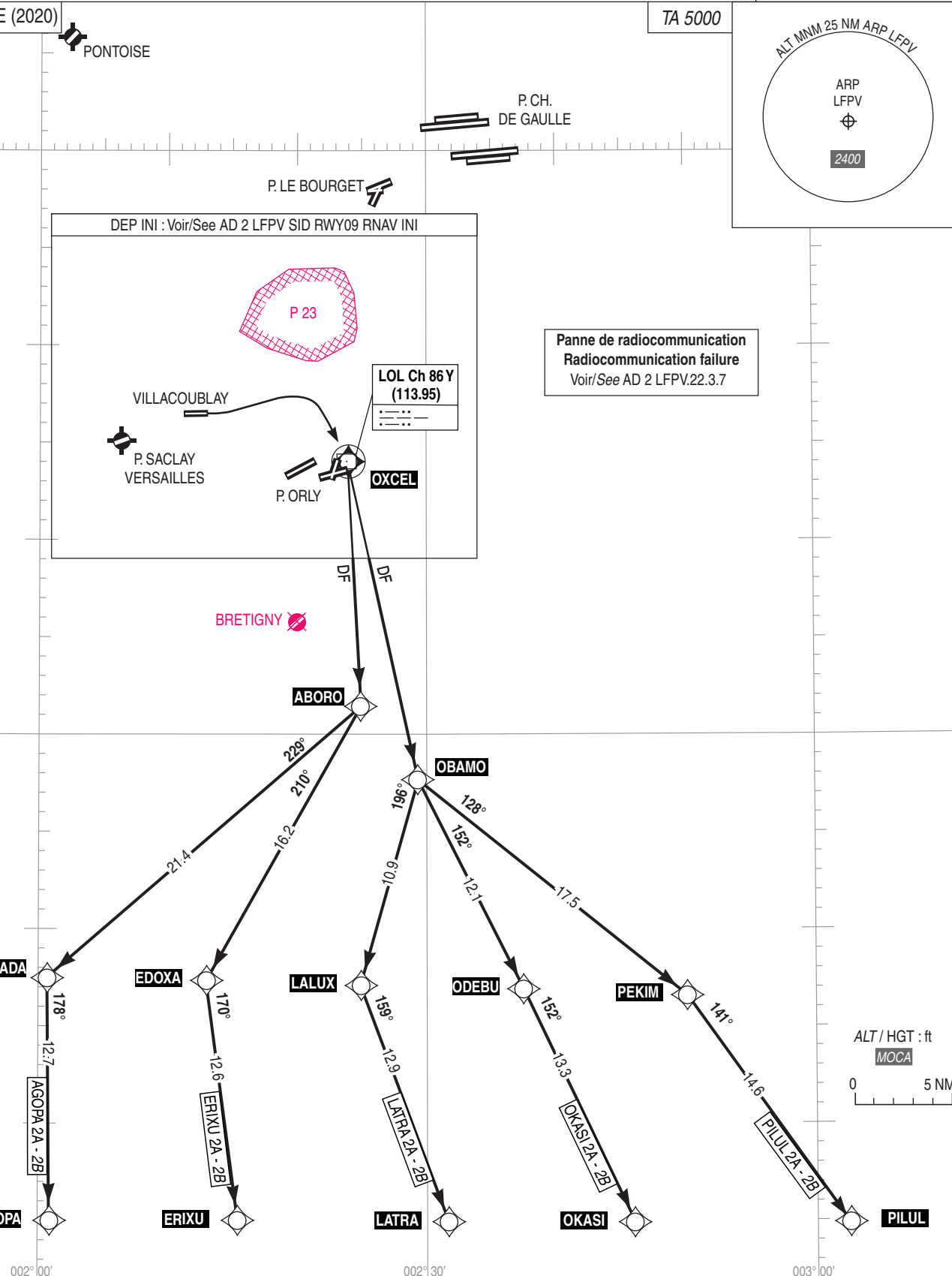
RNAV 1
GNSS requis/required

VAR 1°E (2020)

TA 5000

49°
00'

48°
30'



VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV RWY09			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, GNSS requis/required		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle/Obstruction climb gradient : voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 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) Voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
AGOPA 2A 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 2A 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 2A 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 2A 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 2A 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 2B 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 2B 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 2B 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 2B 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 2B 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

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV Réacteurs/Jets (Tous/All FL) et Hélices/and Propellers (Tous/All FL)
RWY09 (2A - 2B)
ELCOB - LGL

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

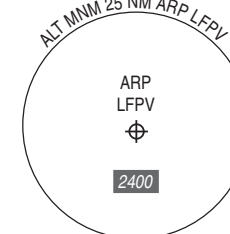
FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

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

RNAV 1
GNSS requis/required

VAR 1°E (2020)

TA 5000

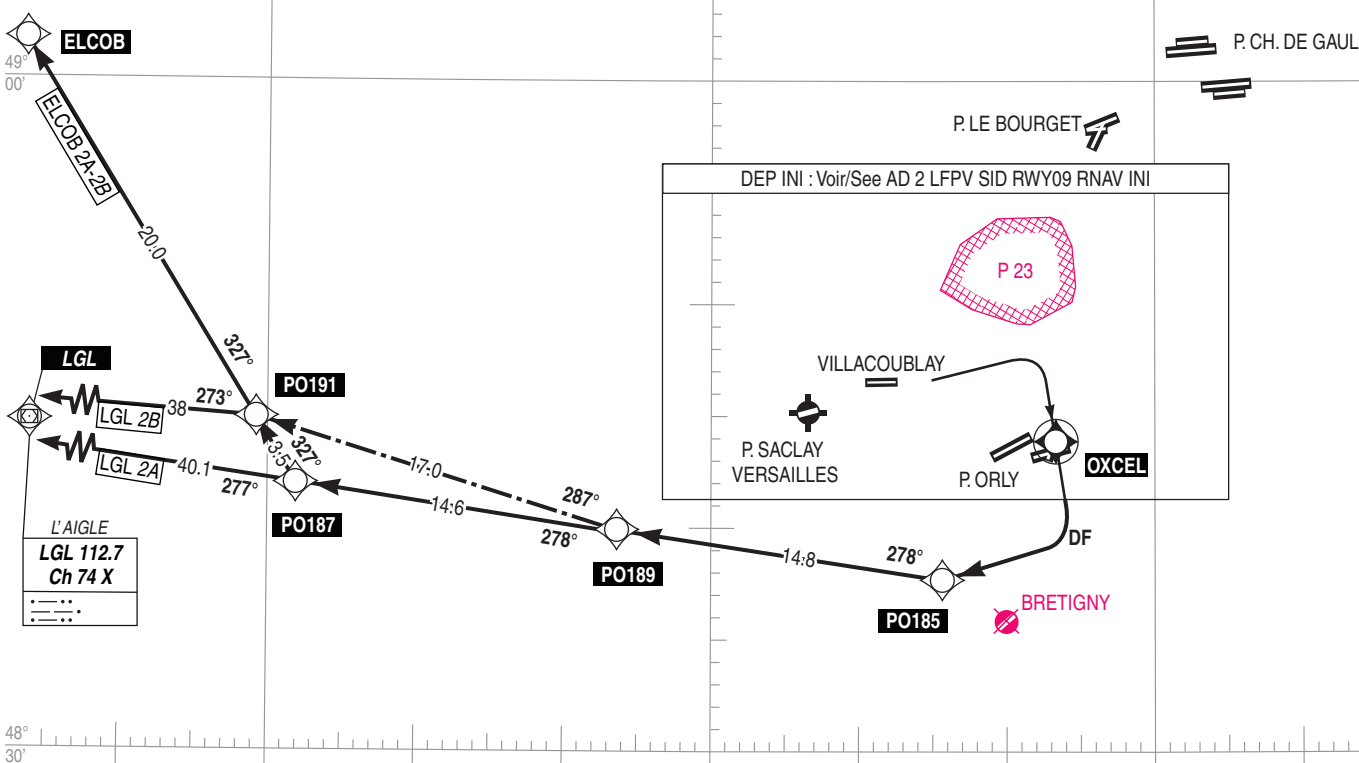


Panne de radiocommunication
Radiocommunication failure
Voir/See AD 2 LFPV.22.3.7

P. CH. DE GAULLE

P. LE BOURGET

DEP INI : Voir/See AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI



ALT / HGT : ft

MOCA

0 5 NM

001°30'

002°00'

002°30'

VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV RWY09			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS requis/required		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Pente de montée obstacle/Obstruction climb gradient : voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 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) Voir/see AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
ELCOB 2A 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 ELCOB. <i>DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u>, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to ELCOB.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 2A 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. <i>DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u>, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO187, then to LGL.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use
ELCOB 2B 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 ELCOB. <i>DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u>, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to ELCOB.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 2B 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 LGL. <i>DEP INI RNAV (1) to <u>OXCEL</u>, then turn right direct to PO185. To PO189, then to PO191, then to LGL.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use

VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 195) et/and Hélices/Propellers (FL > 195)

RWY27 (2P - 2V)

RANUX - BUBLI

SID RNAV Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et/and Hélices/Propellers (115 < FL < 195)

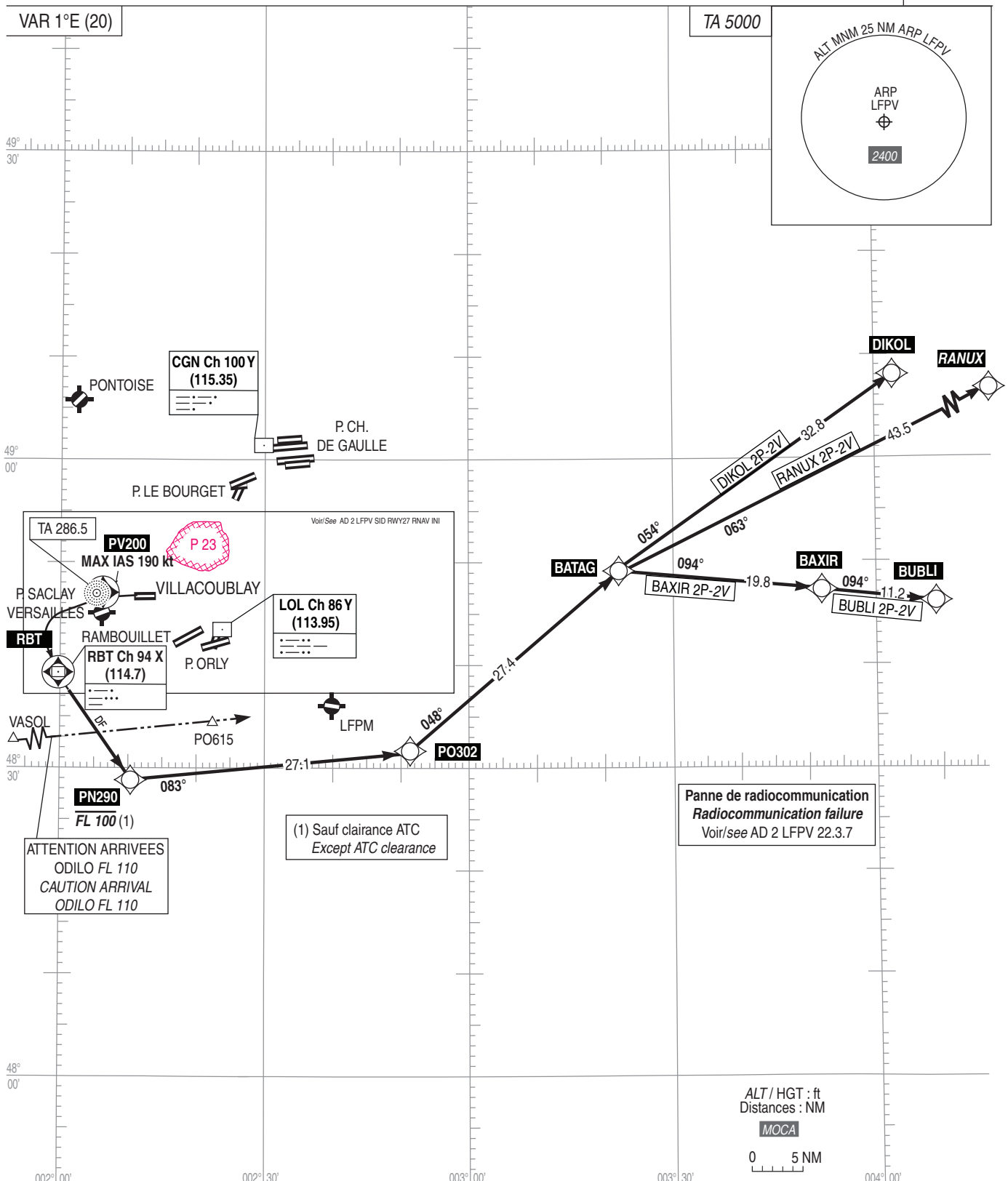
RWY27 (2P - 2V)

DIKOL - BAXIR

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

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

RNAV 1



VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV EAST RWY 27

CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis/required), DME critique/Critical DME : NIL		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Voir départ initial/See initial departure		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler"/Underlined waypoints are "flyover" WP		
	(1) (R) : Réacteurs/Jets - (H) : Hélices/Propellers (2) Sauf clearance ATC/Except ATC clearance		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
DIKOL 2P 115 < FL < 195	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : J10
RANUX 2P	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UH101 - UN858
BAXIR 2P 115 < FL < 195	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : B13
BUBLI 2P	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UG42
DIKOL 2V 115 < FL < 195	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : J10
RANUX 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UH101 - UN858
BAXIR 2V 115 < FL < 195	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : B13
BUBLI 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UG42

VILLACOUBLAY VELIZY
Départs initiaux RNAV / RNAV Initial departures
RWY27 (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

RNAV 1
GNSS requis/required

VAR 1°E (20)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPV

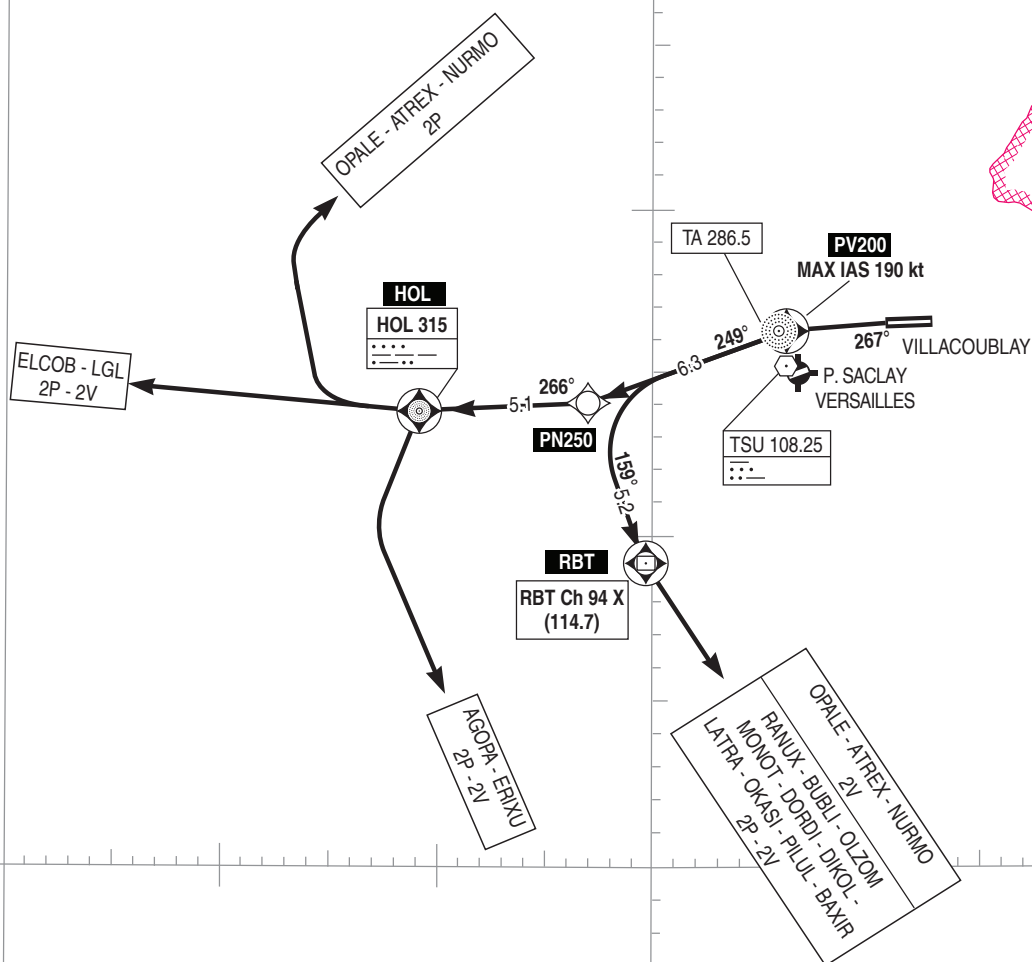
ARP
LFPV
2400

49°
00'

48°
30'

001° 30'

002° 00'



VILLACOUBLAY VELIZY
Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures
RWY 27 (2P - 2V)

RNAV1 - GNSS requis.

