

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

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

1	Position GEO ARP Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	48°44'59"N 002°06'40"E 118m / 222° de la TWR.
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	6 km SSW Versailles (78-Yvelines).
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i>	538 ft 27.2 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	144 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i> Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	1.7372°E 2025 (0.134°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS	AEROPORTS DE PARIS Direction du Bourget et des aérodromes d'aviation générale. Le Bourget, Bt Paul Bert 06 69 58 04 03 LFPNXTZX
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	Information redevances aéronautiques / <i>Aeronautical fees information</i> : - E-mail : airportfees_lbg@adp.fr - TEL : 01 49 75 74 61 ou/ou 01 48 62 31 24

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

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>		
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	- VOLS INTRA SCHENGEN : autorisés sous conditions de franchises (capitaux et marchandises). - VOLS EXTRA SCHENGEN : interdits. Voir site internet : www.douane.gouv.fr Gendarmerie des Transports Aériens : +33 (0)1 39 56 51 83	- INTRA SCHENGEN FLIGHTS : permitted subject to allowances (capital and cargo). - OUTSIDE SCHENGEN FLIGHTS : prohibited. See website : www.douane.gouv.fr Air Transport Police : +33 (0)1 39 56 51 83
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>		
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX (voir / see GEN).	
5	BDP / <i>ARO</i>		
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	ATS	TWR : 0600-2100. SNA RP : Service de contrôle TEL : 01 39 56 34 75 - FAX : 01 39 56 43 26	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	0600-2000. Extension possible jusqu'à 2100 sur PN de 4 HR	0600-2000 Possible extension until 2100 PN 4 HR.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>		
10	Sûreté / <i>Safety</i>		
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Non assuré.	
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS	GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED

11 JUN 2026

AD 2 LFPN.4

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

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>		
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants : 100 LL - JET A1 - JET SAF - UL AERO SUPER + Paiement : Cartes de crédit : TOTAL, American Express, VISA, UVAIR, paiement en espèces. TEL : 01 39 56 31 26.	Fuel : 100 LL - JET A1 - JET SAF - UL AERO SUPER + Payment : Credit cards : TOTAL, American Express, VISA, UVAIR, cash payment. TEL : + 33 (0)1 39 56 31 26.
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Deux camions citernes JET A1 de 11 m3. Un camion citerne de JET SAF de 11 m3. Quatre camions citernes 100LL de 5 m3. Réservation de carburants : https://totalenergi.es/resatoussus	Two 11 m3 JET A1 tankers. One 11 m3 JET SAF tanker. Four 5 m3 100LL tankers. Fuel allocation : https://totalenergi.es/resatoussus
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>		
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	Possible	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Monomoteurs et bimoteurs ; avions et hélicoptères.	Single and twin engines ; ACFT and helicopters.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Assistance : CLEAN AERO SERVICE : TEL : 06 82 09 46 32 Accueil commercial : AIR AFFAIRES ASSISTANCE : TEL : 06 08 25 26 49 - FAX : 01 39 56 54 12 E-mail : affairesassistance@wanadoo.fr	

AD 2 LFPN.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Sur l'AD et à proximité	At AD and in the vicinity
2	Restaurants	Sur l'AD et à proximité	At AD and in the vicinity
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Taxis et autobus	Taxis and bus
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>		
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>		
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>		
7	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFPN.6

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

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	3	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>		
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>		
4	Observations / <i>Remarks</i>	0530-2130. TEL : 01 39 56 46 58 Niveau 3 : pendant HOR RFFS si ATS assuré Niveau 1 : si ATS non assuré et en dehors des HOR RFFS.	0530-2130. TEL : 01 39 56 46 58 Level 3: during RFFS SKED if ATS provided. Level 1: if ATS not provided and outside RFFS SKED.

AD 2 LFPN.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>	Moyens utilisés pour le déneigement : - Déniveuse compact avec produit déverglaçant embarqué. - Tracteur avec lame tri axiale et balai. - Camion avec produit déverglaçant grande largeur. - Fraise à neige - Produit déverglaçant.	Means used for snow removal : - Compact snow plough with on-board de-icing product. - Tractor with triaxial blade and broom. - Truck with large width de-icing product. - Snow thrower. - de-icing product.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	Opérations de déneigement réalisées en coordination avec la Tour. L'aire de manœuvre est prioritaire sur toute aire de trafic.	Snow removal operation carried out in coordination with the TWR. The manoeuvring area has priority over any apron.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Produits hivernaux : formiate de potassium KFOR.	Winter products : potassium formate KFOR.
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Opérations de déneigement réalisées à la discrétion de l'exploitant. Opérations de déneigement et de traitement de l'aire de manœuvre uniquement LUN-VEN : 0600-1500 et seulement en présence des services ATS.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Snow removal operation carried out at the discretion of the operator. Snow removal operation and treatment of the manoeuvring area only MON-FRI : 0600-1500 and only in the presence of ATS services.

AD 2 LFPN.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Béton bitumineux Bituminous concrete
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	12 F/C/Y/U
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	TWY de largeur 10,5 m : E, S, W, A, B, C, D, F TWY de largeur 7,5 m : E1, E2, E3, E4, S1, S2, S11, S12, W1, W2, W3 TWY width = 10,5 m : E, S, W, A, B, C, D, F TWY width = 7,5 m : E1, E2, E3, E4, S1, S2, S11, S12, W1, W2, W3
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Béton bitumineux Bituminous concrete
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	12 F/C/Y/U
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Vérification aux seuils de piste ACL on thresholds
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	Voir AD 2.12 LFPN See AD 2.12 LFPN
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>	
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	
6	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFPN.9

Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking*

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

AD 2 LFPN.10

Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique, terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).

AD 2 LFPN.11

Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	PARIS ORLY
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFPN .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	PARIS ORLY
	Période de validité / <i>Validity period</i>	9 06-09-12-15-18 CNL 21
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	TREND entre 0600 et 2100
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C-PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	AD WARNING 0530-1700 METAR AUTO
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 42.

AD 2 LFPN.12 Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY 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
07L	071.23 (069)	1100 x 30	12 F/C/Y/U revêtue / paved	48°45'04.34"N 002°05'55.41"E ----- GUND NIL		THR : 538ft
25R	251.23 (249)	1100 x 30	12 F/C/Y/U revêtue / paved	48°45'15.81"N 002°06'46.44"E ----- GUND NIL		THR : 503ft
07R	071.23 (069)	1050 x 30	26 F/B/W/I revêtue / paved	48°44'58.33"N 002°05'59.07"E (48°44'59.99"N 002°06'06.49"E) ----- GUND NIL		THR : 536ft DTHR : 528ft
25L	251.23 (249)	1050 x 30	26 F/B/W/I revêtue / paved	48°45'09.27"N 002°06'47.74"E ----- GUND NIL		THR : 499ft
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
07L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
25R	NIL	200	50	NIL	NIL	(2)
07R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(3)
25L	NIL	105	60	NIL	NIL	(4)
(1) RESA 90 x 60 m						
(2) RESA 90 x 60 m						
(3) RESA 90 x 60 m						
(4) RESA 90 x 60 m						

AD 2 LFPN.13 Distances déclarées *Declared distances*

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

AD 2 LFPN.14 Balissage 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
07L			G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	40 ft					
25R	- 420 m - LIH		G	PAPI 3.5 ° 6.1 %	59 ft					
07R			G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	30 ft					
25L			G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	30 ft					
RWY ID	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		
07L	1100 m	60 m	W	LIH/LIL	R					
25R	1100 m	60 m	W	LIH/LIL	R		200 m	R		
07R	1050 m	60 m	W	LIL	R				(1)	
25L	1050 m	60 m	W	LIL	R				(2)	
(1) Balisage de piste et PAPI : feux LED. / RWY lighting and PAPI : LED lights.										
(2) Balisage de piste et PAPI : feux LED. / RWY lighting and PAPI : LED lights.										

AD 2 LFPN.15

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

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

AD 2 LFPN.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

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

AD 2 LFPN.17

Espaces ATS *ATS airspace*

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>
	G			NIL

AD 2 LFPN.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	CHEVREUSE Info (FR) CHEVREUSE Info (EN)	119.305 MHz	HO	
TWR	TOUSSUS Sol (FR) TOUSSUS Ground (EN)	122.130 MHz	HO	
TWR	TOUSSUS Tour (FR) TOUSSUS Tower (EN)	119.305 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. COS 25 NM/FL 030.
TWR	TOUSSUS Tour (FR) TOUSSUS Tower (EN)	120.755 MHz	HO	
VDF	TOUSSUS Gonio (FR) TOUSSUS Homer (EN)	119.305 MHz	HO	
VDF	TOUSSUS Gonio (FR) TOUSSUS Homer (EN)	120.755 MHz	HO	
ATIS	TOUSSUS (FR) TOUSSUS (EN)	127.480 MHz	HO	TEL : 01 39 56 54 70

AD 2 LFPN.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée Coverage	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation Location	
VOR	TSU	108.25 MHz	H24	48°45'13.4"N 002°06'08.5"E	547 ft	100NM(134°..314°) 80NM FL500		042°/387m THR 07L	
LOC 25R (I.E.1)	TNO	110.15 MHz	H24	48°44'58.5"N 002°05'29.4"E	547 ft			250°/561 m THR 07L	
GP 25R		334.25 MHz		48°45'16.8"N 002°06'32.5"E	508 ft		17.8 m/59 ft (3.5 °)	274°/286 m THR 25R	
DME 25R		CH 38Y		48°45'16.8"N 002°06'32.5"E	564 ft	25NM FL250			

AD 2 LFPN.20

Règlements de circulation locaux Local traffic regulations

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1.1 Roulage

Roulage interdit hors RWY et TWY.

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

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

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

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

L'aire d'avitaillement UL AERO SUPER+ est à sens unique (Sud vers Nord).

L'aire d'avitaillement AVGAS 100LL est à sens unique (Est vers Ouest).

Tout mouvement d'aéronef sur les voies de circulation menant aux postes 20 est interdit au travers du poste A3 lorsqu'un hélicoptère est présent rotor tournant sur ce poste.

Tout mouvement d'aéronef sur les voies de circulation menant aux postes 10 est interdit au travers du poste A3 lorsqu'un hélicoptère est présent rotor tournant sur ce poste.

20.1.2 Gestion de l'aire de trafic

Postes 10 à 14 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 12 m.

Postes 22 à 24 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 12 m ; interdits aux hélicoptères.

Postes 32 à 34 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 18 m.

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

Postes AVT A1 et A2 : réservés aux aéronefs d'envergure inférieure à 12m ; interdits aux hélicoptères (sauf accord express de l'exploitant aéroportuaire).

Poste AVT A3 : réservé aux aéronefs d'envergure inférieure à 12 m ; autorisé aux hélicoptères de longueur hors tout inférieure à 10 m.

Poste AVT A4 : réservé aux aéronefs d'envergure inférieure à 12m ; interdits aux hélicoptères (sauf accord express de l'exploitant aéroportuaire).

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

AD 2 LFPN.21

Procédures antibruit Noise abatement procedures

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

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

- Aérodrome interdit à tout trafic. Cette disposition ne s'applique pas aux aéronefs exploités dans le cadre d'évacuation sanitaire, à caractère d'urgence.
- Les points fixes sont interdits
- La circulation de surface est uniquement autorisée pour déplacement de point de parking ou vers l'atelier de maintenance.

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

20.1 GROUND MANOEUVRING

20.1.1 Taxiing

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

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

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

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

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

The UL AERO SUPER+ refuelling area is one-way (South to North).

The AVGAS 100LL refuelling area is one-way (East to West).

All aircraft movements on the taxiways leading to stands 20 are prohibited abeam stand A3 when an helicopter is present, its rotor turning at that stand.

All aircraft movements on the taxiways leading to stands 10 are prohibited abeam stand A3 when an helicopter is present, its rotor turning at that stand.

20.1.2 Apron management

Stands 10 to 14 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m.

Stands 22 to 24 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; helicopters prohibited.

Stands 32 to 34 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 18 m.

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

Refuelling stands A1 and A2 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; helicopters prohibited (unless expressly authorized by the airport operator).

Refuelling stand A3 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; permitted for helicopters of overall length smaller than 10 m.

Refuelling stand A4 : reserved for ACFT with wingspan smaller than 12 m ; helicopters prohibited (unless expressly authorized by the airport operator).

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

AD 2 LFPN.22**Procédures de vol *Flight procedures*****22.1 UTILISATION DE L'AD**

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

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

Activité VFR interdite aux ACFT munis de turboréacteurs.

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

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

22.2 VOLS A L'ARRIVEE**22.2.1 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE****APPROCHES INITIALES (INA) RNAV + RADAR****22.2.1.1 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.

22.2.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.

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

Celles qui sont publiées RNAV sont protégées pour une navigation RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME. et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler.

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

22.2.1.3 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.

22.2.1.4 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.

22.2.1.5 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.

22.2.1.6 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.

22.1 AD OPERATING CONDITIONS

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

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

VFR activity prohibited to turbo-jet ACFT.

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

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

22.2 INBOUND AIRCRAFT**22.2.1 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR INBOUND PROCEDURES****RNAV + RADAR INITIAL APPROACHES (INA)****22.2.1.1 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.

22.2.1.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

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

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22.2.1.3 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.

22.2.1.4 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.

22.2.1.5 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.

22.2.1.6 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.

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

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

22.2.3 GUIDAGE RADAR

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

22.2.4 PROCEDURES EN AUTO INFORMATION

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

Clôture du FPL dans les meilleurs délais auprès du BTIV

TEL : 0810 VFR IFR.

IAS MAX : 150 kt.

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

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

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

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

22.2.5 CONSIGNE PARTICULIERE DE RADIOCOMMUNICATION

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

22.2.6 STAR CONVENTIONNELLES

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

22.2.6.1 Domaine d'application

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

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

Ces contraintes sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.

22.2.6.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A B C.

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

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

22.2.6.3 Utilisation

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

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

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

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

Limitation de vitesse :

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

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

22.2.3 RADAR VECTORIZING

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

22.2.4 AUTO INFORMATION PROCEDURES

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

Closing of the FPL as soon as possible at BTIV

TEL : 0810 VFR IFR.

IAS MAX : 150 kt.

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

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

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

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

22.2.5 SPECIAL RADIOCOMMUNICATION INSTRUCTION

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

22.2.6 CONVENTIONAL STARS

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

22.2.6.1 Field of application

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

The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements.

These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.

22.2.6.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22.2.6.3 Operating procedures

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

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

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

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

Speed limitation:

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.

22.2.6.4 Panne de radiocommunication

22.2.6.4.1 Cas général

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

22.2.6.4.2 Procédure particulière pour les arrivées LFPN et LFPV par VEBEK

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à VEBEK au FL 110.

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

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

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

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée (arrivées MOLBA ou ODILLO), au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception, ou la procédure particulière publiée au paragraphe 2.6.4.2 (arrivées VEBEK). Ce principe est valable dans toutes les configurations.

22.3 VOLS AU DEPART

22.3.1 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.

22.3.2 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.

22.3.3 DEPARTS RWY 07L (LFPN) - RWY 09 (LFPV) DESIGNATION

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

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

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

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.

22.2.6.4 Radiocommunication failure

22.2.6.4.1 Usual case

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

In case of radar vectoring, join the initial STAR.

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

Maintain this level till the later of the following times:

- HAP

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

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

22.2.6.4.2 Specific case for LFPN and LFPV arrivals via VEBEK

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

In case of radar vectoring, join the initial STAR.

Proceed to VEBEK at FL110.

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

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

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

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

22.3 OUTBOUND AIRCRAFT

22.3.1 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.

22.3.2 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, a 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.

22.3.3 DEPARTURES RWY 07L (LFPN) - RWY 09 (LFPV) IDENTIFICATION

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

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

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

22.3.4 DEPARTS RWY 25R (LFPN) - RWY 27 (LFPV)**DESIGNATION**

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

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

22.3.4 DEPARTURES RWY 25R (LFPN) - RWY 27 (LFPV)**IDENTIFICATION**

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

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

22.3.5 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.

22.3.5 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	OPALE - ATREX - NURMO	FL > 115	FL > 115
	Est/ East	RANUX - BUBLI DIKOL - BAXIR	FL > 195 115 < FL < 195	FL > 195 115 < FL < 195
	Sud/ South	AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL OLZOM - MONOT - DORDI	FL > 195 FL < 195	FL > 195 FL < 195
	Ouest/ West	ELCOB - LGL	Tous/ All FL	Tous/ All FL

22.3.5.1 Domaine d'application

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

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

22.3.5.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A B C.

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

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

22.3.5.3 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.

22.3.5.4 Utilisation

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

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 .

22.3.5.5 Mesures transitoires

L'ensemble des itinéraires normalisés de départs (SID) déclarés utilisables en RNAV 1 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.

22.3.5.1 Field of application

These RNAV SID are drawn up and defined as follows :

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

22.3.5.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22.3.5.3 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.

22.3.5.4 Operating procedures

Initial departures are published and available only in RNAV navigation.

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

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

22.3.5.5 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.

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.

22.3.6 DEPARTS : DCT FPL

Des départs en DCT FPL sont possibles au départ de PARIS SACLAY VERSAILLES et VILLACOUBLAY vers les secteurs Nord, Est et Ouest de la TMA PARIS.

DCT FPL	Secteur/ Sector		Réacteurs/ Jets	Hélices/ Propellers
	Nord/ North	EGOZE	FL < 115	FL < 115
	Est/ East	NIPOR	FL < 115	FL < 115
	Ouest/ West	ELCOB - LGL	Tous/ All FL	Tous/ All FL

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 : DCT ELCOB ou LGL.

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné : (voir descriptif AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ et AD 2 LFPV SID RWY 09 RNAV OMNI B PACIQ)

- vers le secteur Nord : départ PACIQ puis guidage radar vers EGOZE,
- vers le secteur Est : départ PACIQ puis guidage radar CTL puis vers NIPOR,
- vers le secteur Ouest : en fonction de la configuration, départ RNAV initial ou départ RNAV PACIQ puis guidage radar 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.

22.3.7 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

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

22.3.8 POGO

22.3.8.1 Définition

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

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

Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.

22.3.8.2 Plan de vol

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

22.3.8.3 Utilisation

Restriction horaires itinéraires POGO reliant LFPN à LFPT et LFOB : Les usagers doivent impérativement planifier leur arrivée à destination avant 1000 ou après 1230 (heures locales).

22.3.8.4 Vols PARIS SACLAY VERSAILLES > MELUN

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

22.3.9 DEPARTS A VUE PISTE 25L/07R

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

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

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.

22.3.6 DEPARTURES: DCT FPL

FPL DCT departures are possible from PARIS SACLAY VERSAILLES and VILLACOUBLAY to the North, East and West sectors of TMA PARIS.

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 : DCT ELCOB or LGL.

After an initial departure depending on the runway used for take-off : (see AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ and AD 2 LFPV SID RWY 09 RNAV OMNI B PACIQ)

- Northbound sector : PACIQ departure then radar guidance to EGOZE,
- Eastbound sector : PACIQ departure then radar guidance CTL then to NIPOR,
- Westbound sector : depending on the configuration, Initial RNAV departure or RNAV PACIQ departure then ELCOB or LGL radar guidance.

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.

22.3.7 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

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

22.3.8 POGO

22.3.8.1 Definition

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

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

These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.

22.3.8.2 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

22.3.8.3 Use

Time restrictions for POGO routes linking LFPN to LFPT and LFOB: Users must plan to arrive at their destination before 1000 or after 1230 (local time).

22.3.8.4 Flights PARIS SACLAY VERSAILLES > MELUN

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

22.3.9 VISUAL DEPARTURES RWY 25L/07R

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

- Daytime only.
- RWY 25R/07L closed.
- Visibility greater than or equal to 1500 m and ceiling above 1500 ft AMSL.
- The pilot must turn as soon as possible to reach the published SID.
- The pilot is responsible for crossing obstacles up to 1500 ft AMSL MNM and must then comply with the RWY 25R/07L published SID.

