

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 LFBD.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*****LFBD - BORDEAUX MERIGNAC****AD 2 LFBD.2****Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	44°49'43"N 000°42'55"W	
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection des pistes	RWY intersection
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	10 km Ouest de Bordeaux	10 km West of Bordeaux
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	166 ft	
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	25.6 ° C	
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	152 ft	
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	1.0821°E	
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2025 (0.126°)	
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	SA-ADBM	
	Adresse / <i>Address</i>	Aéroport de BORDEAUX - CIDEX 40 33700 MERIGNAC	
	Telephone	+33 (0)5 56 34 50 10 (H24)	
	FAX	+33 (0)5 56 34 54 06	
	TELEX	SITA : BODAPXH	
	AFS	LFBDZTZX	
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR	
8	Observations / <i>Remarks</i>		

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

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	H24	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	H24	
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	H24	
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / <i>ARO</i>		
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	TOTAL : - HOR HIV : 0430 - 2300 heure locale - Astreinte HIV : LUN - DIM 2300-0430 heure locale - HOR ETE : 0430-0000 heure locale - Astreinte ETE : LUN-DIM 0000-0430 heure locale WORLD FUEL SERVICES : - HOR : 0500-2300 heure locale - Astreinte : 2300-0500 heure locale Lors de l'astreinte, contacter TOTAL ou WFS via l'assistant d'escala 1 HR avant le besoin : - TOTAL : journée TEL 05 56 34 38 52 / FAX 05 56 13 03 57 - WORLD FUEL SERVICES : TEL 05 56 34 51 63 / FAX 05 56 34 51 62 Paiements acceptés : carte visa / master card et espèces 750€ MAX Astreinte du commercial Totalenergies Paris : 01 41 35 88 74 ou 06 20 38 15 05	TOTAL : - WIN SKED : 0430-2300 local time - WIN on-call duty : MON-SUN 2300-0430 local time - SUM SKED : 0430-0000 local time - SUM on-call duty : MON-SUN 0000-0430 local time WORLD FUEL SERVICES : - SKED : 0500-2300 local time - On-call duty : 2300-0500 local time During the on-call duty, contact TOTAL or WFS via the handling agent 1 HR before the need : TOTAL : day TEL 05 56 34 38 52 / FAX 05 56 13 03 57 WORLD FUEL SERVICES : TEL 05 56 34 51 63 / FAX 05 56 34 51 62 Payment by visa / master card accepted by refueller and cash up to 750€ MAX Totalenergies Paris trader's on-call duty : 01 41 35 88 74 or 06 20 38 15 05
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	H24 sur demande.	H24 on request.
10	Sûreté / <i>Safety</i>	Passagers/PNT/PNC/IFBC : H24. IFBS : Horaires en fonction du trafic prévu.	Passengers/Crew/Cabin Luggage : H24. Hold Luggage : Schedule based on the traffic predicted.
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	H24 sur demande.	H24 on request.
12	Observations / <i>Remarks</i>	Service d'assistance aéroportuaire obligatoire. Pour plus d'informations contacter le Poste de Commandement Air ADBM : +33 (0)5 56 34 50 10 (H24). GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24.	Mandatory airport handling service. For more information contact the airport operation center : +33 (0)5 56 34 50 10 (H24). GRF (Global Reporting Format) : H24.

AD 2 LFBD.4

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

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	Service d'assistance aéroportuaire obligatoire.	Mandatory airport handling service.
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants / Fuel grades : WFS : JET A1 (CIV-MIL) TOTAL : JET A1 / JET A1 SAF / AVGAS 100 LL (par automate / via dispenser)	
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	WFS : JET A1 400 m3 Capacité camions : JET A1 146 m3 Débit : 50-100-130 m3/h TOTAL : Capacité camion JET A1 : 145 m3 avec débit de 25 à 80 m3/h Volume fixe JET A1 720 m3 Volume fixe JET A1 SAF 50 m3 Type véhicule d'avitaillement de 18 à 35 m3	WFS : JET A1 400 m3 Truck Capacity : JET A1 146 m3 Delivery rate : 50-100-130 m3/h TOTAL : Truck capacity JET A1 : 145 m3 with delivery rate from 25 to 80 m3/h Fuel dispenser JET A1 720 m3 Fuel dispenser JET A1 SAF 50 m3 Type fueling trucks from 18 to 35 m3
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	AVIAPARTNER : 2 dégivreuses type FMC, produit de dégivrage type II (75/25 et 100%). ALYZIA PROVINCE : 2 dégivreuses type Elephant, produits de dégivrage type 1 et type 4.	AVIAPARTNER : 2 de-icers type FMC, de-icing product type II (75/25 and 100%). ALYZIA PROVINCE : 2 de-icers type Elephant, de-icing products type 1 and type 4.
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	Voir Assistants Aviation Générale.	Contact General Aviation Handling.
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Réparations et révisions d'avions et d'hélicoptères. Changement de moteurs. Pièces de rechange.	Airplanes and helicopters repairs and overhauls. Change of engine. Spare parts.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Le stationnement des appareils d'aviation privée est limité à 24 heures sur les parkings commerciaux après accord du gestionnaire via l'assistant. Services d'assistance disponibles : * Aviation générale : - AVIA VIP TEL 05 40 54 97 95 E-mail : lfbd@aviavip.com Fréquence 131.400 MHz - ALYZIA PROVINCE TEL 05 56 34 53 54 FAX 05 56 34 53 55 E-mail : executive.bod@alyzia.com * Aviation commerciale et cargos : - ALYZIA PROVINCE TEL 05 56 34 53 54 E-mail : groundopsbod@alyzia.com SITA : BODKAXH Fréquence Sol : 131.780 MHz - AIR FRANCE TEL 05 56 34 53 39 ou 05 56 34 52 25 / FAX 05 56 34 52 04 SITA : BODKOAF cpy BODKKAF Fréquence 131.650 MHz - AVIAPARTNER TEL +33 (0)5 40 54 97 88 / +33 (0)6 16 10 17 20 E-mail : suptrafic.bod@aviapartner.aero SITA : BODATXH Fréquence : 131.800 MHz - ONET AIRPORT SERVICES Tel : 06 42 43 47 63/06 43 73 68 19 E-mail : Ops-bod-aero@onet.fr SITA : BODONXH - Bureau Opérations de la BA 106 TEL 05 33 89 81 05 E-mail : ba106-ops-bob.marqueur.fct@intradef.gouv.fr RSFTA : LFB DYXYX FREQ MERIGNAC OPS (H24) : - 122.100 MHz Sol uniquement - 140.275 MHz Pour renseignement MET, besoin d'escale, en cas de déroutement, d'EVASAN ou transport VIP. Contact radio (140.275 MHz) 15 min avant atterrissage à destination zone MIL ou demandant assistance escale aérienne MIL.	Private aviation aircraft parking on commercial apron is restricted to 24 hours after agreement of the AD operator via the handling agent Handling services available : * General aviation : - AVIA VIP TEL 05 40 54 97 95 E-mail : lfbd@aviavip.com Frequency 131.400 MHz - ALYZIA PROVINCE TEL 05 56 34 53 54 FAX 05 56 34 53 55 E-mail : executive.bod@alyzia.com * Commercial aviation and freight : - ALYZIA PROVINCE TEL 05 56 34 53 54 E-mail : groundopsbod@alyzia.com SITA : BODKAXH Ground Frequency: 131.780 MHz - AIR FRANCE TEL 05 56 34 53 39 or 05 56 34 52 25 / FAX 05 56 34 52 04 SITA : BODKOAF cpy BODKKAF Frequency 131.650 MHz - AVIAPARTNER TEL +33 (0)5 40 54 97 88 / +33 (0)6 16 10 17 20 E-mail : suptrafic.bod@aviapartner.aero SITA : BODATXH Frequency : 131.800 MHz - ONET AIRPORT SERVICES Tel : 06 42 43 47 63/06 43 73 68 19 E-mail : Ops-bod-aero@onet.fr SITA : BODONXH - MIL AFB 106 TEL 05 33 89 81 05 E-mail : ba106-ops-bob.marqueur.fct@intradef.gouv.fr AFTN : LFB DYXYX FREQ MERIGNAC OPS (H24) : - 122.100 MHz Ground only - 140.275 MHz For MET information, need for a stopover, in case of diversion, MEDEVAC or VIP transport. Radio contact (140.275 MHz) 15 min before LDG at MIL zone or requesting MIL ground handling.

AD 2 LFBD.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A Bordeaux et Mérignac	In Bordeaux and Merignac
2	Restaurants	Sur l'aéroport	At airport
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Autobus régulier, taxis, voitures de location, car navette vers SNCF et centre ville, tramway.	Buses, taxis, car rental, shuttle bus to railway station and town center, tramway.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Agents RFFS et Service de Sécurité Incendie et d'Assistance à Personne. Salle de premiers soins. Une ambulance Hôpital à 5 kms.	RFFS and Fire Safety and Personal Assistance Service agents. First aid room. One ambulance. Hospital 5 km away.
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	Distributeurs dans les terminaux. Boîte aux lettres dans le Hall B.	Cash dispenser in terminals. Post box in Hall B.
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	A Bordeaux	In Bordeaux
7	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFBD.6

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

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	8	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	3 véhicules d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, munis chacun de 250 kg de poudre. 1 véhicule de commandement. Réserve : 1 véhicule d'intervention eau/émulseur, de 9000 litres, muni de 250 kg de poudre. 1 ambulance.	3 rescue vehicles water/foaming agent, 9000 liters, each equipped with 250 kg powder. 1 commander vehicle. In reserve : 1 rescue vehicle water/foaming agent, 9000 liters, equipped with 250 kg powder. 1 ambulance.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Différents moyens en fonction des compagnies, assistants sociétés aéronautiques. Pour plus d'information contacter l'exploitant ADBM, compagnies, assistants.	Facilities are different for each airline, handling and aeronautics. For more information contact directly airport ADBM operator, airline and handling.
4	Observations / <i>Remarks</i>	Modulation niveaux RFFS : Du 1er mai au 30 septembre : - niveau 8 : 0430-1630 (maintien du niveau 8 sur préavis de 1 heure avant 1630) - niveau 7 : 1630-0430 Du 1er octobre au 30 avril : - niveau 8 : 0430-1630 (maintien du niveau 8 sur préavis de 1 heure avant 1630) - niveau 7 : 1630-2300, (maintien du niveau 7 sur préavis de 1 heure avant 2300) - niveau 5 : 2300-0430 Préavis au PCAIR : 05 56 34 50 10 Niveau 9 possible sur préavis de 48 HR.	Rescue and Fire Fighting Services levels modulation : From the 1st of May to the 30th of September : - level 8 : 0430-1630 (level 8 available on PPR 1 hour before 1630) - level 7 : 1630-0430 From the 1st of October to the 30th of April : - level 8 : 0430-1630 (level 8 available on PPR 1 hour before 1630) - level 7 : 1630-2300, (level 7 available on PPR 1 hour before 2300) - level 5 : 2300-0430 PPR : call PCAIR : 05 56 34 50 10 Level 9 available on PPR 48 HR.

AD 2 LFBD.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>	L'aérodrome est praticable toute l'année. Le plan neige est activé du 1er décembre au 31 mars. Les équipements de déneigement comprennent : 3 lames biaises, 2 épandeurs déverglaçant liquide, 1 épandeur déverglaçant solide, 1 balayeuse.	The airfield is usable all year round. Snow plan is activated from December 1st to March 31st. Snow removal equipment includes : 3 skew blades, 2 liquid de-icing spreaders, 1 solid de-icing spreader, 1 sweeper.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	1 - La piste 05/23 et sa voie de circulation 2 - L'aire de trafic 3 - La piste 11/29 et sa voie de circulation	1 - Runway 05/23 and its taxiway 2 - The apron 3 - Runway 11/29 and its taxiway
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Ecoway F-35 liquide (à base de formiate de potassium) KFOR Clearway 6S solide (à base d'acétate de sodium) NAAC Clearway SF3 solide (à base de formiate de sodium) Sel de déneigement solide (à base de chlorure de sodium)	Liquid Ecoway F-35 (with potassium formate) KFOR Solid Clearway 6S (with sodium acetate) NAAC Solid Clearway SF3 (with sodium formate) Snow removal salt (with sodium chloride)
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 L'utilisation des moyens propres à l'Armée de l'Air est subordonnée à l'accord de l'autorité militaire.	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 The use of facilities owned by the French Air Forces will require the approval of the military authorities.