RNAV1 - GNSS required.

Voir consignes DEPARTS AD 2 LFPV.22.
Voir cartes et descriptifs AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV.

See DEPARTURE instructions AD 2 LFPV.22.
See charts and descriptions AD 2 LFPV SID RWY27RNAV.

Vitesse : Voir assignation de vitesse AD 2 LFPV.22.3.2
Pente : Voir pente ATS 5,5% MNM jusqu'à FL150. Si impossibilité de maintenir la pente, prévenir l'organisme ATC à la mise en route.

Speed : See speed restrictions AD 2 LFPV.22.3.2
Gradient : See specific ATS gradient 5.5% MNM up to FL150. If unable to maintain the gradient, advise ATC at start-up.

RWY 27

Monter RM 267° jusqu'à PV200 Vi max 190Kts.

RWY 27

Climb RM 267° to PV200 max IAS 190Kts.

Vers OPALE- ATREX - NURMO (2V) - RANUX - BUBLI - OLZOM - MONOT - DORDI - DIKOL - LATRA - OKASI - PILUL - BAXIR (2P-2V)
A PV200, tourner à gauche vers PN250 puis RBT. A RBT, suivre le SID.

To OPALE - ATREX - NURMO (2V) - RANUX - BUBLI - OLZOM - MONOT - DORDI - DIKOL - LATRA - OKASI - PILUL - BAXIR (2P-2V)
At PV200, turn left to PN250 then RBT. At RBT, follow the SID.

Vers OPALE-ATREX-NURMO(2P) -AGOPA- ERIXU - ELCOB - LGL (2P-2V)

A PV200, tourner à gauche vers PN250 puis HOL. A HOL, suivre le SID.

To OPALE - ATREX - NURMO (2P) - AGOPA - ERIXU - ELCOB - LGL (2P-2V)

At PV200, turn left to PN250, then to HOL. At HOL, follow the SID.

Pente de calcul de procédure PDG :

8.1% jusqu'à 685ft (100ft) Obstacles ARBRE (alt 612ft), position 44m DER, à gauche de l'axe.

Procedure design gradient PDG :

8.1% until 685ft (100ft) Obstructions TREE (612ft alt), position 44 m DER, left of runway axes.

Si négligés, pas de pente obstacle.

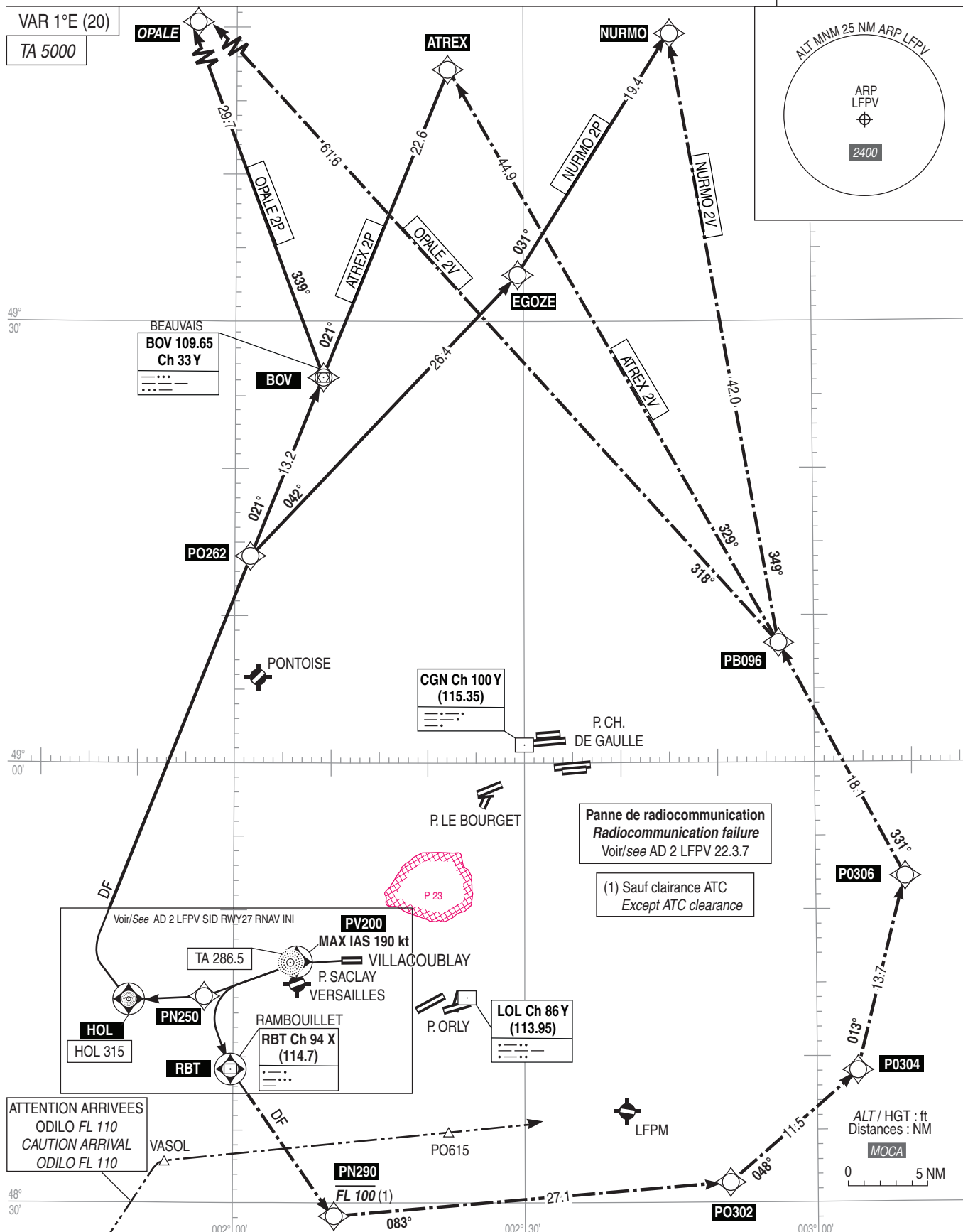
If ignored, no obstruction-induced climb gradient.

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 115) et/and Hélices/Propellers (FL > 115)
RWY27 (2P - 2V)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

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

RNAV 1



VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV NORTH RWY 27

CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis/required), DME critique/Critical DME : NIL		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Voir départ initial / See initial departure		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	(1) (R) : Réacteurs/Jets - (H) : Hélices/Propellers (2) Sauf clearance ATC/Except ATC clearance (3) RFL > 115		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 2P	Après départ initial direct vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE. After initial departure direct to PO262. To BOV then to OPALE.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 2P	Après départ initial direct vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX. After initial departure direct to PO262. To BOV then to ATREX.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UT 225
NURMO 2P	Après départ initial direct vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO. After initial departure direct to PO262. To EGOZE then to NURMO.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UN 874
OPALE 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB096. Vers OPALE. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB096. To OPALE.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB096. Vers ATREX. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB096. To ATREX.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UT 225
NURMO 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB096. Vers NURMO. After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB096. To NURMO.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : UN 874

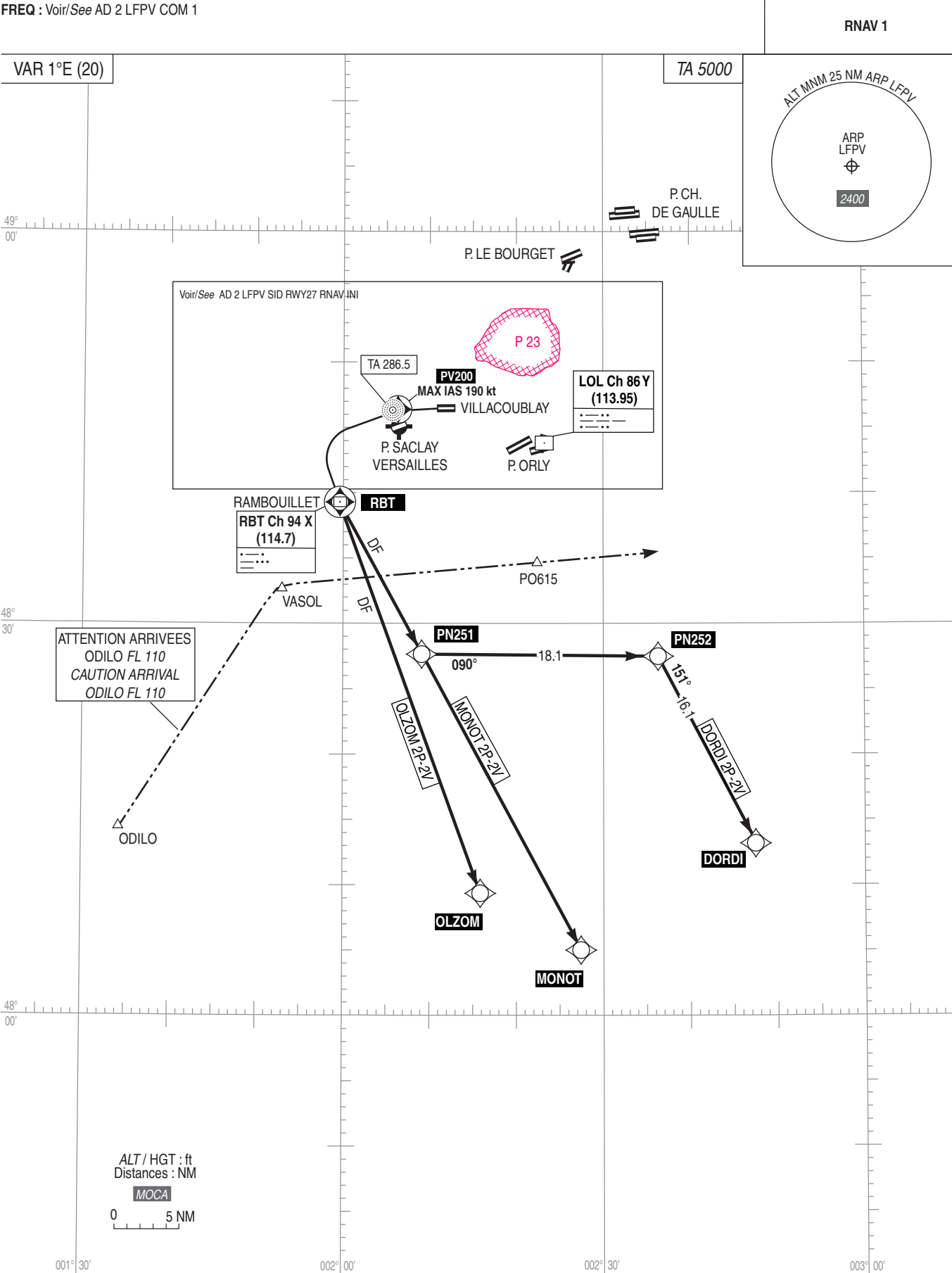
VILLACOUBLAY VELIZY

SID RNAV Réacteurs/Jets (FL < 195) et/and Hélices/Propellers (FL < 195)

RWY27 (2P - 2V)