22.3.10 LVP	22.3.10 LVP
22.3.10.1 Infrastructures utilisables en LVP : PISTE 07L/25R TWY E, W, S, S2, F, D, B, A E1, E2, E4	22.3.10.1 Facilities suitable for LVP : RWY 07L/25R TWY E, W, S, S2, F, D, B, A E1, E2, E4
22.3.10.2 Critères de mises en place et de fin de LVP : Procédures LVP en vigueur pour les décollages uniquement. Procédures LVP possibles uniquement en présence du contrôle. En situation LVP, les mouvements de mobiles sur l'aire de manoeuvre sont limités à un seul mobile. La phase pré-LVP est mise en oeuvre lorsque la RVR est comprise entre 800 m et 550 m. Les LVP sont mises en oeuvre lorsque la RVR est comprise entre 550m et 400m.	22.3.10.2 Criteria for initiating and terminating LVP : LVP in force for take-offs only. LVP permitted only when air traffic control is present. In LVP conditions, movements of ground vehicles on the apron are limited to a single vehicle. The pre-LVP phase is implemented when RVR is between 800 m and 550 m. LVP are implemented when RVR is between 550 m and 400 m.
22.3.10.3 Liste des équipements utilisés lors des LVP : Voir AD 2 LFPN.14 et AD 2 LFPN.15	22.3.10.3 List of equipment used during LVP : See AD 2 LFPN.14 and AD 2 LFPN.15

AD 2 LFPN.23	Renseignements supplémentaires Additional information
23.1 EQUIPEMENT AD	23.1 AD EQUIPMENT
23.1.1 Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).	23.1.1 Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display (see AD 1.0) .
23.1.2 PCL : Absence ATS : PCL 25R/07L uniquement de 0500 à 2130 (ETE : -1HR).	23.1.2 PCL : Absence ATS : PCL 25R/07L only from 0500 to 2130 (SUM : -1HR).
23.2 ESPACES ADJACENTS LF-R 35 A et LF-R 35 B : voir ENR 5.1	23.2 ADJACENT AIRSPACES LF-R 35 A and LF-R 35 B : see ENR 5.1
23.3 PERIL ANIMALIER Occasionnel.	23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD Random.
23.4 AVITAILLEMENT UL AERO SUPER+ ET 100 LL Distributeurs automatiques dans la zone des parkings 20 et 30.	23.4 UL AERO SUPER+ AND 100 LL REFUELLING Automatic dispensers in the vicinity of parking stands 20 and 30.

AD 2 LFPN.24	Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome
Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.	For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFPN.25	Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) Visual segment surface (VSS) penetration
Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.	List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
voir cartes IAC en AD 2.24 / see IAC Charts in AD 2.24	

CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ATIS : 127.480 ☎ 01 39 56 54 70

GND (SOL) : 122.130

PARIS SACLAY VERSAILLES

48 44 59 N - 002 06 40 E

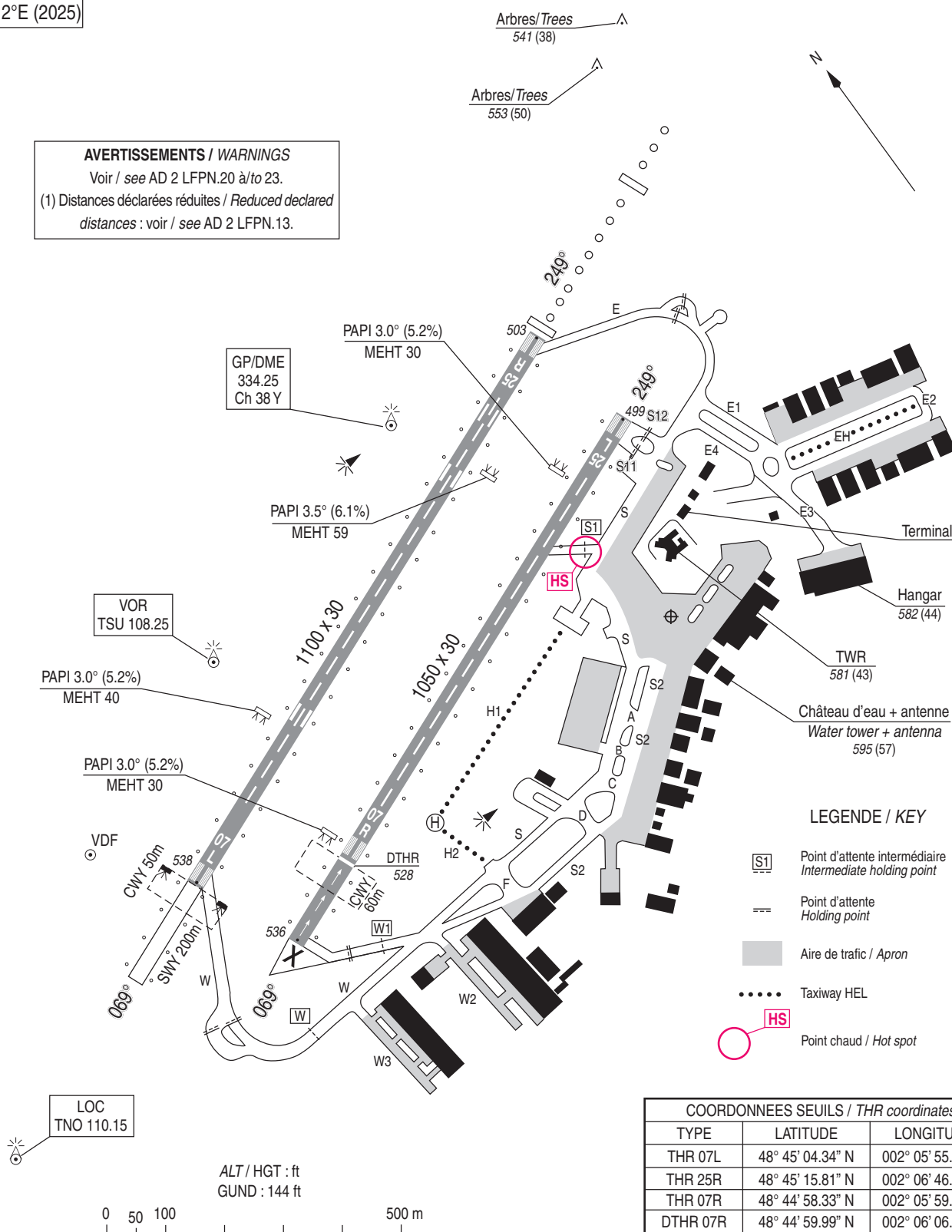
ALT AD : 538 (20 hPa)

VAR 2°E (2025)

AVERTISSEMENTS / WARNINGS

Voir / see AD 2 LFPN.20 à/to 23.

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



RWY	BALISAGE / Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
07L	NIL	LIH/LIL	1100	1100	1100	1100	Revêtuée Paved	12 F/C/Y/U	250*	250*	250*	
25R	420 m LIH	LIH/LIL	1100	1150	1300	1100	Revêtuée Paved		250*	250*	250*	
07R	NIL	LIL	1050	1050	1050	890	Revêtuée Paved	26 F/B/W/T	* Absence ATS : 550 m le jour / by day. 800 m la nuit / at night.			
25L	NIL	LIL	945 (1)	1005 (1)	1050	1050						

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

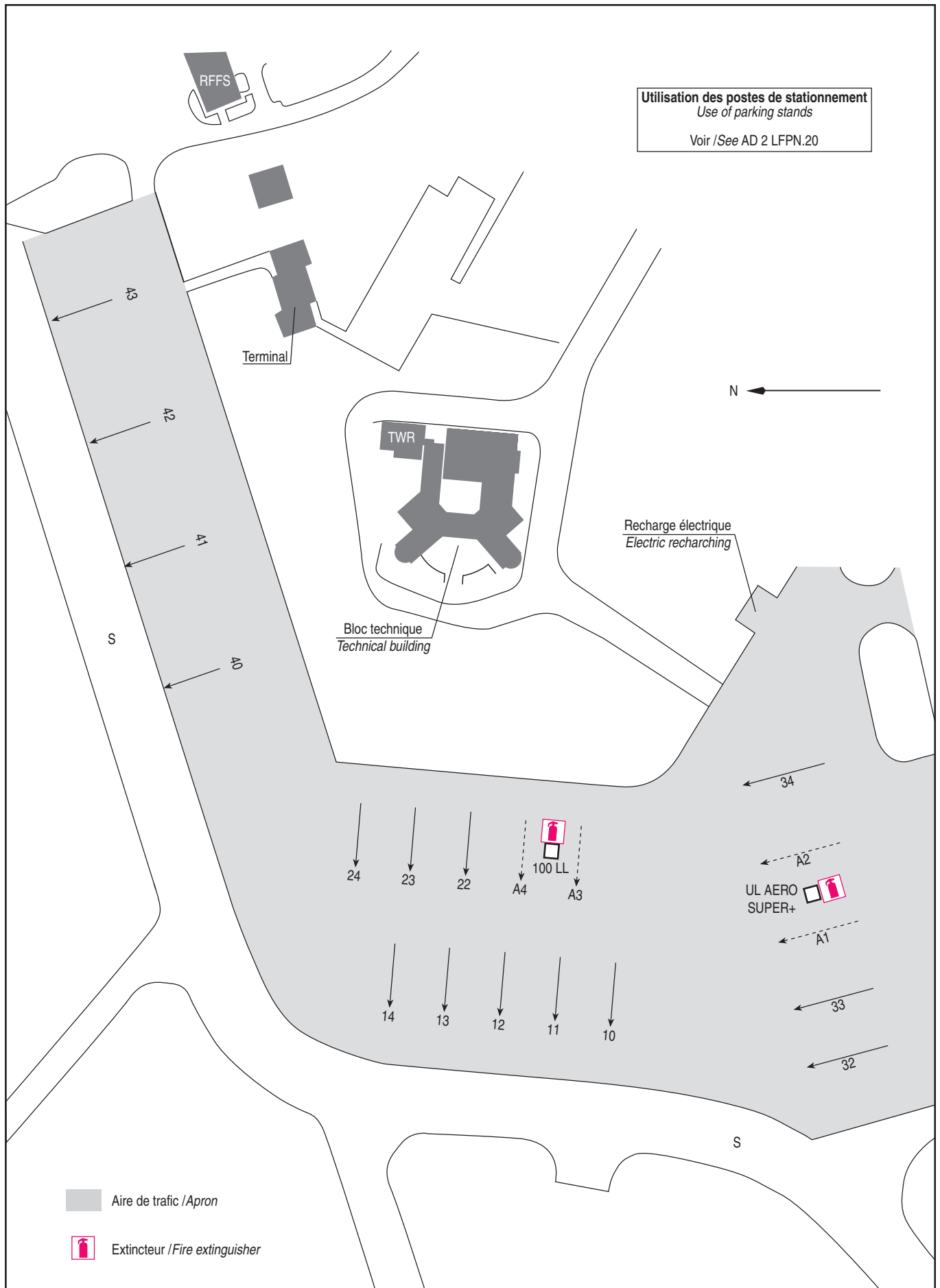
AMDT 06/26 CHG : VAR, QFU, TWY S11, TWY S12, PCN RWY 07R-25L, ajout HS S1/HS S1 added, aire de trafic/apron.

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

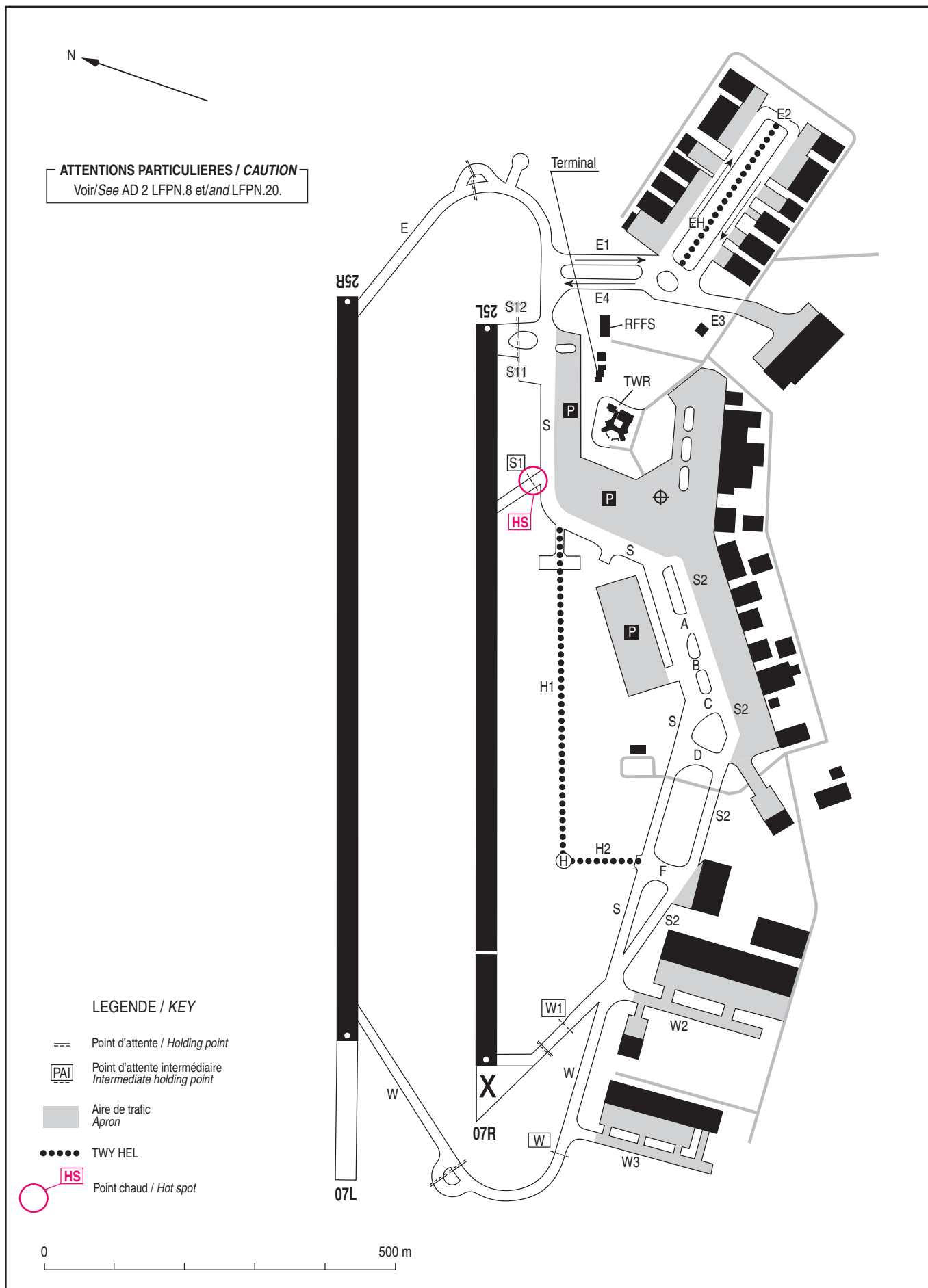
PARIS SACLAY VERSAILLES



MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

PARIS SACLAY VERSAILLES



PARIS SACLAY VERSAILLES
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.

PARIS SACLAY VERSAILLES

ATIS TOUSSUS		127.480
TWR TOUSSUS	Sol / GND	122.130
	Tour / TWR	120.755 – 119.305 (s)

VILLACOUBLAY - VELIZY

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

PARIS ORLY

ATIS ORLY		126.5 (FR) – 131.355 (EN)
TWR ORLY	Prévol / Delivery	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 – 126.580 (s)
		NIPOR	131.205 – 133.380 – 136.280 – 126.580 (s)
		EVX – LGL	136.280
	Approche / Approach	VEBEK	121.155 – 126.580 (s)

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	
CAD	REF ENR 4.1	X	X	X	
CGN	REF AD2 - LFPG. 19		X	X	
CTL	REF ENR 4.1	X			X
DJL	REF ENR 4.1	X		X	
EPL	REF ENR 4.1	X		X	
EPR	REF ENR 4.1	X	X	X	X
HOL	REF AD2 - LFPV. 19	X	X	X	
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF AD2 - LFPO. 19	X	X	X	X
MLN	REF ENR 4.1	X	X	X	X
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
PGS	REF AD2 - LFPG. 19		X	X	
PON	REF ENR 4.1		X	X	X
RBT	REF ENR 4.1	X	X	X	X
REM	REF ENR 4.1		X	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	
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	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	
EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordonnées</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
EGOZE	REF ENR 4.4	X		X	
ELCOB	REF ENR 4.4	X		X	
ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
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
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	
OLZOM	REF ENR 4.4	X		X	
OPALE	REF ENR 4.4	X		X	
OSPIS	REF ENR 4.4	X	X		X
OXCEL	REF ENR 4.4	X		X	
PACIQ	REF ENR 4.4	X		X	
PEKIM	REF ENR 4.4	X		X	
PIBAT	REF ENR 4.4	X		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	
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	

POINTS / REPÈRES ESSENTIELS DES PROCÉDURES

Waypoints / Procedure main fixes

Identification	Coordonnées Coordinates		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
IN07L	48°41'39.1" N	001°50'48.3" E	X			X
FN07L	48°42'37.5" N	001°55'05.3" E	X			X
IN25R	48°48'48.8" N	002°22'40.5" E	X			X
FN25R	48°47'22.0" N	002°16'10.1" E	X			X
IF VOR z-VOR y RWY 07L	48°40'40.9" N	001°52'13.9" E		X		X
FAF VOR z-VOR y RWY 07L	48°41'47.4" N	001°55'36.8" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 25R	48°48'28.3" N	002°21'07.6" E		X		X
FAF LOC RWY 25R	48°47'21.9" N	002°16'10.2" E		X		X
IF VOR z-VOR y RWY 25R	48°47'58.7" N	002°21'37.0" E		X		X
FAF VOR z-VOR y RWY 25R	48°47'19.9" N	002°17'57.9" E		X		X

RW 07L	48°45'04.34" N	002°05'55.41" E	X			X
RW 25R	48°45'15.81" N	002°06'46.44" E	X			X

FF305	47°24'15.0" N	004°36'07.0" E	X		X	
FF306	47°27'34.0" N	004°10'27.0" E	X		X	
FF307	47°22'26.0" N	003°55'29.0" E	X		X	
PN070	48°45'59.2" N	002°10'42.4" E	X		X	
PN071	48°47'44.9" N	002°21'20.0" E	X		X	
PN072	48°49'20.2" N	002°31'01.0" E	X		X	
PN073	48°49'04.7" N	002°09'31.6" E	X		X	
PN074	48°50'01.4" N	002°07'01.7" E	X		X	
PN075	48°51'51.5" N	002°02'09.9" E	X		X	
PN076	48°47'09.4" N	002°49'35.3" E	X		X	
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	
PN418	48°46'36.8" N	002°12'47.6" E	X			X
PN420	48°50'23.8" N	002°10'50.7" E	X			X
PN422	48°53'58.9" N	001°57'15.9" E	X			X
PN510	48°44'37.2" N	002°03'54.8" E	X			X
PN615	48°27'28.9" N	001°37'09.6" E	X			X
PN617	48°25'45.9" N	002°35'08.4" E	X			X
PN618	48°30'52.4" N	002°34'24.4" E	X			X
PN619	48°45'11.1" N	002°32'20.8" E	X			X
PN620	48°49'08.5" N	002°23'17.5" E	X			X
PN621	48°24'39.0" N	002°38'23.0" E	X			X
PO084	48°46'33.8" N	002°58'38.9" E	X		X	
PO088	48°44'54.2" N	002°00'47.6" E	X		X	
PO090	49°08'12.2" N	002°05'30.4" E	X		X	
PO092	48°49'57.8" N	001°46'47.1" E	X		X	
PO183	48°38'24.3" N	002°18'36.0" E	X		X	
PO185	48°37'37.3" N	002°15'42.9" E	X		X	
PO187	48°41'57.6" N	001°31'54.7" E	X		X	
PO189	48°39'50.3" N	001°53'40.9" E	X		X	
PO191	48°44'53.8" N	001°29'10.8" E	X		X	
PO262	49°14'00.2" N	002°01'35.5" E	X		X	
PO271	48°28'53.4" N	002°00'31.2" E	X		X	
PO302	48°31'26.5" N	002°51'01.8" E	X		X	
PO304	48°39'01.5" N	003°04'08.1" E	X		X	
PO306	48°52'15.6" N	003°09'10.2" E	X		X	
PO617	49°05'22.9" N	001°42'35.0" E	X			X
PB096	49°08'13.2" N	002°56'16.1" E	X		X	

FNA RNP RWY 07L											
RMK	-										
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAV AID :-
								MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	
APCH	IF	IN07L	-	-	-	-	-	3000	3000	200	-
	TF	FN07L	-	070	071,0	3.0	-	3000	3000	-	-
	TF	RW07L	Yes	070	071,1	7.6	-	-	-	-	-3,0° / 15
	TF	PN418	-	070	071,2	4.8	-	-	-	-	-
	TF	PN420	-	340	341,2	4.0	-	-	-	200	-
	TF	PN422	Yes	291	291,9	9.7	-	-	2000	-	-

PRECODING (GNSS) INA RNAV VEBEK 1E / 1Y RWY 07L
PRECODING (GNSS) INA RNAV MOLBA 1F RWY 07L
PRECODING (GNSS) INA RNAV ODILO 1F RWY 07L

INA RNAV RWY 07L													
RMK								MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAV AID :		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)	
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
HLDG	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
HLDG	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
INA VEBEK 1E	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL 110	FL 110	300	-	1.0	
	TF	LARPO	-	257	257.8	44.1	-	-	-	250	-	1.0	
	TF	PO617	-	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	PN621	-	248	248.8	7.4	-	-	-	-	-	1.0	
	FM	-	-	270	-	-	-	-	-	-	-	-	
	IF	MOLBA	-	-	-	-	-	FL 070	FL 070	250	-	1.0	
INA MOLBA 1F	TF	OSPIS	-	313	314.1	9.9	-	-	-	-	-	1.0	
	TF	PN621	-	269	270.4	9.8	-	-	-	-	-	1.0	
	FM	-	-	269	-	-	-	-	-	-	-	-	
	IF	ODILO	-	-	-	-	-	FL 070	FL 070	250	-	1.0	
INA ODILO 1F	TF	PN615	-	007	008.3	13.1	-	-	-	-	-	1.0	
	FM	-	-	007	-	-	-	-	-	-	-	-	



SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 07L

Input data

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

Output data

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

FNA RNP RWY 25R											
RMK	-										
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	REF NAV/VD :
APCH	IF	IN25R	-	-	-	-	-	3000	3000	-	Vertical angle (°) / TCH (ft)
	TF	FN25R	-	250	251.4	4.5	-	3000	3000	-	-
	TF	RWY25R	Y	250	251.3	6.6	-	-	-	-	-3.50 / 59
	TF	PN510	Y	250	251.2	2.0	-	-	-	-	-
	TF	EPR	-	246	246.6	17.7	-	-	2000	-	-
											Navigation Accuracy (NM)
											-
											1.0
											0.3
											1.0
											1.0

PRECODING (GNSS) INA RNAV VEBEK 1W / MOLBA 1X RWY 25R

PRECODING (GNSS) INA RNAV ODILO 1X / 1N RWY 25R

INA RNAV RWY 25R												
RMK								MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAV AID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 1W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL 110	FL 110	250	-	1.0
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	VALPO	-	224	224.9	25.6	-	-	-	-	-	1.0
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOLBA 1X	IF	MOLBA	-	-	-	-	-	FL 070	FL 070	250	-	1.0
	TF	MLN	-	313	314.1	13.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	PN618	-	289	290.3	10.2	-	-	-	-	-	1.0
	TF	PN619	-	354	354.8	14.4	-	-	-	-	-	1.0
INA ODILO 1X	FM	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	ODILO	-	-	-	-	-	FL 070	FL 070	250	-	1.0
	TF	INPER	-	033	034.1	11.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	PN617	-	085	086.1	34.4	-	-	-	-	-	1.0
INA ODILO 1N	TF	PN619	-	354	354.6	19.5	-	-	-	-	-	1.0
	FM	-	-	300	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	ODILO	-	-	-	-	-	FL 070	FL 070	250	-	1.0
	TF	INPER	-	033	034.1	11.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	TSU	-	034	034.6	26.3	-	-	-	-	-	1.0
	TF	PN620	-	070	070.8	12.0	-	-	-	-	-	1.0
	FM	-	-	070	-	-	-	-	-	-	-	-

Input data

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

Output data

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

Required Additional Data

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

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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)
OPALE 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	BOV	-	007	007.6	18.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	339	339.5	29.7	-	-	-	-	1.0
ATREX 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	031	031.8	29.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	340	341.4	14.7	-	-	-	-	1.0
NURMO 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO088	-	298	298.9	13.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO090	-	007	007.6	23.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	031	031.8	29.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	NURMO	-	031	032.1	19.4	-	-	-	-	1.0
OPALE 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	339	339.5	29.7	-	-	-	-	1.0
ATREX 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BOV	-	021	022.1	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	021	021.8	22.6	-	-	-	-	1.0
NURMO 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	PO183	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO092	-	298	298.9	24.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO262	-	021	022.0	26.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	042	043.3	26.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	NURMO	-	031	032.1	19.4	-	-	-	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
RMK							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)	Navigation Accuracy (NM)
DIKOL 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO 084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	1.0
RANUX 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	1.0
BAXIR 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	1.0
DIKOL 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	054	054.5	32.8	-	-	-	-	1.0
RANUX 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	063	063.7	43.5	-	-	-	-	1.0
BAXIR 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.4	19.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO084	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BATAG	-	079	079.7	15.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.4	31.0	-	-	-	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	229	230.2	21.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	210	210.5	16.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	196	196.9	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	152	152.8	12.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	128	129.3	17.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0
AGOPA 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	229	230.2	21.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	ABORO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	210	210.5	16.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	196	196.9	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	152	152.8	12.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OBAMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	128	129.3	17.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)

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

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

SID RNAV RWY 07L (2A - 2B)

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

SID RNAV RWY 07L											
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)	NAV Spec
PACIQ 2A											
RWY 07L	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	DF	PN073	-	-	-	-	L	2000	2000	175	RNAV 1
	TF	PN074	-	299	299.8	1.9	-	2000	2000	-	RNAV 1
	TF	PN075	-	299	299.8	3.7	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PACIQ	Yes	299	299.7	7.8	-	-	-	-	RNAV 1
PACIQ 2B											
RWY 07L	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	RNAV 1
	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	DF	PN073	-	-	-	-	L	2000	2000	175	RNAV 1
	TF	PN074	-	299	299.8	1.9	-	2000	2000	-	RNAV 1
	TF	PN075	-	299	299.8	3.7	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PACIQ	Yes	299	299.7	7.8	-	-	-	-	RNAV 1

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO187	-	278	278.5	14.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	327	328.4	23.5	-	-	-	-	1.0
LGL 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO187	-	278	278.5	14.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	277	278.2	40.1	-	-	-	-	1.0
ELCOB 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO191	-	287	287.5	17.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	327	328.4	20.0	-	-	-	-	1.0
LGL 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	-	-	-	-	1.0
-	DF	PO185	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PO189	-	278	278.8	14.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PO191	-	287	287.5	17.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	273	274.2	38.0	-	-	-	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L											
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 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
MONOT 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
DORDI 2A											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PN076	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	181	181.5	19.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	183	183.5	14.2	-	-	-	-	1.0
OLZOM 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
MONOT 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN071	-	075	075.9	7.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	Yes	160	161.0	4.2	R	-	-	-	1.0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
DORDI 2B											
-	CA	-	-	070	071.2	-	-	910	-	-	1.0
-	CF	PN070	Yes	075	075.8	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PN072	Yes	075	075.9	13.8	-	-	-	-	1.0
-	DF	PN076	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	181	181.5	19.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	183	183.5	14.2	-	-	-	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 25R (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
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)
OPALE 2P											
-	CF	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 25R (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 25R (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 25R (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	Yes	159	160.0	5.2	L	-	-	-	1.0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
MONOT 2P											
-	CF	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	Yes	159	160.0	5.2	L	-	-	-	1.0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
DORDI 2P											
-	CF	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	Yes	159	160.0	5.2	L	-	-	-	1.0
-	DF	OLZOM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
MONOT 2V											
-	CF	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	Yes	159	160.0	5.2	L	-	-	-	1.0
-	DF	MONOT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
DORDI 2V											
-	CF	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV 25R (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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	PN250	-	260	261.0	-	-	-	-	-	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

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV 25R (2P - 2V)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R											
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	PN253	Yes	260	261.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PN254	-	-	-	-	-	3000	3000	175	1.0
-	TF	PN255	-	310	310.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PACIQ	Yes	329	329.9	5.4	-	-	-	-	1.0
PACIQ 2V											
-	CF	PN253	Yes	260	261.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PN254	-	-	-	-	-	3000	3000	175	1.0
-	TF	PN255	-	310	310.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PACIQ	Yes	329	329.9	5.4	-	-	-	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 07L
VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 09
Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 07L											
RMK	-						MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
MATIX 9E (FIR)											
	IF	MATIX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	GITAN	-	173	173.8	43.6	-	-	FL140	300	1.0
	TF	GIMER	-	253	254.0	2.5	-	-	-	-	1.0
	TF	VEBEK	-	242	243.1	12.8	-	FL110	FL110	-	1.0
MOFIL 9E (UIR)											
	IF	MOFIL	-	-	-	-	-	-	FL260	-	1.0
	TF	SOTUS	-	182	182.8	46.2	-	-	FL140	300	1.0
	TF	GIMER	-	253	253.8	3.1	-	-	-	-	1.0
	TF	VEBEK	-	242	243.1	12.8	-	FL110	FL110	-	1.0
RENSA 9E UIR (FIR)											
	IF	RENSA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTUS	-	254	254.6	34.0	-	-	FL140	300	1.0
	TF	GIMER	-	253	253.8	3.1	-	-	-	-	1.0
	TF	VEBEK	-	242	243.1	12.8	-	FL110	FL110	-	1.0
EPL 9T (UIR)											
	IF	EPL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LUVAL	-	267	268.1	36.3	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	252	253.4	66.7	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
RLP 9T (FIR)											
	IF	RLP	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	273	273.7	67.9	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
DJL 9T (UIR)											
	IF	DJL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	ALARO	-	313	313.8	19.6	-	-	FL270	-	1.0
	TF	TUNOR	-	313	313.5	33.9	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	281	282.3	23.7	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
KUTAN 9T (FIR)											
	IF	KUTAN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	GORET	-	313	313.8	12.6	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	272	272.7	18.7	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
TUTAX 9T (UIR)											
	IF	TUTAX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	FF 305	-	317	317.9	39.2	-	-	FL270	-	1.0
	TF	OBURO	-	316	317.4	20.2	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	303	304.1	33.9	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 07L

VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 09

Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 07L											
RMK							MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
ARDOL 9T (UIR)											
	IF	ARDOL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	FF 306	-	335	336.1	46.6	-	-	FL280	-	1.0
	TF	CHABY	-	335	335.8	22.2	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	303	303.6	18.4	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
PIBAT 9T (UIR FIR)											
	IF	PIBAT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	FF 307	-	337	338.2	36.7	-	-	FL280	-	1.0
	TF	OKRIX	-	337	338.0	38.4	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
MOU 9T (FIR)											
	IF	MOU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AVLON	-	007	008.2	51.8	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	337	337.9	26.3	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
NIMER 9T (UIR)											
	IF	NIMER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SOMED	-	094	095.1	23.9	-	-	FL200	280	1.0
	TF	DIBES	-	056	056.9	7.9	-	-	-	-	1.0
	TF	CAD	-	018	018.9	35.0	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
AMB 9T (UIR FIR)											
	IF	AMB	-	-	-	-	-	-	FL200	280	1.0
	TF	DIBES	-	018	019.2	5.0	-	-	-	-	1.0
	TF	CAD	-	018	018.9	35.0	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
LUMAN 9T (FIR)											
	IF	LUMAN	-	-	-	-	-	-	-	280	1.0
	TF	CAD	-	078	079.3	39.9	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
BOBSA 9T (FIR)											
	IF	BOBSA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BENAR	-	164	165.2	15.1	-	FL130	FL130	280	1.0
	TF	CAD	-	113	114.0	28.3	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
CAD 9T (UIR FIR)											
	IF	CAD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOLBA	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ODILO	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKRIX	-	OKRIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DIBES	-	DIBES	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAD	-	CAD	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 25R
VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 27
Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 25R											
RMK							MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
MATIX 9W (FIR)											
	IF	MATIX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	GITAN	-	173	173.8	43.6	-	-	FL140	280	1.0
	TF	GIMER	-	253	254.0	2.5	-	-	-	-	1.0
	TF	VEBEK	-	242	243.1	12.8	-	FL110	FL110	250	1.0
MOPIL 9W (UIR)											
	IF	MOPIL	-	-	-	-	-	-	FL260	-	1.0
	TF	SOTUS	-	182	182.8	46.2	-	-	FL140	280	1.0
	TF	GIMER	-	253	253.8	3.1	-	-	-	-	1.0
	TF	VEBEK	-	242	243.1	12.8	-	FL110	FL110	250	1.0
RENSA 9W UIR (FIR)											
	IF	RENSA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTUS	-	254	254.6	34.0	-	-	FL140	280	1.0
	TF	GIMER	-	253	253.8	3.1	-	-	-	-	1.0
	TF	VEBEK	-	242	243.1	12.8	-	FL110	FL110	250	1.0
EPL 9T (UIR)											
	IF	EPL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	LUVAL	-	267	268.1	36.3	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	252	253.4	66.7	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
RPL 9T (FIR)											
	IF	RPL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	273	273.7	67.9	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
DJL 9T (UIR)											
	IF	DJL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	ALARO	-	313	313.8	19.6	-	-	FL270	-	1.0
	TF	TUNOR	-	313	313.5	33.9	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	281	282.3	23.7	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
KUTAN 9T (FIR)											
	IF	KUTAN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	GORET	-	313	313.8	12.6	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	272	272.7	18.7	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
TUTAX 9T (UIR)											
	IF	TUTAX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	FF 305	-	317	317.9	39.2	-	-	FL270	-	1.0
	TF	OBURO	-	316	317.4	20.2	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	303	304.1	33.9	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : STAR RNAV RWY 25R

VILLACOUBLAY (LFPV) : STAR RNAV RWY 27

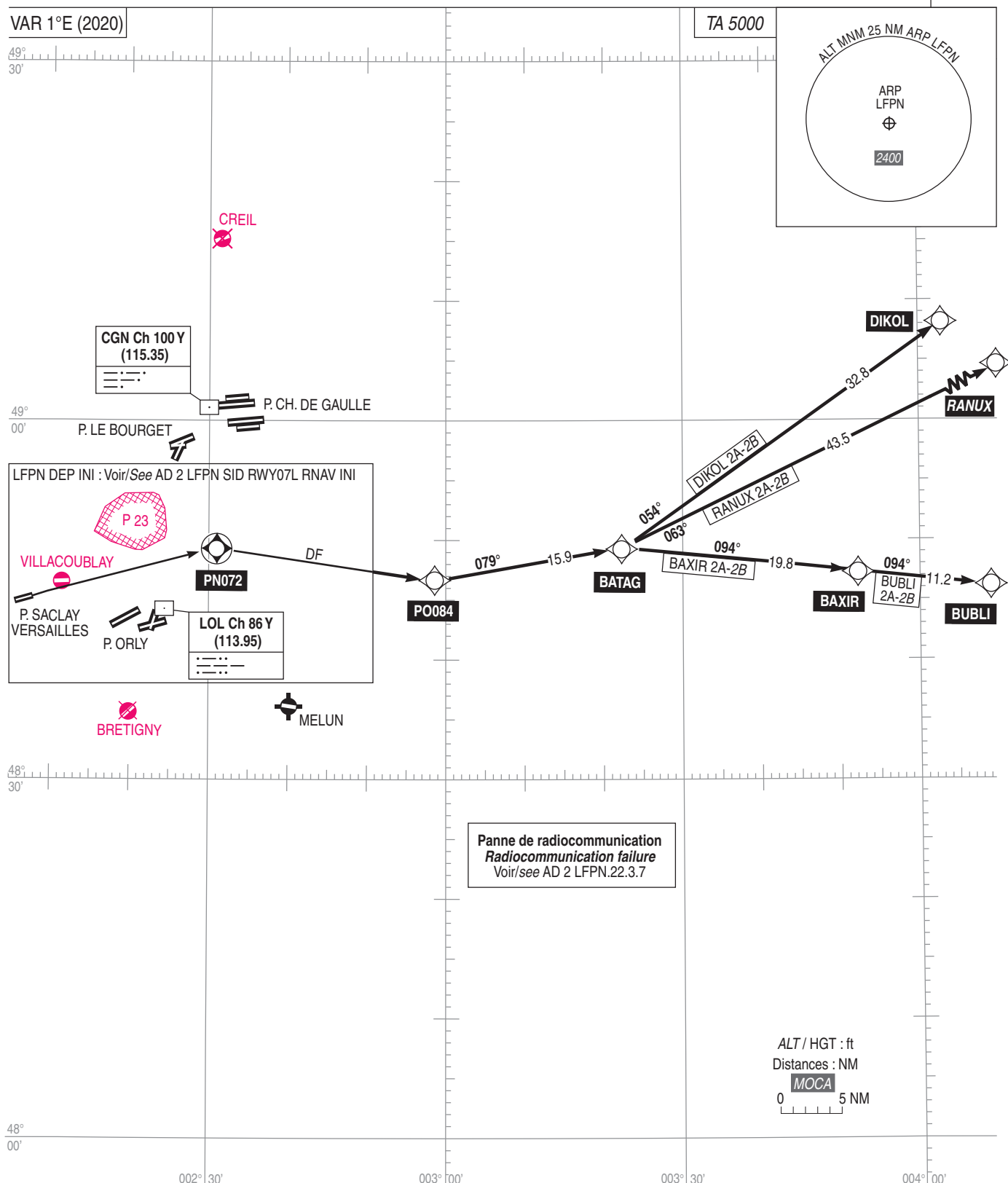
Réacteurs et Hélices / Jets and propellers

STAR RNAV RWY 25R											
RMK							MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
ARDOL 9T (UIR)											
	IF	ARDOL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	FF 306	-	335	336.1	46.6	-	-	FL280	-	1.0
	TF	CHABY	-	335	335.8	22.2	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	303	303.6	18.4	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
PIBAT 9T (UIR FIR)											
	IF	PIBAT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	FF 307	-	337	338.2	36.7	-	-	FL280	-	1.0
	TF	OKRIX	-	337	338.0	38.4	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
MOU 9T (FIR)											
	IF	MOU	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AVLON	-	007	008.2	51.8	-	-	-	-	1.0
	TF	OKRIX	-	337	337.9	26.3	-	-	FL140	280	1.0
	TF	EBOMA	-	313	314.4	20.3	-	-	FL090	250	1.0
	TF	MOLBA	-	313	314.2	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
NIMER 9T (UIR)											
	IF	NIMER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SOMED	-	094	095.1	23.9	-	-	FL200	280	1.0
	TF	DIBES	-	056	056.9	7.9	-	-	-	-	1.0
	TF	CAD	-	018	018.9	35.0	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
AMB 9T (UIR FIR)											
	IF	AMB	-	-	-	-	-	-	FL200	280	1.0
	TF	DIBES	-	018	019.2	5.0	-	-	-	-	1.0
	TF	CAD	-	018	018.9	35.0	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
LUMAN 9T (FIR)											
	IF	LUMAN	-	-	-	-	-	-	-	280	1.0
	TF	CAD	-	078	079.3	39.9	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
BOBSA 9T (FIR)											
	IF	BOBSA	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BENAR	-	164	165.2	15.1	-	FL130	FL130	280	1.0
	TF	CAD	-	113	114.0	28.3	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
CAD 9T (UIR FIR)											
	IF	CAD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SOTIP	-	033	034.0	5.2	-	-	FL090	250	1.0
	TF	ODILO	-	033	034.1	8.0	-	FL070	FL070	-	1.0
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOLBA	-	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ODILO	-	ODILO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKRIX	-	OKRIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DIBES	-	DIBES	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAD	-	CAD	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV
Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/and Propellers (FL > 195)
RWY 07L (2A - 2B)
RANUX - BUBLI
Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et Hélices/and Propellers (115 < FL < 195)
RWY 07L (2A - 2B)
DIKOL - BAXIR
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1



PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1		
Climb gradient	Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL. <i>Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.</i> Pente ATS : 7 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150. <i>ATS gradient : 7%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers Vitesse/speed : voir/see AD 2 LFPN.22.3.2		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
DIKOL 2A 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : J 10
RANUX 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 2A 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : B 13
BUBLI 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : UG 42
DIKOL 2B 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers DIKOL. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : J 10
RANUX 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers RANUX. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 2B 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BAXIR. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : B 13
BUBLI 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PO084. Vers BATAG puis vers BUBLI. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER).Proceed to <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 / See use : UG 42

PARIS SACLAY VERSAILLES
Départs initiaux RNAV / RNAV Initial departures
RWY 07L (2A - 2B)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

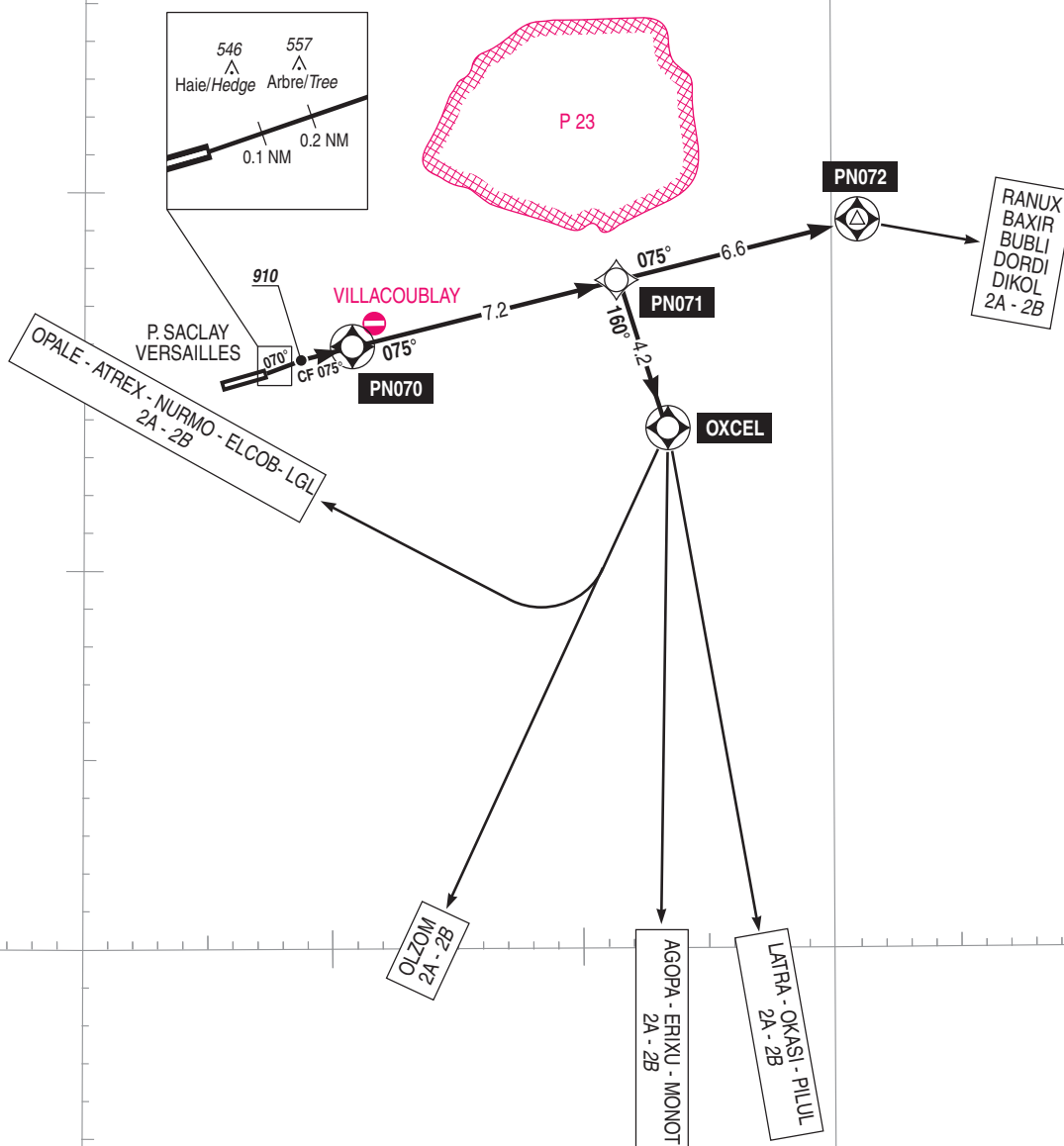
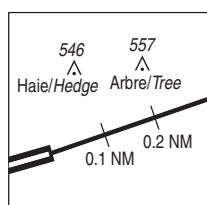
RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000