AD 2 LFBD.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>	A, B, C, D, F, Y : Béton de ciment TANGO : Béton de ciment U5 : Enrobé J, K, L4, L5, L6 : Enrobé	A, B, C, D, F, Y : Cement concrete TANGO : Cement concrete U5 : Bituminous mix J, K, L4, L5, L6 : Bituminous mix
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	A : 70 R/B/W/U B, C, D et F : 70 R/B/W/U J et K : 26 F/C/W/U L4, L5 et L6 : 26 F/C/W/U U5 : 26 F/C/W/U Y : 67 R/B/W/T	A : 70 R/B/W/U B, C, D et F : 70 R/B/W/U J et K : 26 F/C/W/U L4, L5 and L6 : 26 F/C/W/U U5 : 26 F/C/W/U Y : 67 R/B/W/T
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	M1 : 15 m sans accotement revêtu. M2 : 15 m sans accotement revêtu. P1 à P6 : 23 m + accotements revêtus de 10,50 m. S1 à S3 : 23 m avec accotements revêtus de 10,50 m. S4, G : 22,50 m sans accotement revêtu. U : 23 m avec accotements revêtus de 3.50 m. U1 : 23 m sans accotement revêtu. U2 : 23 m sans accotement revêtu. U5 : 19 m avec accotements revêtus de 3.50 m. W1, W2 et W4 : 23 m avec accotement revêtu de 10,50 m d'un seul côté et aire de trafic de l'autre côté. W3 : 24 m avec accotement revêtu de 10,50 m d'un seul côté et aire de trafic de l'autre côté. WN : 52 m avec aire de manoeuvre d'un côté et aire de trafic de l'autre. L1 : 14,50 m sans accotement revêtu. L2 et L3 : 10 m sans accotement revêtu. L4 : 12 m sans accotement revêtu. L5 : 15 m. L6 : 14,50 m sans accotement revêtu. L7 : 22 m sans accotement revêtu. A : 23.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m. B : 24 m avec accotements revêtus de 10.50 m. C : 23.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m. D : 24.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m. F : 22.50 m avec accotement revêtu d'un coté et sans accotement de l'autre coté. G : 22.50 m sans accotement revêtu. E1 : 36 m avec accotement revêtu de 10.50 m d'un coté. E2 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m. E3 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m. E4 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m. E5 : 23.50 m avec accotements revêtus de 10.50 m. E6 : 36 m avec accotements revêtus de 10.50 m. EN : 43 m avec accotements revêtus de 8.90 m d'un côté et aire de manoeuvre de l'autre.	M1 : 15 m without paved shoulders. M2 : 15 m without paved shoulders. P1 to P6 : 23 m + 10.50 m paved shoulders. S1 à S3 : 23 m with 10.50 m paved shoulders. S4, G : 22.50 m without paved shoulders. U : 23 m with 3.50 m paved shoulders. U1 : 23 m without paved shoulders. U2 : 23 m without paved shoulders. U5 : 19 m with 3.50 m paved shoulders. W1, W2 and W4 : 23 m with 10.50 m one-side paved shoulder and apron on the other side. W3 : 24 m with 10.50 m one-side paved shoulder and apron on the other side. WN : 52 m with taxiway on one side and apron on the other side. L1 : 14.50 m without paved shoulders. L2 et L3 : 10 m without paved shoulders. L4 : 12 m without paved shoulders. L5 : 15 m. L6 : 14.50 m without paved shoulders. L7 : 22 m without paved shoulders. A : 23.50 m with 10.50 m paved shoulders. B : 24 m with 10.50 m paved shoulders. C : 23.50 m with 10.50 m paved shoulders. D : 24.50 m with 10.50 m paved shoulders. F : 22.50 m with paved shoulders on one side and without paved shoulders on the other side. G : 22.50 m without paved shoulders. E1 : 36 m with 10.50 m paved shoulders on one side. E2 : 36 m with 10.50 m paved shoulders. E3 : 36 m with 10.50 m paved shoulders. E4 : 36 m with 10.50 m paved shoulders. E5 : 23.50 m with 10.50 m paved shoulders. E6 : 36 m with 10.50 m paved shoulders. EN : 43 m with 8.90 m paved shoulders on one side and taxiway on the other side.
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Toutes voies : Enrobé	All TWY: Bituminous mix
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	P1 à P6, A, B, C, D, S1 à S4, F, G, E1 à E6, W1 à W4, M1 et M2 : 70 F/B/W/U U : 42 F/C/W/T U1 : 50 F/C/W/T U2 : 41 F/C/W/T EN et WN : 78 F/C/W/T L1 à L7 : 26 F/C/W/U	P1 to P6, A, B, C, D, S1 to S4, F, G, E1 to E6, W1 to W4, M1 and M2 : 70 F/B/W/U U : 42 F/C/W/T U1 : 50 F/C/W/T U2 : 41 F/C/W/T EN and WN : 78 F/C/W/T L1 to L7 : 26 F/C/W/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 LFBD.12	See AD 2 LFBD.12
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	A10 44°49'55.83"N 000°42'10.78"W A11 44°49'56.76"N 000°42'09.95"W A5 44°49'52.45"N 000°42'15.60"W A6 44°49'52.45"N 000°42'15.60"W A7 44°49'53.28"N 000°42'14.70"W A8 44°49'54.66"N 000°42'12.81"W A9 44°49'55.83"N 000°42'10.78"W B1 44°49'50.69"N 000°42'17.64"W B10 44°49'48.62"N 000°42'14.98"W B2 44°49'49.64"N 000°42'19.15"W B3 44°49'48.58"N 000°42'20.66"W B4 44°49'47.48"N 000°42'22.23"W B45 44°49'46.08"N 000°42'22.39"W B5 44°49'46.09"N 000°42'23.41"W B67 44°49'45.30"N 000°42'19.86"W B6A 44°49'45.14"N 000°42'20.52"W B7A 44°49'44.89"N 000°42'18.85"W B8 44°49'46.51"N 000°42'18.00"W B9 44°49'47.57"N 000°42'16.49"W C1 44°49'47.32"N 000°42'10.06"W C3 44°49'46.95"N 000°42'09.51"W C4 44°49'45.22"N 000°42'06.72"W C6 44°49'45.38"N 000°42'05.40"W	F1 44°49'40.52"N 000°41'46.11"W F2 44°49'38.23"N 000°41'46.85"W F2HPT 44°49'38.48"N 000°41'47.54"W F3 44°49'36.91"N 000°41'48.50"W F3HPT 44°49'37.19"N 000°41'49.16"W J01R 44°50'10.11"N 000°41'53.23"W J02R 44°50'11.28"N 000°41'52.04"W J11 44°50'10.87"N 000°41'54.21"W J12 44°50'10.39"N 000°41'53.54"W J13 44°50'09.90"N 000°41'52.87"W J21 44°50'11.87"N 000°41'52.77"W J22 44°50'11.38"N 000°41'52.10"W J23 44°50'10.89"N 000°41'51.44"W J31 44°50'12.86"N 000°41'51.33"W J32 44°50'12.37"N 000°41'50.67"W K1 44°50'11.81"N 000°41'56.34"W K2 44°50'12.77"N 000°41'54.96"W K3 44°50'13.73"N 000°41'53.58"W K4 44°50'14.69"N 000°41'52.20"W Y01 44°49'59.62"N 000°42'06.56"W Y02 44°50'02.56"N 000°42'01.14"W Y11 44°49'59.23"N 000°42'07.28"W Y12 44°50'00.26"N 000°42'05.82"W

		D1 44°49'44.33"N 000°42'02.35"W D2 44°49'43.71"N 000°42'01.07"W D3 44°49'43.25"N 000°41'58.93"W D4 44°49'42.81"N 000°41'56.77"W D5 44°49'42.30"N 000°41'54.02"W D6 44°49'42.86"N 000°41'51.60"W	Y13 44°50'01.28"N 000°42'04.36"W Y21 44°50'02.49"N 000°42'02.64"W Y21HPT 44°50'02.90"N 000°42'03.21"W Y22 44°50'03.63"N 000°42'01.02"W Y22HPT 44°50'04.04"N 000°42'01.58"W Y2A 44°50'03.35"N 000°42'03.57"W
6	Observations / Remarks	ALT moyenne des PRKG : 48 m. Restrictions roulage TWY, voir AD2 LFBD 20.	Mean ALT of PRKG : 48 m. Restrictions for taxiing on TWY, see AD2 LFBD 20.

AD 2 LFBD.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/see AD2 LFBD APDC 01.	
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	Oui : balisage diurne.	Yes : day marking.
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	Aucun dispositif de guidage, placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement.	No guidance device, mandatory marshaller on all ACFT PKG stands.
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFBD .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	Commandables: TWY A, U. Permanent: TWY B, D, S4, C, RWY 11/29.	Remote-controlled: TWY A, U. Permanent: TWY B, D, S4, C, RWY 11/29.
4	Observations / Remarks	Afin d'éviter des erreurs de cheminement, le panneau indiquant E3 est situé à droite (et non à gauche) dans le sens B vers S3.	In order to avoid taxiing errors, the E3 sign is located to the right (instead of left) in the direction B to S3.

AD 2 LFBD.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 LFBD.11 Renseignements météorologiques Meteorological information

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	CRA-BORDEAUX
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFBD .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	CRA-BORDEAUX
	Période de validité / <i>Validity period</i>	30 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	H24
5	Briefing, consultation	P-T-D
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C-PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	AD WARNING METAR AUTO
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 05 57 29 12 79.

AD 2 LFBD.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
05	045.46 (045)	3100 x 45	64 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix		44°49'08.77"N 000°43'44.34"W ----- GUND 151.7 FT	THR : 160ft
23	225.48 (225)	3100 x 45	64 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix		44°50'19.30"N 000°42'03.60"W ----- GUND 151.5 FT	THR : 151ft
11	106.00 (106)	2415 x 45	53 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix		44°49'53.64"N 000°43'45.27"W ----- GUND 151.6 FT	THR : 153ft
29	286.00 (286)	2415 x 45	53 F/C/W/T enrobé bitumineux / bituminous mix		44°49'31.48"N 000°41'59.64"W ----- GUND 151.5 FT	THR : 160ft
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
05	0.1%	NIL	400	3220 x 280	NIL	(1)
23	0.1%	NIL	400	3220 x 280	Oui / Yes	(2)
11	0.1%	NIL	400	2535 x 280	NIL	(3)
29	0.1%	NIL	160	2535 x 280	NIL	(4)
(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.						
(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.						
(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.						
(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m.						

AD 2 LFBD .13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
05	3100	3500	3100	3100	Uniquement sur autorisation ATC à demander à la mise en route. Only with ATC clearance requested when starting up.
TWY B	1347	1747	1347		
TWY C	2091	2491	2091		
TWY D	2703	3103	2703		
TWY S4	1373	1773	1373		
23	3100	3500	3100	3100	
TWY B	1786	2186	1786		
TWY C	1042	1442	1042		
TWY D	426	826	426		
TWY S4	1757	2157	1757		
11	2365	2765	2365	2415	
TWY G	1792	2192	1792		
TWY P4	988	1388	988		
TWY P5	1014	1414	1014		
29	2415	2575	2415	2415	
TWY G	648	808	648		
TWY P4	1458	1618	1458		
TWY P5	1433	1593	1433		

AD 2 LFBD .14

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

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balisage axial <i>Centerline LGT</i>			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
05		G	PAPI 3.4 ° 5.9 %	66 ft		3100 m	15 m	W / W-R / R	LIH
23	CAT III - 900 m - HI / LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	58 ft	900 m	3100 m	15 m	W / W-R / R	LIH
11		G	PAPI 3.4 ° 5.9 %	64 ft					
29		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	58 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	
05	3100 m	60 m	W/Y	LIH - LIL	R				(1)
23	3100 m	60 m	W/Y	LIH - LIL	R				(2)
11	2415 m	50 m	W/Y	LIH-LIL	R				(3)
29	2415 m	50 m	W/Y	LIH-LIL	R				(4)

(1) Feux d'identification de seuil de piste.

THR identification lighting.

Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.

Edge lighting yellow on the last 600 metres.

Feux balisage axial raquette 05 en LED ; aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.

Turn pad 05 centerline lighting : LED ; RWY and approach lighting : not LED.

(2) Feux d'identification de seuil de piste.

THR identification lighting.

Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.

Edge lighting yellow on the last 600 metres.

Aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.

RWY and approach lighting : not LED.

(3) Feux d'identification de seuil de piste.

THR identification lighting.

Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.

Edge lighting yellow on the last 600 metres.

Aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.

RWY and approach lighting : not LED.

(4) Feux d'identification de seuil de piste.

THR identification lighting.

Balisage latéral devient jaune sur les 600 derniers mètres.

Edge lighting yellow on the last 600 metres.

Aucun balisage des pistes ni de l'approche ne sont en LED.

RWY and approach lighting : not LED.

AD 2 LFBD.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>	TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3, W4, WN, U, U1, U2, entrées-sorties : E1, E2, E4, EN. Tous les feux de balisage sont en LED. Absence de balisage axial lumineux sur : B, D, P6, S4, F, G, E3, E5, E6, S1, S2, W2, M1, M2, U5, L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7.	TWY A, C, P1, P2, P3, P4, P5, S3, W1, W3, W4, WN, U, U1, U2, way in-out PRKG : E1, E2, E4, EN. All lighting are LED lights. Absence of centre line lighting on : B, D, P6, S4, F, G, E3, E5, E6, S1, S2, W2, M1, M2, U5, L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7.
		TWY A, B, C, D, M1, M2, P1, P2, P3, P4, P5, P6, S1, S2, S3, S4, F, G, L1, U. Tous les feux de balisage sont en LED.	TWY A, B, C, D, M1, M2, P1, P2, P3, P4, P5, P6, S1, S2, S3, S4, F, G, L1, U. All lighting are LED lights.
	Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>		
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i>	Groupe électrogène.	
	Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	<1 s avec ASI (Alimentation Sans Interruption). < 15 s sans ASI.	
5	Observations / <i>Remarks</i>	Generator.	
		<1 s with UPS (Uninterruptible Power Supply). < 15 s without UPS.	

AD 2 LFBD.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	FATO : Position : 44°50'18.11"N - 000°41'47.27"W Altitude : 154 ft. En surface. Dimensions : 22.2 x 22.2 Revêtement : enrobé. Balisage : diurne. TLOF : Identique à la FATO. Observations : voir carte atlas VAC hélistations.	FATO : Position : 44°50'18.11"N - 000°41'47.27"W Altitude : 154 ft. Above ground. Dimensions : 22.2 x 22.2 Surface : bituminous mix. Lighting : day. TLOF : Same as the FATO. Instructions for use : see Heliports VAC.
---	-------------	---	--

AD 2 LFBD.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR BORDEAUX MERIGNAC 44°58'32"N , 000°52'51"W - 45°01'44"N , 000°47'49"W - 45°00'30"N , 000°36'45"W - 44°59'16"N , 000°31'36"W - 44°46'52"N , 000°29'20"W - 44°44'45"N , 000°30'15"W - 44°42'15"N , 000°46'12"W - 44°49'05"N , 000°55'30"W - 44°58'32"N , 000°52'51"W	D	2000ft AMSL ----- SFC	APP AQUITAINE Approche (FR) AQUITAINE Approach (EN) MERIGNAC Approche (FR) MERIGNAC Approach (EN) TWR MERIGNAC Tour (FR) MERIGNAC Tower (EN)	HOR ATC : voir AD 2.3 Vols de planeurs et ULM interdits dans la CTR. Définie à l'exclusion des LF-R 247 A, B et C et de la LF-R 598 Saint-Jean d'Illac lorsqu'elles sont actives. ATC SKED : see AD 2.3 Prohibited for gliders and ULM within CTR limits. Defined except for LF-R 247 A, B and C and LF-R 598 Saint-Jean d'Illac when active.

AD 2 LFBD.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	AQUITAINE Information (FR) <i>AQUITAINE Information (EN)</i>	120.575 MHz	H24	
APP	AQUITAINE Approche (FR) <i>AQUITAINE Approach (EN)</i>	119.275 MHz	H24	Secteurs/Sectors BE 1 et/and 2.
APP	AQUITAINE Approche (FR) <i>AQUITAINE Approach (EN)</i>	126.730 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Sur instruction CTL
APP	AQUITAINE Approche (FR) <i>AQUITAINE Approach (EN)</i>	129.880 MHz	H24	Secteurs/Sectors BW 1 et/and 2.
APP	MERIGNAC Approche (FR) <i>MERIGNAC Approach (EN)</i>	121.205 MHz	H24	Sur instruction CTL
TWR	MERIGNAC Sol (FR) <i>MERIGNAC Ground (EN)</i>	121.730 MHz	H24	Sur instruction CTL
TWR	MERIGNAC Sol (FR) <i>MERIGNAC Ground (EN)</i>	121.905 MHz	H24	
TWR	MERIGNAC Tour (FR) <i>MERIGNAC Tower (EN)</i>	118.305 MHz	H24	
VDF	MERIGNAC Gonio (FR) <i>MERIGNAC Homer (EN)</i>	118.305 MHz	H24	
VDF	MERIGNAC Gonio (FR) <i>MERIGNAC Homer (EN)</i>	119.275 MHz	H24	
VDF	MERIGNAC Gonio (FR) <i>MERIGNAC Homer (EN)</i>	120.575 MHz	H24	
VDF	MERIGNAC Gonio (FR) <i>MERIGNAC Homer (EN)</i>	121.500 MHz	H24	
VDF	MERIGNAC Gonio (FR) <i>MERIGNAC Homer (EN)</i>	126.730 MHz	H24	
VDF	MERIGNAC Gonio (FR) <i>MERIGNAC Homer (EN)</i>	129.880 MHz	H24	
ATIS	MERIGNAC (FR) <i>MERIGNAC (EN)</i>	131.155 MHz	H24	

AD 2 LFBD.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
VOR-DME	BMC	113.75 MHz CH 84Y	H24	44°49'37.0"N 000°43'16.0"W	210 ft	150NM(225°..315°) 100NM FL500			(1)
LOC 23 (III.E.4)	BD	110.3 MHz	H24	44°48'53.8"N 000°44'05.8"W	172 ft			225°/660m THR 05	
GP 23		335 MHz	H24	44°50'15.8"N 000°42'18.5"W	152 ft		18.2 m/60 ft (3 °)	251°/345m THR 23	
DME 23		CH 40X	H24	44°50'15.7"N 000°42'18.5"W	200 ft	25NM FL250		251°/345m THR 23	
LOC 29 (I.E.1)	BEI	111.15 MHz	H24	44°49'56.4"N 000°43'58.4"W	163 ft			286°/300m THR 11	
GP 29		331.55 MHz	H24	44°49'30.0"N 000°42'15.1"W	158 ft		16.4 m/54 ft (3 °)	262°/343m THR 29	
DME 29		CH 48Y	H24	44°49'30.0"N 000°42'15.1"W	217 ft	25NM FL250		262°/343m THR 29	

(1) ALT VOR 161

AD 2 LFBD.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES RWY

- RWY 11/29 non utilisable pour les appareils d'envergure supérieure ou égale à 52 m, et aux appareils suivants : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.
- RWY 11/29 limitée aux ACFT respectant le PCN de 53 F/C/W/T. Tout ACFT dépassant ce tonnage devra faire l'objet d'une autorisation du contrôle pour être traité sur la piste 05/23.