OLZOM - MONOT - DORDI

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

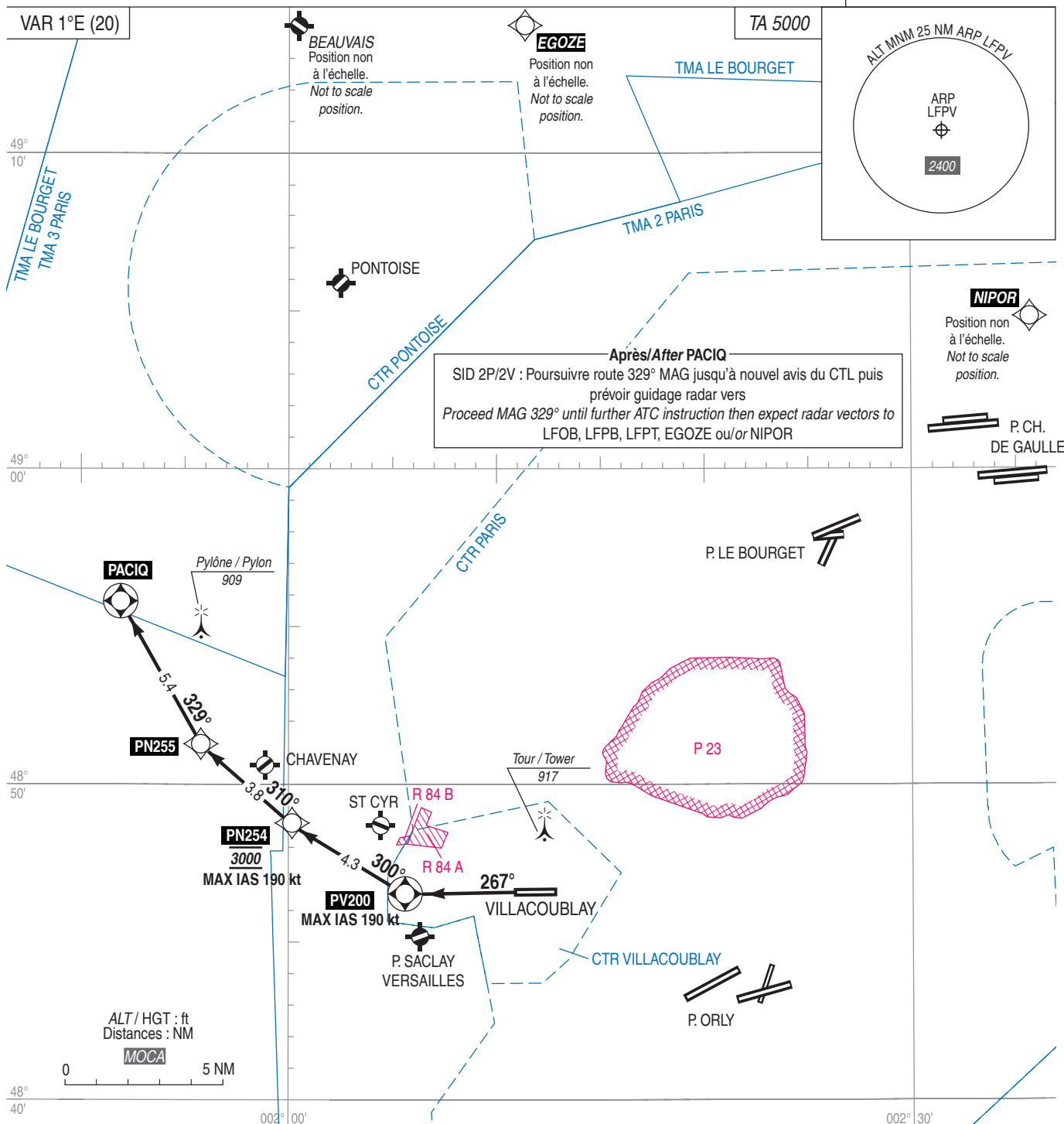


VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV RWY 27

CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis/required), DME critique/Critical DME : NIL		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Voir départ initial/See initial departure		
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		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
OLZOM 2P	Après départ initial direct vers OLZOM. After initial departure direct to OLZOM.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : R31
MONOT 2P	Après départ initial direct vers MONOT. After initial departure direct to MONOT.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : R161
DORDI 2P	Après départ initial direct vers PN251. Vers PN252, puis vers DORDI. After initial departure direct to PN251. To PN252, then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : G40-G54-J301
OLZOM 2V	Après départ initial direct vers OLZOM. After initial departure direct to OLZOM.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : R31
MONOT 2V	Après départ initial direct vers MONOT. After initial departure direct to MONOT.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : R161
DORDI 2V	Après départ initial direct vers PN251. Vers PN252, puis vers DORDI. After initial departure direct to PN251. To PN252, then to DORDI.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : G40-G54-J301

VILLACOUBLAY VELIZY
DEPART RNAV PACIQ OMNIDIRECTIONNEL TYPE B RWY27
TYPE B RWY27 PACIQ RNAV OMNIDIRECTIONAL DEPARTURE
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

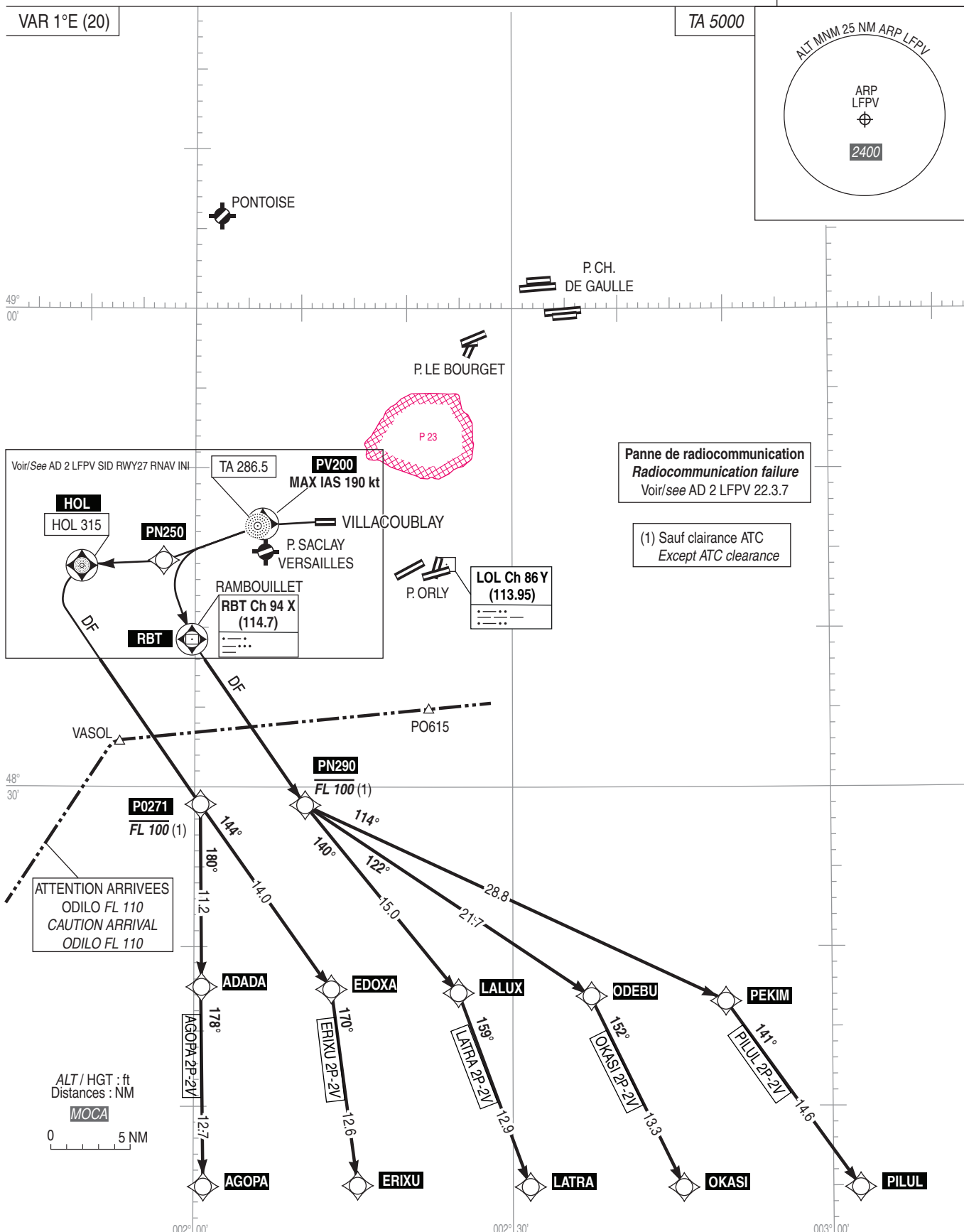
FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

RNAV 1
GNSS requis/required**PACIQ 2P - 2V :**Monter RM 267° jusqu'à **PV200**.A **PV200**, tourner à droite max 190kts vers **PN254** à 3000, puis max 190kts vers **PN255** et poursuivre jusqu'à **PACIQ**.A **PACIQ**, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.**Pente de montée :**Les obstacles ARBRE (alt 612 ft) à 44m de la DER et ARBRE (alt 617 ft) à 73m de la DER à gauche de l'axe de piste imposent une pente de montée de **8.1%** jusqu'à **685 ft** (100ft). Si négligés pas de pente obstacle.**Pente ATS : 5.5% MNM.****PACIQ 2P - 2V :**Climb RM 267° to **PV200**.At **PV200**, turn right max 190kts to **PN254** at 3000, then max 190kts to **PN255** and continue to **PACIQ**.At **PACIQ**, direct route climbing to en route safety altitude.**Climb gradient :**Obstructions **TREE** (612 ft alt) located 44m from DER and **TREE** (617 ft alt) located 73m from DER left of runway axes require a climb gradient of **8.1%** up to **685 ft** (100ft). If ignored no obstruction-induced climb gradient.**ATS gradient : 5.5% MNM.**

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 195) et/and Hélices/Propellers (FL > 195)
RWY27 (2P - 2V)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

RNAV 1



VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV SOUTH RWY 27

CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis/required), DME critique/Critical DME :NIL		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Voir départs initiaux / See initial departures		
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	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
AGOPA 2P	Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.</i>	3000 AMSL	
ERIXU 2P	Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.</i>	3000 AMSL	
LATRA 2P	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA. <i>After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.</i>	3000 AMSL	
OKASI 2P	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.</i>	3000 AMSL	
PILUL 2P	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.</i>	3000 AMSL	
AGOPA 2V	Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.</i>	3000 AMSL	
ERIXU 2V	Après départ initial direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>After initial departure direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.</i>	3000 AMSL	
LATRA 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA. <i>After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.</i>	3000 AMSL	
OKASI 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.</i>	3000 AMSL	
PILUL 2V	Après départ initial direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>After initial departure direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.</i>	3000 AMSL	

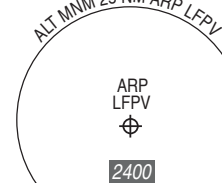
VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV Réacteurs/Jets (Tous/Ali FL) et/and Hélices/Propellers (Tous/Ali FL)
RWY27 (2P - 2V)
ELCOB - LGL
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 1

RNAV 1

VAR 1°E (20)

TA 5000



P. CH.
DE GAULLE

P. LE BOURGET

ELCOB

49°
00'

20.0
ELCOB 2P-2V
327°

LGL

38.0

273°
LGL 2P-2V

PO191

5.9
274°
PN256 (1)
5000

Voir/See AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV INI

HOL

HOL 315

PN250

TA 286.5

PV200

MAX IAS 190 kt

VILLACOUBLAY

P. SACLAY
VERSAILLES

P. ORLY

LOL Ch 86 Y
(113.95)



L' AIGLE
LGL 112.7
Ch 74 X

(1) WPT PN256 : SID 2V uniquement/only

48°
30'

ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA

0 5 NM

001° 30'

002° 00'

002° 30'

VILLACOUBLAY VELIZY
SID RNAV WEST RWY 27

CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME (IRU requis/required)		
Climb gradient	Pente ATS/ATS gradient : 5,5% Voir départ initial / See initial departure		
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		
SID	Itinéraires/Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
ELCOB 2P	Après départ initial vers PO191, puis vers ELCOB. After initial departure to PO191, then to ELCOB.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : V4
LGL 2P (L'AIGLE)	Après départ initial vers PO191, puis vers LGL. After initial departure to PO191, then to LGL.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : A5 - A55 - A532 - H20 - H490 - R9 - R111 - R491
ELCOB 2V	Après départ initial vers PN256 à 5000 ft ou au-dessous. Vers PO191, puis vers ELCOB. After initial departure to PN256 at or below 5000 ft. To PO191, then to ELCOB	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : V4
LGL 2V (L'AIGLE)	Après départ initial vers PN256 à 5000 ft ou au-dessous. Vers PO191, puis vers LGL. After initial departure to PN256 at or below 5000 ft. To PO191, then to LGL.	3000 AMSL	Voir utilisation/See use : A5 - A55 - A532 - H20 - H490 - R9 - R111 - R491

VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV (GNSS-DME/DME) - Réacteurs et Hélices/Jet engines ans Propellers
MATIX - MOPIL - RENSA (9E)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : VEBEK/LORNI

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 01

TF : Track to Fix ← — — — — — Sur instruction ATC

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000

Désignation STAR
E : Réacteurs

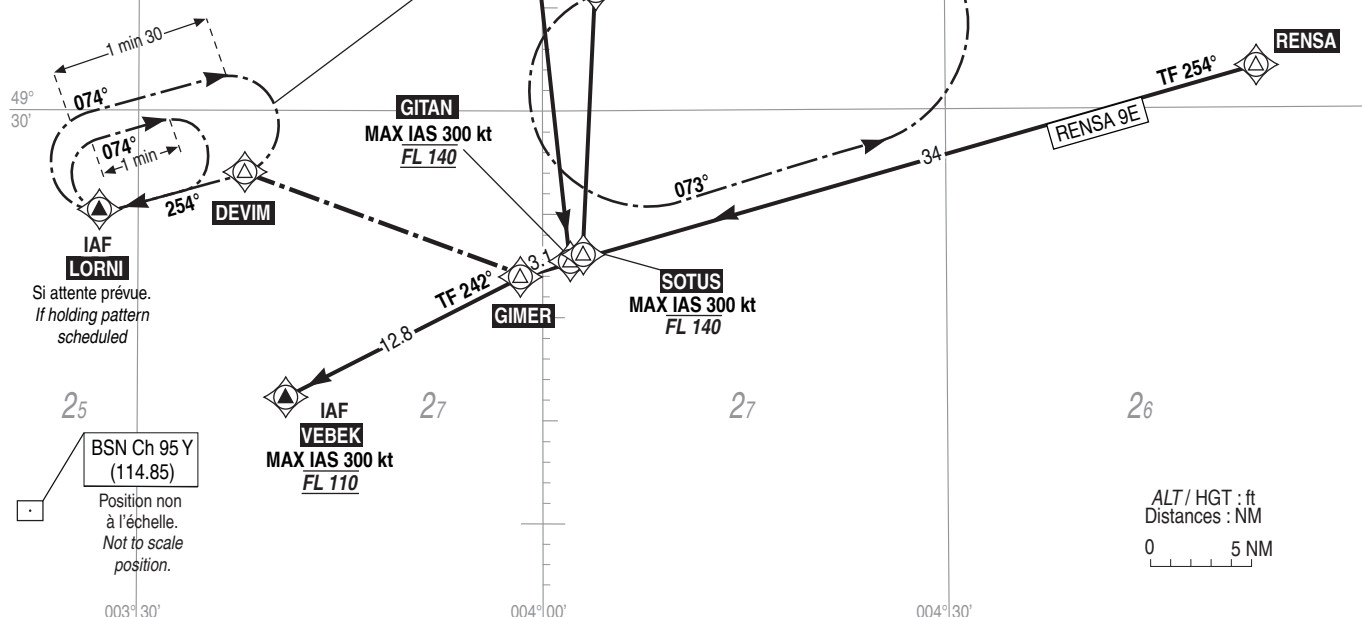
CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9E
Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la STAR publiée.
MAX IAS 300 kt. Se présenter à VEBEK au FL 110.
Se conformer aux consignes STAR en AD 2 LFPV.
Squawk 7600. Comply or join published STAR.
MAX IAS 300 kt. Proceed to VEBEK at FL 110.
Comply with STAR instructions on AD 2 LFPV.

HLDG XERAM
FL 200/280
RAP 253° Gauche/Left
1 min 30 IAS 265 kt

Attente XERAM sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après XERAM
XERAM holding on ATC instruction
Expect radar vectoring before and after XERAM

HAUTE/HIGH	BASSE/LOW
FL 150/170	FL 070/140
1 min 30 - IAS 240 kt	1 min - IAS 230 kt

Attente LORNI sur instruction ATC
Prévoir guidage radar avant et après LORNI
LORNI holding on ATC instruction
Expect radar vectoring before and after LORNI



Voir consignes STAR en AD 2 LFPV 22.