49°
00'

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

48°
30'ALT / HGT : ft
Distances : NMMOCA
0 5 NM

002° 00'

002° 30'

PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 115) et/and Hélices/Propellers (FL > 115)
RWY 07L (2A - 2B)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

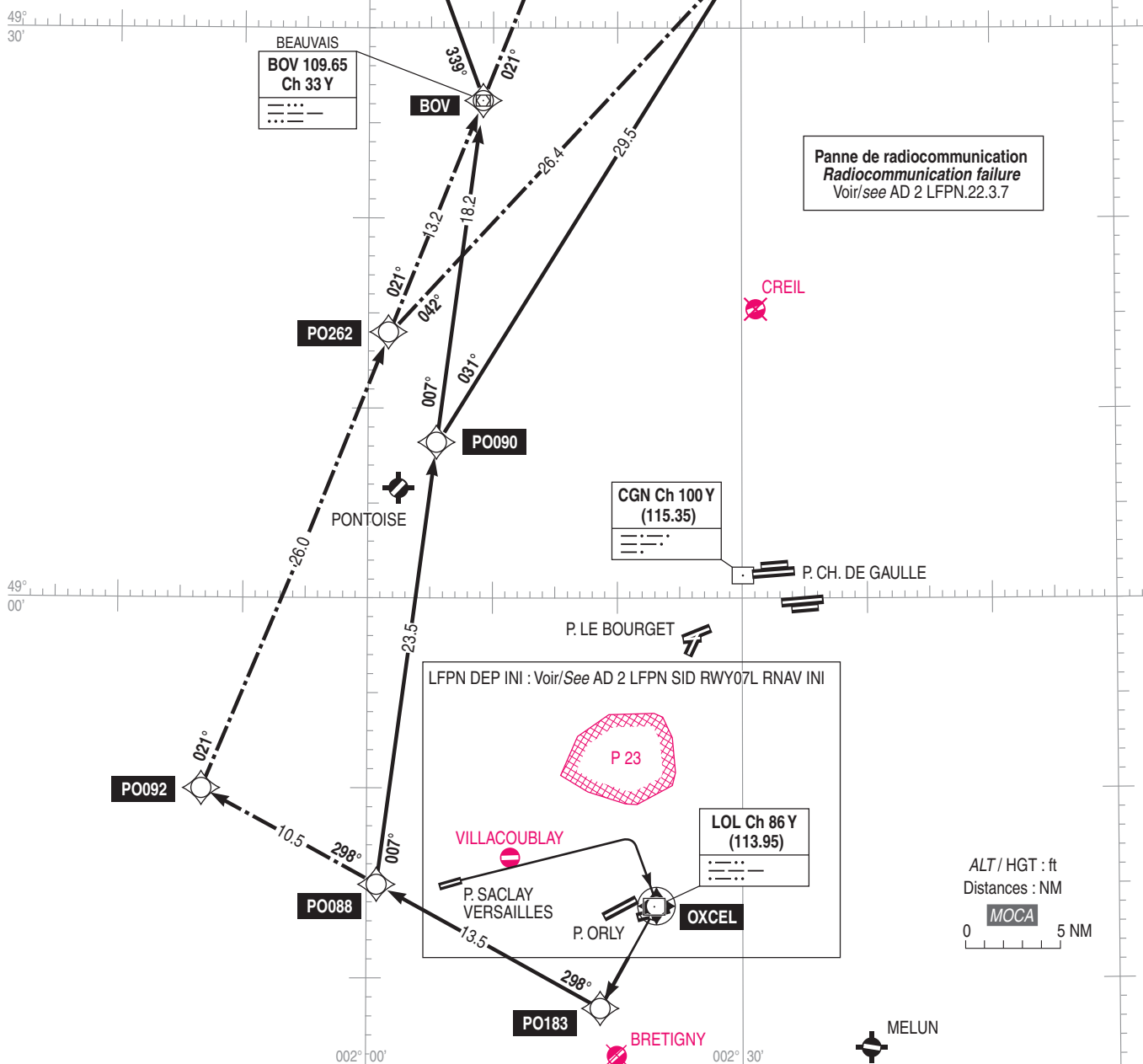
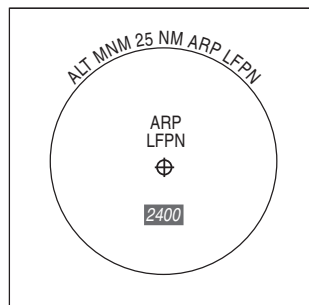
FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

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

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000



PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1		
Climb gradient	Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL. <i>Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.</i> Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150. <i>ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers Vitesse/speed : voir/see AD 2 LFPN.22.3.2		
	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers BOV puis vers OPALE. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers ATREX. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO088 puis vers PO090. Vers EGOZE puis vers NURMO. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers PO183. Vers PO092 puis vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to PO183. To PO092 then to PO262. To EGOZE then to NURMO.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874

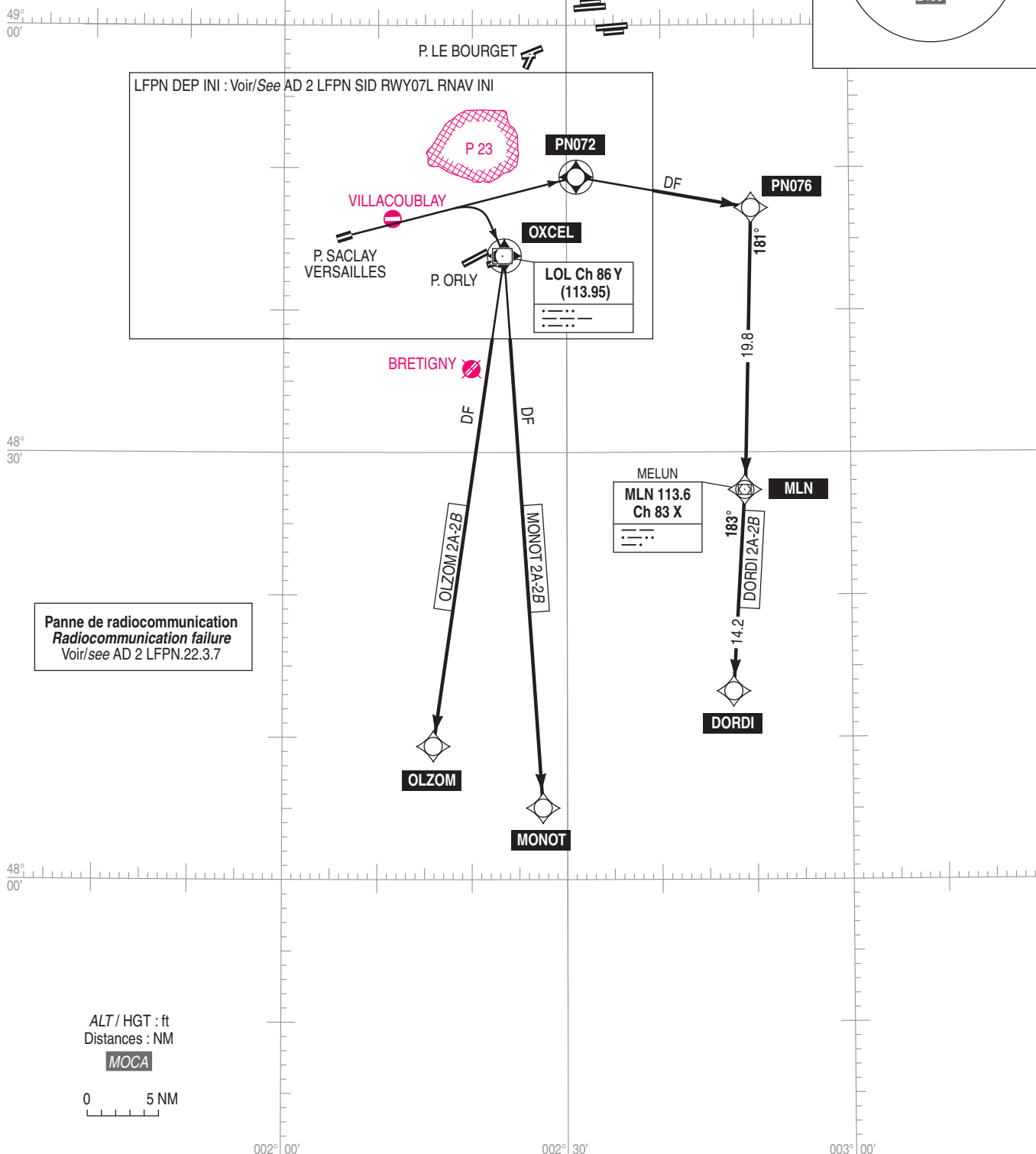
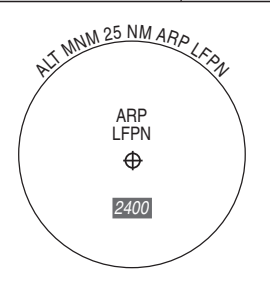
PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL < 195) et/and Hélices/Propellers (FL < 195)
RWY 07L (2A - 2B)
OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000



PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1		
Climb gradient	Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL. <i>Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.</i> SID OLZOM-MONOT : Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150. <i>ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.</i> SID DORDI : Pente ATS 7 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150. <i>ATS gradient : 7%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195 <i>RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195</i> Vitesse/speed : voir/see AD 2 LFPN.22.3.2		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
OLZOM 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OLZOM. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OLZOM.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation R31 <i>See R31 use</i>
MONOT 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers MONOT. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to MONOT.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>
DORDI 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to <u>PN072</u>, then direct to PN076. To MLN then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>
OLZOM 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OLZOM. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OLZOM.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation R31 <i>See R31 use</i>
MONOT 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers MONOT. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to MONOT.</i>	4000 AMSL	Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>
DORDI 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre jusqu'à <u>PN072</u> , puis direct vers PN076. Vers MLN puis vers DORDI. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to <u>PN072</u>, then direct to PN076. To MLN then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>

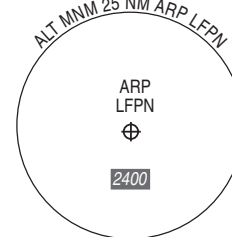
PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 195) et/and Hélices/Propellers (FL > 195)
RWY 07L (2A - 2B)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/Protected for CAT A B C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000



49°
00'

PONTOISE

CREIL

P. CH. DE GAULLE

P. LE BOURGET

LFPN DEP INI : Voir/See AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI

P 23

LOL Ch 86 Y
(113.95)

Panne de radiocommunication
Radiocommunication failure
Voir/see AD 2 LFPN.22.3.7

VILLACOUBLAY

P. SACLAY
VERSAILLES

P. ORLY

OXCEL

BRETIGNY

ABORO

OBAMO

48°
30'

ADADA

EDOXA

LALUX

ODEBU

PEKIM

AGOPA

ERIXU

LATRA

OKASI

ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA
0 5 NM

002° 00'

002° 30'

003° 00'

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1		
Climb gradient	Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL. <i>Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.</i> Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150. <i>ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers Vitesse/speed : voir/see AD 2 LFPN.22.3.2		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
AGOPA 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
AGOPA 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L			
AGOPA 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to ABORO. To ADADA then to AGOPA.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers ABORO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to ABORO. To EDOXA then to ERIXU.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers LALUX puis vers LATRA. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To LALUX then to LATRA.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To ODEBU then to OKASI.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 2B DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> , puis direct vers OBAMO. Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right to <u>OXCEL</u>, then direct to OBAMO. To PEKIM then to PILUL.</i>	4000 ft AMSL (R) (1) 4000 ft AMSL (H) (1)	NIL

PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/*Jets* (Tous/*All* FL) et/*and* Hélices/*Propellers* (Tous/*All* FL)
RWY 07L (2A - 2B)
ELCOB - LGL
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C)

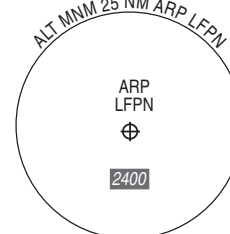
FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

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

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000



P. CH. DE GAULLE

P. LE BOURGET

LFPN DEP INI : Voir/See AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI

P 23

VILLACOUBLAY

P. SACLAY
VERSAILLES

P. ORLY

DF

BRETIGNY

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

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 5 NM

001° 30'

002° 00'

002° 30'

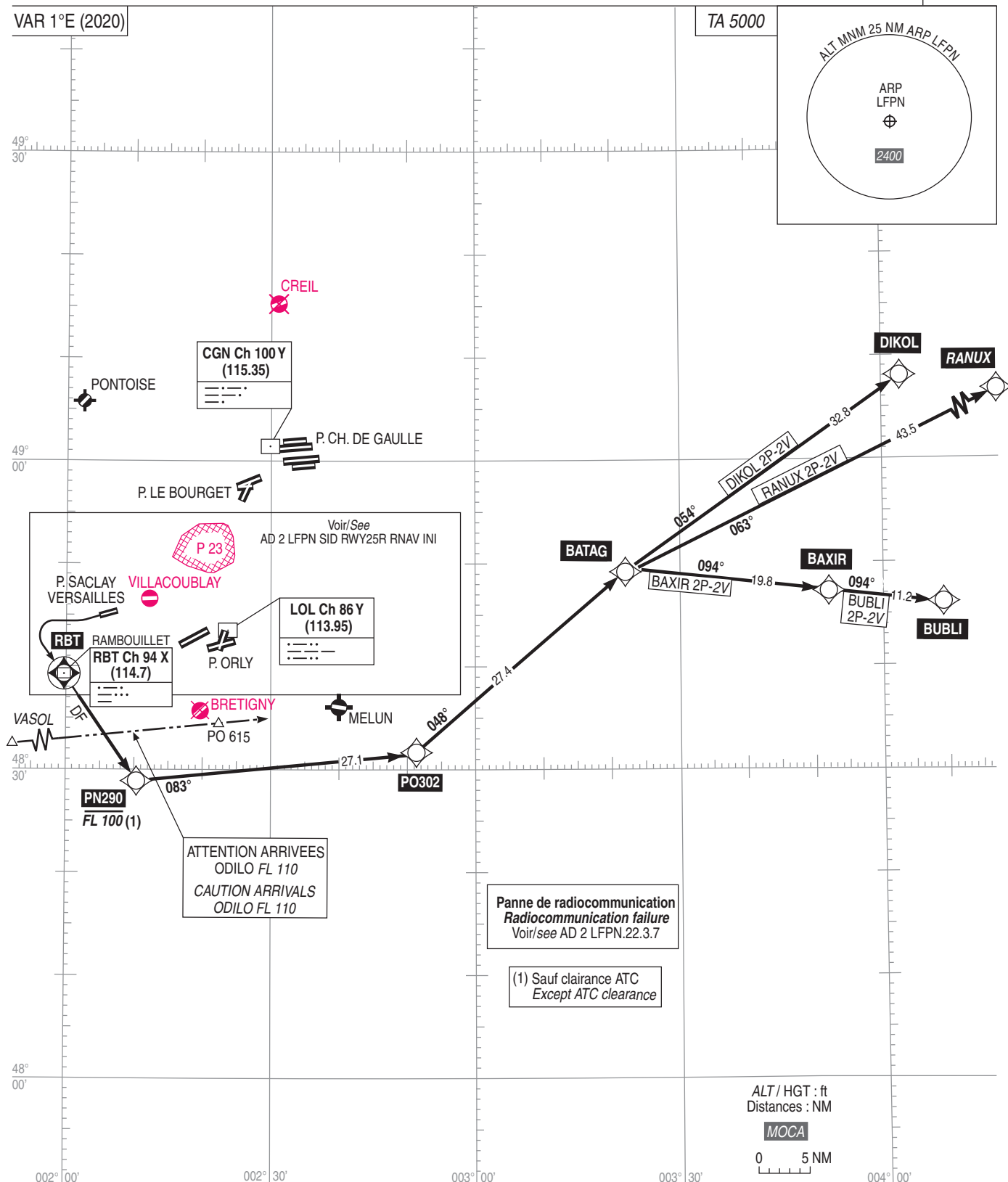
PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 07L
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 07L			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1		
Climb gradient	Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, pente de 5.2% jusqu'à 910ft AMSL. <i>Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient of 5.2% up to 910ft AMSL.</i> Pente ATS : 8 % MNM jusqu'à 3000 ft, puis 5.5% MNM jusqu'au FL150. <i>ATS gradient : 8%MNM up to 3000ft, then 5.5% MNM up to FL150.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : Tous FL <i>RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : All FL</i> Vitesse/speed : voir/see AD 2 LFPN.22.3.2 SID susceptibles d'être reroutés via PACIQ par ATC. <i>SID may be rerouted via PACIQ by ATC.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
ELCOB 2A DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers ELCOB. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO187, puis vers LGL. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers ELCOB. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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	Monter vers le niveau initial sur la route 070°MAG. A 910 ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER). Poursuivre vers PN071 puis à droite jusqu'à <u>OXCEL</u> puis à droite direct vers PO185. Vers PO189, vers PO191, puis vers LGL. <i>Climb up to initial level on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, proceed to <u>PN070</u> on route 075° MAG (do not turn before DER). Proceed to PN071 then turn right 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

PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV
Réacteurs/Jets (FL > 195) et/and Hélices/Propellers (FL > 195)
RWY 25R (2P - 2V)
RANUX - BUBLI
Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et/and Hélices/Propellers (115 < FL < 195)
RWY 25R (2P - 2V)
DIKOL - BAXIR
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1



PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV 25R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle. <i>The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.</i>		
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 DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 2P 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : B 13
BUBLI 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
DIKOL 2V 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers DIKOL. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To DIKOL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers RANUX. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To RANUX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UH 101 - UN 858
BAXIR 2V 115 < FL < 195 DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BAXIR. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BAXIR.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : B 13
BUBLI 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers BATAG. Vers BUBLI. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to BATAG. To BUBLI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42

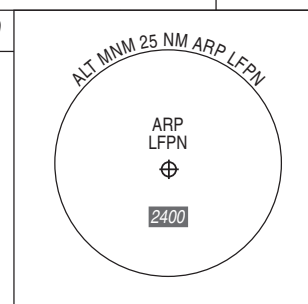
PARIS SACLAY VERSAILLES
Départs initiaux / Initial departures
RWY 25R (2P - 2V)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

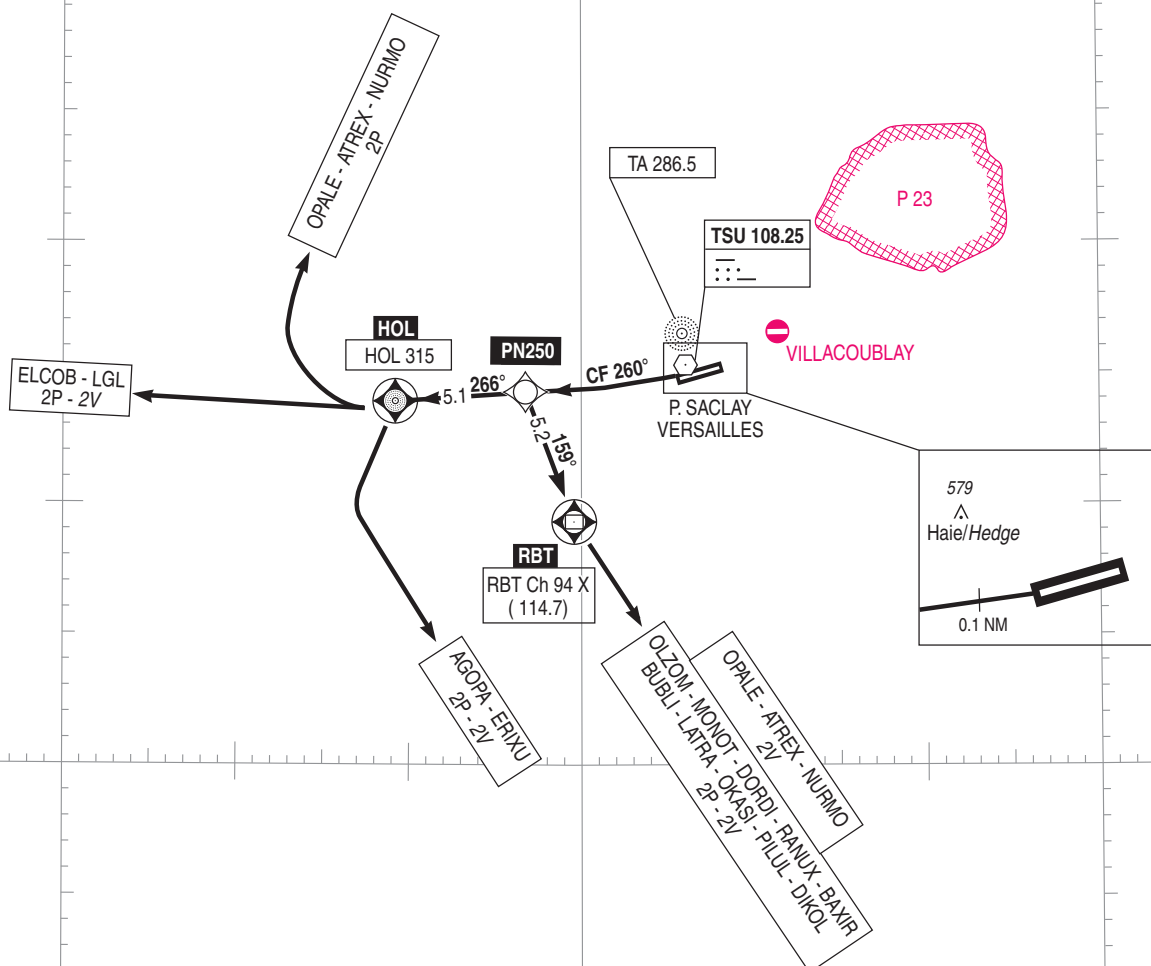
RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000

**Pente de montée/ Climb gradient**

L'obstacle HAIE (579 ft/46 ft AGL) situé à 230 m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830 ft. Si négligé, pas de pente obstacle.
HEDGE (579 ft/46 ft AGL) obstruction situated 230 m North-West from DER requires a climb gradient of 5.7% until 830 ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.