- A380 et AN124 :

LFBD ne peut pas être choisi comme aérodrome de dégagement;
Préavis d'accueil obligatoire de 3 jours ouvrés.

20.1.1 Maintenance balisage lumineux :

La maintenance du balisage lumineux est faite le mardi des semaines impaires pour la piste 05/23 et des semaines paires pour la piste 11/29. La piste concernée est inactive pendant la maintenance.

20.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES TWY

Envergures MAX :

- TWY E2 dans le sens W1 ou W2 vers P2 ou P3 : 36 m
- TWY E3, E4 et E5 : 36 m
- TWY G : 52 m (sauf C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)
- TWY L1 : 21.50 m sauf section empruntée lors de de l'entrée ou la sortie de L5 : 31.71 m
- TWY L2 : 14 m
- TWY L3 : 14 m
- TWY L4 : 16.30 m
- TWY L5 : 26.3 m sauf section avant la prise en charge par le placeur pour tractage à l'arrivée et après la libération par le tracteur lors du départ pour lesaéronefs d'envergure supérieure à 26.3 m et inférieure à 31.71 m.
- TWY L6 : 26.30 m
- TWY S1, S2 et S3 : 52 m
- TWY S4 : 52 m (sauf C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)
- TWY W3 et W4 : 36 m
- TWY F : 52 m (sauf C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)
- TWY EN : 36 m
- TWY WN : 36 m

Attention : clairance de refoulement valable 1 minute seulement.

ZONE INDUSTRIELLE :

Contact radio obligatoire au départ des aires Novespace, SAB, DAS.

Les aéronefs doivent rouler avec précaution sur les TWY U-U1-U2 et en régime Idle uniquement. En cas de redémarrage dans le virage U1-U, attention à minimiser la puissance moteur pour éviter le souffle.

Les aéronefs des familles du B747, A340 et du DC10 ne pourront pas circuler en autonome sur U1 U2 en raison du souffle.

Pour les aéronefs des familles du B747, A340 et du DC10 : tractage obligatoire à l'arrivée et au départ depuis ou vers l'aire de stationnement jusqu'au taxiway U avant croisement de la voie de service pour dégagement du tracteur.

Consignes d'utilisation des TWY :

Il est porté à la connaissance des équipages circulant sur les TWY P1, P2, P3, WN, W1, W2, W3, W4, S1 ou S2, que leur circulation pourra être autorisée ou non en fonction de la circulation sur les TWY adjacents.

Circulation sur E1, WN et EN :

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

WN est un TWY dédié uniquement à la desserte des postes Y11, Y12, Y13, Y21, Y22, Y2A.

La circulation entre W1 et WN est interdite dans les 2 sens.

Les taxiways E5, M1 et M2 sont interdits aux aéronefs dont l'OMGWS est supérieur ou égal à 9 m, sauf pour le DASH-8 Série 400.

Le DASH-8 Série 400 devra rouler prudemment et ne pas dépasser la vitesse de 15 kts sur les taxiways E5, M1 et M2.

Il est recommandé aux équipages de DASH-8 Série 400 de ne pas suivre le marquage lors du retournement sur les raquettes 05 et 11 mais de

20.1 RWY USE RESTRICTIONS

- RWY 11/29 prohibited to ACFT whose wingspan is greater than or equal to 52 m, and to following aircraft : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.
- RWY 11/29 limited to ACFT in accordance with the PCN of 53 F/C/W/T. If ACFT is above this weight, an ATC clearance will be necessary, to use RWY 05/23.

- A380 and AN124 :

LFBD cannot be chosen as alternate aerodrome;
PPR mandatory : 3 working days.

20.1.1 Lighting maintenance :

Lighting maintenance is done on Tuesday of odd weeks for RWY 05/23 and of even weeks for RWY 11/29. The RWY concerned is inactive during maintenance.

20.2 TWY USE RESTRICTIONS

MAX wingspan :

- TWY E2 from W1 or W2 to P2 or P3 : 36 m
- TWY E3, E4 and E5 : 36 m
- TWY G : 52 m (except C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)
- TWY L1 : 21.50 m except section used when entering or exiting L5 : 31.71 m
- TWY L2 : 14 m
- TWY L3 : 14 m
- TWY L4 : 16.30 m
- TWY L5 : 26.3 m except section before towing point on arrival and after release by tow truck on departure for aircraft with wingspan between 26.3 m and 31.71 m.
- TWY L6 : 26.30 m
- TWY S1, S2 and S3 : 52 m
- TWY S4 : 52 m (except C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)
- TWY W3 and W4 : 36 m
- TWY F : 52 m (except C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST)
- TWY EN : 36 m
- TWY WN : 36 m

Caution : pushback clearance valid for 1 minute only.

INDUSTRIAL AREA :

Mandatory radio contact from Novespace, SAB, DAS areas.

Aircraft must taxi with caution on TWY U-U1-U2 and with Idle thrust only. In case of holding in the U1-U turn, beware of minimizing thrust to avoid jet blast.

B747, A340 and DC10 class ACFT will not be allowed to taxi autonomously on TWY U1 and U2 due to blast.

For class ACFT B747, A340 and DC10 : Mandatory towing on TWY U on arrival or departure, from or to the parking area, until TWY U before crossing the service road to allow the tow truck to safely clear the aera.

TWY use guideline :

Crews taxiing on P1, P2, P3, WN, W1, W2, W3, W4, S1 or S2 shall consider that they will be, or won't be, allowed to taxi depending on the ground traffic on adjacent taxiways.

Taxiing on E1, WN and EN :

Crews shall consider the blast risk when taxiing on those taxiways. Reduced thrust is advised during start up and taxiing.

WN is strictly restricted to the entrance and exit of stands Y11, Y12, Y13, Y21, Y22, Y2A.

Taxiing between W1 and WN is forbidden in both directions.

TWYs E5, M1 and M2 are prohibited for aircraft whose OMGWS is greater or equal to 9 m, except for DASH-8 Series 400.

DASH-8 Series 400 must taxi with caution and not exceed a speed of 15 kts on TWYs E5, M1 and M2.

DASH-8 Series 400 crews are advised not to follow the ground marking when turning around on turn pads 05 and 11, but make a direct turn to line

réaliser un virage direct pour s'aligner sur la piste.

Il est porté à la connaissance des équipages circulant sur le TWY L2 :

- TWY L2 interdit aux aéronefs dont l'envergure est supérieure à 14 m à l'exception des A/C basés dont l'envergure est inférieure à 18 m et la largeur de train /OMGWS/ est inférieure à 6 m.
- TWY L2 interdit aux aéronefs par RVR inférieure à 550 m à l'exception des A/C basés dont l'envergure est inférieure à 18 m et la largeur de train /OMGWS/ est inférieure à 6 m et qui sont convoyés par un "Follow me".
- présence de deux obstacles (mâts d'éclairage) dans la bande de la voie de circulation L2 situés à 15 m de la voie.

"Follow me" obligatoire par RVR inférieure à 350 m sur TWY non équipés de balisage axial lumineux.

Il est recommandé aux équipages des B777-300 ER, A380 d'utiliser la technique de l'over-steering lors du retournement en raquette 05.

Il est recommandé aux équipages d'A340-500, A340-600, A350, B777-200, B777-300, B787 ainsi qu'à ceux des aéronefs de plus de 65 mètres d'envergure de rouler avec précaution, notamment dans les virages. Il leur est conseillé d'utiliser la technique de l'over-steering.

Les appareils de type A380 et AN124 doivent obligatoirement rouler en régime idle sur les taxiways.

Dégagement par la piste inactive : est considéré effectif dès lors que l'ACFT a dépassé le chemin de péril animalier. Il est soumis à l'autorisation du contrôle. Il est interdit de nuit OU de jour par RVR inférieure à 800 m.

20.3 SERVICE DE DELIVRANCE DE LA CLAIRANCE DEPART PAR LIAISON DE DONNEES

Délivrance de clairance de départ par DCL H24.

La demande de clairance départ par liaison de données peut être initialisée par les équipages jusqu'à 60 minutes avant l'heure prévue de mise en route.

L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service du contrôle au plus tard 5 minutes après l'émission de clairance.

En cas d'absence de réponse 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence sol pour obtenir la clairance.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route sous réserve du respect du créneau de décollage éventuel.

L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence sol.

Les aéronefs situés sur les aires de stationnement spécifiques devront saisir les codes parking suivants dans leur message de demande de clairance par liaison de données :

SAB pour Sabena Technics, DAS pour Dassault Aviation et MIL pour Militaire.

Différence avec ENR 1.5C :

- Valeur du ti : 60 minutes
- Valeur du tt : 10 minutes
- Valeur du t1 : 5 minutes

20.4 DESSERTE DES POSTES DE STATIONNEMENT PAR RVR < 550 M

En l'absence de balisage axial sur certains TWY, un follow-me est fourni dans les cas suivants :

up on RWY.

Crews taxiing on TWY L2 shall consider that :

- TWY L2 prohibited for ACFT whose wingspan is greater than 14 m except home based A/C whose wingspan is lower than 18 m and the /OMGWS/ gear width is lower than 6 m.
- TWY L2 prohibited for ACFT when RVR lower than 550 m except home based A/C whose wingspan lower than 18 m and the /OMGWS/ gear width is lower than 6 m and conveyed by "Follow me".
- presence of two obstacles (lighting masts) in L2 TWY strip located 15 m from TWY.

"Follow me" mandatory when RVR lower than 350 m on TWY not equipped with luminous centre line lighting.

It is recommended to the crews of B777-300 ER, A380 to use over-steering technique when turning around on pad 05.

It is recommended to the crews of A340-500, A340-600, A350, B777-200, B777-300, B787 and ACFT whose wingspan is greater than 65 m, to taxi with caution especially in the curves. Use of over-steering technique is recommended.

For A380 and AN124 aircrafts, idle thrust mandatory when taxiing.

Clearing via inactive RWY : considered as effective as soon as ACFT crosses over the wildlife control way. Clearing is subject to ATC clearance. It is prohibited during night OR during day when RVR is lower than 800 m.

20.3 DEPARTURE CLEARANCE ISSUANCE SERVICE THROUGH DATA LINK

Departure clearance issuance service through Data Link H24.

The departure clearance request through data link may be initialized by crews up to 60 minutes before the estimated start-up time.

The crew's acknowledgement of receipt shall be received by the control service no later than 5 minutes after the clearance issuance.

If no echoback is given 10 minutes before the estimated start-up time, the crew shall come into contact with Ground frequency to obtain the clearance.

Unless specifically indicated in the message, the departure clearance obtained through data link is considered as a start-up authorization provided that the possible take-off time slot is complied with.

Push-back and taxi authorization shall be delivered on Ground frequency.

Aircraft located on specific stands shall enter the following parking codes in their clearance request message through data link : SAB for Sabena Technics, DAS for Dassault Aviation and MIL for Military.

SAB for Sabena Technics, DAS for Dassault Aviation and MIL for Military.

Difference from ENR 1.5C :

- Value of ti : 60 minutes
- Value of tt : 10 minutes
- Value of t1 : 5 minutes

20.4 ACCESS TO STANDS WITH RVR < 550 M

Due to lack of lighting on some TWY, a follow-me will be provided in the following cases :

POSTES / STANDS	ARRIVEES / ARRIVALS	
	350 m < RVR < 550 m	RVR < 350 m
Tous postes / All stands A, C	Entrée directe / Direct entry	Entrée directe / Direct entry
D1, D2, D3, D4, D5	Entrée directe / Direct entry	Entrée directe / Direct entry
D6	Entrée directe / Direct entry	Follow-me
B1, B2, B3, B4, B5, B45	Entrée directe / Direct entry	Follow-me
B6A, B7A, B67, B8, B9, B10	Entrée directe / Direct entry	Entrée directe / Direct entry
Tous postes / All stands F	Entrée directe / Direct entry	Follow-me
Tous postes / All stands J, K	Follow-me	Follow-me
Tous postes / All stands SAB, DAS, Novespace	Entrée directe / Direct entry	Entrée directe / Direct entry
Tous postes / All stands Y	Entrée directe / Direct entry	Entrée directe / Direct entry

POSTES / STANDS	DEPARTS / DEPARTURES	
	350 m < RVR < 550 m	RVR < 350 m
Tous postes / <i>All stands A, C</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>
D1, D2, D3, D4	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>
D5, D6	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Follow-me
B1, B2, B3, B4, B5, B45	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Follow-me
B6A, B7A, B67, B8, B9, B10	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>
Tous postes / <i>All stands F</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Follow-me
Tous postes / <i>All stands J, K</i>	Follow-me	Follow-me
Tous postes / <i>All stands SAB, DAS, Novespace</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>
Tous postes / <i>All stands Y</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>	Sortie directe / <i>Direct exit</i>

- 20.5

DANGER A LA NAVIGATION AERIENNE
Lâcher automatique de ballon de radiosondage météorologique tous les jours entre 1115 et 1215 UTC et 2315 et 0015 UTC (voir ENR 5.3.1).
- 20.6

CONTACT OBLIGATOIRE ATC AVANT DEPART
Aires K/J :
 - Les aéronefs au départ, en régime de vol IFR contactent l'ATC avant mise en route pour délivrance d'une clearance départ incluant potentiellement une attente au roulage, et autorisation de mise en route au titre du plan de vol.
 - Les aéronefs au départ en régime de vol VFR contactent également l'ATC pour demande de mise en route incluant potentiellement une attente au roulage, avant de quitter leur poste de stationnement ou la station d'avitaillement.Zone industrielle :
Avant la sortie des aires privatives, le contact radio est obligatoire pour pénétrer sur les taxiways U1 et U2 en autonome ou au tractage.
- 20.5

AIR NAVIGATION HAZARDS
Weather radio-sounding balloon automatic release every day between 1115 and 1215 UTC and between 2315 and 0015 UTC (see ENR 5.3.1).
- 20.6

MANDATORY ATC CONTACT BEFORE DEPARTURE
Areas K/J :
 - Aircraft departing under IFR flight rules contact ATC for startup clearance, which includes potential taxi hold and startup authorization according to the flight plan.
 - Aircraft departing under VFR flight rules also contact ATC to request startup clearance, which may include a taxi hold, before leaving their parking position or the refueling station.*Industrial area :*
Before exiting the private area, radio contact with ATC is mandatory to proceed to taxiways U1 and U2 independently or under tow.