See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.

VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV (GNSS-DME/DME) - Réacteurs et Hélices/Jet engines and Propellers
MATIX - MOPIL - RENSA (9W)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : VEBEK/LORNI

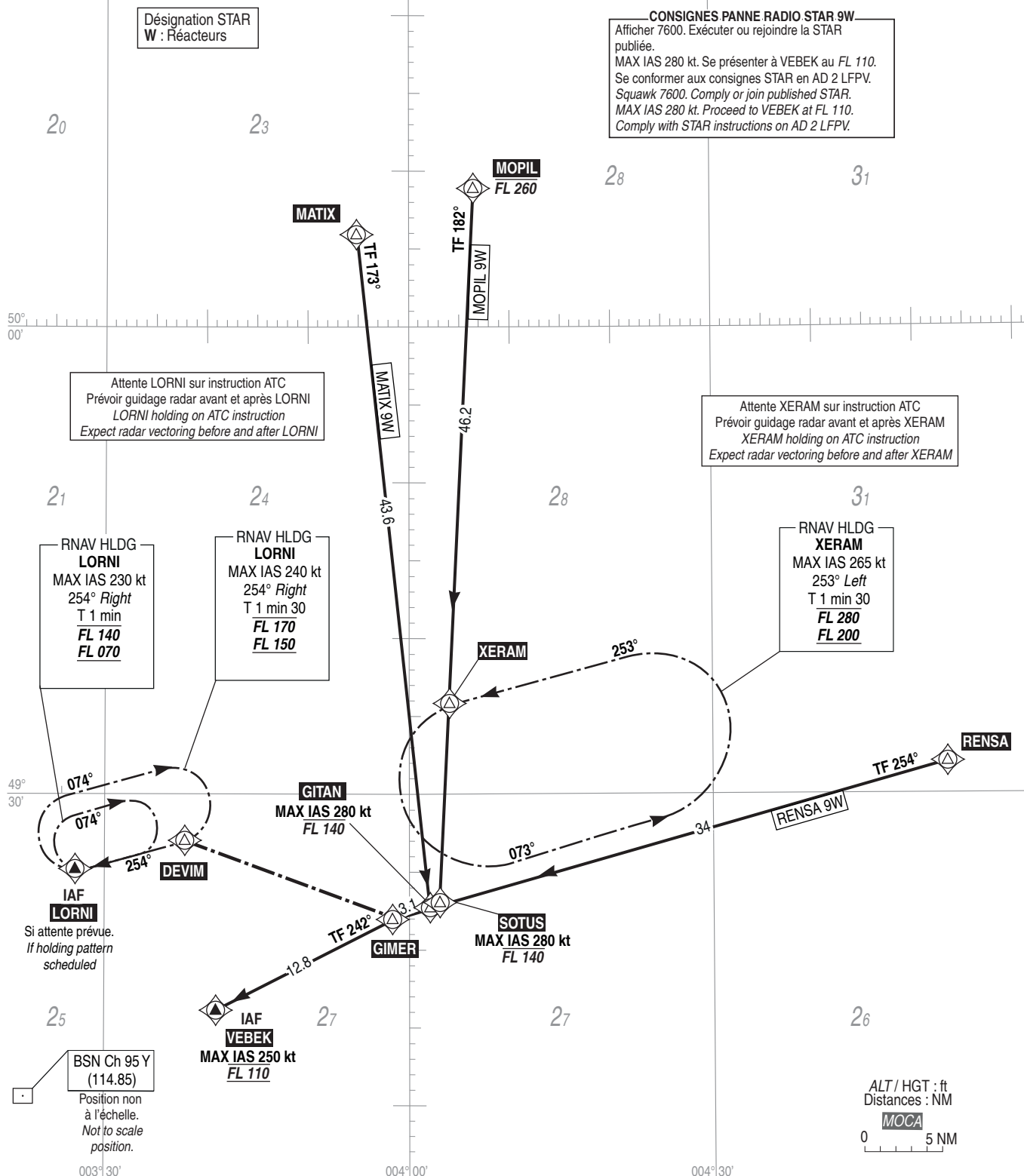
FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 01

TF : Track to Fix ← — · — · — Sur instruction ATC

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000



Voir consignes STAR en AD 2 LFPV 22.

See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.

IAF : MOLBA

See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.

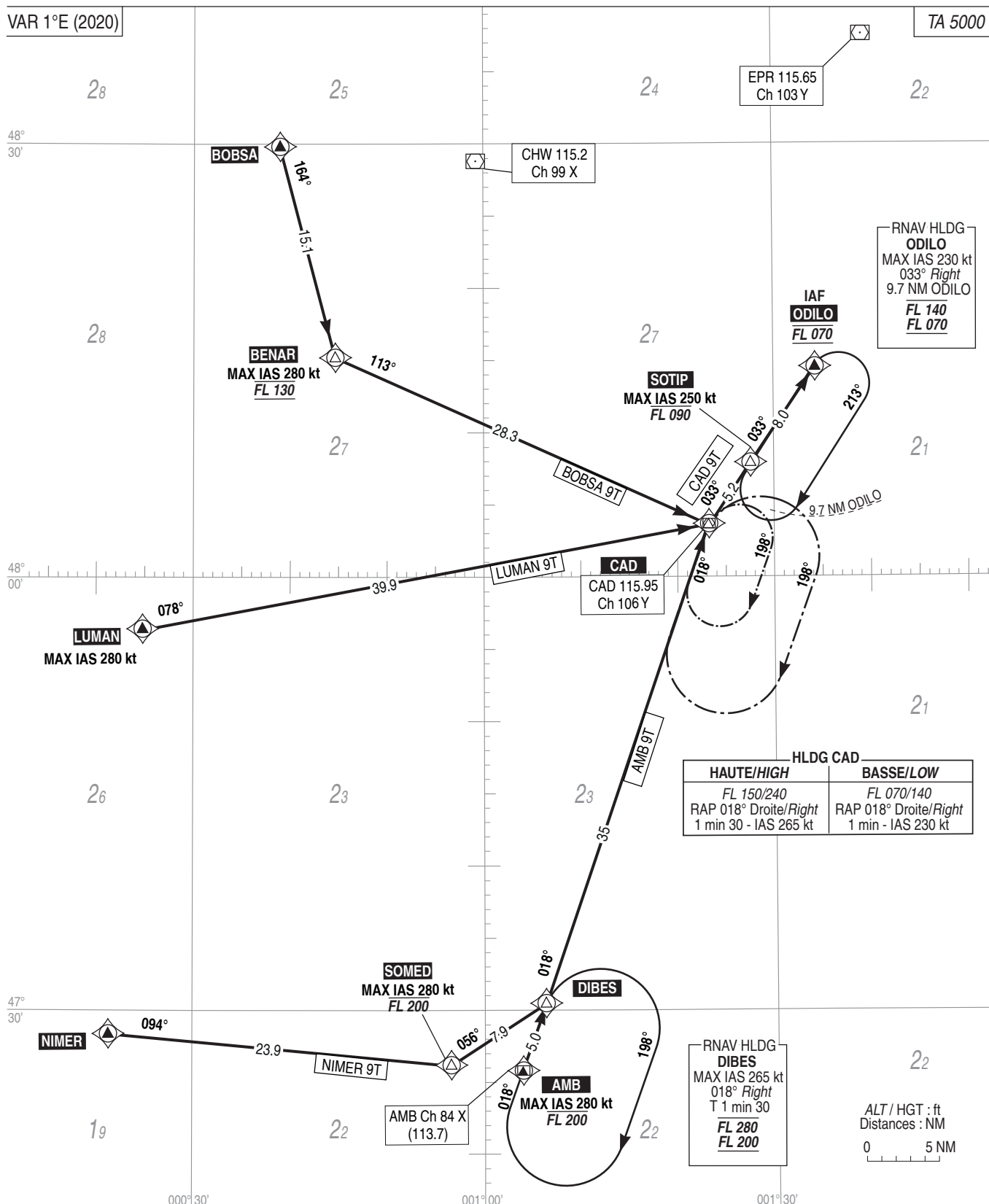
VILLACOUBLAY VELIZY
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices/Jet engines and Propellers
NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA - CAD (9T)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : ODILO

FREQ : Voir/See AD 2 LFPV COM 01

TF : Track to Fix

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



Voir consignes STAR en AD 2 LFPV 22.
PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPV 22.

See STAR instructions on AD 2 LFPV 22.
RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See specific instructions STAR described on AD 2 LFPV 22.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 585. DTHR : 584 (21 hPa)

VILLACOUBLAY VELIZY

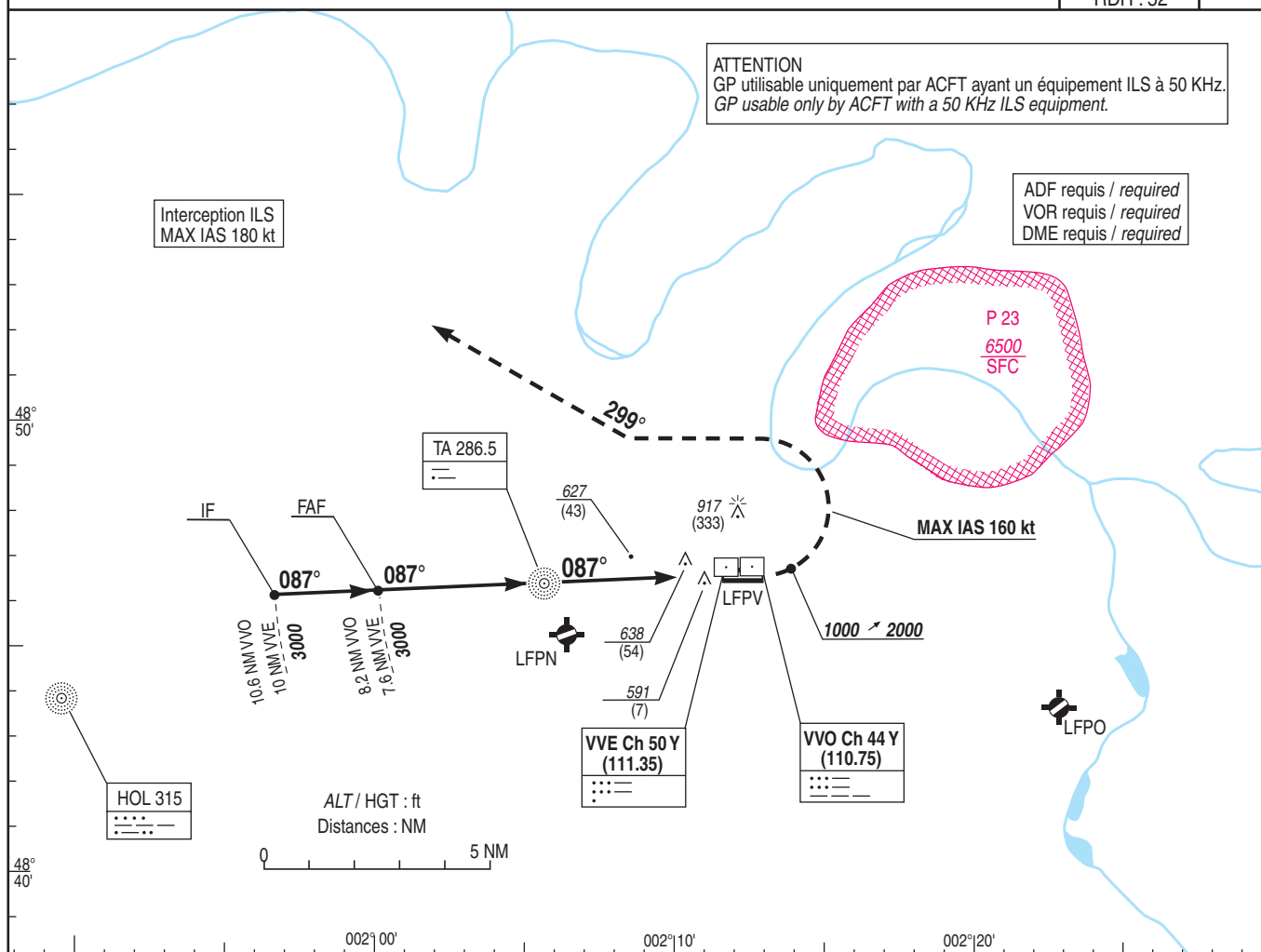
FNA ILS ou/or LOC RWY09

APP : ORLY Approche/Radar / Approach/Radar 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / Approach/Radar 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
TWR : VILLA Tour/Tower 121.750 128.950 343.175 (1)

(1) Réserve MIL/Reserved MIL.

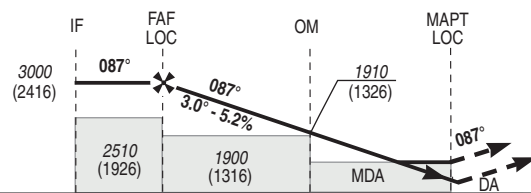
ILS - DME
VVE 111.35
VVO 110.75
RDH : 52

VAR
1°E
(20)



TA : 5000

Début de descente sur clairance radar 4.5 VVE ou 5.1 VVO à 2000 (1416)
Start descent on radar clearance 4.5 VVE or 5.1 VVO TO 2000 (1416)



API : Monter dans l'axe vers 2000 (1416). A 1000 (416), tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 299° POY (RM 299°), puis le RDL 106° EVX (RM 286°). Monter à 1400 (816) avant d'accélérer en palier. Ne pas tourner avant le MAPT.

Missed APCH : Climb straight ahead to 2000 (1416). At 1000 (416), turn left to intercept and follow RDL 299° POY (Mag track 299°), then RDL 106° EVX (Mag track 286°). Climb to 1400 (816) prior to level acceleration. Don't turn before the MAPT.