49°
00'48°
30'ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA

0 5 NM

003° 30'

002° 00'

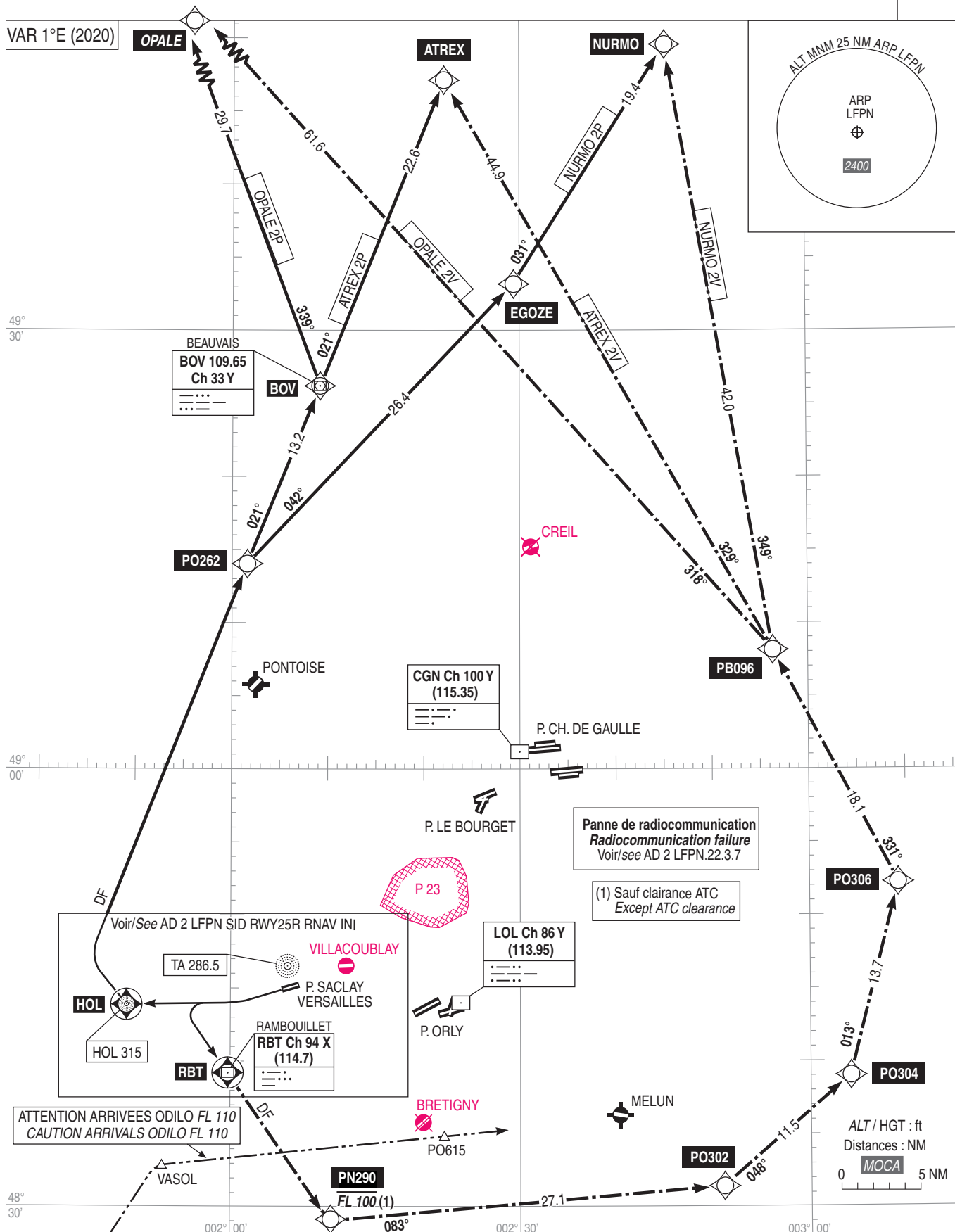
002° 30'

PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL > 115) et/and Hélices/Propellers (FL > 115)
RWY 25R (2P - 2V)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

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

RNAV 1



PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 25R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle. <i>The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	DME critique/ Critical DME : NIL		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers (2) Sauf clairance ATC / Except ATC clearance (3) RFL > 115		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO262. Vers BOV puis vers OPALE. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then direct to PO262. To BOV then to OPALE.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO262. Vers BOV puis vers ATREX. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then direct to PO262. To BOV then to ATREX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO262. Vers EGOZE puis vers NURMO. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then direct to PO262. To EGOZE then to NURMO.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
OPALE 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers OPALE. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To OPALE.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421 - T 421 - J 20
ATREX 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers ATREX. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To ATREX.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PO302 puis vers PO304. Vers PO306 puis vers PB 096. Vers NURMO. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PO302 then to PO304. To PO306 then to PB 096. To NURMO.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874

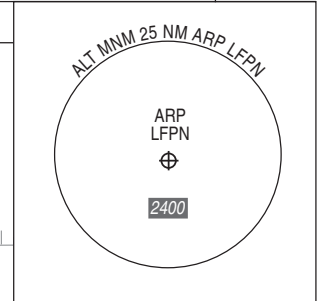
PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/Jets (FL < 195) et/and Hélices/Propellers (FL < 195)
RWY 25R (2P - 2V)
OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000



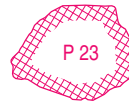
49°
00'

P. CH. DE GAULLE

P. LE BOURGET

Voir/See AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV INI

TA 286.5



VILLACOUBLAY

LOL Ch 86 Y
(113.95)

P. SACLAY
VERSAILLES

P. ORLY

RAMBOUILLET
RBT Ch 94 X
(114.7)

RBT

BRETIGNY

PO615

48°
30'

VASOL

△ ODILO

ATTENTION
ARRIVEES
ODILO
FL 110
CAUTION
ARRIVALS
ODILO
FL 110

PN251

090°

18.1

PN252

151°

16.1

OLZOM 2P-2V

MONOT 2P-2V

DORDI 2P-2V

OLZOM

MONOT

DORDI

48°
00'

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

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 5 NM

002° 00'

002° 30'

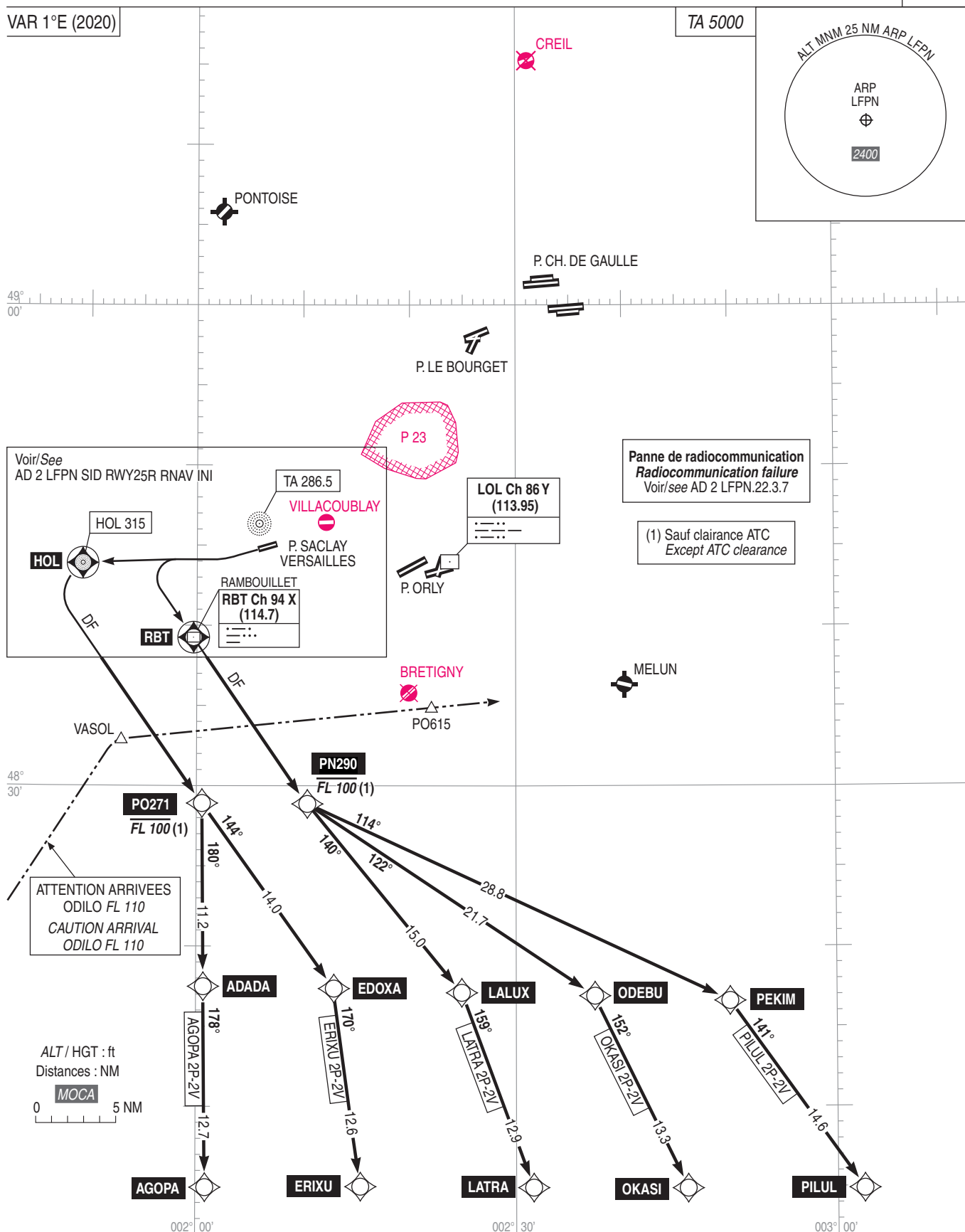
003° 00'

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 25R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R (LFPN)			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle. <i>The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	SID RNAV pour avions à Réacteurs / Hélices : FL < 195 <i>RNAV SID for Jets / Propellers ACFT : FL < 195</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
OLZOM 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers OLZOM. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation R31 <i>See R31 use</i>
MONOT 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers MONOT. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>
DORDI 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN251. Vers PN252 puis vers DORDI. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN251. To PN252 then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>
OLZOM 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers OLZOM. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation R31 <i>See R31 use</i>
MONOT 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers MONOT. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>
DORDI 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN251. Vers PN252 puis vers DORDI. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN251. To PN252 then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1



PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV 25R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5.7% jusqu'à 830ft. Si négligé, pas de pente obstacle. <i>The obstruction (hedge 46ft AGL) situated 230m north-west of DER requires a climb gradient of 5.7% until 830ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient</i>		
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 > 195		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
AGOPA 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 2P DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
AGOPA 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To ADADA then to AGOPA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
ERIXU 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis direct vers PO271 au FL 100 maximum (2). Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then direct to PO271 at FL 100 maximum (2). To EDOXA then to ERIXU.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
LATRA 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers LALUX puis vers LATRA. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To LALUX then to LATRA.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
OKASI 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To ODEBU then to OKASI.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL
PILUL 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>RBT</u> , puis direct vers PN290 au FL 100 maximum (2). Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>RBT</u>, then direct to PN290 at FL 100 maximum (2). To PEKIM then to PILUL.</i>	3000 ft AMSL (R) (1) 3000 ft AMSL (H) (1)	NIL

PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV Réacteurs/*Jets* (Tous/*All FL*) et/*and Hélices/Propellers* (Tous/*All FL*)
RWY 25R (2P - 2V)
ELCOB - LGL
(Protégés pour/*Protected for CAT A, B, C*)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

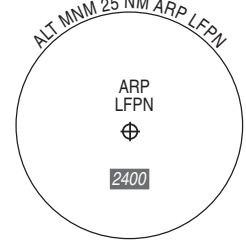
RNAV 1

VAR 1°E (2020)

TA 5000

Panne de radiocommunication
Radiocommunication failure
Voir/see AD 2 LFPN.22.3.7

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



P. CH. DE GAULLE

P. LE BOURGET

Voir/See AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV INI

TOUSSUS
TSU 108.25

VILLACOUBLAY

P. SACLAY
VERSAILLES

LOL Ch 86 Y
(113.95)

P. ORLY

BRETIGNY

ELCOB

49°
00'

20.0
ELCOB 2P-2V

327°

273°

5.9

274°

7.4

274°

PN256 (1)

5000

HOL

HOL 315

LGL

LGL 2P-2V

38.0

L'AIGLE

LGL 112.7

Ch 74 X

48°
30'

ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA
0 5 NM

001° 30'

002° 00'

002° 30'

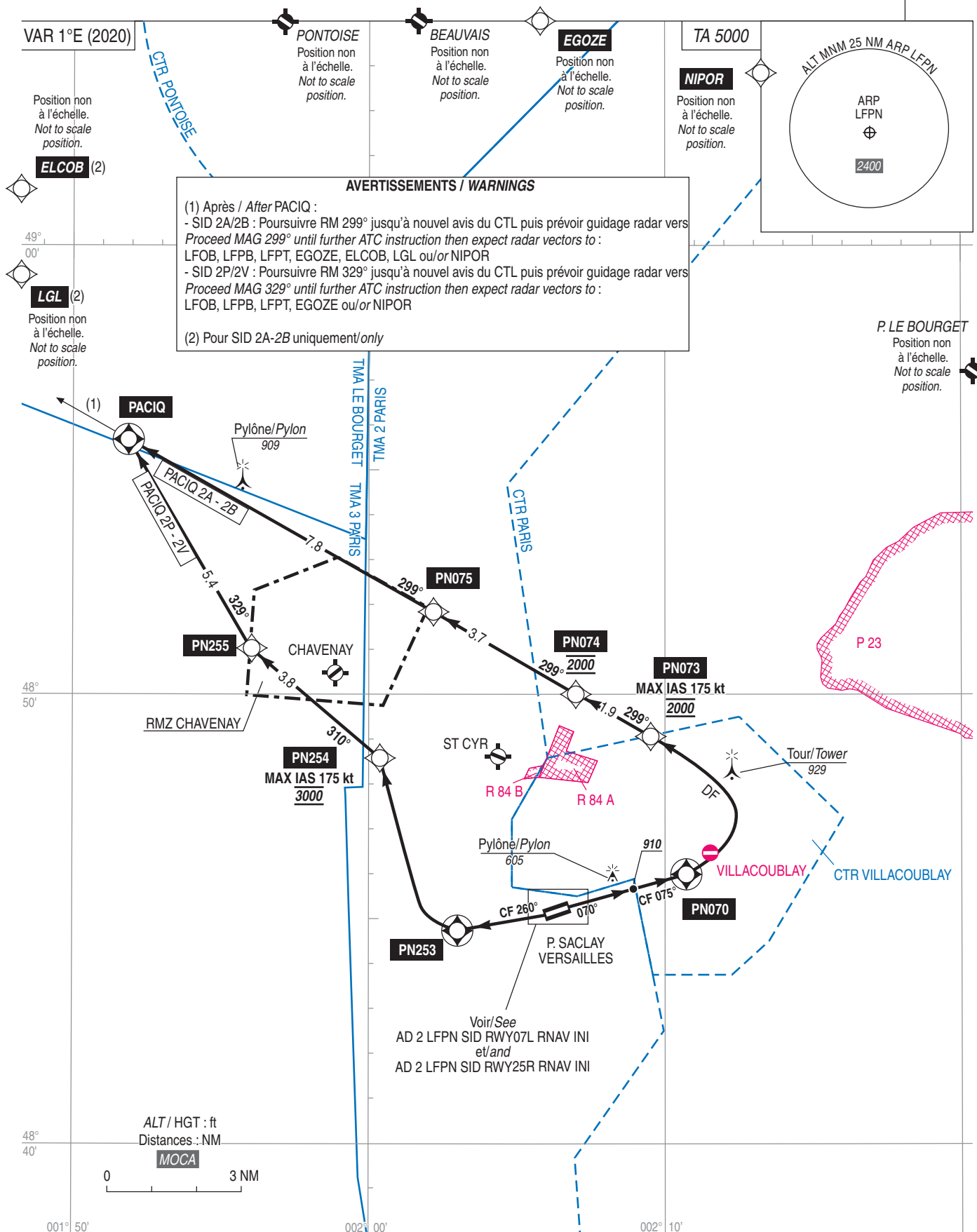
PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN)
SID RNAV RWY 25R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 25R			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV 1		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5.5% MNM L'obstacle (haie à 46ft AGL) situé à 230 m au nord-ouest de la DER impose une pente de montée minimale de 5,7% jusqu'à 830 ft. Si négligé, pas de pente obstacle. <i>The obstruction (hedge 46 ft AGL) situated 230 m north-west of DER requires a climb gradient of 5,7% until 830 ft. If ignored, no obstruction-induced climb gradient</i>		
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	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis vers PO191, puis vers ELCOB. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then to PO191, then to ELCOB.</i>	3000 ft AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 2P (L'AIGLE)	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis vers PO191, puis vers LGL. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then to PO191, then to LGL.</i>	3000 ft AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use
ELCOB 2V	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis vers PN256 à 5000 ft MAX. Vers PO191, puis vers ELCOB. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then to PN256 at 5000 ft MAX. To PO191, then to ELCOB.</i>	3000 ft AMSL	Voir utilisation V4 See V4 use
LGL 2V (L'AIGLE)	Vers PN250 sur la route 260° M, puis jusqu'à <u>HOL</u> , puis vers PN256 à 5000 ft MAX. Vers PO191, puis vers LGL. <i>To PN250 on course 260° MAG, then to <u>HOL</u>, then to PN256 at 5000 ft MAX. To PO191, then to LGL.</i>	3000 ft AMSL	Voir utilisation A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 See A5-A55-A532-H20-H490-R9-R111-R491 use

PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV RWY 07L (2A - 2B) / 25R (2P - 2V)
PACIQ
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