AD 2 LFBD .21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) Noise abatement procedures (and other environmental provisions)

• Arrêté du 06 mars 2009 (JORF du 25 mars 2009) portant application des procédures de moindre bruit sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ;

• Arrêté du 28 juillet 2023 (JORF n°0196 du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac ;

• Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

21.1 RESTRICTIONS ACOUSTIQUES

Sans objet

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE

- Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire l'impact sonore des atterrissages et décollages.

- Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS volume 1.

Les contraintes environnementales que l'ATC prend en compte dans le choix de la piste en service sont :

- Lorsque les deux pistes sont disponibles, la piste 05/23 est utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15 kt y compris les rafales.

- La RWY 23 est utilisée jusqu'à une composante de vent arrière de 5 kt y compris les rafales.

Toutefois, le choix de la piste en service prend également en compte d'autres facteurs, notamment gradient de vent en altitude, conditions météorologiques, disponibilité des aides de radionavigation, contraintes opérationnelles. Ce choix est effectué par l'ATC après étude de l'ensemble de ces données.

21.2.1 Procédures applicables de départ

- Tout type d'avion : atteindre le plus rapidement possible 3000 ft AAL ;
- Réacteurs : départ OACI moindre bruit NADP1, soit maintenir la vitesse $V_2 + 10$ ou celle que permet l'assiette de l'avion, selon le type d'appareil jusqu'à 3000 ft AAL en utilisant le braquage des volets dans la configuration décollage. Au-delà de 3000 ft AAL, adopter une vitesse de montée normale et rentrer les volets.

Les trajectoires SID publiées à l'AIP en partie AD 2 LFBD seront rigoureusement suivies.

Elles ne pourront être modifiées avant 5000 ft AMSL que sur instruction ATC.

21.2.2 Procédures applicables d'arrivée**21221 Approches aux instruments**

Les approches finales des RWY 23 et 29 seront systématiquement effectuées au moyen d'un guidage dans l'axe ILS ou GNSS, sauf en cas :

- d'indisponibilité de l'ILS ;
- d'impossibilité d'utiliser la procédure GNSS.

L'utilisation de la procédure VOR-DME 23 pour maintien de la compétence des équipages sera soumise à l'accord de l'ATC.

21222 Approches à vue

- RWY 23 et 29 : approches à vue interdites ;
- RWY 05 et 11 : lors de l'exécution d'une approche à vue, les pilotes devront se conformer strictement aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue (AIP FRANCE IAC AD 2 LFBD ENV 01 et ENV 02).

21.2.3 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au § 2.21.2 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des raisons de sécurité, délivrer des clairances dérogeant aux règles définies au paragraphe § 2.21.2.

Des dérogations aux mesures listées au paragraphe § 2.21.2 peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

Peuvent déroger aux consignes du paragraphe § 2.21.2 les aéronefs

• Order of 6th March 2009 (JORF (Official Journal of the French Republic) dated 25 March 2009) introducing noise abatement procedures on Bordeaux-Mérignac aerodrome.

• Order of July 28, 2023 (published August 25, 2023) relating to the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Bordeaux-Mérignac aerodrome.

• Order of December 14, 1993, relating to the gradual withdrawal from operation of subsonic jet aircraft that do not comply with the standards, chapter 3 of appendix 16, volume 1, second edition (1988), of the International Civil Aviation Organization.

Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE

Not applicable

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ON ARRIVAL

- Crews shall comply with the engine operation instructions of the operating manuals aiming at reducing the noise impact of landings and take-offs.

- These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS volume 1 provisions.

ATC shall take the following environmental constraints into account when choosing the runway in service :

- When both runways are available, runway 05/23 shall be used up to a cross-wind component of 15 kt, including gusts of wind.

- RWY 23 shall be used up to a tail-wind component of 5 kt, including gusts of wind.

However, the choice of the active runway also considers several other factors, wind gradient at altitude, weather conditions, availability of radionavigation aids and operational constraints. The choice of the active runway is determined by the ATC considering all the factors above.

21.2.1 Applicable departure procedures

- All types of aircraft : reach 3,000 ft AAL as quickly as possible ;

- Jets : ICAO NADP1 departures i.e. hold speed $V_2 + 10$ or that enabled by the aircraft attitude, according to the aircraft type, up to 3,000 ft AAL, using flap setting in the take-off configuration. Beyond 3,000 ft AAL, adoption of a normal climbing speed and flap retraction.

The SID routes published in French AIP in section AD2 LFBD must be followed.

They may be modified before 5,000 ft AMSL only upon ATC instruction.

21.2.2 Applicable arrival procedures**21221 Instrument approaches**

Final approaches to RWY23 and 29 shall be systematically performed using vectoring in the ILS axis or GNSS, unless :

- the ILS is not available ;
- the GNSS procedure cannot be used.

Use of the VOR-DME 23 procedure to maintain crew competence shall be subject to approval from the ATC.

21222 Visual approaches

- RWY 23 and 29: visual approaches prohibited ;

- RWY 05 and 11 : when performing a visual approach, pilots shall comply with the instructions given on the Environment Visual Approach chart (AIP FRANCE IAC AD2 LFBD ENV 01 and ENV 02).

21.2.3 Exemptions and waivers

The Captain can depart from the rules defined in paragraph § 2.21.2 of this document only if he/she considers that it is absolutely necessary for flight safety reasons.

The air traffic control unit may, for safety reasons, grant clearances overriding the rules defined in paragraph § 2.21.2 of this document.

Concessions to the measures listed in paragraph § 2.21.2 of this document may exceptionally be granted by the French minister for Civil Aviation.

The following aircraft may depart from the instructions in paragraph § 2.21.2

suivants :

- Aéronefs effectuant des missions opérationnelles de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- Aéronefs mentionnés à l'article L6100-1 du code des transports (aéronefs militaires et appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public) ;
- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

21.3 RESTRICTIONS APU

21.3.1 Définitions

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

« ETD » : heure estimée de départ, également appelée « HE » pour heure estimée.

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

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

21.3.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'ETD, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution;
- 30 minutes avant l'ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes;
- 60 minutes avant l'ETD, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution;
- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes;
- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.5 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 2.21.3.3 à 2.21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef.

Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions des § 2.21.3.3 à 2.21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ;
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

21.4.1 Restrictions applicables

21.4.1.1 Inverseurs de poussée

A l'atterrissage entre 2200 et 0600 Heures Locales, l'utilisation des inverseurs de poussée et inverseurs de pas des hélices n'est autorisée au-delà du ralenti que pour des raisons impératives de sécurité (ex : vent arrière, piste contaminée,...).

of this document :

- Aircraft performing operational medical or humanitarian missions ;
- Aircraft in emergency situations due to flight safety reasons ;
- Aircraft mentioned in article L6100-1 of the French Transportation Code (military aircraft belonging to the French State services, exclusively reserved for public service) ;
- Aircraft performing state flights.

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Definitions

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

« ETD »: estimated time of departure, also called « HE » for estimated time in French.

21.3.2 Use of alternative devices

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

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to:

- 10 minutes prior to the ETD, on parking stands equipped with alternative devices;
- 30 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW<140t;
- 60 minutes prior to the ETD, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140t.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to:

- 10 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is equipped with alternative devices supplying power or air conditioning;
- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW<140t;
- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW >= 140t.

21.3.5 Exemptions and waivers

Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.3.3 to 2.21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health.

In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.

The provisions of § 2.21.3.3 to 2.21.3.4 do not apply to:

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

21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.4.1 Applicable restrictions

21.4.1.1 Thrust reversers

When landing between 2200 and 0600 local time, use of thrust reversers and propeller pitch reversers is authorized beyond idle, only for imperative safety reasons (e.g.: tail wind, contaminated runway).

21.4.12 Essais moteurs

Est considérée comme "essai moteur" toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt au cours de laquelle le(s) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route ou de roulage.

Conditions imposées aux essais moteurs :

- Lieux

- pour les essais en puissance : uniquement sur poste K4 pour turbopropulseurs et bi-réacteurs et uniquement J31 ou J32 pour les monomoteurs ; piste 11/29 pour turbopropulseurs et bi-réacteurs non acceptés en K4.

- pour les essais au ralenti : sur les postes de stationnement.

- Créneaux

- Interdits entre 2200 et 0600 Heures Locales, hormis les vérifications nécessaires avant le décollage des avions équipés de moteurs à pistons ;

- Pour des raisons de sécurité des vols, le Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest peut autoriser les essais moteurs après demande du responsable des vols (propriétaire, exploitant technique ou commercial du vol) auprès du chef de tour.

21.4.13 Vols d'entraînement

Est considéré comme "vol d'entraînement" tout vol effectuant soit une procédure d'approche aux instruments sans prévoir un atterrissage complet, soit des procédures répétitives d'approche aux instruments ou des tours de piste.

Les vols d'entraînement sont interdits, sauf autorisation obtenue :

- Pour les usagers basés, auprès du Chef de Tour au 05 57 92 83 60 ;
- Pour les usagers non basés, après une demande motivée formulée (spécifiant la nécessité d'une escale ou non) au moins 48H ouvrées avant le vol auprès du SNA-SO (sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr), avec en copie l'exploitant ADBM (environnement@bordeaux.aeroport.fr) et la DSAC-SO (dsac-so-environnement-bf@aviation-civile.gouv.fr).

Conditions imposées aux vols d'entraînement :

- Créneaux

- LUN-VEN : 0800 à 2000 Heures locales ;

- SAM, DIM, JF : interdit.

Pour les vols autorisés

- Suivre les procédures particulières spécifiées par l'organisme de contrôle avec application impérative des procédures de moindre bruit ;

- Utiliser la piste en service uniquement ;

- hauteur minimale : 1000 ft ASFC ;

- RWY 11/29 non utilisable pour les appareils d'envergure supérieure ou égale à 52 m, et aux appareils suivants : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.

21.4.14 Mesures de bruit

Cinq stations fixes de mesures de bruit sont implantées aux emplacements suivants :

Saint Jean d'Ilac (Les Badines) : 000°46'33.780"W - 44°48'21.996"N

Pessac (Noës) : 000°38'15.648"W - 44°48'43.344"N

Le Haillan (La Morandière) : 000°40'34.896"W - 44°51'48.204"N

Eysines (CTM) : 000°39'28.908"W - 44°52'10.056"N

Eysines (Claverie) : 000°38'0.0888"W - 44°52'54.948"N

Une station mobile de mesures de bruit est, par défaut, implantée à l'emplacement suivant :

Martignas sur Jalle : 000°46'28.848"W - 44°50'24.288"N.

21.4.2 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au § 2.21.4 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité de vol.

L'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des raisons de sécurité, délivrer des clearances dérogeant aux règles définies au paragraphe § 2.21.4.

Des dérogations aux mesures listées au paragraphe § 2.21.4 peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

Peuvent déroger aux consignes du paragraphe § 2.21.4, les aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions opérationnelles de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;

21.4.12 Engine tests

"Engine test" is any operation performed on an aircraft in power-off condition, during which one or several of its engines is/are running for more than five minutes or at a power greater than that used for run-up or taxiing sequences.

Conditions imposed on engine tests :

- Places

- for power tests : on stand K4 only for turboprops and twin-jet engines and on J31 or J32 only for single-engine ; RWY 11/29 for turboprops and twin-jet engines not allowed on K4.

- for tests at idle : at stands.

- Time slots

- Prohibited between 2200 and 0600 local time, except for necessary checks before piston engine aircraft takeoff.

- For flight safety reasons, the Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest (Air Navigation Service for Southwest France) may allow engine tests after a request has been made by the flight manager (owner, technical operator or flight operator) to the tower manager.

21.4.13 Training flights

"Training flight" is any flight performing either an instrument approach procedure without planning for a complete landing, or repetitive instrument approach or circling procedure.

Training flights are prohibited, unless authorization has been obtained :

- For home-based users, from the TWR Manager at 05 57 92 83 60.

- For non-based users, after a justified request (specifying the need for a stopover or not) made at least 2 working days before the flight to Bordeaux-Mérignac ATC office (sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr), copy to AD operator ADBM (environnement@bordeaux.aeroport.fr) and French civil aviation authority DSAC-SO (dsac-so-environnement-bf@aviation-civile.gouv.fr).

Conditions imposed on training flights :

- Time slots

- MON-FRI : 0800 to 2000 local time ;

- SAT, SUN, HOL : prohibited.

For authorized flights

- Follow the specific procedures given by the control unit, and implement the noise abatement procedures ;

- Use the runway in service only ;

- minimum height : 1000ft ASFC ;

- RWY 11/29 cannot be used by aircraft with a wingspan greater than or equal to 52 m, and the following aircraft : C135, K35R, C17, DC10, MD11, L101, T154, T204, T330, Beluga A300-600ST.

21.4.11 Noise measurements

Five fixed noise measurement stations have been installed at the following locations :

Saint Jean d'Ilac (Les Badines) : 000°46'33.780"W - 44°48'21.996"N

Pessac (Noës) : 000°38'15.648"W - 44°48'43.344"N

Le Haillan (La Morandière) : 000°40'34.896"W - 44°51'48.204"N

Eysines (CTM) : 000°39'28.908"W - 44°52'10.056"N

Eysines (Claverie) : 000°38'0.0888"W - 44°52'54.948"N

One mobile noise measurement station has been installed, by default, at the following location :

Martignas sur Jalle : 000°46'28.848"W - 44°50'24.288"N.

21.4.2 Exemptions and waivers

The captain can depart from the rules defined in paragraph § 2.21.4 of this document only if he/she considers that it is absolutely necessary for flight safety reasons.

The air traffic control unit may, for safety reasons, grant clearances overriding the rules defined in paragraph § 2.21.4 of this document.

Concessions to the measures listed in paragraph § 2.21.4 of this document may exceptionally be granted by the French minister for Civil Aviation.

The following aircraft may depart from the instructions in paragraph § 2.21.4 of this document :

- Aircraft performing operational medical or humanitarian missions ;

- Aircraft in emergency situations due to flight safety reasons ;

- aéronefs mentionnés à l'article L6100-1 du code des transports (aéronefs militaires et appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public);
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

- *Aircraft mentioned in article L6100-1 of the French transportation code (military aircraft belonging to the French State services, exclusively reserved for public service);*
- *Aircraft performing state flights.*

AD 2 LFBD.22

Procédures de vol *Flight procedures*

Le QFU 225° est préférentiel jusqu'à un vent arrière de 5 kt.

Pour tenir compte des conditions particulières de la plateforme de BORDEAUX MERIGNAC, la piste 05/23 est utilisée jusqu'à une composante de vent traversier de 15 kt.