→ THR (NM)	9.8	7.4	4	1
→ DME VVE (NM)	10	7.6	4.2	1.2
→ DME VVO (NM)	10.6	8.2	4.8	1.8

MMN AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres/Vertical distances in feet, VIS in meters

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS			LOC DME VVE			LOC DME ATT VVE						LOC DME ATT VVO					
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	NM	6	5	4	3	2	NM	6	5	4	3	2
A			141	880 (290)		290	ALT 2480	2160	1850	1530	1210		ALT 2270	1960	1640	1320	1010	
B	790 (200)	800	150	880 (290)	900	290	(HGT) (1896)	(1576)	(1266)	(946)	(626)		(HGT) (1686)	(1376)	(1056)	(736)	(426)	
C			160	890 (300)		297												

Observations/Remarks :

FAF - THR	7.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	6.4 NM	5 min 21	5 min 13	4 min 26	3 min 52	3 min 25	3 min 04	2 min 46
OM - THR	4 NM	5 min 29	4 min 31	3 min 50	3 min 20	3 min 57	2 min 39	2 min 24
		3 min 26	2 min 49	2 min 24	2 min 05	1 min 51	1 min 39	1 min 30

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

VILLACOUBLAY VELIZY

Instrument approach

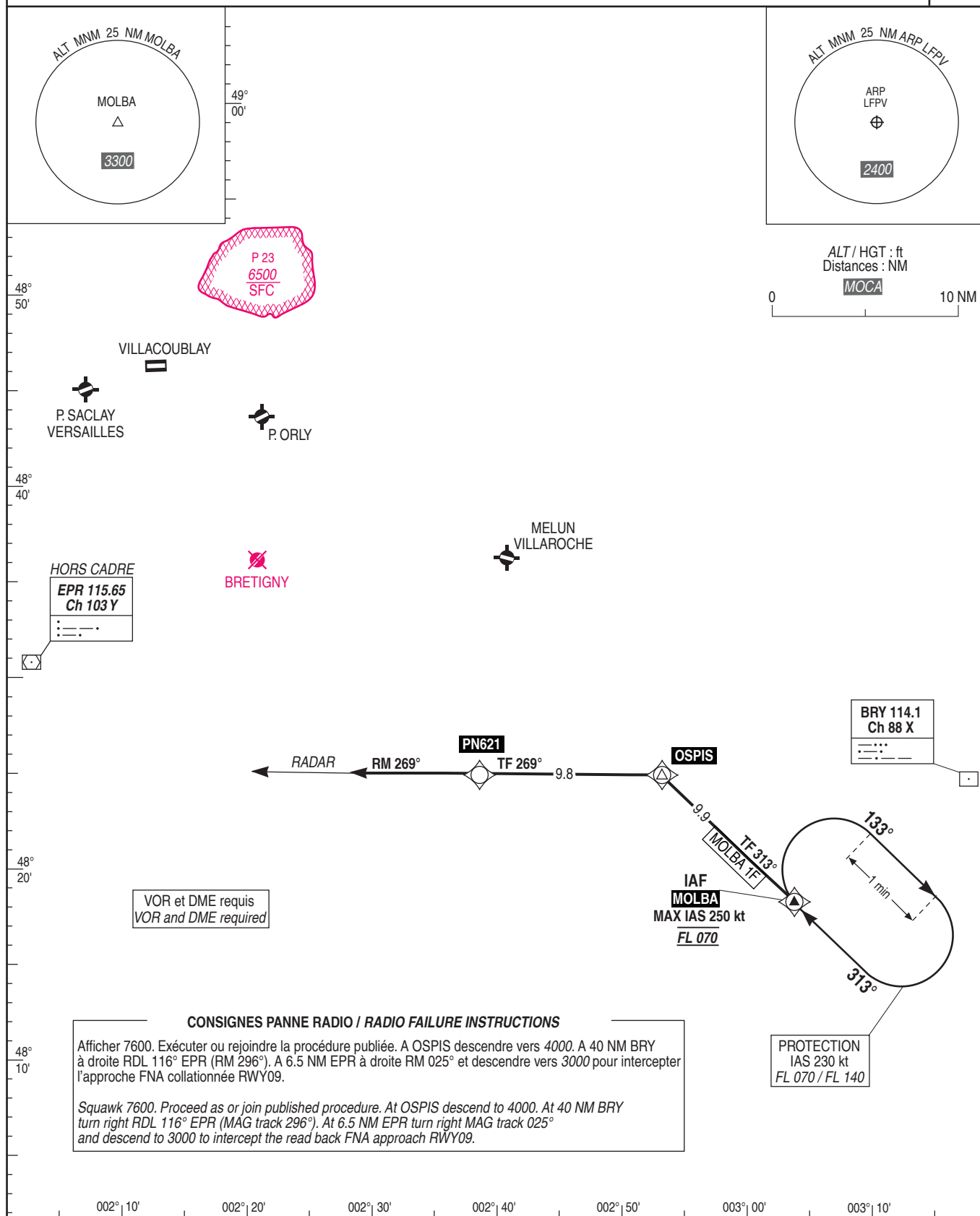
RNAV (GNSS ou/or DME/DME)

CAT A B C

INA RNAV MOLBA 1F RWY09

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

VILLACOUBLAY VELIZY

Instrument approach

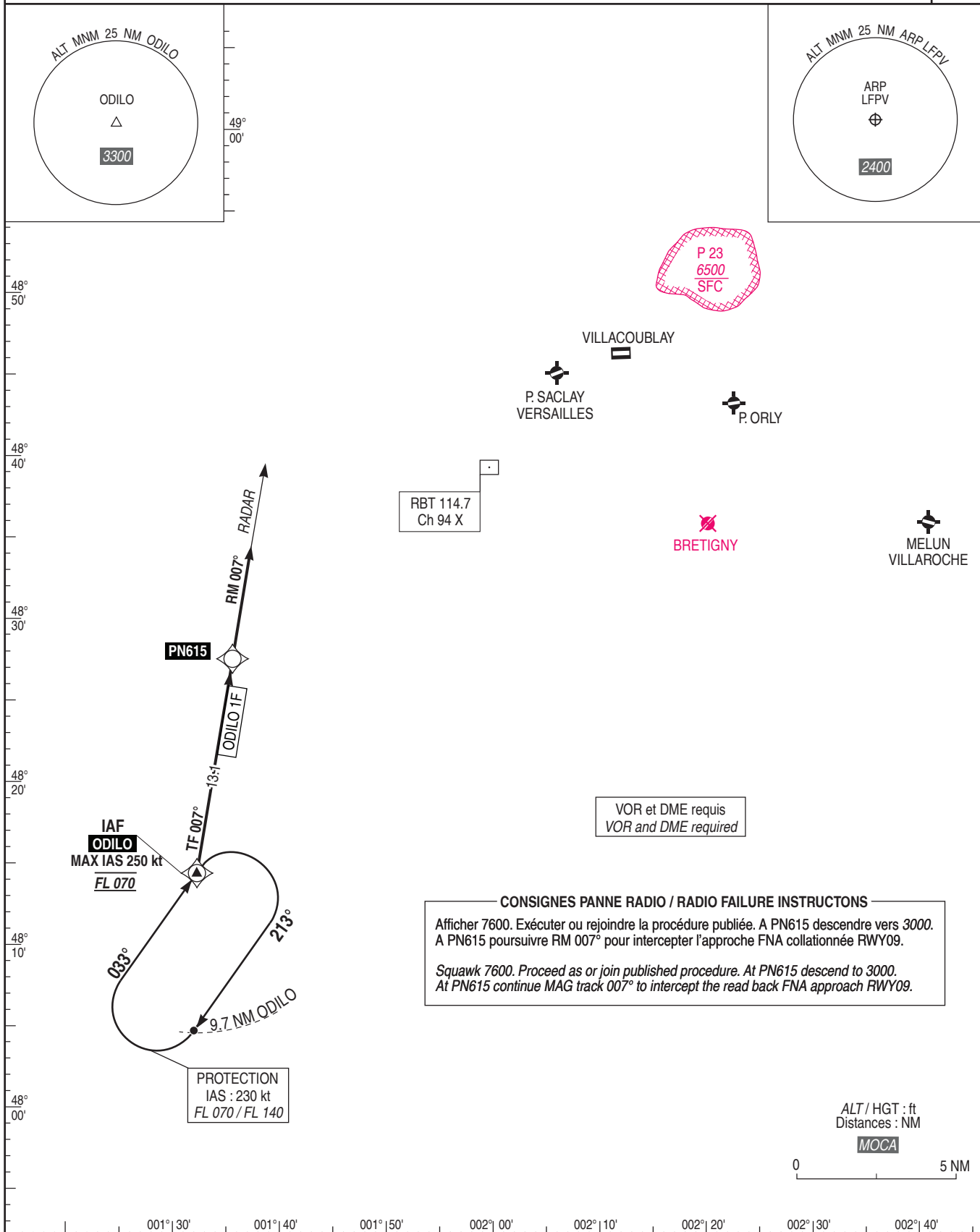
RNAV(GNSS ou/or DME/DME)

CAT A B C

INA RNAV ODILO 1F RWY09

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

RNAV (GNSS ou/ou DME/DME)

CAT A B C

VILLACOUBLAY VELIZY

INA RNAV - VEBEK 1E - RWY09

INA RNAV - VEBEK 1Y - RWY09

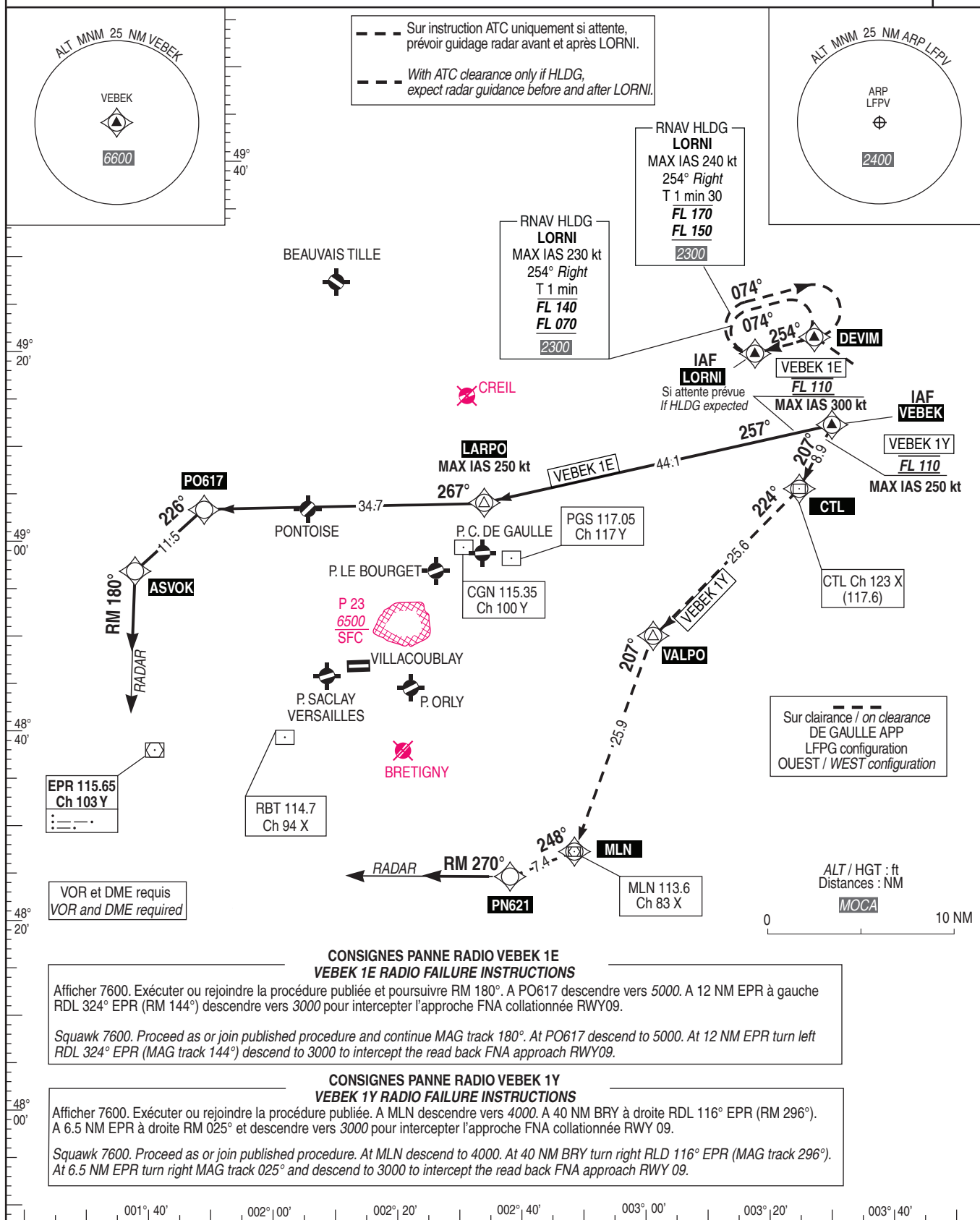
VAR
1°E
(2020)

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)

ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450

VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950

TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 585 (21 hPa), DTHR : 584

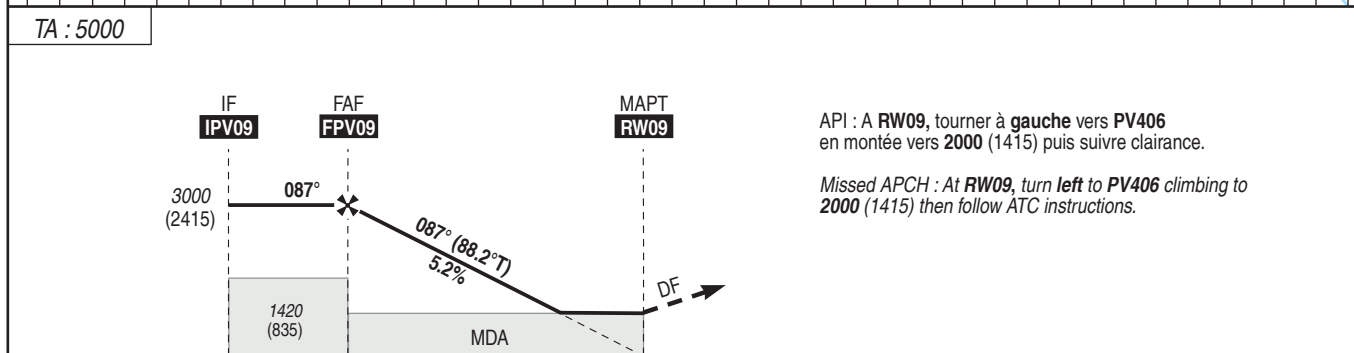
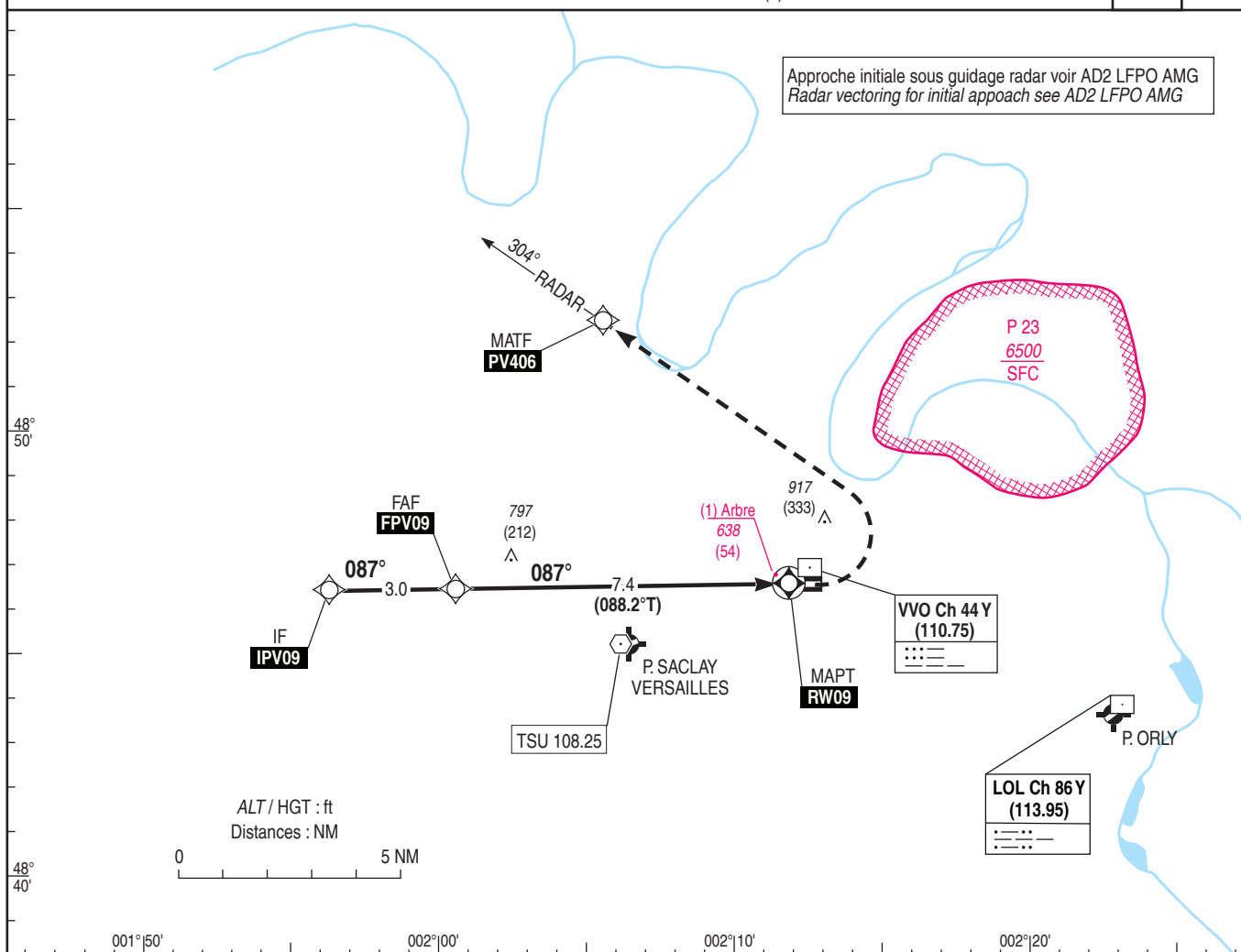
VILLACOUBLAY VELIZY