RNAV 1



PARIS SACLAY VERSAILLES
SID RNAV RWY 07 (2A - 2B) / 25 (2P - 2V)
PACIQ
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY ALL PACIQ			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1		
Climb gradient	PACIQ 2A-2B: Pente de montée : L'obstacle HAIE (546 ft) impose une pente de montée de 7.8% jusqu'à 910 ft AMSL. Si négligé, la pente obstacle est réduite à 5.2% jusqu'à 910ft AMSL. <i>Climb gradient : HEDGE (546 ft) obstruction requires a climb gradient of 7.8% up to 910 ft AMSL. If ignored, climb gradient is reduced to 5.2% up to 910ft AMSL.</i> Pente ATS / ATS gradient : 5.5% MNM PACIQ 2P-2V: Pente de montée : L'obstacle HAIE (579 ft) impose une pente de montée de 5.7% jusqu'à 830 ft AMSL. Si négligé, pas de pente obstacle. <i>Climb gradient : HEDGE (579 ft) obstruction requires a climb gradient of 5.7% up to 830 ft AMSL. If ignored, no obstruction-induced climb gradient.</i> Pente ATS : Le respect de la contrainte d'altitude à 3000ft à PN254 impose une montée continue depuis la DER avec une pente de 6.5% MNM jusqu'à 3000ft. Cette contrainte assure la séparation avec la RMZ Chavenay (forte activité VFR). <i>ATS gradient : The respect of altitude constraint at 3000ft at PN254 requires a continuous climb from DER with a 6.5% MNM climb gradient up to 3000ft. This constraint ensures separation with RMZ Chavenay (high VFR activity).</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	DME critique/ Critical DME : NIL		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
PACIQ 2A	Monter vers 2000 ft sur la route 070° MAG. A 910ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis à gauche direct vers PN073 à 2000 ft (MAX IAS 175kt). Vers PN074 à 2000 ft, puis vers PN075 et poursuivre jusqu'à <u>PACIQ</u> . <i>Climb up to 2000 ft on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, continue to <u>PN070</u> on course 075° MAG (do not turn before DER), then turn left direct to PN073 at 2000 ft (MAX IAS 175kt). To PN074 at 2000 ft, then to PN075 and continue to <u>PACIQ</u>.</i>	2000ft	NIL
PACIQ 2B	Monter vers 2000 ft sur la route 070° MAG. A 910ft AMSL, poursuivre jusqu'à <u>PN070</u> sur la route 075° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis à gauche direct vers PN073 à 2000 ft (MAX IAS 175kt). Vers PN074 à 2000 ft, puis vers PN075 et poursuivre jusqu'à <u>PACIQ</u> . <i>Climb up to 2000 ft on track 070° MAG. At 910 ft AMSL, continue to <u>PN070</u> on course 075° MAG (do not turn before DER), then turn left direct to PN073 at 2000 ft (MAX IAS 175kt). To PN074 at 2000 ft, then to PN075 and continue to <u>PACIQ</u>.</i>	2000ft	NIL
PACIQ 2P	Monter jusqu'à <u>PN253</u> sur la route 260° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PN254 à 3000ft (MAX IAS 175kt), puis vers PN255 et poursuivre jusqu'à <u>PACIQ</u> . <i>Climb to <u>PN253</u> on course 260° MAG (do not turn before DER), then direct to PN254 at 3000ft (MAX IAS 175kt), then to PN255, then proceed to <u>PACIQ</u>.</i>	3000ft	NIL
PACIQ 2V	Monter jusqu'à <u>PN253</u> sur la route 260° MAG (ne pas tourner avant la DER), puis direct vers PN254 à 3000ft (MAX IAS 175kt), puis vers PN255 et poursuivre jusqu'à <u>PACIQ</u> . <i>Climb to <u>PN253</u> on course 260° MAG (do not turn before DER), then direct to PN254 at 3000ft (MAX IAS 175kt), then to PN255, then proceed to <u>PACIQ</u>.</i>	3000ft	NIL

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : RWY 07L
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09
STAR RNAV - Réacteurs et Hélices/Turboprops and Turboprops
MATIX - MOPIL - RENSA (9E)
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : VEBEK / LORNI *

FREQ : voir / see AD 2 LFPN COM 01

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

RNAV1

VAR 1°E (2020)

TA 5000

CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9E**STAR 9E RADIO FAILURE INSTRUCTIONS**

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 LFPN.

*Squawk 7600. Proceed according to or join published STAR.
MAX IAS 300 kt. Proceed to VEBEK at FL 110.
Comply with STAR instructions on AD 2 LFPN.*

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

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 230 kt
254° Right
T 1 min
FL 140
FL 070
2100

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 240 kt
254° Right
T 1 min 30
FL 170
FL 150
2100

RNAV HLDG
XERAM
MAX IAS 265 kt
253° Left
T 1 min 30
FL 280
FL 200
2800

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

BOURSONNE
BSN Ch 95 Y
(114.85)

MOCA

ALT / HGT : ft
Distances : NM

0 10 NM

003° 00'

004° 00'

005° 00'

MONTMEDY
MMD 109.4

Voir consignes STAR en AD 2 LFPN.22

See STAR instructions on AD 2 LFPN.22

PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : RWY 25R
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 27
STAR RNAV - Réacteurs et Hélices/Turbofans and Turboprops
MATIX - MOPIL - RENSA (9W)
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : VEBEK / LORNI *

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

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

RNAV1

VAR 1°E (2020)

TA 5000

CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9W
STAR 9W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la STAR publiée.
MAX IAS 280 kt. Se présenter à VEBEK au FL 110.
Se conformer aux consignes STAR en AD 2 LFPN.

Squawk 7600. Proceed according to or join published STAR.
MAX IAS 280 kt. Proceed to VEBEK at FL 110.
Comply with STAR instructions on AD 2 LFPN.

50°
00'

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

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 230 kt
254° Right
T 1 min
FL 140
FL 070
2100

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 240 kt
254° Right
T 1 min 30
FL 170
FL 150
2100

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

RNAV HLDG
XERAM
MAX IAS 265 kt
253° Left
T 1 min 30
FL 280
FL 200
2800

BOURSONNE
BSN Ch 95 Y
(114.85)

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 10 NM

003° 00'

004° 00'

005° 00'

Voir consignes STAR en AD 2 LFPN.22

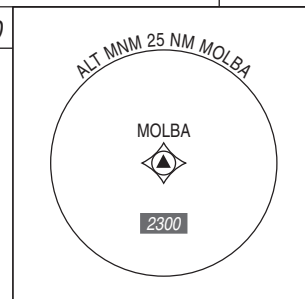
See STAR instructions on AD 2 LFPN.22

IAF : MOLBA

← - - - Sur instruction ATC (Attente éloignée)
On ATC instruction (Distant holding)

RNAV1

TA 5000



PARIS SACLAY VERSAILLES (LFPN) : RWY 07L - 25R
VILLACOUBLAY (LFPV) : RWY 09 - 27
STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / *Turbfans and Turboprops*
NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA - CAD (9T)
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

IAF : ODILO

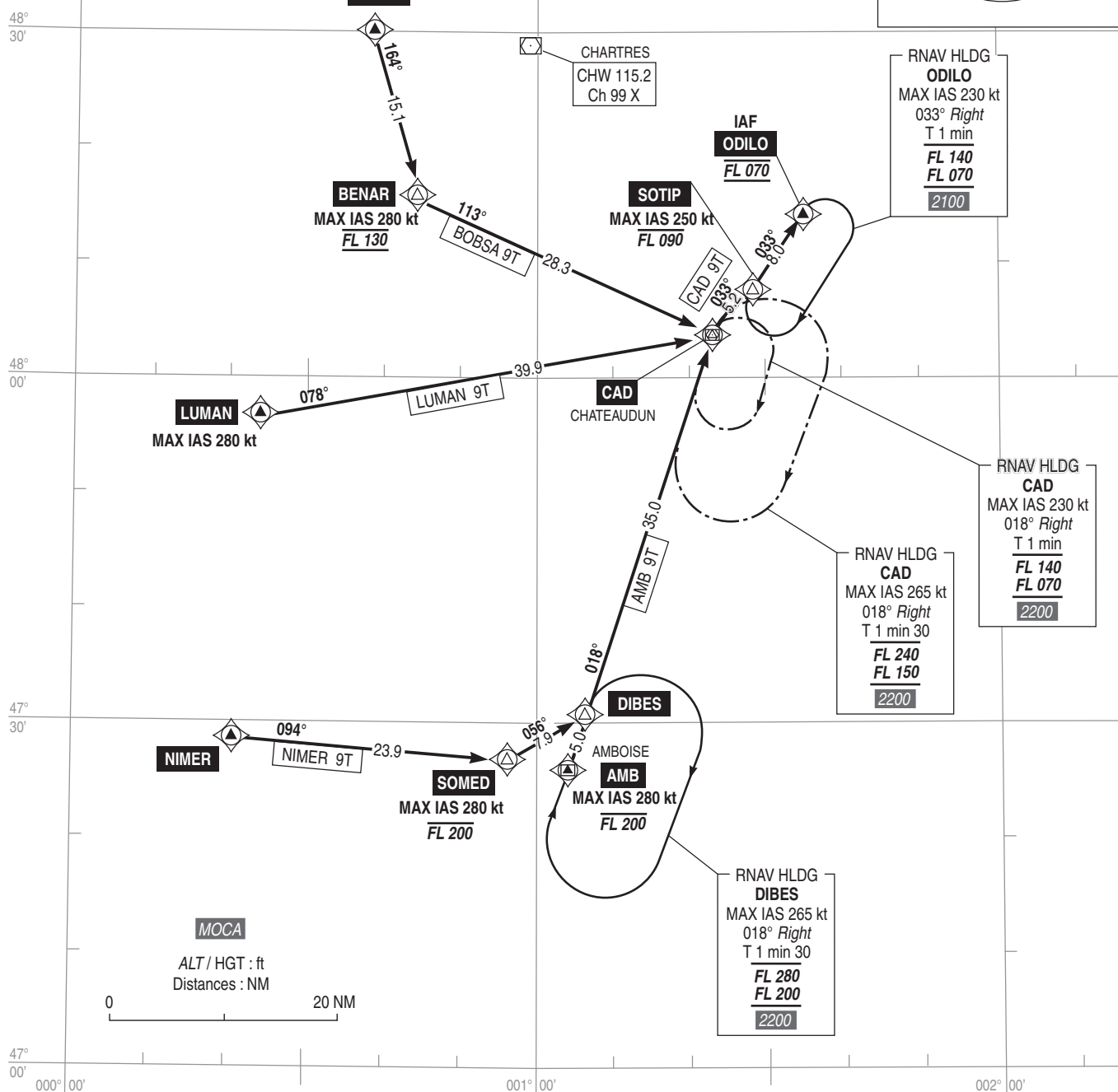
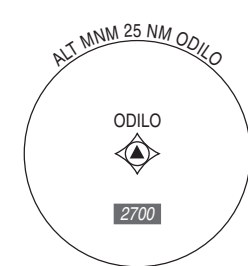
FREQ : voir / see AD 2 LFPN COM 01

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

RNAV1

VAR 1°E (2020)

TA 5000



Voir consignes STAR AD 2 LFPN.22

See instructions STAR AD 2 LFPN.22

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPN.22

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

See specific instructions STAR described on AD 2 LFPN.22

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

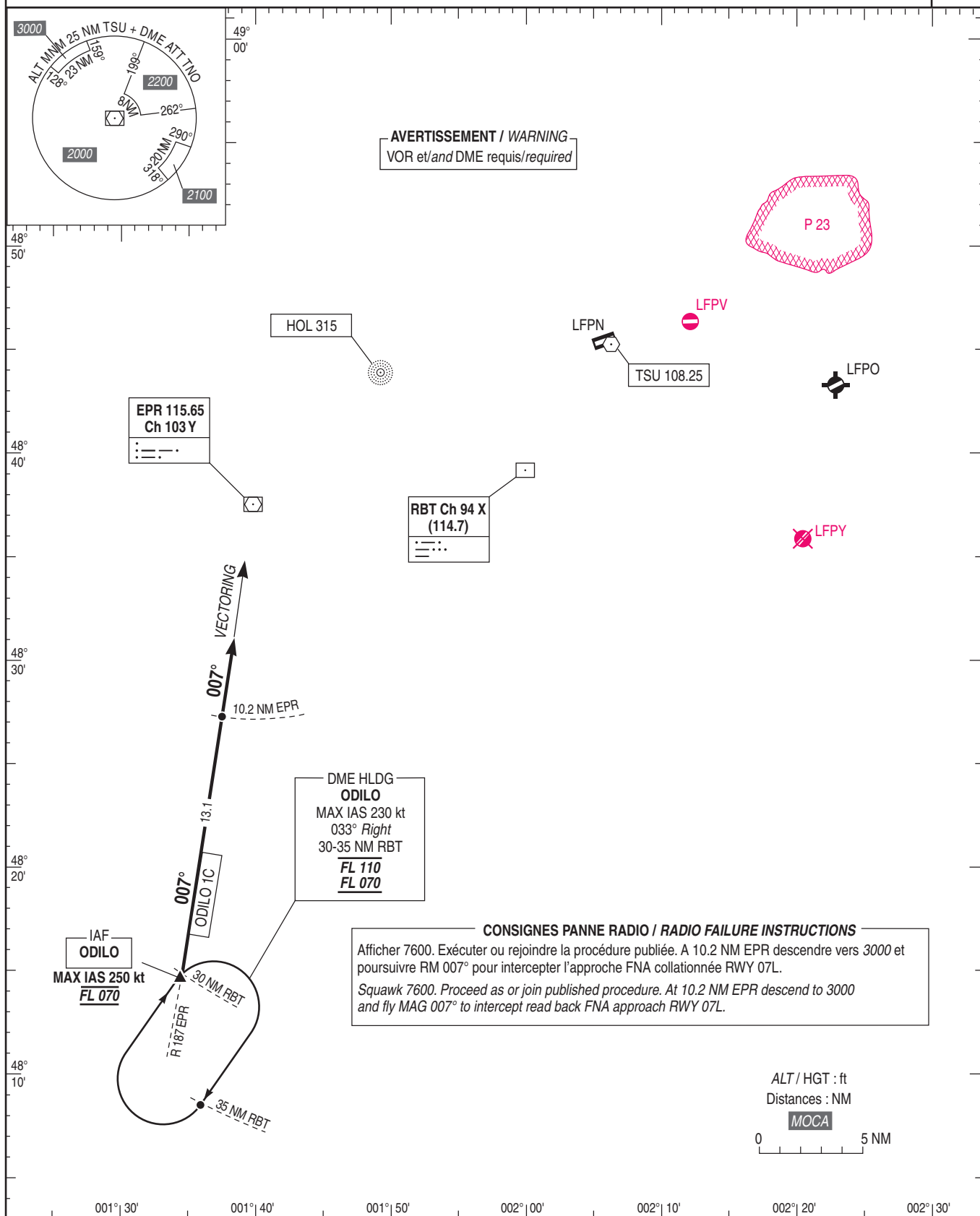
INA **CONV** ODILO 1C RWY 07L

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

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

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR
1°E
(2020)