22.1 VOLS PARTICULIERS

22.1.1 Vols de qualification nécessitant un changement d'équipage hors poste de stationnement

Autorisation obligatoire obtenue après une demande motivée formulée au moins 2 jours ouvrés avant le vol auprès de :

- la Subdivision Contrôle du Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest, à l'adresse suivante : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr et de
- l'exploitant ADBM, à l'adresse suivante : coordonateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

22.1.2 Vols d'entraînement nécessitant un changement d'équipage

- autorisation obligatoire obtenue après une demande motivée formulée au moins 2 jours ouvrés avant le vol auprès de la Subdivision Contrôle du Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest, à l'adresse suivante : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr et de
- obtention obligatoire d'un emplacement de parking auprès de l'exploitant ADBM, à l'adresse suivante : coordonateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

22.1.3 Vols ne pouvant pas se poser sur la piste 11/29 et non programmés (c'est-à-dire n'ayant pas fait l'objet d'une demande d'assistance au moins 8 jours avant)

Autorisation obligatoire obtenue après une demande motivée formulée au moins 48 heures ouvrées avant le vol auprès de :

- la Subdivision Contrôle du Service de la Navigation Aérienne Sud-Ouest, à l'adresse suivante : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr et de
- l'exploitant ADBM, à l'adresse suivante : coordonateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

22.2 PROCEDURES LVP

CRITERES DE MISE EN PLACE ET DE FIN DE LVP

Pour tenir compte d'une possible dégradation rapide des conditions météorologiques, notamment en terme de fluctuation de la RVR, les procédures LVP sont mises en œuvre dès que $RVR \leq 800m$ ou Plafond $\leq 200ft$.

L'ensemble des moyens techniques (secours électrique, intégrité du signal ILS, barres d'arrêt et balisage lumineux de la plateforme, principalement), de secours aux personnes et aux biens (services RFFS), de réduction des risques (limitation stricte de la circulation des véhicules), d'information aux équipages (ATIS, transmission des RVR) et d'espacements appropriés entre aéronefs ménagés par l'ATC sont dès lors activés pour permettre l'exécution d'approches de précision de catégorie II ou III.

Elles sont levées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est prévue.

COMMUNICATIONS

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS.

Le contrôleur transmet les RVR au premier contact sur la fréquence, et en cas de changement significatif.

INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DISPONIBLES

PAS DE RADAR SOL à Mérignac.

Pistes :

Les départs sont possibles des 4 QFU selon les minima opérationnels publiés à l'AIP AD2 LFBD ADC 01.

Les arrivées sont possibles sur les pistes 23 et 29 équipées d'un ILS.

La piste 23 est homologuée pour les approches de précision CAT III. Elle est équipée d'une rampe d'approche de 900 m.

La piste 29 est homologuée pour les approches de précision CAT I. Elle n'est pas équipée de rampe d'approche. Un atterrissage en LVP n'est possible que par $RVR \geq 1200m$ et plafond $\geq 200ft$. En conditions LVP, les pénétrations et croisements de piste 23 sont protégés par des barres d'arrêt commandables ou permanentes selon les précisions de la section de l'AIP AD 2 LFBD.9, ligne 3.

Les A380 et AN124 ne peuvent pas être accueillis (atterrissages et décollages interdits) lorsque les procédures LVP sont en place.

Taxiways :

Quand la $RVR < 550m$:

- Dégagement de la piste 23 uniquement par le taxiway C.

Quand la $RVR < 350m$:

- Sur l'aire de manœuvre seuls les taxiways équipés de balisage axial sont

QFU 225° is preferred up to a tail wind of 5 kt.

RWY 05/23 is used when crosswind component is lower than 15 kt in order to take into account the special conditions of BORDEAUX MERIGNAC platform.

22.1 SPECIFIC FLIGHTS

22.1.1 Qualification flights requiring a change of crew outside the parking stand

Mandatory authorization obtained after a reasoned request made at least 2 working days before the flight to :

- Bordeaux Mérignac ATC, at the following address : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr and
- AD operator ADBM, at the following address : coordonateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

22.1.2 Training flights requiring a crew change

- mandatory authorization obtained after a reasoned request made at least 2 working days before the flight to Bordeaux Mérignac ATC, at the following address : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr and
- mandatory acquisition of a parking space from AD operator ADBM, at the following address : coordonateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

22.1.3 Flights that cannot land on RWY 11/29 and not scheduled (i.e. not having been the subject of a request for handling at least 8 days before)

Compulsory authorization obtained after reasoned request at least 48 working hours before the flight to :

- Bordeaux Mérignac ATC, at the following address : sna-so-fap-bf@aviation-civile.gouv.fr and
- AD operator ADBM, at the following address : coordonateur_piste@bordeaux.aeroport.fr

22.2 LVP PROCEDURES

LVP IMPLEMENTATION AND END CRITERIA

To take into account a possible rapid deterioration of weather conditions, especially in terms of fluctuation of the RVR, LVP procedures are implemented as soon as $RVR \leq 800m$ or Ceiling $\leq 200ft$.

All of the technical means (mainly, electrical rescue, ILS signal integrity, stop bars and lighting of the platform), emergency services for persons and goods (RFFS services), risk reduction (strictly limiting vehicle traffic), information for crews (ATIS, transmission of RVR) and appropriate separation between aircraft provided by ATC are therefore activated to enable the execution of precision approaches CAT II or III.

They end when the RVR becomes greater than 800 m again, the ceiling greater than 200 ft and improvement of these conditions is expected.

COMMUNICATIONS

Pilots are informed by the ATIS when the LVP procedures are in progress.

The controller transmits the RVR on first contact on the frequency and in the event of any significant change.

AVAILABLE INSTALLATIONS AND EQUIPMENT

NO SURFACE MOVEMENT RADAR at Mérignac.

RWY :

Departures are possible in the 4 QFU as per the operational minimum values published in AIP AD 2 LFBD ADC 01.

Arrivals are possible on RWY 23 and 29, which are equipped with an ILS.

RWY 23 is approved for CAT III precision approaches. It is equipped with a 900 m approach ramp.

RWY 29 is approved for CAT I precision approaches. It is not equipped with an approach ramp. Landing in LVP is only possible with $RVR \geq 1200m$ and ceiling $\geq 200ft$. Under LVP conditions, RWY 23 entry and crossing points are prevented by controllable or permanent stop bars in accordance with the specifications of the AIP section AD 2 LFBD.9, line 3.

A380 and AN124 cannot take-off or land at LFBD while LVP procedures are implemented.

TWYs :

When the $RVR < 550m$:

- RWY 23 vacating only via TWY C.

When the $RVR < 350m$:

- In the maneuvering area, only TWYs equipped with centre line lighting

utilisables. Ces taxiways sont précisés dans la section de l'AIP AD 2 LFBD.15, ligne 3.

can be used. These TWYs are specified in the AIP section AD 2 LFBD.15, line 3.

- Attention au roulage limité aux codes C maximum sur les taxiways W4, EN/WN et E1/WN.

Desserte des postes de stationnement :

Se reporter au tableau de l'AIP AD 2 LFBD.20.4.

22.3 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE

Le CCA AQUITAINE assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales du SIV AQUITAINE, en fonction des classes d'espace en dessous du FL 145.

22.4 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition est de 5000 ft.

Le niveau de transition est calculé par AQUITAINE APP.

22.5 PROCEDURES ARRIVEES, DEPARTS, TRANSITS

22.5.1 Limitation de vitesse

Dans les TMA AQUITAINE parties 2.1, 2.2 et 3, la vitesse est limitée à IAS 250 kt 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.

22.5.2 Itinéraires IFR (Aérodrome de BORDEAUX)

22521 Itinéraires IFR d'arrivée (Cf. cartes).

Les trajectoires d'arrivées sont dirigées vers les IAF ETPAR, VAGNA, LIBRU, et DIRAX selon leur provenance et indépendamment du QFU en service. Ces trajectoires sont identifiées en fonction du point d'entrée en TMA ou de la balise d'origine. Des limitations en FL sont imposées pour l'entrée en TMA.

Toutes les STAR de la TMA AQUITAINE sont décrites :

- En RNAV 1 pour les équipages et ACFT certifiés. Ces STAR sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV1 pour les senseurs GNSS et DME/ DME
- En navigation classique pour tous les ACFT.

Au premier contact, le pilote doit annoncer le nom de la STAR suivie.

22522 Itinéraires IFR de départ (Cf. cartes).

- Les itinéraires normalisés de départ aux instruments figurent sur les cartes AD 2 LFBD SID CONV et AD 2 LFBD SID RNAV.

- Départs RNAV : les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV 1. L'équipement requis pour l'utilisation des procédures de départ RNAV est un équipement RNAV 1 avec senseur GNSS. Lorsqu'ils existent, les départs RNAV sont attribués par défaut. Dans ce cas, les aéronefs ne pouvant utiliser les SID RNAV doivent s'annoncer "NON RNAV zone terminale", afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

22523 Itinéraires IFR de transit (Cf. cartes)

22524 Utilisation de l'approche RNP RWY05 (AR) :

La procédure RNP RWY05 (AR) est une approche conçue selon la spécification de navigation RNP AR APCH. Cette procédure nécessite l'approbation préalable de la DGAC, en application de l'AIR OPS (SPA.PBN.100(b)). Information complémentaire cf ENR 1.5.

Le virage RF du segment BD05B-BD05C n'induit pas d'inclinaison > 25°.

22.5.3 Itinéraires IFR (Aérodrome de BERGERAC)

Cf cartes AD 2 LFBE.

22.5.4 Transfert de communication

En principe, les changements de fréquence ne doivent avoir lieu que sur instruction de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne. A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai.

22.5.5 Procédures radar

22551 BORDEAUX ACC assure les services radar conformément à la réglementation nationale.

22552 AQUITAINE APP assure les services radar conformément à la réglementation nationale à l'intérieur de la zone de délégation dans les conditions définies sur la carte AMG.

22553 Assignation de vitesses

Afin de faciliter l'écoulement du trafic et la régulation radar, le contrôle peut assigner des vitesses indiquées (IAS) auxquelles les pilotes devront se conformer. En cas d'impossibilité le contrôle devra en être informé immédiatement.

- Caution : taxiing limited to code C MAX on TWY W4, EN/WN and E1/WN.

PRKG stands servicing :

Refer to the table in AIP AD 2 LFBD.20.4.

22.3 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL

The AQUITAINE Approach Control Center provides the ATC services within the AQUITAINE FIS, according to airspace classes below FL 145.

22.4 ALTIMETER SETTING

The transition altitude is 5000 ft.

The transition level is calculated by AQUITAINE APP.

22.5 ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT PROCEDURES

22.5.1 Speed limitation

Within AQUITAINE TMA parts 2.1, 2.2 and 3, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on 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

22.5.2 IFR routes (BORDEAUX aerodrome)

22521 Arrival IFR routes (see charts).

The incoming paths are directed towards IAF ETPAR, VAGNA, LIBRU, and DIRAX, according to origin whatever RWY in use. These paths are identified according to the point of entry within the TMA or to the original beacon. FL limitations are imposed prior to entering TMA.

All the STAR of the AQUITAINE TMA are depicted:

- RNAV 1 for crew and ACFT certified. These STAR are protected according to the navigation specification criteria of RNAV1 for GNSS and DME/DME sensors.
- Non precision approach for all ACFT.

On first contact, pilot must announce the name of the star followed.

22522 Outgoing IFR routes (see charts)

- SIDs are represented on charts AD 2 LFBD SID CONV and AD 2 LFBD SID RNAV.

- RNAV departures : the navigation specification criteria used are those of RNAV 1. The required equipment for the use of RNAV procedures is a RNAV 1 equipment with a GNSS sensor. When RNAV departure are published, they are allocated by default. When an ACFT can not follow a SID RNAV, it must report "NON RNAV in terminal area" in order to be allocated a conventional departure.

22523 Transit IFR routes (see charts)

22524 Use of RNP RWY05 (AR) approach procedure :

The RNP RWY05 (AR) approach procedure is designed according to the RNP AR APCH PBN navigation specification. The use of this type of procedure requires an approval in accordance with AIR OPS (SPA.PBN.100 (b)). Additional informations see ENR 1.5.

RF turn of segment LB512-LB513 does not induce bank angle > 25°.

22.5.3 IFR routes (BERGERAC aerodrome)

See charts AD 2 LFBE.

22.5.4 Transfer of communication

In principle, frequency changes should only take place when instructed by the authority responsible for air traffic control. The aircraft must call immediately whenever the frequency is changed.

22.5.5 Radar procedures

22551 BORDEAUX ACC provides radar services according to national regulations.

22552 AQUITAINE APP provides radar services according to national regulations within the delegation zone under conditions defined on AMG chart.

22553 Speed allocation

In order to facilitate traffic flow and radar control, control may assign indicated air speeds (IAS) with which pilots must conform. Control must be informed immediately when this is impossible.

22.6 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**22.6.1 Arrivées BORDEAUX**

cf AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV -INSTR 02

22.6.2 Départs BORDEAUX

22621 En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

22622 En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné et ensuite seulement entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le plan de vol en vigueur.

22.6.3 Arrivées/départs de BERGERAC

Cf cartes AD 2 LFBE.

22.7 ZONES REGLEMENTES ASSOCIEES A L'ACTIVITE VELIVOLE DE SAUCATS

Conditions VMC.

L'aérodrome de BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS est le siège d'une importante activité de vol à voile.

Les vols de planeurs sont interdits à l'intérieur de la CTR de BORDEAUX-MERIGNAC.

22.7.1 Description des zones réglementées

Le paragraphe 8.4.1 mentionne les zones réglementées R 204 L1, L2, L3 et L4 liées à l'activité vélivole locale. Ces zones sont activables du plancher TMA à 4000 ft AMSL en fonction de la configuration piste :

- Pistes 23, 05, 11 en service : activation des zones R 204 L1, L2, L3 et L4

- Piste 29 en service : activation des zones R 204 L3 et L4.

Le paragraphe 8.4.2 mentionne :

Les zones réglementées R 204 T1, T2, T3, T4, T5 liées au transit des planeurs :

- R 204 T1 "Saucats transit est" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

- R 204 T2 "Saucats transit centre" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

La zone R 204 T2 n'est pas activable RWY 05 en service.

- R 204 T3 "Saucats transit ouest" 3000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

- R 204 T4 "Saucats transit sud" FL 065 / FL 080

- R 204 T5 "Saucats transit nord" 3000 ft AMSL/4000 ft AMSL

La zone R 204 T5 n'est pas activable RWY 29 en service.

22.7.2 Service rendu aux vols de planeurs

Les conditions d'exercice de certaines activités vélivoles font l'objet de protocoles signés entre les services de la circulation aérienne et les clubs de vol à voile concernés. Les vols de planeurs à l'intérieur des zones réglementées ne bénéficient pas de l'information de trafic ni entre eux, ni vis-à-vis des autres usagers.

22.7.3 Information des usagers

Dans le cadre de l'information de vol, seule une information globale sur l'activité vélivole est fournie sur la fréquence de contrôle aux autres usagers lorsque leurs trajectoires interfèrent avec les zones réglementées.

L'activation des zones réglementées est diffusée :

- en ce qui concerne les zones R 204 L1, L2, L3, L4 sur l'ATIS de Mérignac ou sur les fréquences de contrôle.

- en ce qui concerne les zones R 204 T1, T2, T3, T4, T5 sur les fréquences de contrôle.

22.7.4 Cartographie des zones réglementées (voir TEXT 02)**22.8 ACTIVITE DANGEREUSE EN TMA**

La partie de la TMA située au Sud du parallèle 441900N est traversée par deux itinéraires de vols à basse altitude en circulation aérienne opérationnelle militaire (LF-D 122).

22.9 DEPART IFR DES AERODROMES SITUES SOUS LE SIV AQUITAINE

Si la clairance n'a pu être obtenue par téléphone avant le départ, les pilotes contacteront AQUITAINE APP dès la sortie du circuit d'aérodrome en maintenant VMC.