RNP RWY09

APP : ORLY Approche/Radar / Approach/Radar 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / Approach/Radar 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
TWR : VILLA Tour/Tower 121.750 128.950 343.175 (1)

(1) Réservée MIL/Reserved MIL.

RNP APCH	VAR 1°E (2020)
-------------	----------------------



THR → (NM)

10.4

7.4

0

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

REF HGT : ALT DTHR

CAT	LNAV			MVL/Circling		DIST RW09						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A		1500		1220 (630)	1500	NM	7	6	5	4	3	2
B	1010 (430)	1500	425	1220 (630)	1600	ALT	2860	2540	2230	1910	1590	1270
C		1600		1320 (730)	2400	(HGT)	(2275)	(1955)	(1645)	(1325)	(1005)	(685)
Observations/Remarks : (1) VSS Percée / VSS crossed.												
FAF - RW09		7.4 NM		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt		
VSP (ft/min)				6 min 21	5 min 13	4 min 26	3 min 52	3 min 25	3 min 04	2 min 46		
				370	450	530	610	685	765	845		

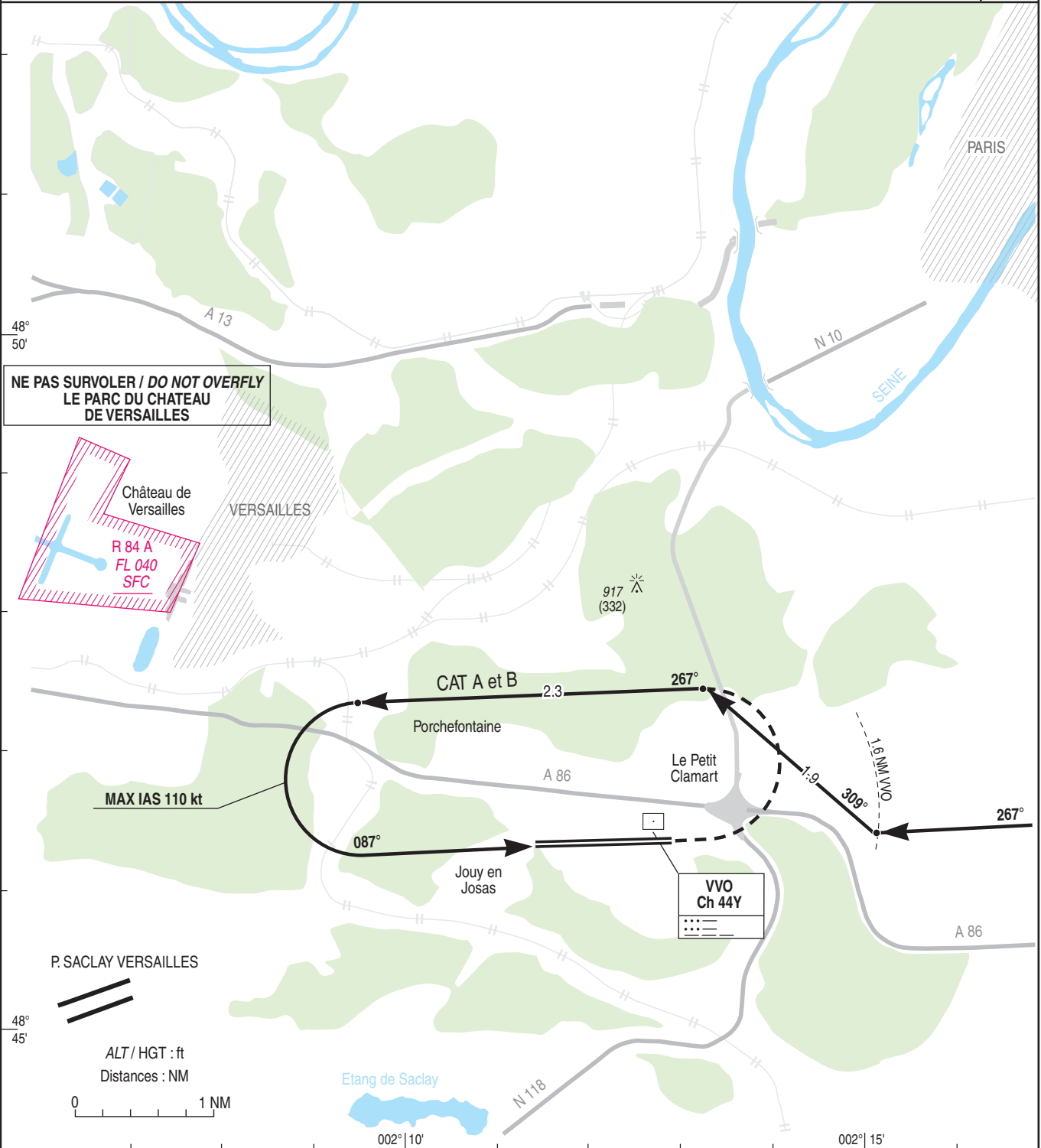
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

VILLACOUBLAY VELIZY

Instrument approach
CAT A B
ALT AD : 585 (21 hPa), DTHR : 584

VPT Z RWY09

APP : ORLY Approche/Radar / Approach/Radar 123.875 124.450 118.850(S) VILLA Approche/Radar / Approach/Radar 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1) TWR : VILLA Tour/Tower 121.750 128.950 343.775 (1) (1) Réservee MIL/Reserved MIL.	VAR 1°E (2020)
--	----------------------



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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT					
	MDA (H)	VIS		80 kt	100 kt	135 kt
A	1220 (630)	1500	1.9 NM	1 min 26	1 min 08	0 min 51
B	1220 (630)	1600	2.3 NM	1 min 43	1 min 23	1 min 01

Observations/Remarks :

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 585, DTHR : 576 (21 hPa)

VILLACOUBLAY VELIZY

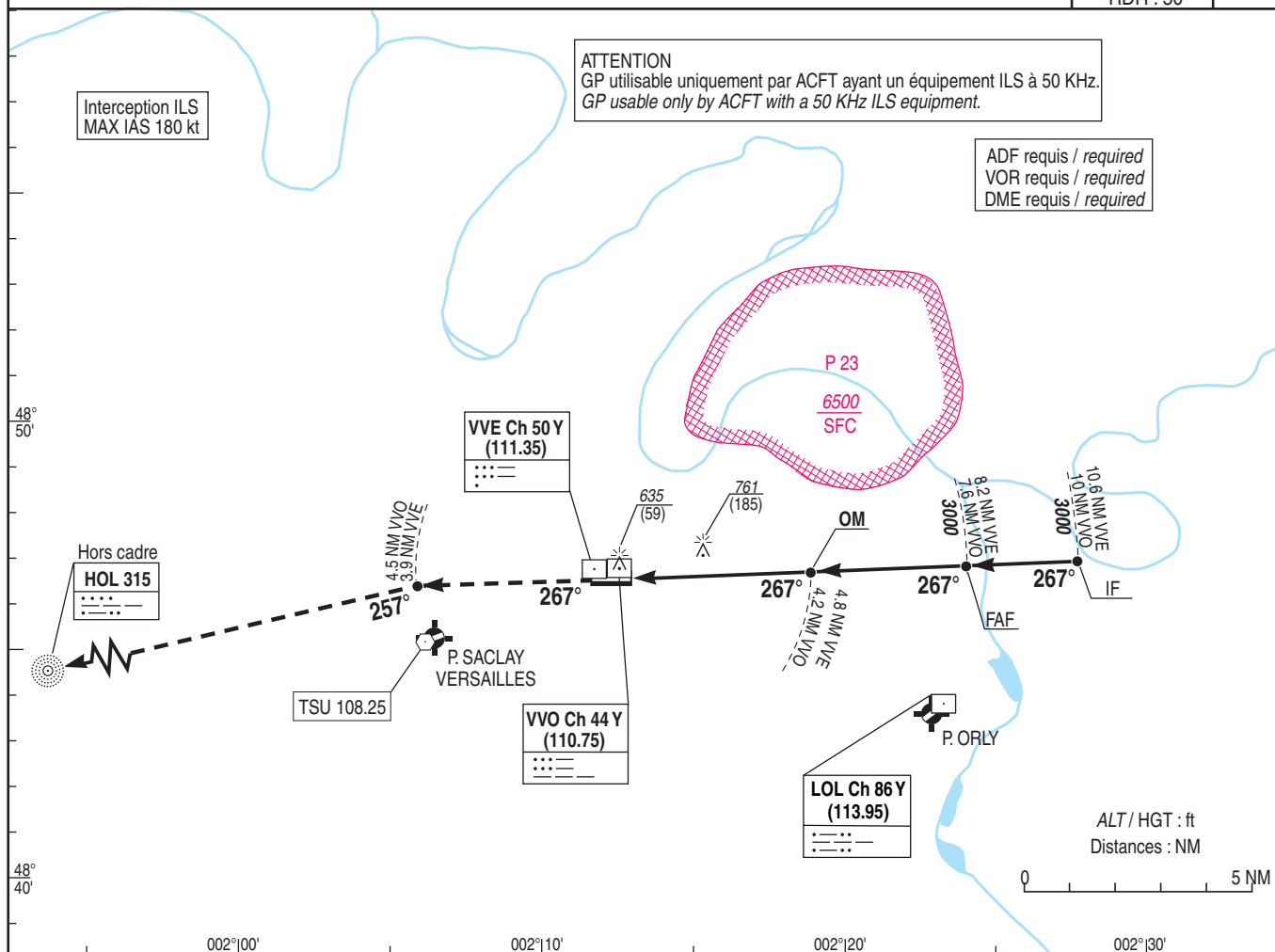
FNA ILS ou/or LOC RWY27

APP : ORLY Approche/Radar / Approach/Radar 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / Approach/Radar 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
TWR : VILLA Tour/Tower 121.750 128.950 343.175 (1)

(1) Réservée MIL/Reserved MIL.

ILS - DME
VVO 110.75
VVE 111.35
RDH : 50

VAR
1°E
(2020)

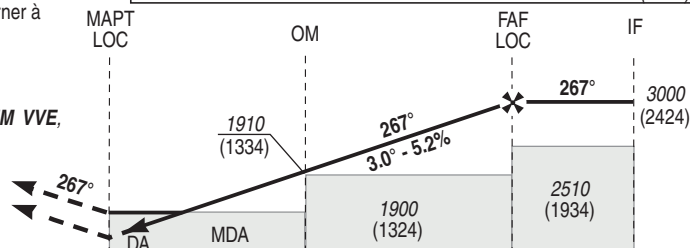


TA : 5000

Début de descente sur clairance radar 4.5 VVO ou 5.1 VVE à 2000 (1424)
Start descent on radar clearance 4.5 VVO or 5.1 VVE TO 2000 (1424)

API : Monter dans l'axe vers 3000 (2424). A 4.5 NM VVO ou 3.9 NM VVE, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 077° HOL (RM 257°) vers HOL, puis rejoindre EPR et suivre clairance du contrôle. Monter à 1400 (824) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead to 3000 (2424). At 4.5 NM VVO or 3.9 NM VVE, turn left to intercept and follow RDL 077° HOL (Mag track 257°) to HOL, then join EPR and follow CTL clearance. Climb to 1400 (824) prior to level acceleration.