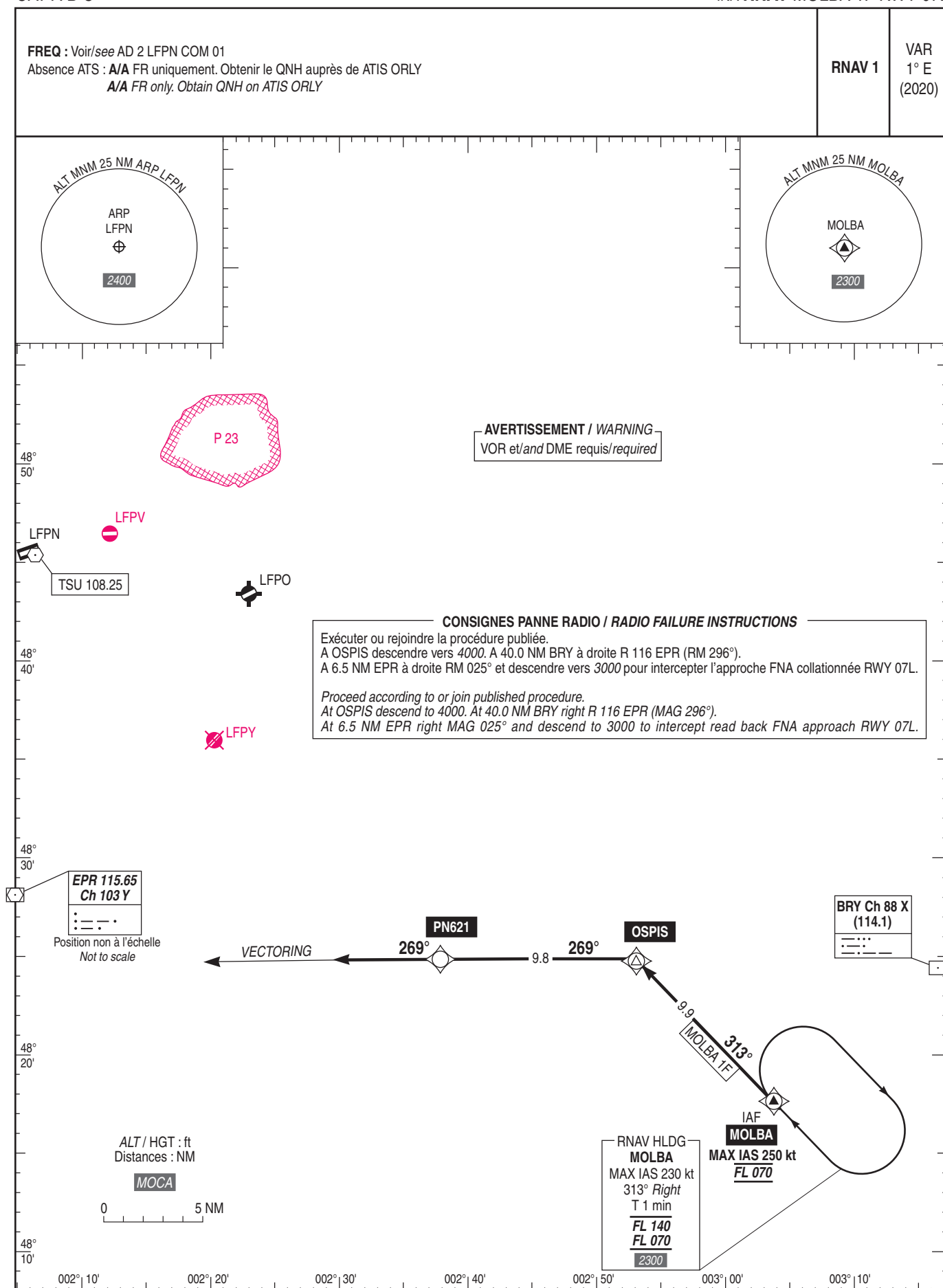


APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

INA RNAV MOLBA 1F RWY 07L

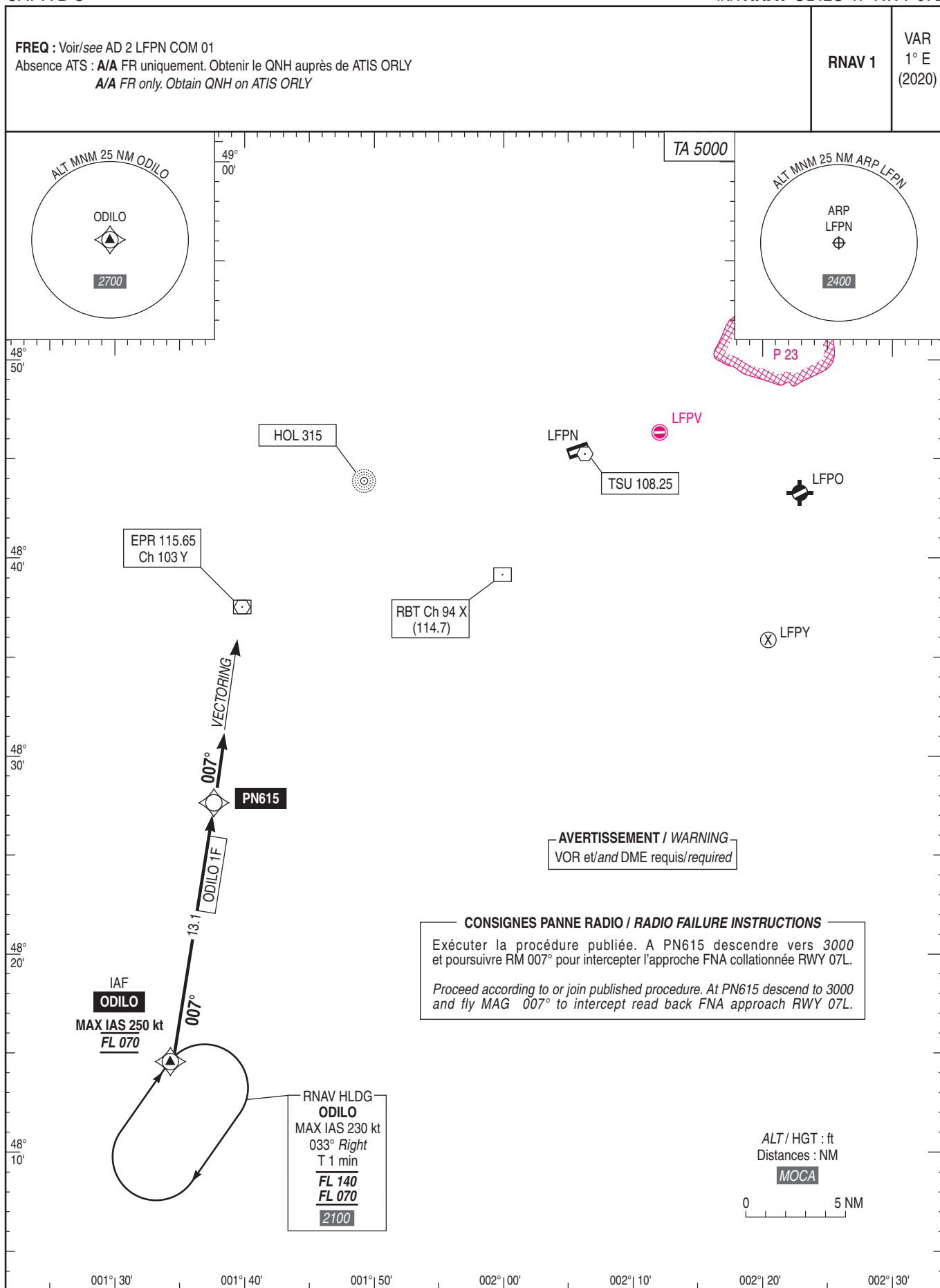


APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

INA RNAV ODILO 1F RWY 07L



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

INA RNAV VEBEK 1E RWY 07L

INA RNAV VEBEK 1Y RWY 07L

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

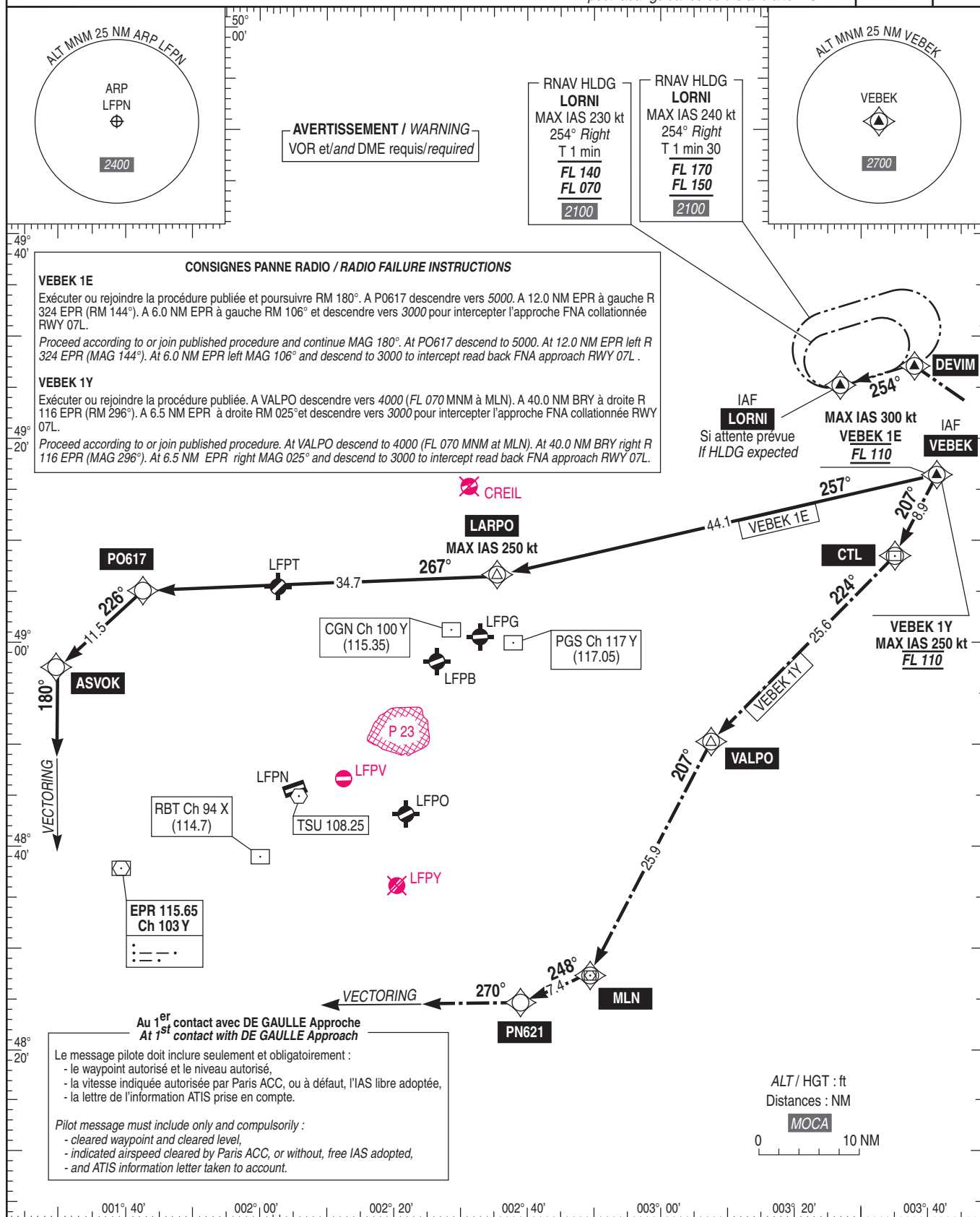
Absence ATS : A/A FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

← Sur clearance / On clearance DE GAULLE APP
LFPG configuration OUEST / West configuration

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

RNAV 1

VAR
1° E
(2020)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS SACLAY VERSAILLES

Instrument approach

CAT A B C

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

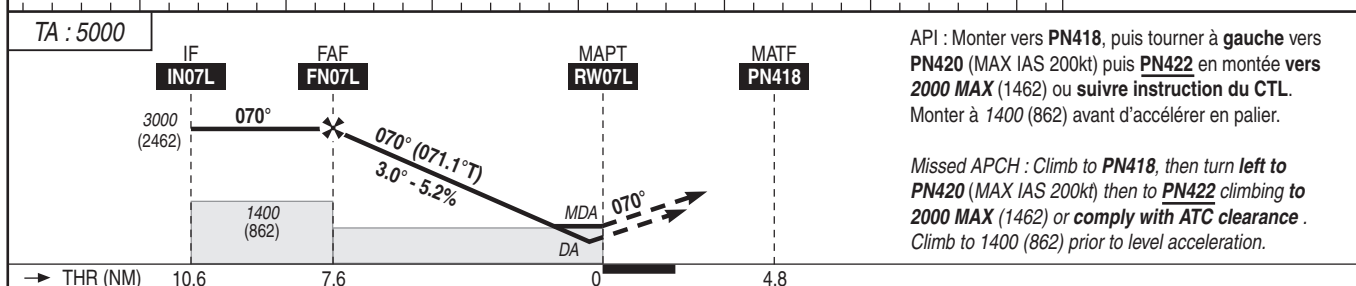
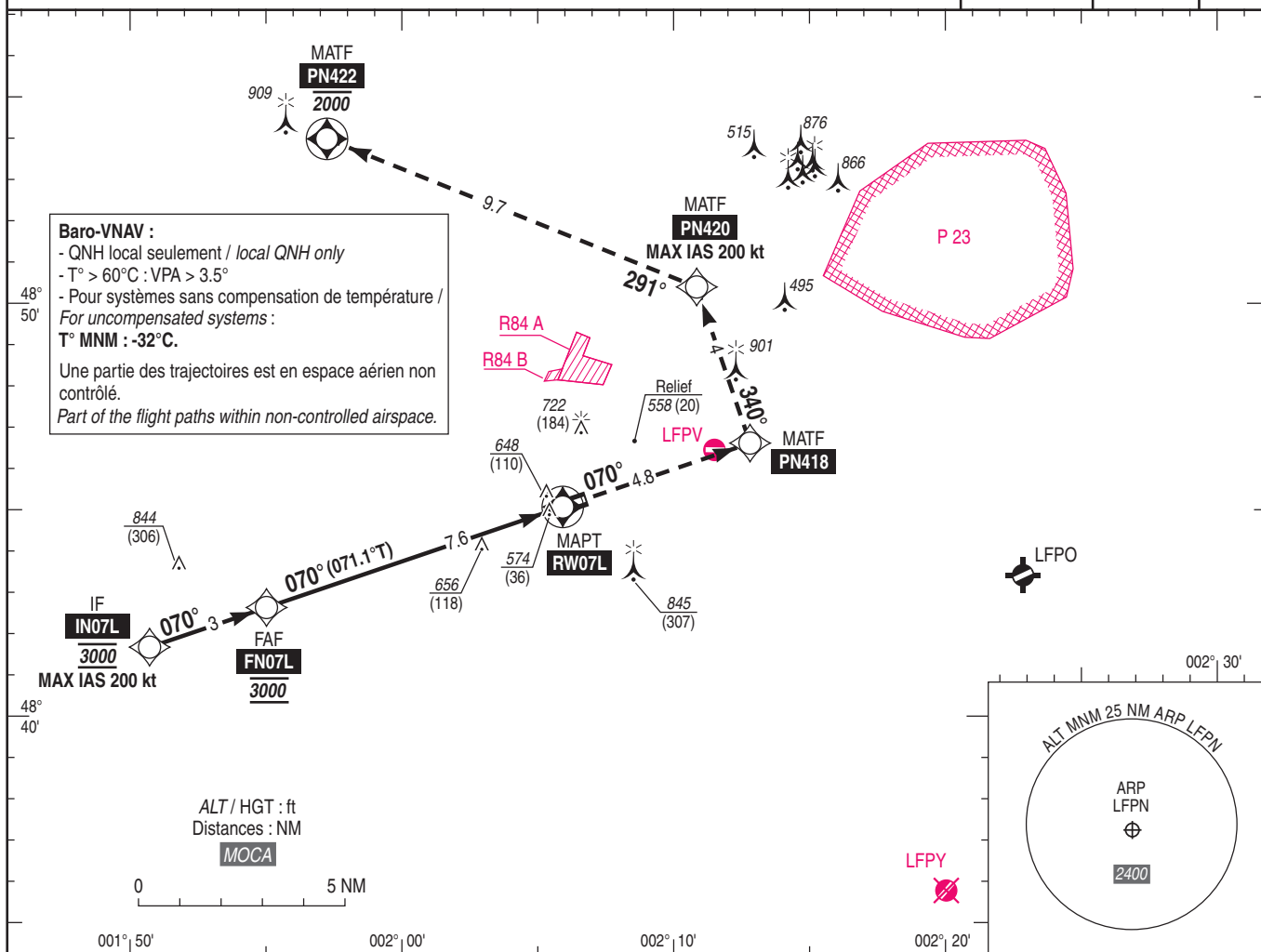
FNA RNP RWY 07L

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

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

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

RNP APCH

EGNOS
Ch 47773
E07A
TCH : 49VAR
1°E
(2020)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.													REF HGT : ALT THR								
CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL/Circling ⁽¹⁾		MVL/Circling ⁽¹⁾ Absence ATS sans/without QNH local		DIST MAPT							
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	7	6	5	4			
A			182	800 (260)		256		1500		1040 (500)	1500	1070 (530)	1500	ALT (HGT)	2820	2500	2180	1860			
B	790 (250)	1300	194	810 (270)	1300	269	920 (390)	1500	381	1150 (610)	1600	1180 (640)	1600		(2282)	(1962)	(1642)	(1322)			
C			202	820 (280)		277		1800		1240 (710)	2400	1270 (740)	2400		3	2	1				
															1540	1220	910				
															(1002)	(682)	(372)				
Observations / Remarks : (1) Circuit AD RWY 07L : Droite. Circuit AD RWY 07/ 25 : 1200 ft AMSL. Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir AIP ENR 1.5																					
(1) AD Circuit RWY 07L : Right hand. AD Circuit RWY 07/25 : 1200 ft AMSL. Loss of GNSS guidance during approach : see AIP ENR 1.5																					
FAF - MAPT			7.6 NM	70 kt 6 min 30			85 kt 5 min 21			100 kt 4 min 33			115 kt 3 min 57		130 kt 3 min 30		145 kt 3 min 08		160 kt 2 min 50		
VSP (ft/min)				370			450			530			610		685		765		845		

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

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

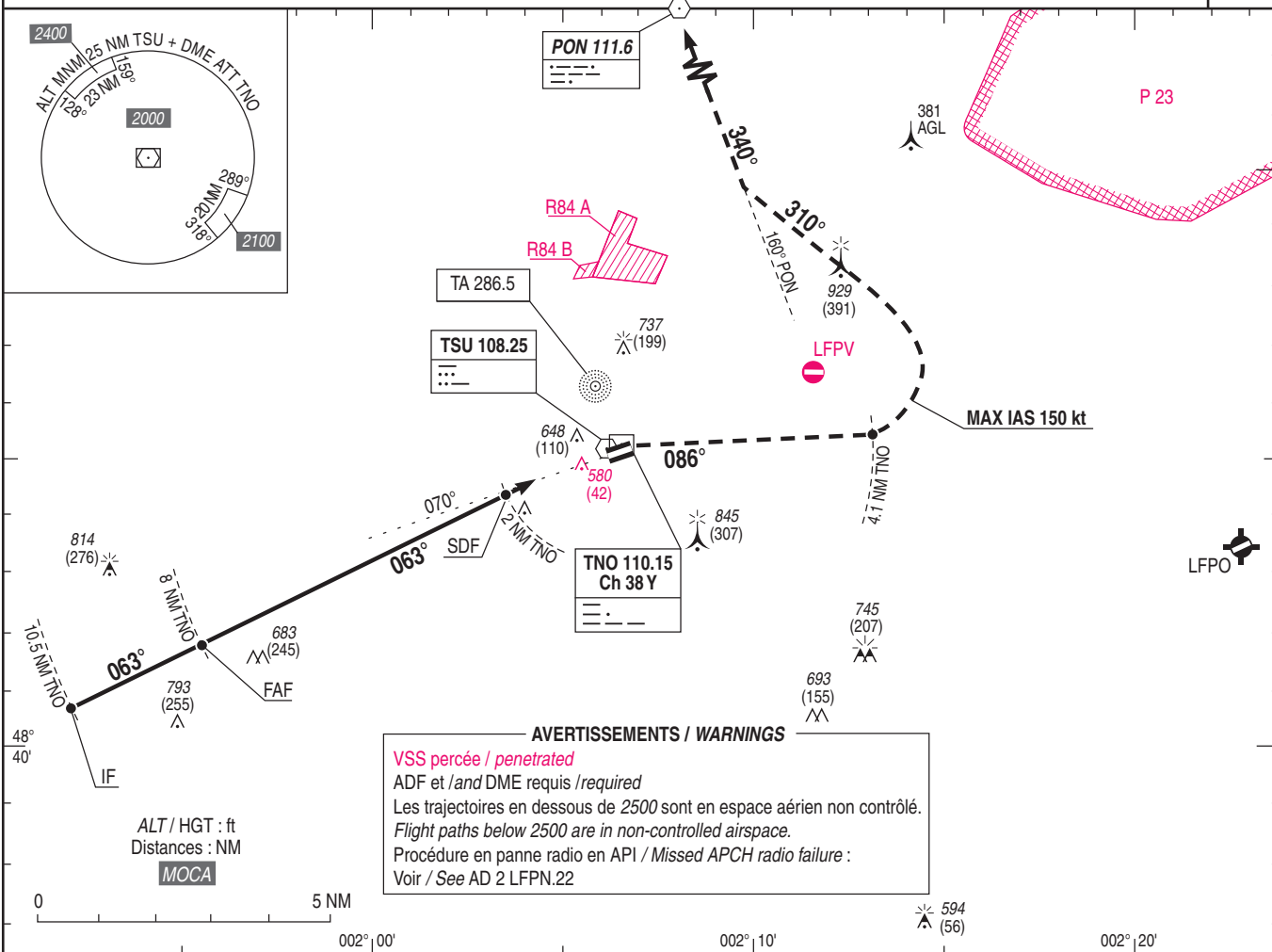
PARIS SACLAY VERSAILLES

FNA VOR Z RWY 07L

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

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

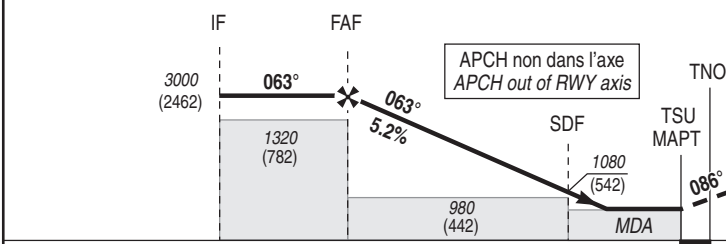
A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR
1°E
(2020)

TA : 5000

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

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



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

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

REF HGT : ALT AD

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

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

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

FAF - THR	7.6 NM	70 kt 6 min 30	85 kt 5 min 21	100 kt 4 min 33	115 kt 3 min 57	130 kt 3 min 30	145 kt 3 min 08	160 kt 2 min 50
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

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

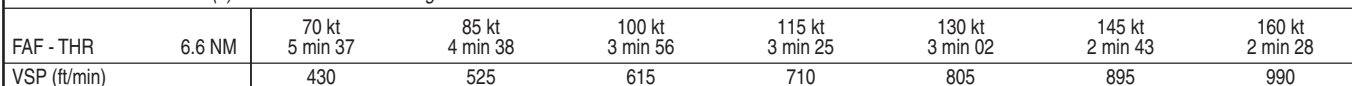
FNA ILS ou/or LOC RWY 25R

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

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

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ONLY

ILS - DME
TNO 110.15
RDH : 59

VAR
1° E
(2020)

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

INA **CONV** MOLBA 1D RWY 25R

A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR
1°E
(2020)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

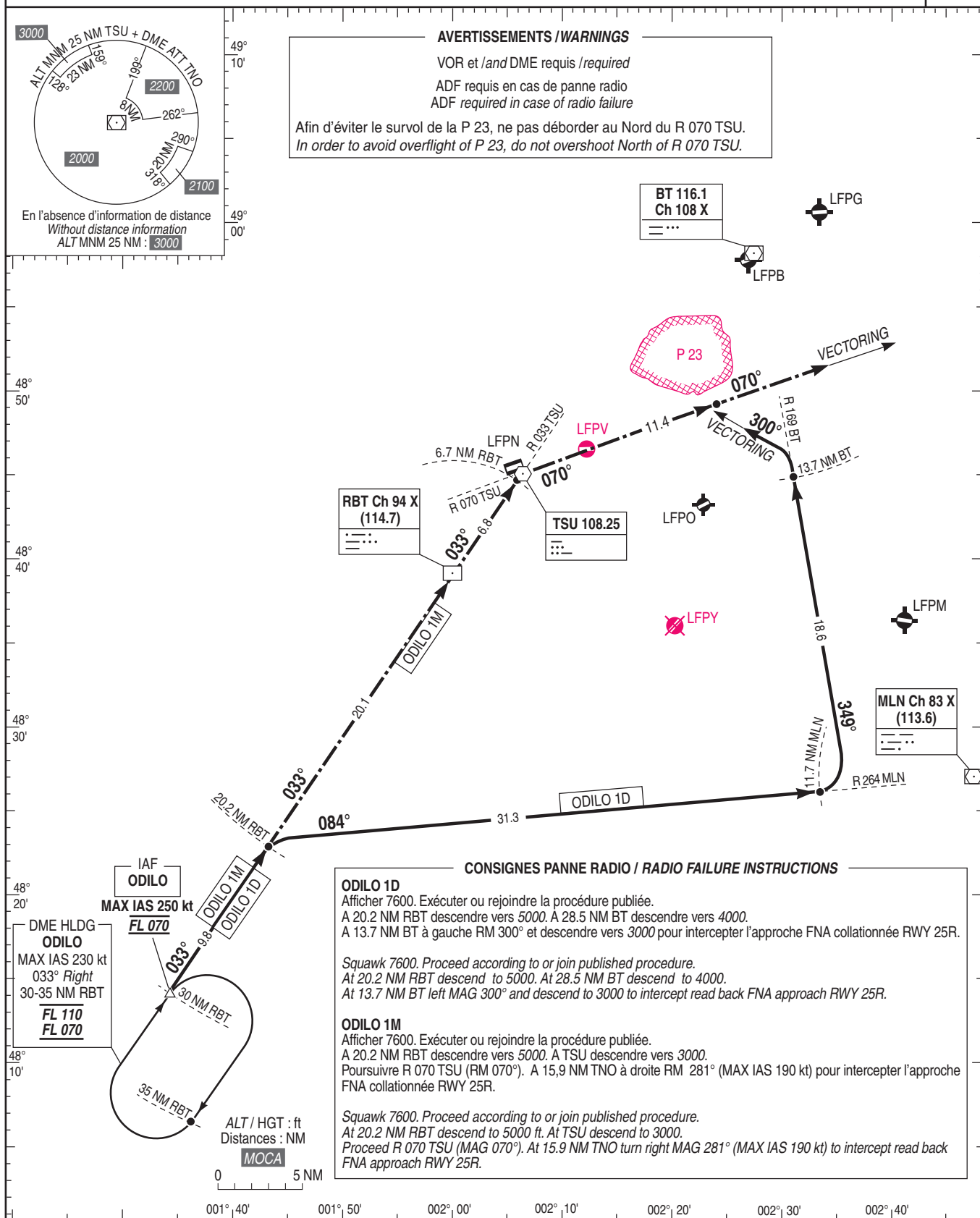
Instrument approach

CAT A B C

PARIS SACLAY VERSAILLES

INA **CONV** ODILO 1D RWY 25RINA **CONV** ODILO 1M RWY 25R

FREQ : Voir/See AD 2 LFPN COM 01

Absence ATS : **A/A** FR uniquement. Obtenir le QNH auprès de ATIS ORLY**A/A** FR only. Obtain QNH on ATIS ORLYProcédure sur clearance ATC
Procedure on ATC clearanceVAR
1° E
(2020)