Cas particulier d'ARCACHON et d'ANDERNOS :

En cas d'activité de la R 61, AQUITAINE APP pourra imposer le point TEMPU en remplacement du point ASKAN. Ces deux points sont représentés sur les cartes AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV et AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV.

22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**22.6.1 Arrivals in BORDEAUX**

cf AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV -INSTR 02

22.6.2 Departures from BORDEAUX

22621 In VMC, carry out a half-turn to land on the aerodrome or carry on towards a proper aerodrome.

22622 In IMC continue the flight up to the limits of the TMA at the last assigned FL and then only climb up to the cruising level indicated in the current flight plan.

22.6.3 Arrivals/Departures to/from BERGERAC

See charts AD 2 LFBE.

22.7 RESTRICTED AREAS DESIGNED FOR THE GLIDING ACTIVITY OF SAUCATS

VMC Conditions.

A large amount of glider flying activity takes place at the BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS aerodrome.

Glider flying is prohibited inside the BORDEAUX-MERIGNAC CTR.

22.7.1 Description of restricted areas

The paragraph 8.4.1 mentions the restricted areas R 204 L1, L2, L3 and L4 linked to the local glider flying activity. These areas are activable from TMA floor to 4000 ft AMSL depending on RWY configuration:

- RWY 23, 05, 11 in use : activation of R 204 L1, L2, L3 and L4 areas.

- RWY 29 in use : activation of R 204 L3 and L4 areas.

The paragraph 8.4.2 mentions :

The restricted areas R 204 T1, T2, T3 and T4, T5 linked to gliders transit :

- R 204 T1 "Saucats East Transit" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

- R 204 T2 "Saucats Centre Transit" 4000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

R 204 T2 not activable RWY 05 in use.

- R 204 T3 "Saucats West Transit" 3000 ft AMSL / 5000 ft AMSL

- R 204 T4 "Saucats South Transit" FL 065 / FL 080

- R 204 T5 "Saucats North Transit" 3000 ft AMSL/4000 ft AMSL

R 204 T5 not activable RWY 29 in use.

22.7.2 Service provided to glider flights

The conditions for carrying out certain gliding activities are the subject of protocols signed between the air traffic services and the glider clubs in question. Glider flights within the restricted areas do not benefit from traffic information neither with respect to each other nor with respect to other users.

22.7.3 Users information

Flight information: only an overall information about the gliding activity is given on the control frequency to other users, when their trajectories interfere with the restricted areas.

The activation of the restricted areas is broadcasted :

- regarding areas R 204 L1, L2, L3, L4, on ATIS Mérignac or on control frequencies.

- regarding areas R 204 T1, T2, T3, T4, T5 on control frequencies.

22.7.4 Restricted areas charts (see TEXT 02)**22.8 DANGEROUS ACTIVITY IN TMA**

The section of the TMA located to south of parallel 441900N is crossed by two low altitude flight paths for military operational air traffic (LF-D 122).

22.9 IFR DEPARTURE FROM AD LOCATED UNDER SIV AQUITAINE

If clearance could not be obtained by phone before departure, pilots should contact AQUITAINE APP as soon as they leave the traffic pattern while maintaining VMC.

Specific case of ARCACHON and ANDERNOS :

In case of R 61 activity, AQUITAINE APP may impose TEMPU as first reporting point instead of ASKAN. Both these points are shown on AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV and AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV charts.

AD 2 LFBD.23		Renseignements supplémentaires <i>Additional information</i>	
Délivrance de clairance de départ par DCL H24.		<i>Departure clearance issuance service through data link H24.</i>	
23.1	EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC :	23.1	TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT :
1. Aéroport équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).		1. AD equipped with primary and secondary surveillance radar (See AD 1.0).	
2. Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0).		2. MSAW ground warning system (see AD 1.0).	
Zone de traitement : la surveillance est effective dans l'espace suivant :		<i>Processing area : the MSAW monitoring is effective within the following airspace :</i>	
Limites verticales : SFC - FL115.		<i>Vertical limits : SFC - FL115.</i>	
Limites latérales : dans le SIV 1 AQUITAINE, à l'exclusion :		<i>Lateral limits : SIV 1 AQUITAINE excluding :</i>	
- de la CTR Bergerac (LFBE),		- CTR Bergerac (LFBE),	
- d'une zone autour de Périgueux (LFBX) définie par un rectangle de 16 NM x 8 NM axé et centré sur la piste.		- area around Périgueux AD (LFBX) : 16NM x 8NM strip centred around RWY.	
- des zones R31 de Cazaux,		- R31 Cazaux,	
- des zones R34 de Mont de Marsan.		- R34 Mont de Marsan.	
23.2	PÉRIL ANIMALIER	23.2	WILDLIFE STRIKE HAZARD
Validité sur toutes les pistes (hors LVP) : de SR-30 à SS+30.		<i>For all RWY (outside LVP) : from SR-30 to SS+30.</i>	

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

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

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

BORDEAUX MERIGNAC
LFBD**Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands**

Demande d'assistance obligatoire pour tous les vols commerciaux et pour tous les vols aviation générale (IFR et VFR).

Placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement. Départ en reverse interdit sur tous les postes de stationnement.

Nous attirons l'attention des pilotes sur la co-activité dans la zone d'aviation générale ainsi que sur les risques de souffle dans cette zone.

Sauf notification dans le tableau suivant, les repoussages sont autorisés dans les deux sens.

← Aéronefs d'envergure > à 36 m : circulation interdite par E3, E4, E5 et par W3, W4 / circulation de W1 ou W2 vers P2 ou P3 interdite par E2.

Préalablement à un départ vers LFBD tout aéronef doit impérativement s'assurer que :

- soit l'aéronef dispose à bord d'une barre de repoussage.
- soit l'assistant de vol dispose d'une barre de repoussage appropriée disponible.

Démarrages en Cross bleed start interdits sur les postes de stationnement :

- autorisés uniquement en cas de panne APU sur les taxiways W et sous la responsabilité du pilote et de son assistant. Le repoussage jusqu'au taxiway W doit se faire avec un seul moteur allumé et au régime Idle 30 % maximum.
- pour les aéronefs dont l'APU est indisponible : les compagnies aériennes doivent informer leur assistant de l'indisponibilité APU avant le départ de l'avion vers LFBD.
- information APU non-opérationnel obligatoire à Mérignac prévol ou sol.

Compulsory handling request for all commercial flights and for all general aviation flights (IFR and VFR).

Mandatory marshaller on all ACFT PRKG stands. Reverse departure prohibited on all stands

Crews must be aware of the co-activity on the general aviation area as well as the blast risk on this area.

Except otherwise described in following table, push back is authorized in both directions.

ACFT whose wingspan is > 36 m : Taxiing prohibited via E3, E4, E5 and via W3, W4 / taxiing from W1 or W2 to P2 or P3 prohibited via E2.

Prior to departure to LFBD any aircraft is imperative to ensure that :

- *either the aircraft has on board a tow-bar.*
- *either the flight assistant has adequate available tow-bar.*

Startings in Cross bleed start prohibited on parking stands :

- *authorized only in case of APU failure on taxiways W and under the responsibility of the pilot and his assistant. The push back to taxiway W must be done with one engine running and at Idle speed 30 % MAX.*
- *for aircraft whose APU is unavailable : airlines must inform their assistant of the APU unavailability before departure of the aircraft to LFBD.*
- *non-operational APU information required at Merignac delivery or ground.*

POSTES / Stands	SORTIE DE POSTE* / Stand exit*	AVION CRITIQUE / Critical ACFT	OBSERVATIONS / Remarks
AIRE / AREA "A"			
A5	R	A21N / B39M code C	Neutralise / Neutralize A6.
A6	R	A339 code E	Neutralise / Neutralize A5, A7. Départ QFU 23 : tous ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1. Départ QFU 05 : tous ACFT d'envergure > 52 m : repoussage obligatoire sur P1 cap 230°. Tous ACFT d'envergure > 36 m et < 52 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1. <i>DEP QFU 23 : all ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.</i> <i>DEP QFU 05 : all ACFT whose wingspan is > 52 m : mandatory push back on P1 heading 230°.</i> <i>All ACFT whose wingspan is > 36 m and < 52 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.</i>
A7	R	A21N code C	Neutralise A6. ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1. <i>Neutralize A6. ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.</i>
A8	R	B752W-B753 code D	ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1. <i>ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.</i>
A9	R	B752W code D	Neutralise / Neutralize A10. ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1. <i>ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.</i>
A10	R	B772 code E	Neutralise / Neutralize A9, A11. Départ QFU 23 : tous ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1. Départ QFU 05 : tous ACFT d'envergure > 52 m : repoussage obligatoire sur P1 cap 230°. Tous ACFT d'envergure > 36 m et < 52 m : repoussage obligatoire cap 050° pour sortie par E1. <i>DEP QFU 23 : all ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.</i> <i>DEP QFU 05 : all ACFT whose wingspan is > 52 m : mandatory push back on P1 heading 230°.</i> <i>All ACFT whose wingspan is > 36 m and < 52 m : mandatory push back heading 050° for exit via E1.</i>

BORDEAUX MERIGNAC
LFBD

POSTES / Stands	SORTIE DE POSTE* / Stand exit*	AVION CRITIQUE / Critical ACFT	OBSERVATIONS / Remarks
A11	R	A21N-B39M code C	Neutralise / Neutralize A10 Repoussage obligatoire sur W1 cap 050° pour sortie par E1 / Mandatory push back on W1 heading 050° for exit via E1

AIRE / AREA "B"			
B1	R	A21N / B3XM	
B2	R	A21N / B3XM	

→	B3	R	A21N / B3XM	
	B4	R	A21N / B3XM	Neutralise / Neutralize B45
	B5	R	A21N / B3XM	Neutralise / Neutralize B45
	B45	R	B77W/A346	Neutralise / Neutralize B4, B5 Départ QFU 23 : tous ACFT d'envergure > 36 m : repoussage obligatoire sur W2 cap 050° puis tractage à hauteur de B3 pour mise en route et sortie par E1. Départ QFU 05 : tous ACFT d'envergure > 52 m : repoussage obligatoire sur P1 cap 230°. Tous ACFT d'envergure > 36 m et < 52 m : repoussage obligatoire sur W2 cap 050° puis tractage à hauteur de B3 pour mise en route et sortie par E1. DEP QFU 23 : all ACFT whose wingspan is > 36 m : mandatory push back on W2 heading 050° then pull up to B3 for engine start and exit via E1. DEP QFU 05 : all ACFT whose wingspan is > 52 m : mandatory push back on P1 heading 230°. All ACFT whose wingspan is > 36 m and < 52 m : mandatory push back on W2 heading 050° then pull up to B3 for engine start and exit via E1.
	B6A	A	B190	Neutralise / Neutralize B67 Sortie obligatoire par E4 / Mandatory exit via E4
	B7A	A	B190	Neutralise / Neutralize B67 Sortie obligatoire par E4 / Mandatory exit via E4
	B67	R	E190	Neutralise / Neutralize B6A, B7A Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / Mandatory pushback on W3 heading 290°
	B8	R	A21N / B3XM	Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / Mandatory pushback on W3 heading 290°
	B9	R	A21N / B3XM	Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / Mandatory pushback on W3 heading 290°
←				
←				
→	B10	R	A21N / B3XM	FERME TEMPORAIREMENT / TEMPORARILY CLOSED

BORDEAUX MERIGNAC
LFBD

POSTES / Stands	SORTIE DE POSTE* / Stand exit*	AVION CRITIQUE / Critical ACFT	OBSERVATIONS / Remarks
-----------------	--------------------------------------	-----------------------------------	------------------------

AIRE / AREA "C"

C1	R	A21N / B39M	Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / <i>Mandatory push back on W3 heading 290°</i>
C3	R	A21N / B39M	Repoussage obligatoire sur W3 cap 290° / <i>Mandatory push back on W3 heading 290°</i>
C4	R	A21N / B39M	
C6	R	A21N / B39M	

AIRE / AREA "D"

D1	R	A21N / B39M	
D2	R	A21N / B39M	
D3	R	A21N / B39M	
D4	R	A21N / B39M	
D5 (1) (2)	R	A21N / B39M	Repoussage cap 110° ou ligne TANGO uniquement / <i>Push back heading 110° or line TANGO only</i> Repoussage cap 290° interdit / <i>Push back heading 290° forbidden</i>
D6 (1) (2)	R	A21N / B39M	Repoussage cap 110° ou ligne TANGO uniquement / <i>Push back heading 110° or line TANGO only</i> Repoussage cap 290° interdit / <i>Push back heading 290° forbidden</i>

AIRE / AREA "F"

F1 (1) (3)	R	B763W	ACFT d'envergure < 36 m : Repoussage sur W4 cap 110° ou ligne TANGO uniquement ACFT d'envergure > 36 m : Repoussage obligatoire sur ligne de repoussage TANGO Sortie obligatoire de la ligne TANGO par E6 <i>ACFT whose wingspan is < 36 m : push back mandatory on W4 heading 110° or line TANGO</i> <i>ACFT whose wingspan is > 36 m : Push back mandatory on push back line TANGO</i> <i>Exit from line TANGO mandatory via TWY E6</i>
F2 (1) (3)	R	B763W	ACFT d'envergure < 36 m : Repoussage sur W4 cap 110° ou ligne TANGO uniquement ACFT d'envergure > 36 m : Repoussage obligatoire sur ligne de repoussage TANGO Sortie obligatoire de la ligne TANGO par E6 <i>ACFT whose wingspan is < 36 m : push back mandatory on W4 heading 110° or line TANGO</i> <i>ACFT whose wingspan is > 36 m : Push back mandatory on push back line TANGO.</i> <i>Exit from line TANGO mandatory via TWY E6</i>
F3 (1) (2)	R	A321N	Repoussage cap 110° ou ligne TANGO uniquement Sortie obligatoire de la ligne TANGO par E6 <i>Push back heading 110° or line TANGO only</i> <i>Exit from line TANGO mandatory via TWY E6</i>

BORDEAUX MERIGNAC
LFBD

POSTES / Stands	SORTIE DE POSTE* / Stand exit*	AVION CRITIQUE / Critical ACFT	OBSERVATIONS / Remarks
--------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	------------------------

Plot hélicoptère F2 Helicopter stand F2		EC 225 LHT= 19,50m D rotor = 16,50m	Neutralise / <i>Neutralize F2</i> Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi-tour par effet de sol avant le roulage <i>On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.</i> <i>On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.</i> Utilisation TWY W1 W2 W3 W4 et WN à destination de F2 interdit <i>Prohibited taxiing on TWY W1 W2 W3 W4 and WN to F2</i> Arrivée et départ PRKG F2 interdit en RVR < 550M <i>Prohibited arrival and departure F2 RVR < 550M</i>
Plot hélicoptère F3 Helicopter stand F2		EC 145 LHT= 13,03m D rotor = 11,00m	Neutralise / <i>Neutralize F3</i> Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi-tour par effet de sol avant le roulage <i>On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.</i> <i>On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.</i> Utilisation TWY W1 W2 W3 W4 et WN à destination de F3 interdit <i>Prohibited taxiing on TWY W1 W2 W3 W4 and WN to F3</i> Arrivée et départ PRKG F3 interdit en RVR < 550M <i>Prohibited arrival and departure F3 RVR < 550M</i>

AIRE / AREA "K"			
K1	A		L < 25 m / E < 26 m 30
K2	A		L < 25 m / E < 26 m 30
K3	A		L < 25 m / E < 26 m 30
K4	A		L < 30 m / E < 26 m 30