DTHR ← (NM)
DME VVO ← (NM)
DME VVE ← (NM)

0.5	4	7.4	9.8
0.7	4.2	7.6	10
1.3	4.8	8.2	10.6

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

REF HGT : ALT DTHR

CAT	ILS			LOC + DME VVO			LOC DME VVO						LOC DME VVE					
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	NM	6	5	4	3	2	NM	6	5	4	3	2
A			148				ALT 2470	2160	1840	1530	1210		ALT 2270	1950	1640	1320	1000	
B	780 (200)	550	159	970 (400)	1200	393	(HGT) (1894)	(1584)	(1264)	(954)	(634)		(HGT) (1694)	(1374)	(1064)	(744)	(424)	
C			172															

Observations/Remarks :

FAF - THR	7.4 NM	6 min 21	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	6.9 NM	5 min 55	4 min 52	4 min 08	3 min 36	3 min 11	2 min 51	2 min 35
OM - THR	4 NM	3 min 26	2 min 49	2 min 24	2 min 05	1 min 51	1 min 39	1 min 30

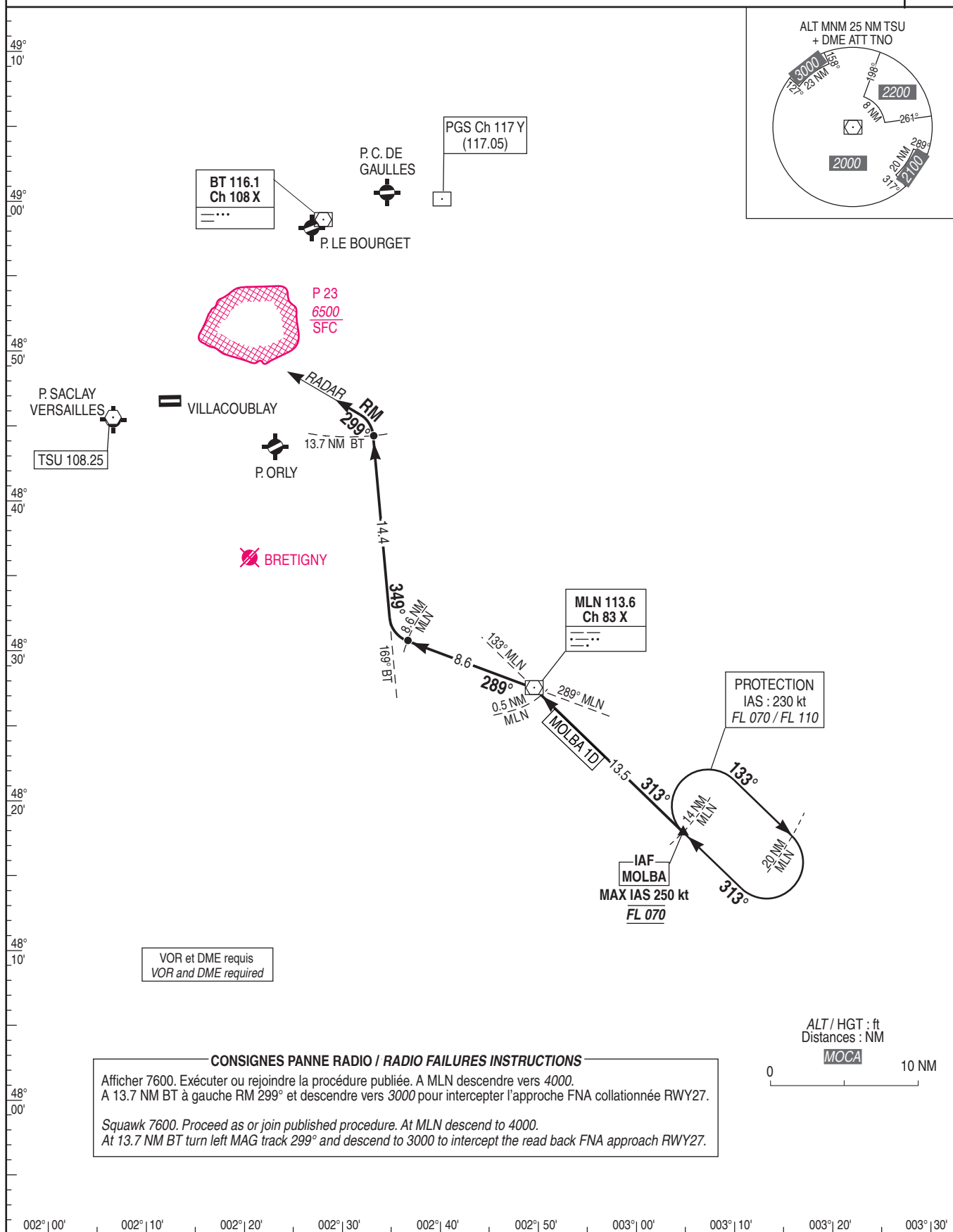
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
*Instrument Approach***VILLACOUBLAY VELIZY**

CAT A B C

INA CONV MOLBA 1D RWY27

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

VILLACOUBLAY VELIZY

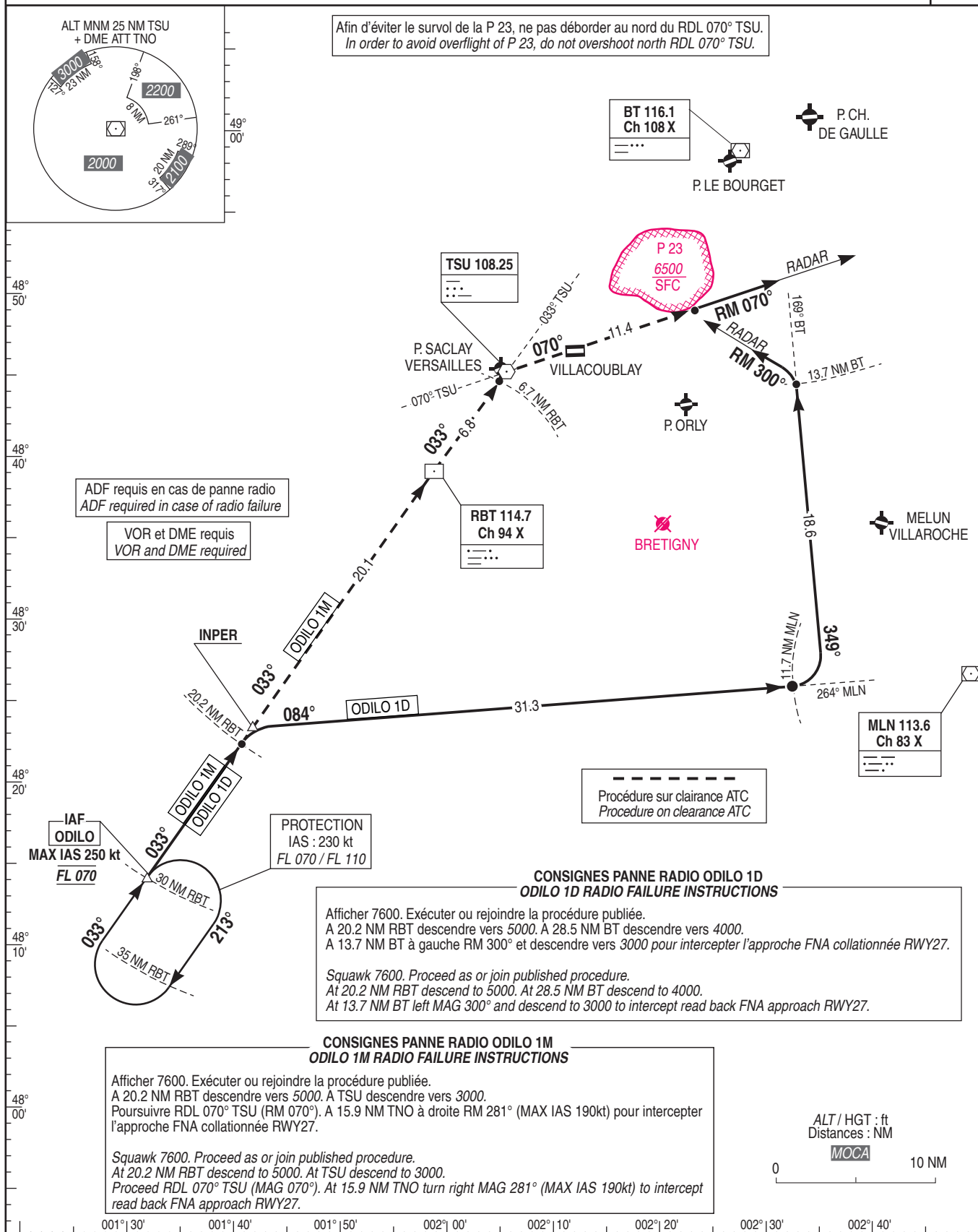
/INA CONV ODILO 1D RWY27

/INA CONV ODILO 1M RWY27

CAT A B C

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

VILLACOUBLAY VELIZY

Instrument Approach

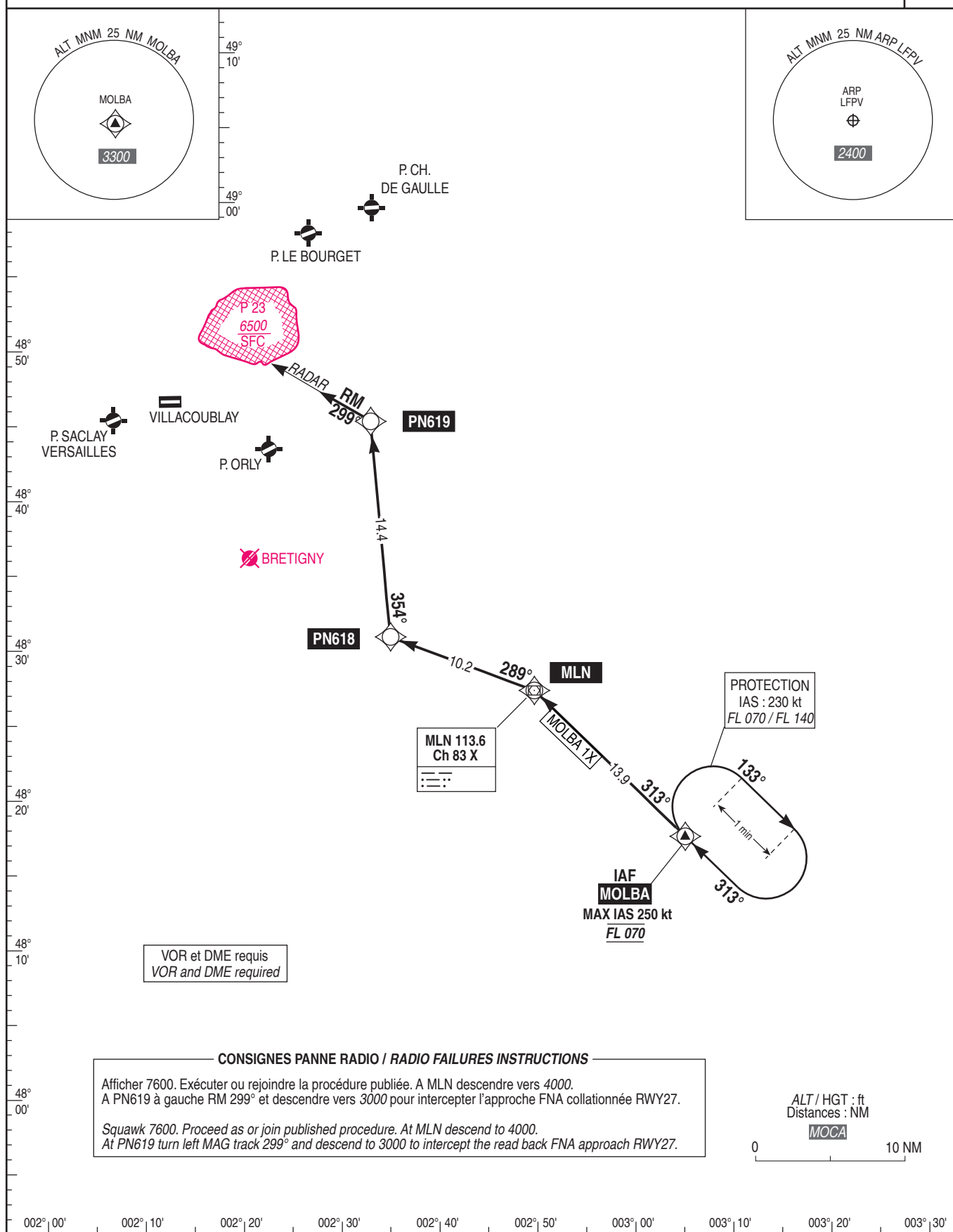
RNAV (GNSS ou/ou DME/DME)

CAT A B C

/INA RNAV MOLBA 1X RWY27

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

RNAV(GNSS ou/ou DME/DME)

CAT A B C

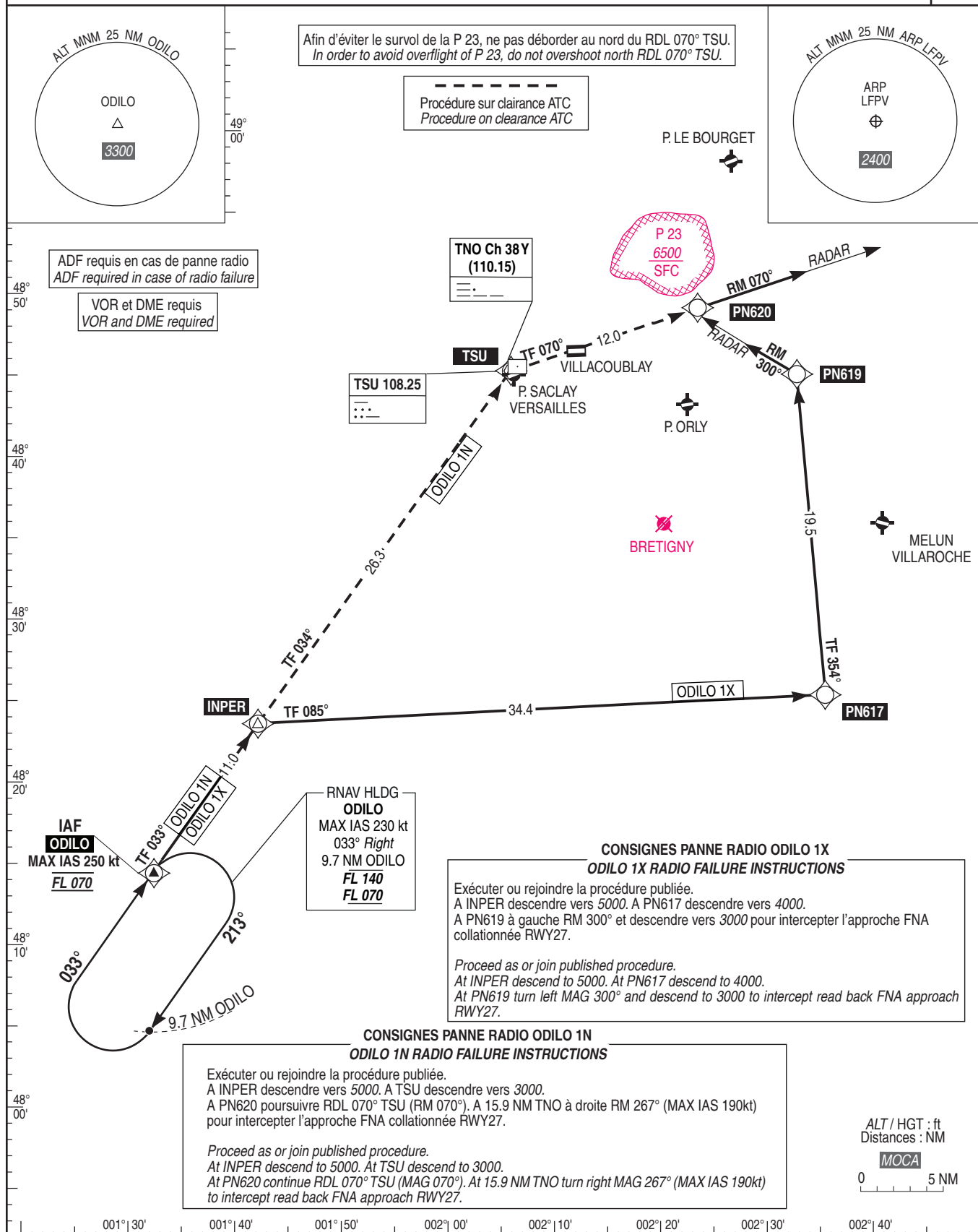
VILLACOUBLAY VELIZY

INA RNAV ODILO 1X RWY27

INA RNAV ODILO 1N RWY27

VAR
1°E
(2020)