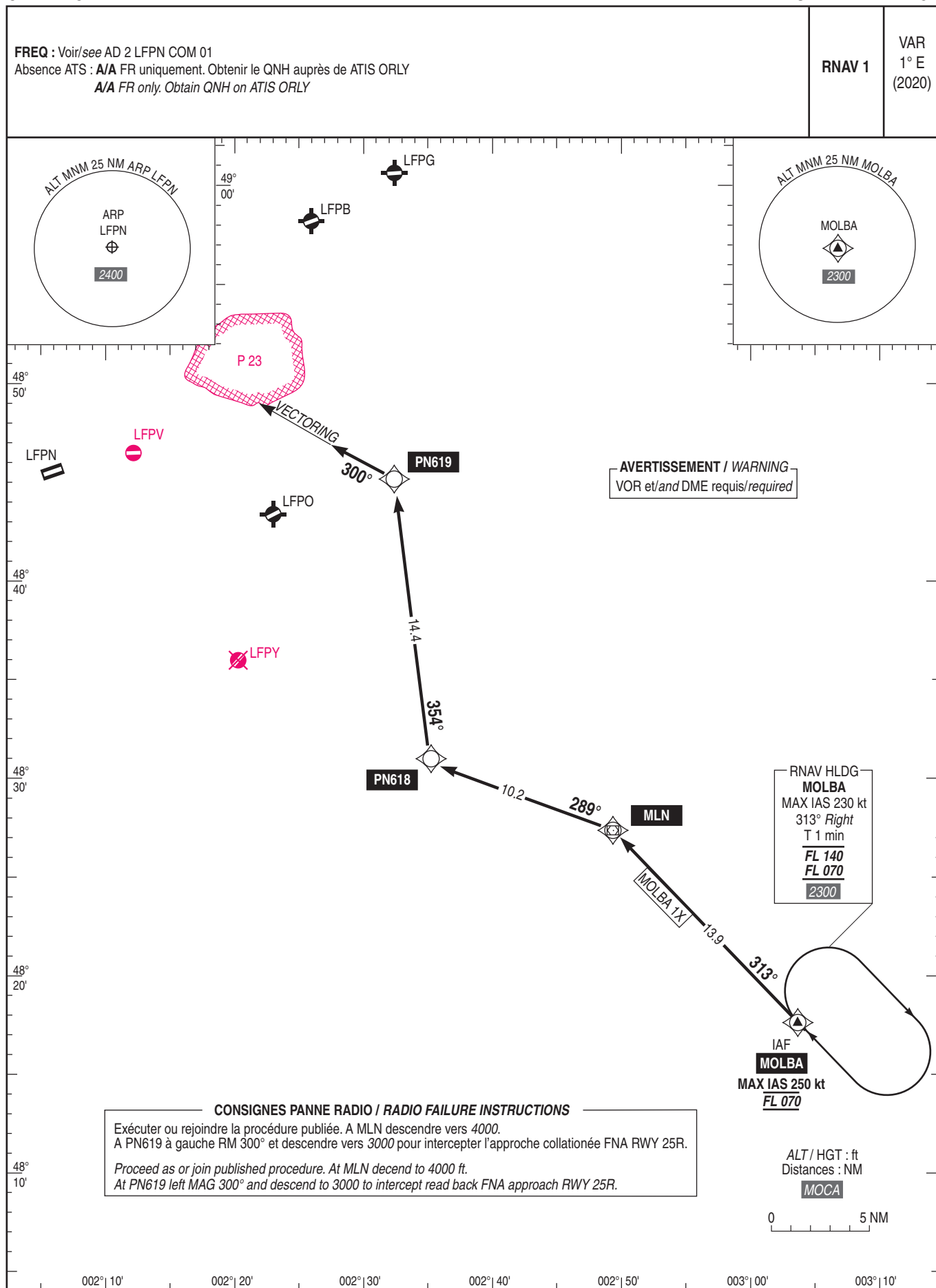
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

INA RNAV MOLBA 1X RWY 25R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

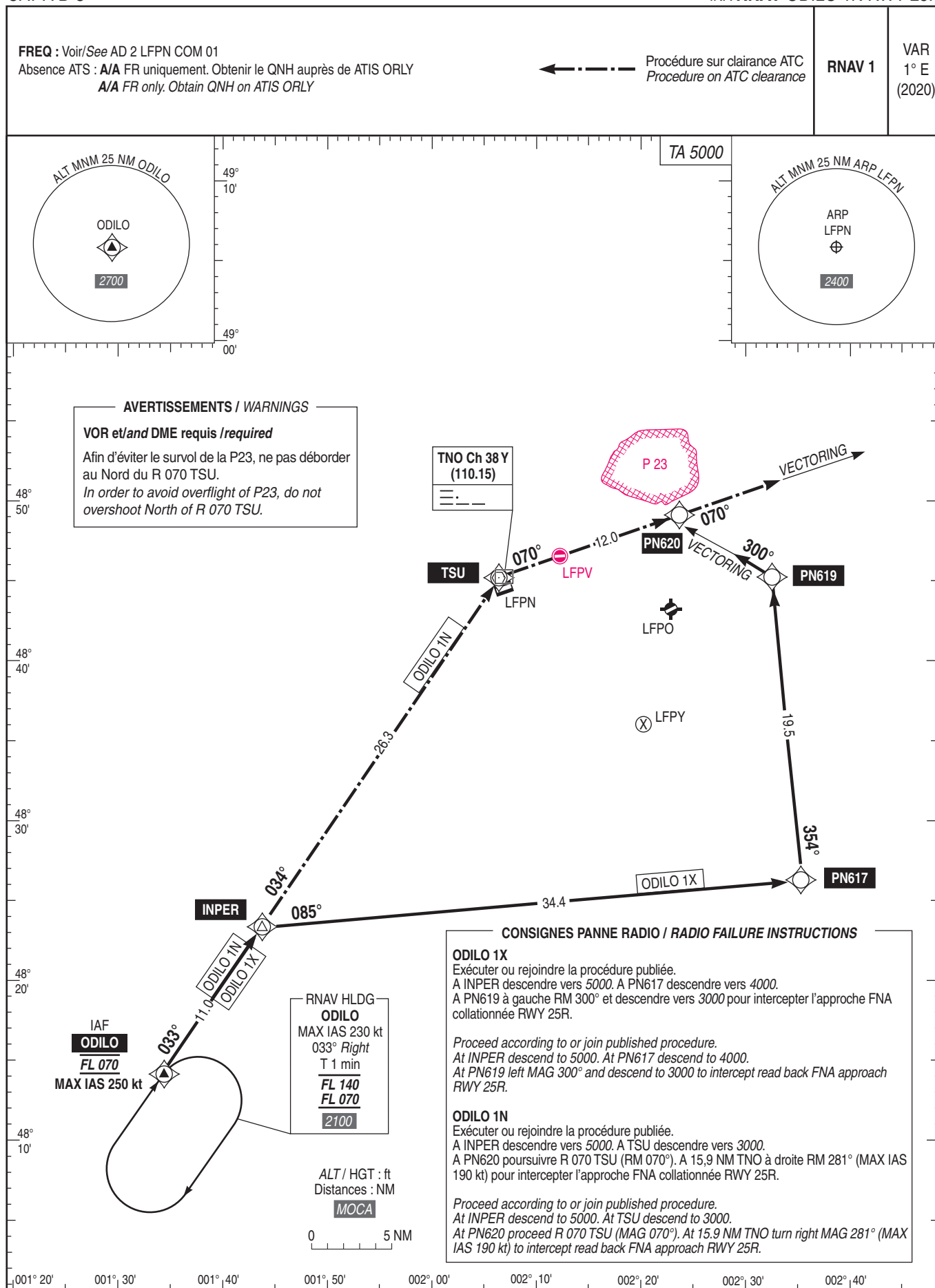
Instrument approach

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

/INA RNAV ODILO 1X RWY 25R

/INA RNAV ODILO 1N RWY 25R



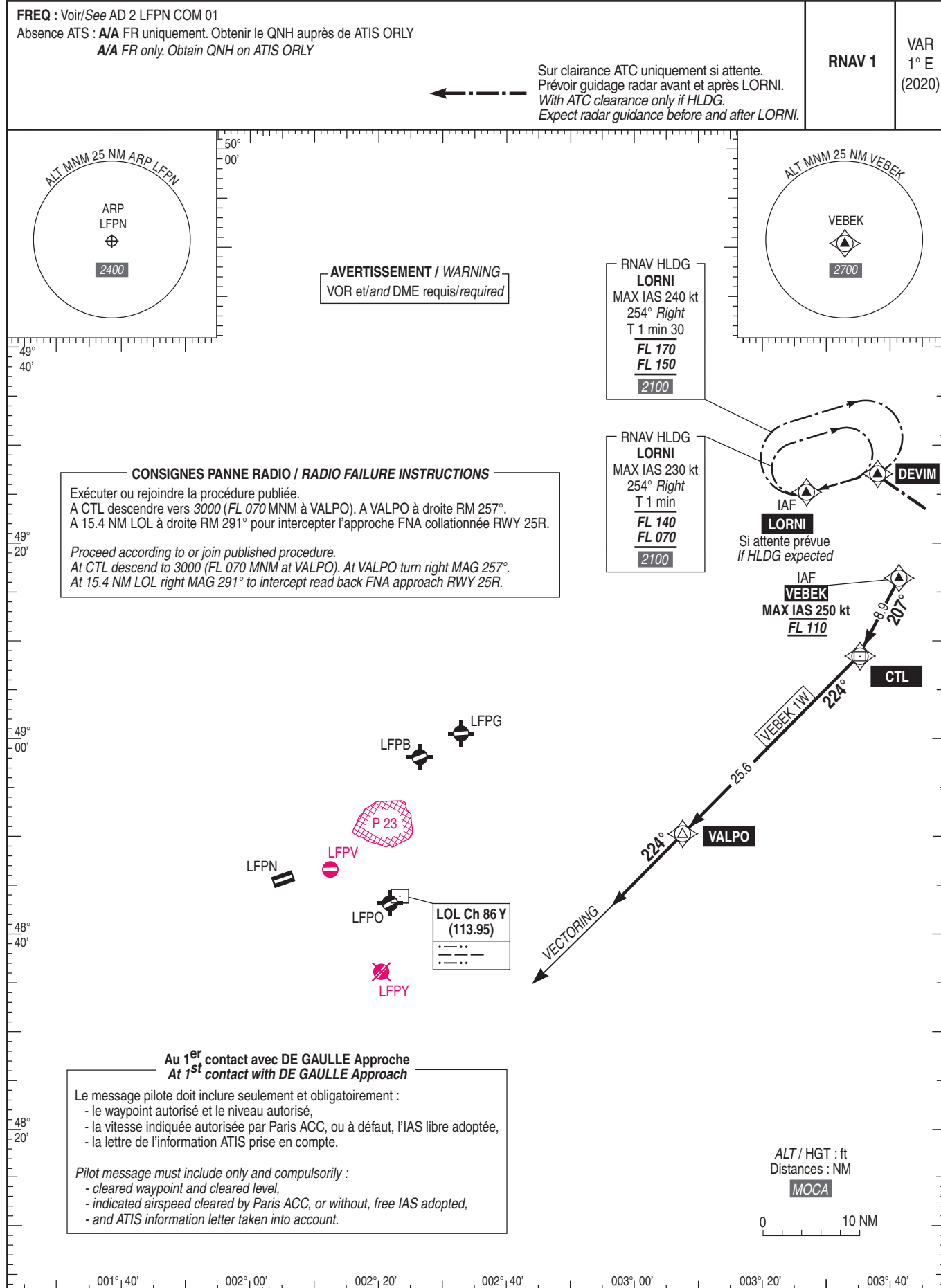
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

PARIS SACLAY VERSAILLES

CAT A B C

INA RNAV VEBEK 1W RWY 25R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

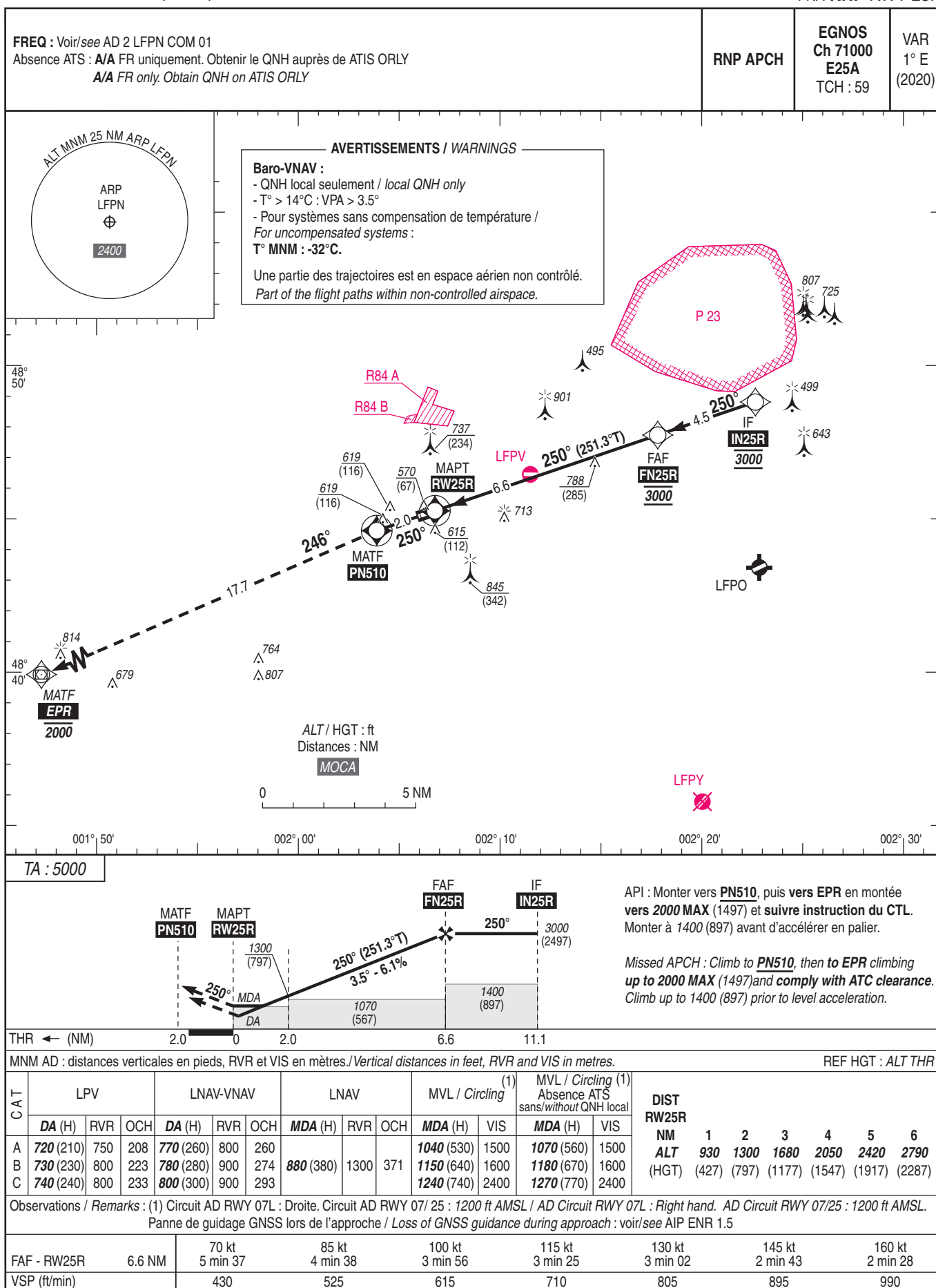
PARIS SACLAY VERSAILLES

Instrument approach

CAT A B C

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

FNA RNP RWY 25R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS SACLAY VERSAILLES

Instrument approach

CAT A B C

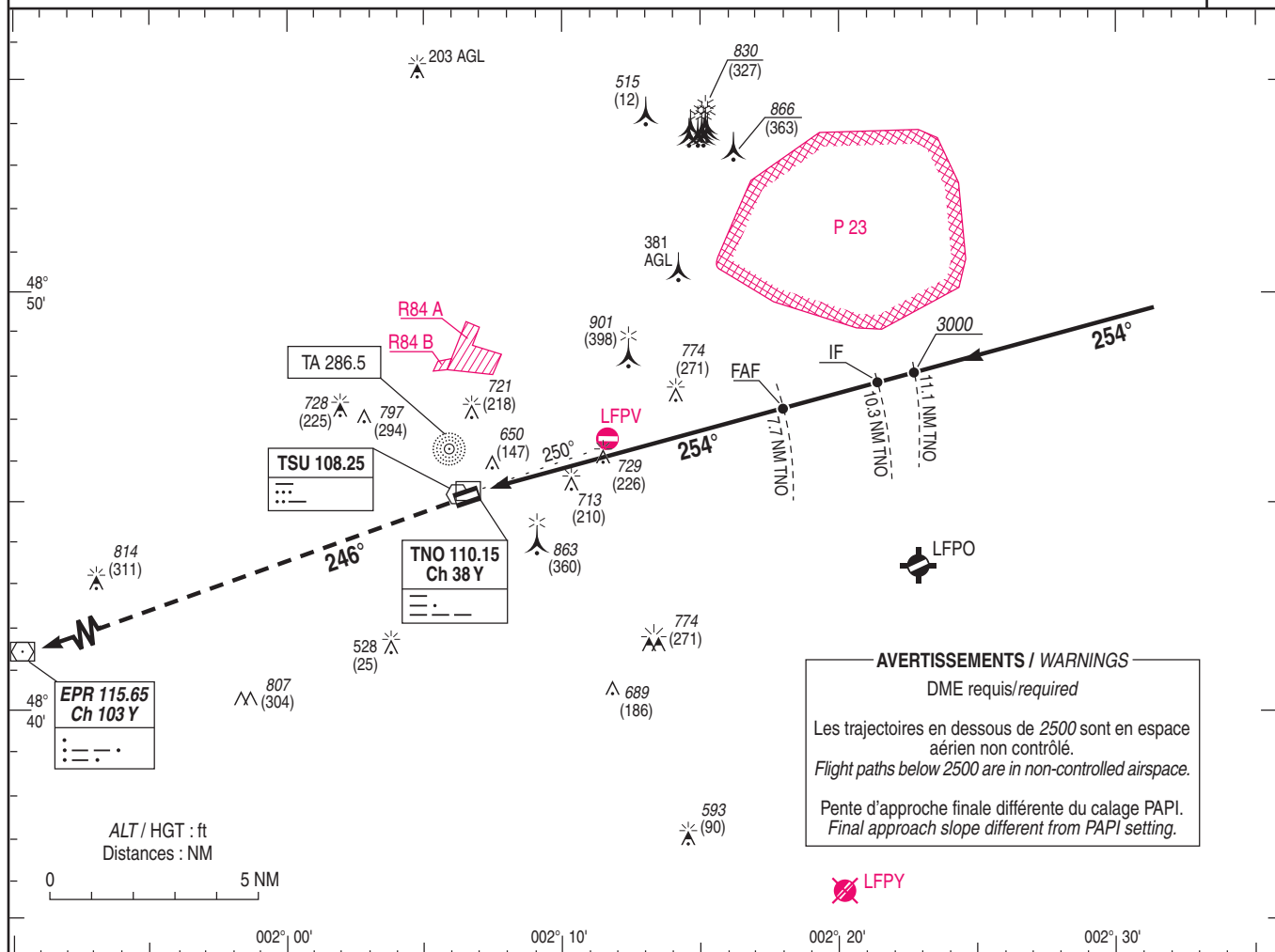
ALT AD : 538 , THR : 503 (18 hPa)

FNA VOR Z RWY 25R

FREQ : Voir/see AD 2 LFPN COM 01

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

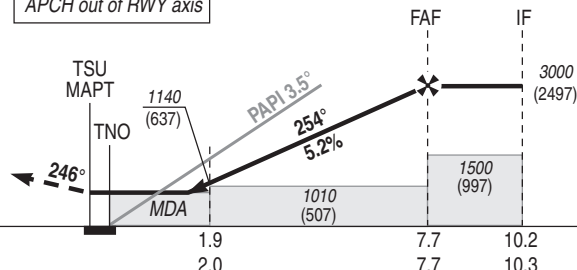
A/A FR only. Obtain QNH on ATIS ORLY

VAR
1° E
(2020)

TA : 5000

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

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

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axisTHR ← (NM)
DME TNO ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

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

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

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

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