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

VILLACOUBLAY VELIZY

Instrument approach

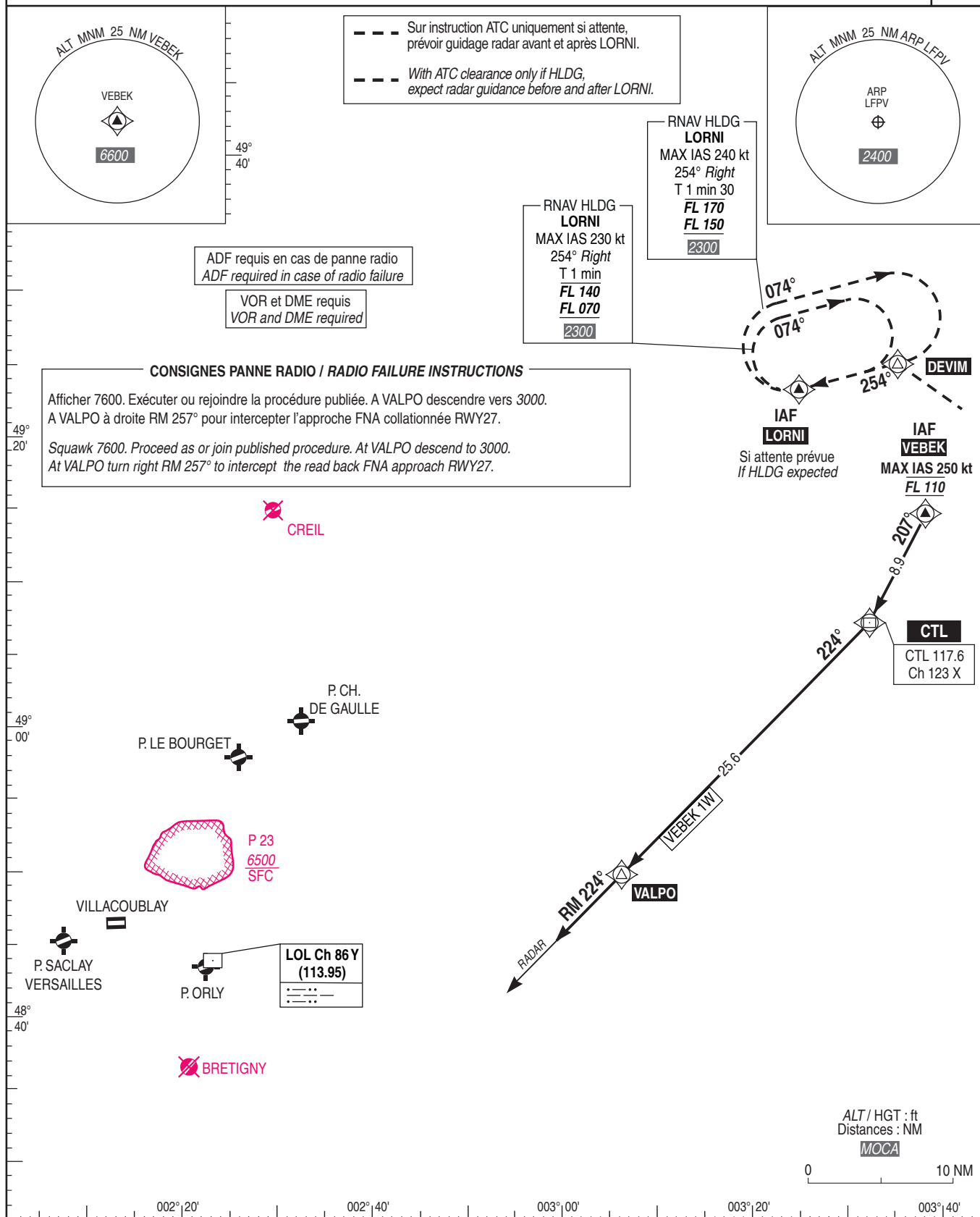
RNAV (GNSS ou/ou DME/DME)

CAT A B C

INA RNAV VEBEK 1W RWY27

APP : DE GAULLE Approche / Approach 124.355 133.380 131.200 136.275 121.155 126.575(S)
ORLY Approche / Approach 123.875 118.850(S) 124.450
VILLA Approche / Approach 119.425 123.300 123.750 142.450 246.950
TWR : VILLA Tour / Tower 121.750 128.950 343.175

VAR
1°E
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

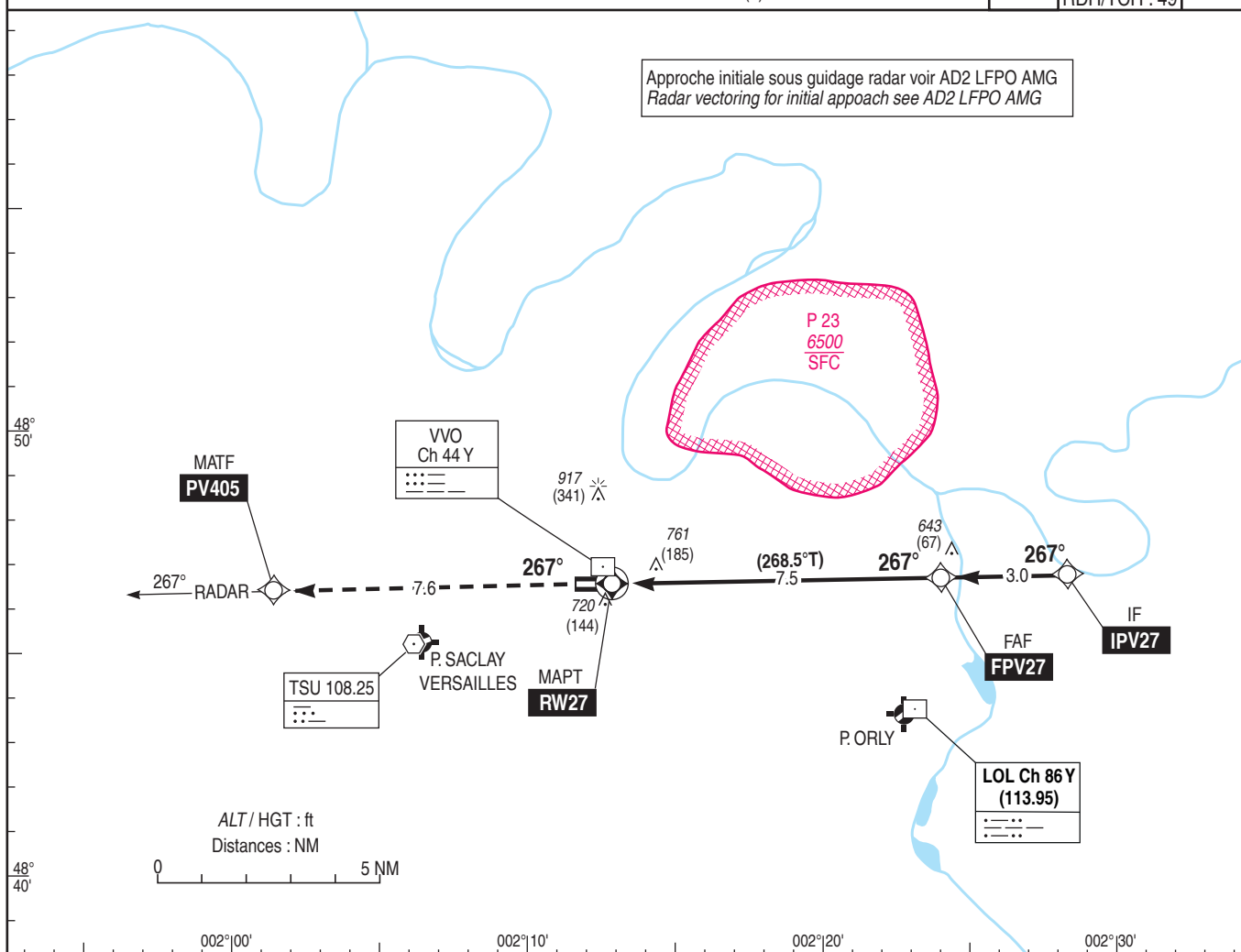
ALT AD : 585 (21 hPa), DTHR : 576

VILLACOUBLAY VELIZY

RNP RWY27

APP : ORLY Approche/Radar / Approach/Radar 123.875 124.450 118.850(S)
VILLA Approche/Radar / Approach/Radar 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1)
TWR : VILLA Tour/Tower 121.750 128.950 343.175 (1)

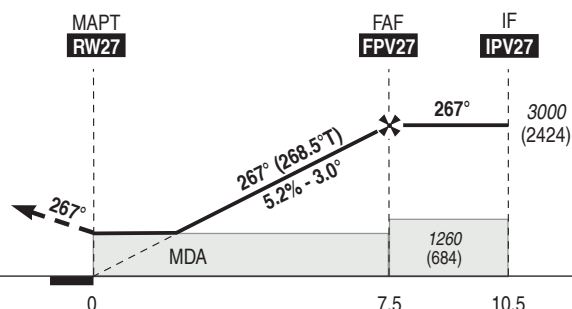
(1) Réserve MIL/Reserved MIL.

RNP
APCHEGNOS
Ch 95441
E27A49
RDH/TCH : 49VAR
1°E
(2020)

TA : 5000

API : Montée à **2000** (1426) vers **PV 405** puis
suivre clairance.

Missed APCH : Climb up to **2000** (1426) to **PV 405**
then follow ATC instructions.



THR ← (NM)

MMN AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres/Vertical distances in feet, RVR and VIS in meters

REF HGT : ALT DTHR

CAT	LPV			LNAV			MVL/Circling		DIST RW 27
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	
A	850 (280)	600	274		1300		1220 (640)	1500	NM 7 6 5 4 3 2
B	870 (290)	650	286	1010 (440)	1300	432	1220 (640)	1600	ALT 2860 2540 2220 1900 1580 1260
C	870 (300)	650	294		1300		1320 (740)	2400	(HGT) (2286) (1966) (1646) (1326) (1006) (686)

Observations/Remarks : Panne de guidage GNSS en APP voir ENR 1.5 /Failure GNSS in APP see ENR 1.5

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - RW 27	7.5 NM	6 min 26	5 min 18	4 min 30	3 min 55	3 min 28	3 min 06	2 min 49
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

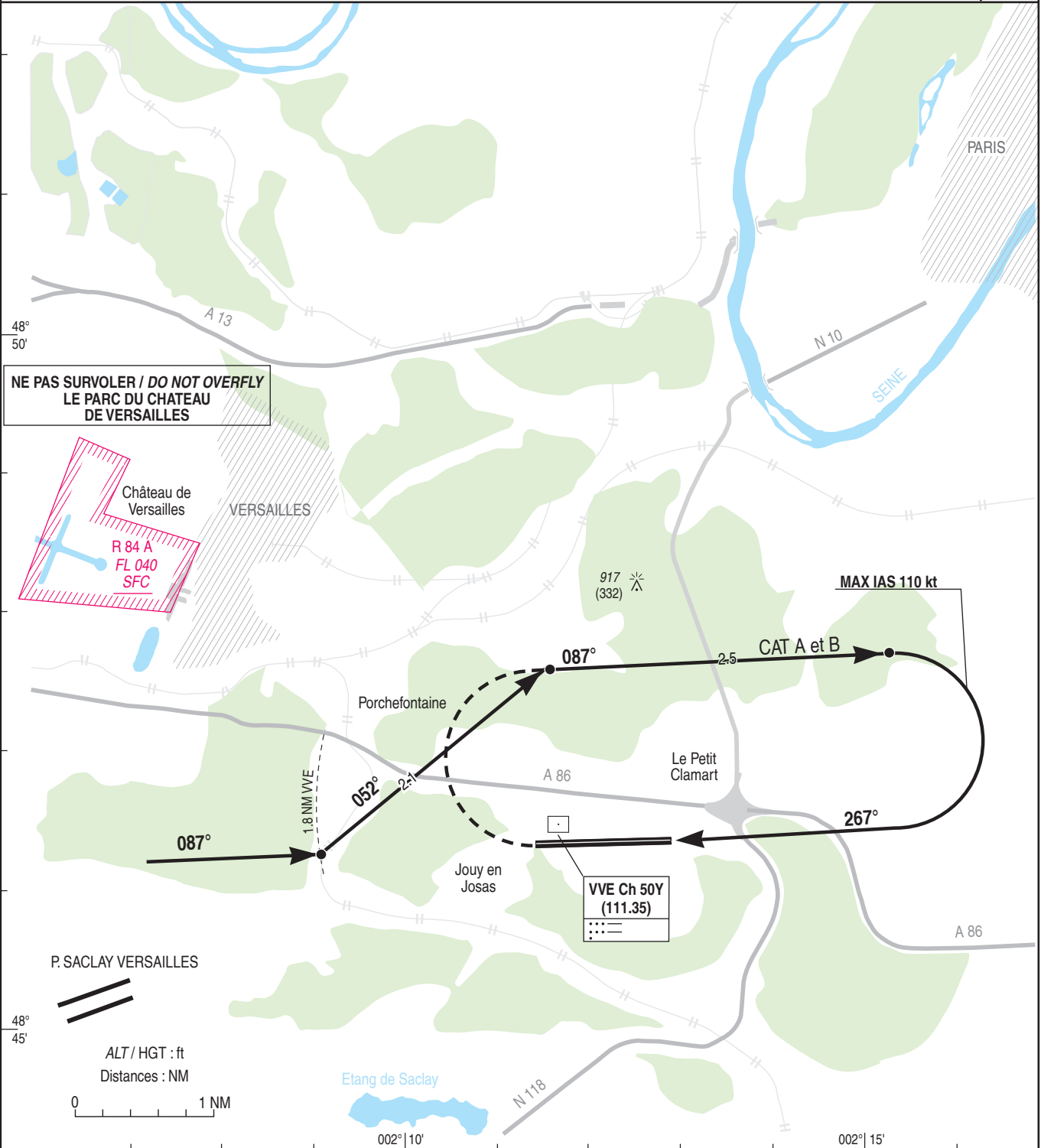
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

VILLACOUBLAY VELIZY

Instrument approach
CAT A B
ALT AD : 585 (21 hPa), DTHR : 584

VPT Z RWY27

APP : ORLY Approche/Radar / Approach/Radar 123.875 124.450 118.850(S) VILLA Approche/Radar / Approach/Radar 119.425 123.300 123.750 142.450 (1) 246.950 (1) TWR : VILLA Tour/Tower 121.750 128.950 343.775 (1) (1) Réservee MIL/Reserved MIL.	VAR 1°E (2020)
--	----------------------



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

CAT	VPT					
	MDA (H)	VIS		80 kt	100 kt	135 kt
A	1220 (630)	1500	2.1 NM	1 min 35	1 min 16	0 min 56
B	1220 (630)	1600	2.5 NM	1 min 52	1 min 30	1 min 07

Observations/Remarks :