AIRE / AREA "J"			
J01R	R	GL7T/DC9	Neutralise J11, J12 et J13 / <i>Neutralize J11, J12 and J13</i>
J11	A	FA20	Neutralise J01R / <i>Neutralize J01R</i>
J12	A	FA20	Neutralise J01R / <i>Neutralize J01R</i>
J13	A	FA20	Neutralise J01R / <i>Neutralize J01R</i>
J02R	R	GL7T	Neutralise J21, J22, J23 et J11, J12, J13 / <i>Neutralize J21, J22, J23 and J11, J12, J13</i>
J21	A	FA20	Neutralise J02R / <i>Neutralize J02R</i>
J22	A	FA20	Neutralise J02R / <i>Neutralize J02R</i>
J23	A	FA20	Neutralise J02R / <i>Neutralize J02R</i>
J31	A	PRM1	
J32	A	PRM1	

BORDEAUX MERIGNAC
LFBD

POSTES / Stands	SORTIE DE POSTE* / Stand exit*	AVION CRITIQUE / Critical ACFT	OBSERVATIONS / Remarks
AIRE / AREA "Y"			
Y11	R	A21N / B3XM	Neutralise / Neutralises Y01 Repoussage obligatoire au cap 230° sur WN <i>Mandatory push back on WN heading 230°</i>
Y12	R	A21N / B3XM	Neutralise / Neutralises Y01 Repoussage obligatoire sur WN <i>Mandatory push back on WN</i>
Y13	R	A21N / B3XM	Neutralise / Neutralises Y01 Repoussage obligatoire sur WN <i>Mandatory push back on WN</i>
Y01	R	A35K	Neutralise / Neutralises Y11, Y12, Y13 Repoussage obligatoire sur P1 Entrée obligatoire par P1 <i>Mandatory push back on P1</i> <i>Mandatory entry via P1</i>
Y21	R	A21N / B3XM	Neutralise / Neutralises Y02, Y2A Repoussage obligatoire sur WN <i>Mandatory push back on WN</i>
Y22	R	A21N / B3XM	Neutralise / Neutralises Y02, Y2A Repoussage obligatoire au cap 50° sur WN <i>Mandatory push back on WN heading 50°</i>
Y02	R	A380	Neutralise / Neutralises Y21, Y22, Y2A Repoussage obligatoire sur P1 Entrée obligatoire par P1 <i>Mandatory push back on P1</i> <i>Mandatory entry via P1</i>
Y2A	A	GLF5	Neutralise / Neutralises Y02, Y21, Y22 Poste autonome Sortie obligatoire par WN et E1 <i>Autonomous stand</i> <i>Mandatory exit via WN and E1</i>
Plot hélicoptère Y21 <i>Helicopter stand Y21</i>		Sikorsky S61 LHT = 22.15 m D rotor = 18.90 m	Neutralise / Neutralises Y02, Y2A Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation. Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi tour par effet de sol avant le roulage. <i>On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.</i> <i>On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.</i>
Plot hélicoptère Y22 <i>Helicopter stand Y22</i>		Sikorsky S61 LHT = 22.15 m D rotor = 18.90 m	Neutralise / Neutralises Y02, Y2A Arrivée pour hélicoptères équipés d'un train : obligation d'entrer au roulage et non en translation. Départ pour hélicoptères équipés d'un train : obligation de demi tour par effet de sol avant le roulage. <i>On arrival, mandatory ground taxiing for wheeled helicopters, no air taxiing.</i> <i>On departure, for wheeled helicopters, mandatory air U-turn before ground taxiing.</i>

- * Sortie du poste : A : autonome
L'attention des pilotes est attirée sur les risques de souffle. Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant la mise en route et le roulage.
- R : repoussé
- obligatoire pour avion critique,
 - information auprès de l'exploitant AD pour tout autre type d'appareil.

- * Stand exit : A : autonomous
Crews shall consider the blast risk. Reduced thrust is advised during start up and taxiing.
- R : push back
- mandatory for critical ACFT,
 - Information from AD operator for any other type of ACFT.

- (1) Repoussage sur la ligne de repoussage TANGO : les équipages doivent notifier à la tour de contrôle la fin du repoussage au point de(s) repoussage(s) de la ligne (connu des assistants). Utilisation interdite de la ligne TANGO par les aéronefs au départ comme un point d'attente.
Mise en route moteur non autorisée avant l'arrêt sur le point de repoussage.
Clairance obligatoire avant de démarrer le roulage.
- (1) Push back on push back line TANGO : control TWR by crews on push back pc. Prohibited use of the TANGO line by departing aircraft as a holding position.
Engine startup not allowed before stopping at the push back point.
Mandatory clearance before starting taxiing.
- (2) En cas d'APU non-opérationnel, repoussage sur W4 au cap 110° obligatoire.
Attention au risque de souffle lors du redémarrage et dans le virage E6.
- (2) In case of non-operational APU, push back mandatory on W4 heading 110°.
Beware of the blast risk while taxiing in the curve E6.
- (3) En cas d'APU non-opérationnel, repoussage sur W4 au cap 110° avec arrêt au niveau de l'entrée du poste D6 obligatoire pour ACFT d'envergure > 36 m.
Attention au risque de souffle lors du redémarrage et dans le virage E6.
- (3) In the event of non-operational APU, push back on W4 heading 110° with mandatory stop at D6 stand entrance for ACFT wingspan > 36 m.
Beware of the blast risk while taxiing in the curve E6.

CARTE D'AERODROME

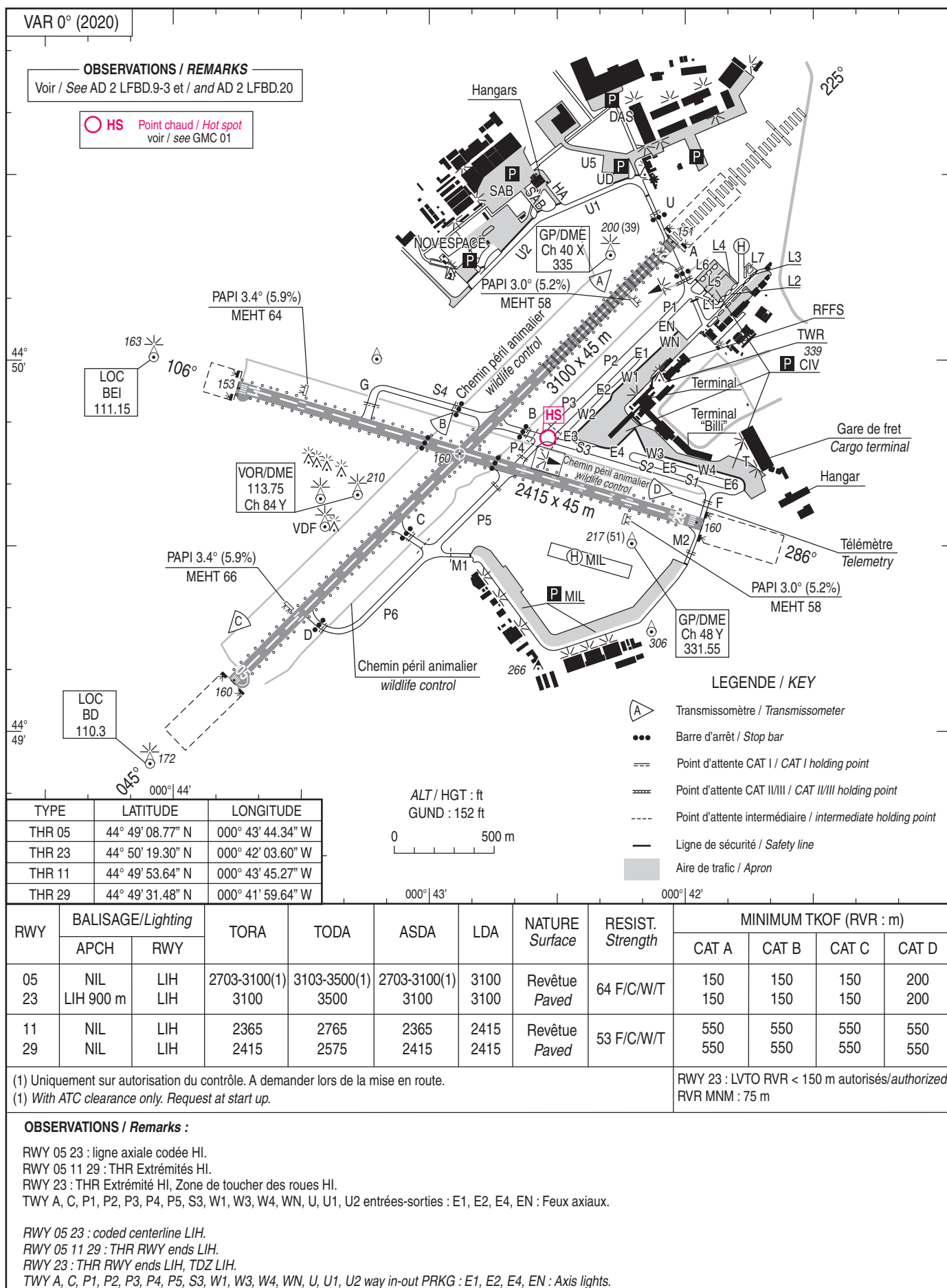
Aerodrome chart

ATIS : 131.155 ☎ 05 57 92 81 04
GND (SOL) : 121.905 - 121.730

BORDEAUX MERIGNAC

44 49 43 N - 000 42 55 W

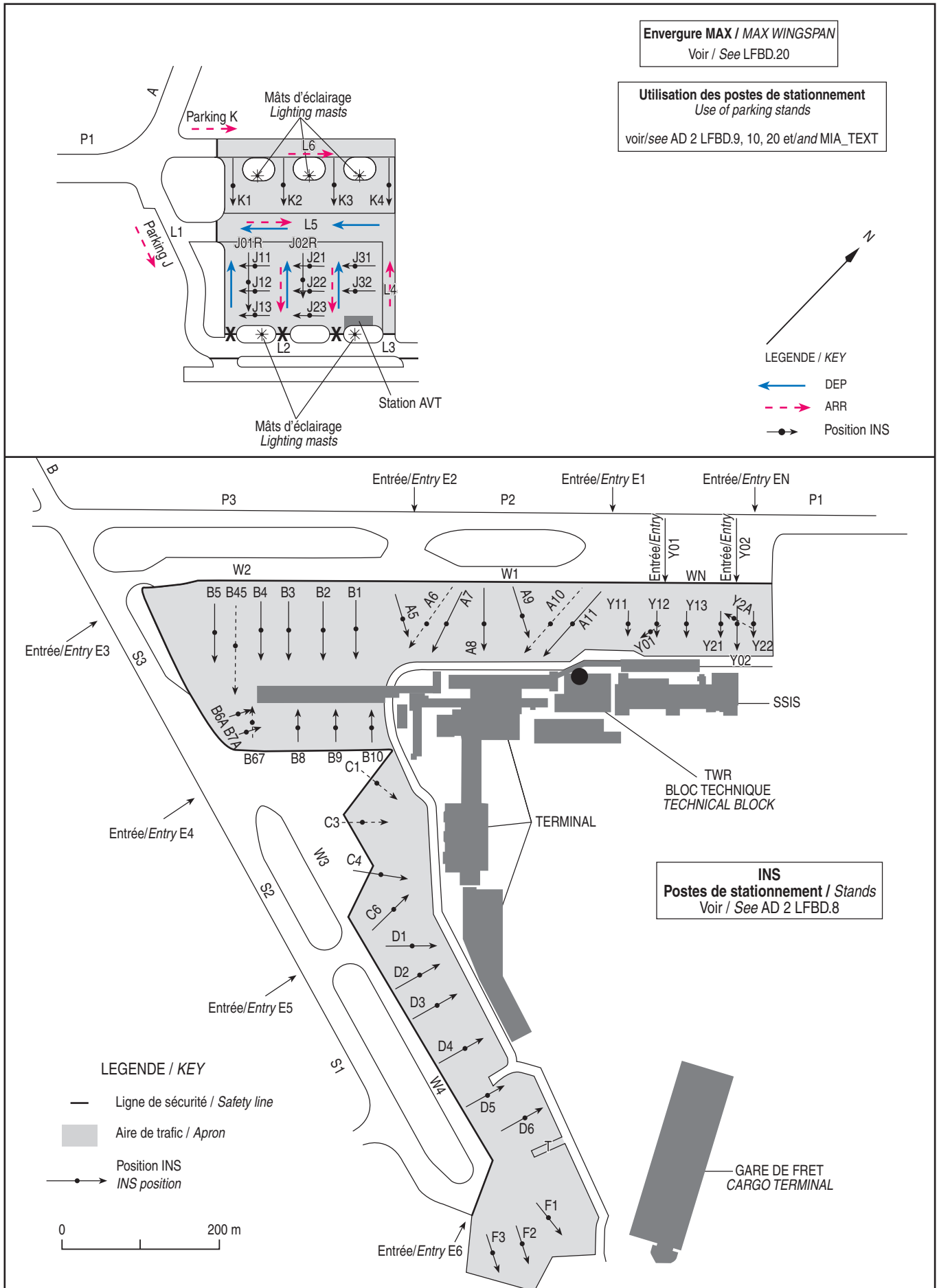
ALT AD : 166 (7 hPa)



AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

BORDEAUX MERIGNAC

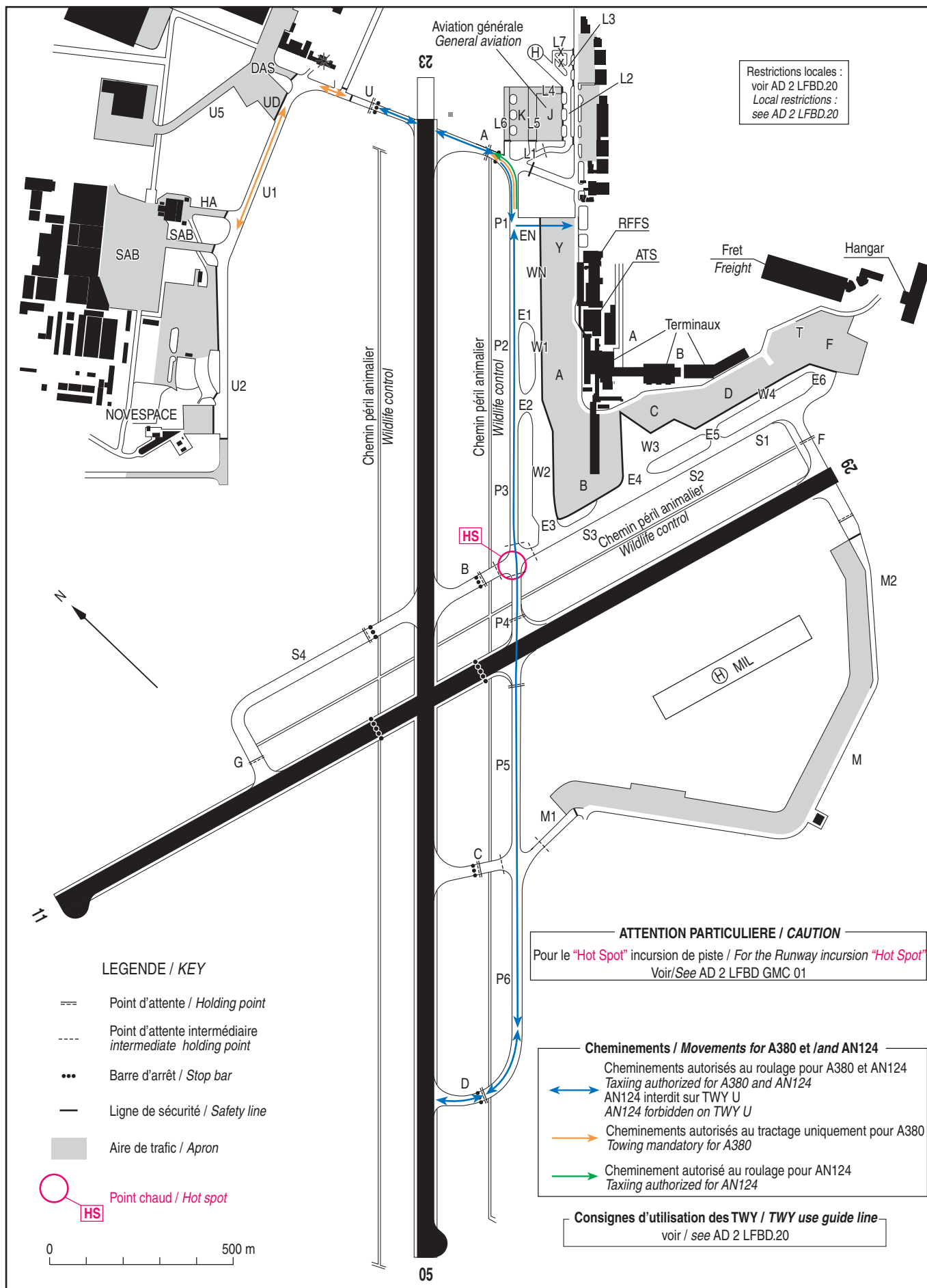


BORDEAUX MERIGNAC

© SIA

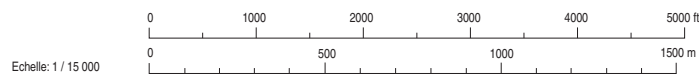


Ground movements A380 and AN124



BORDEAUX MERIGNAC
RWY 05/23

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES


**SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE**

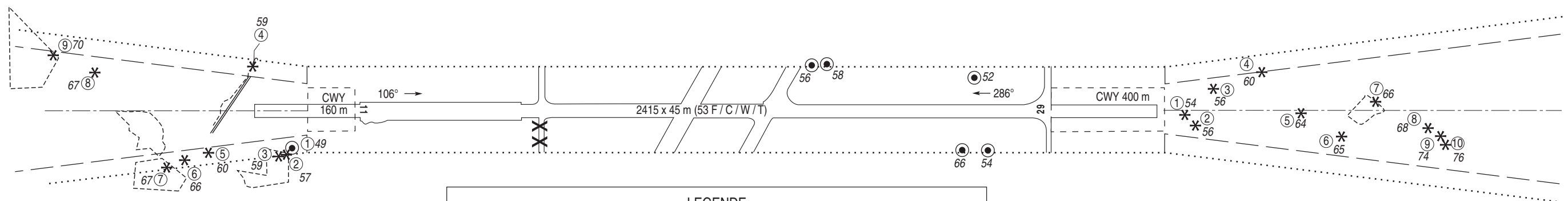
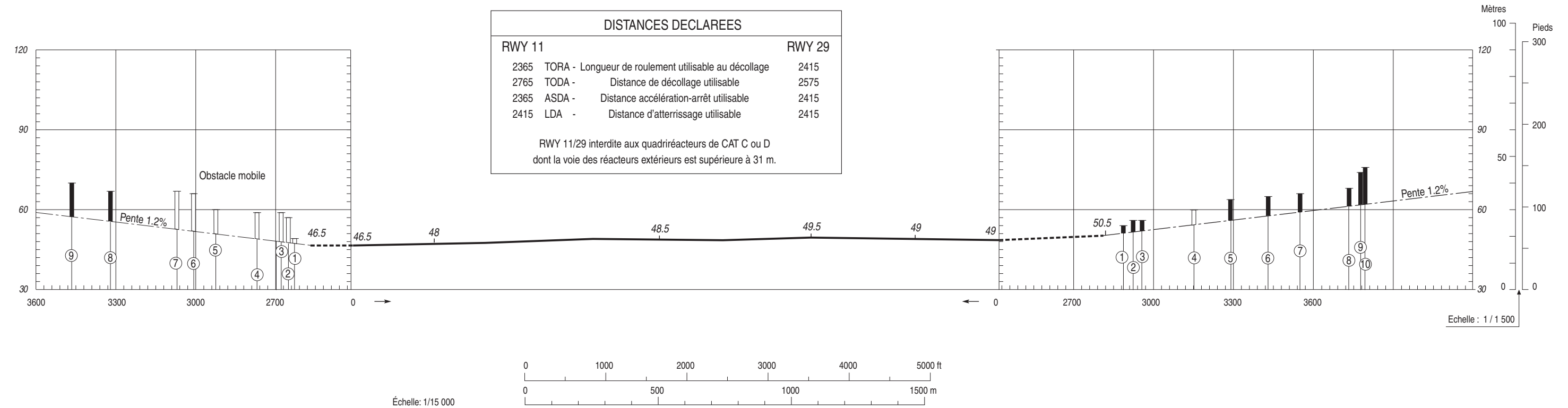
© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

BORDEAUX MERIGNAC
RWY 11/29

VAR 0° (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



LEGENDE

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

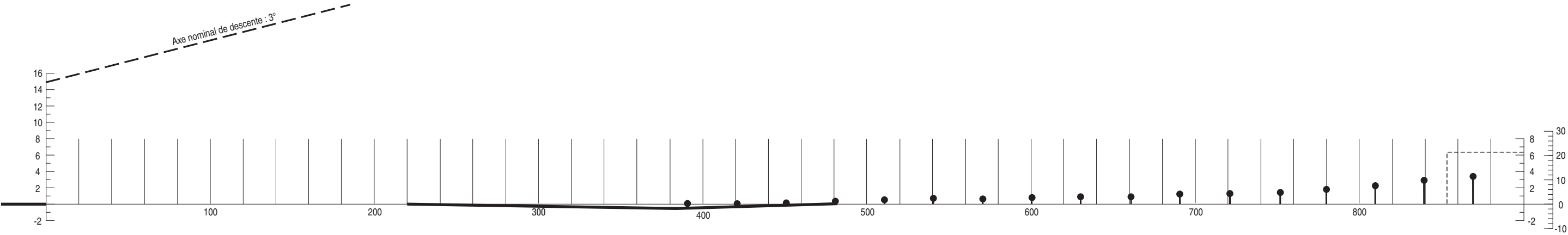
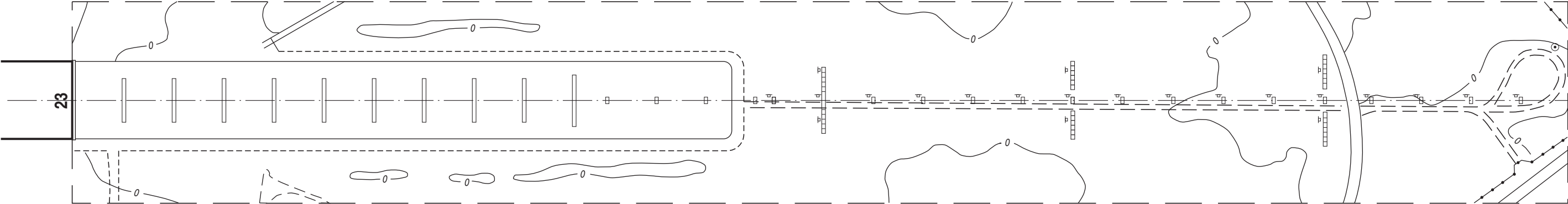
Levé exécuté en Novembre 2023
Nivellement rattaché au N.G.F.

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

BORDEAUX MERIGNAC
RWY 23

VAR 0° (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



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

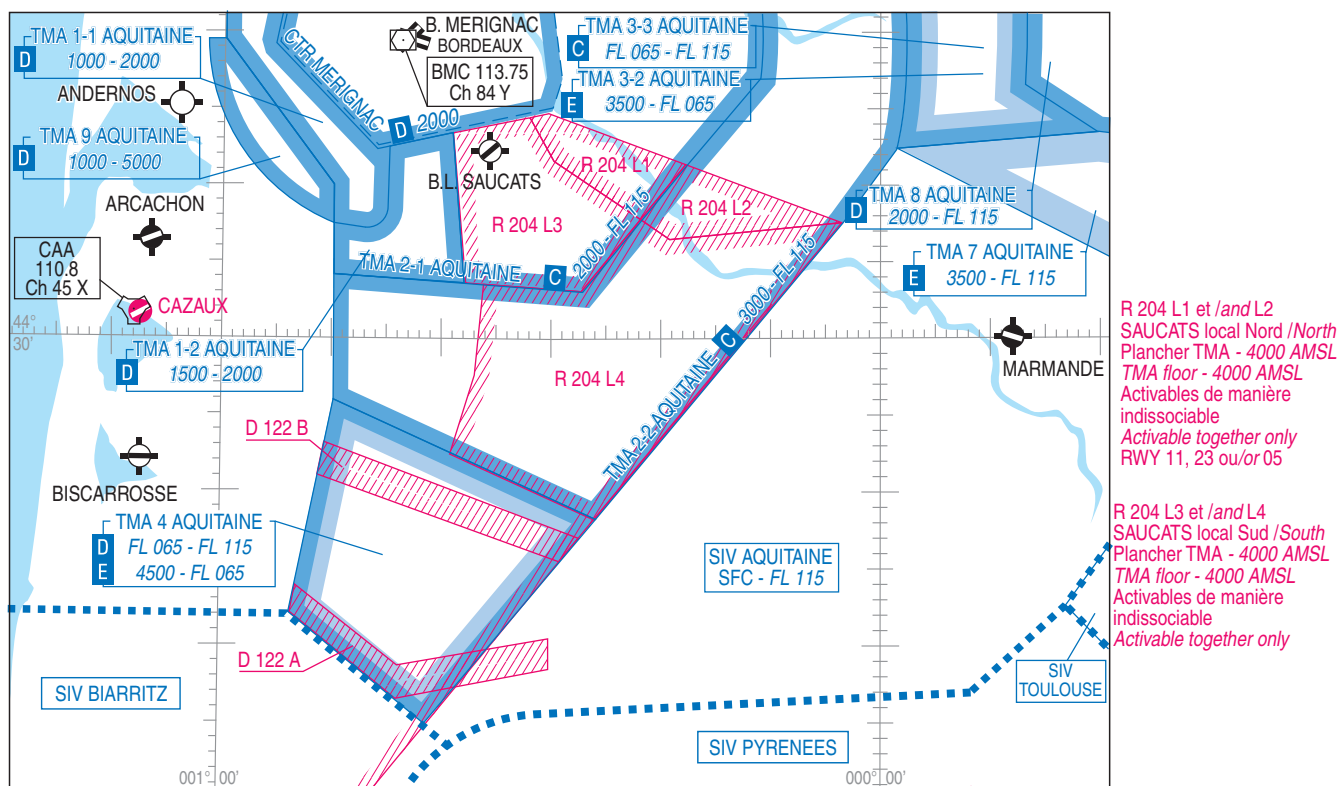
ECHELLE HORIZONTALE : 1 / 2500
ECHELLE VERTICALE : 1 / 500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

Levé exécuté en 1993, mise à jour en 1996
Nivellement rattaché au N.G.F.

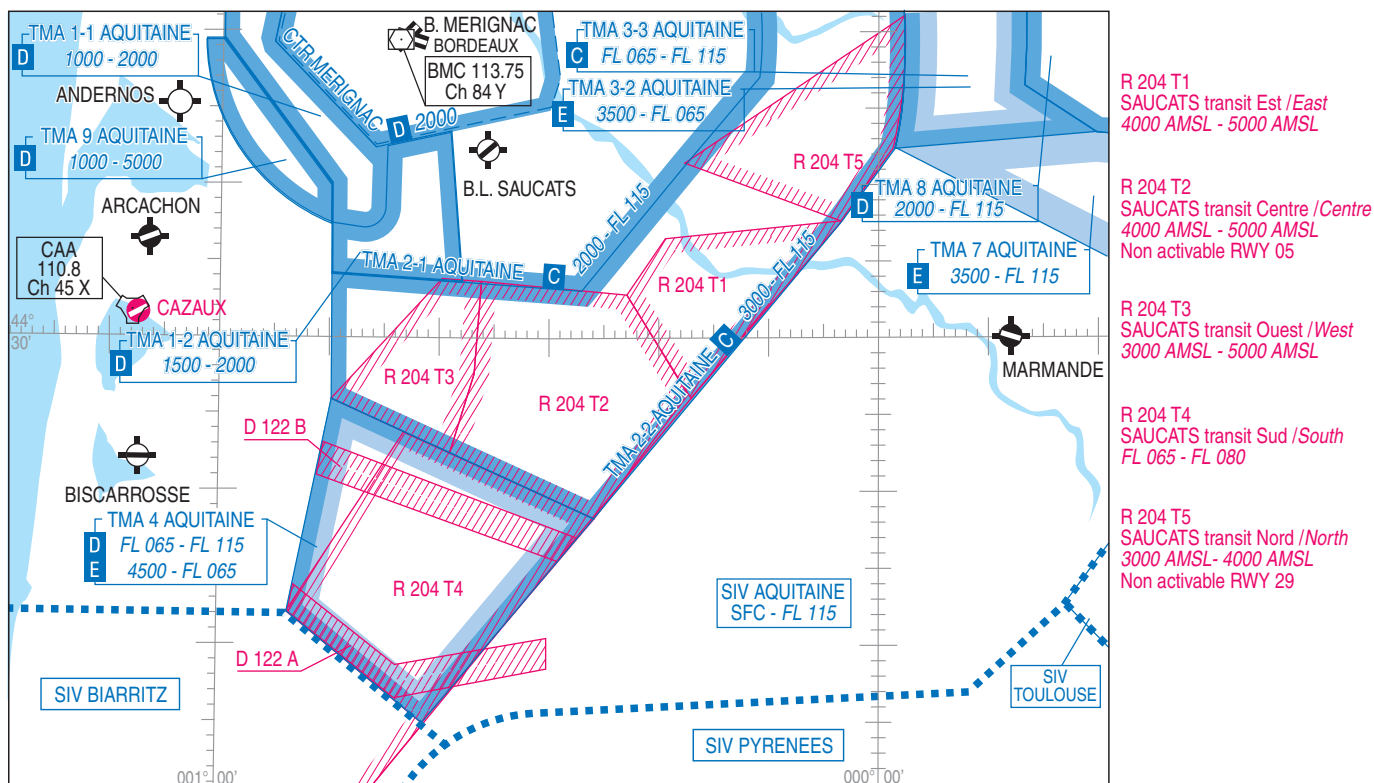
BORDEAUX MERIGNAC

8.4 ZONES REGLEMENTEES LIEES A L'ACTIVITE VELIVOLE EN TMA AQUITAINE / RESTRICTED AREAS RELATED TO GLIDERS ACTIVITY WITHIN AQUITAINE TMA

8.4.1 Zones réglementées liées à l'activité locale / Restricted areas related to local gliders activity

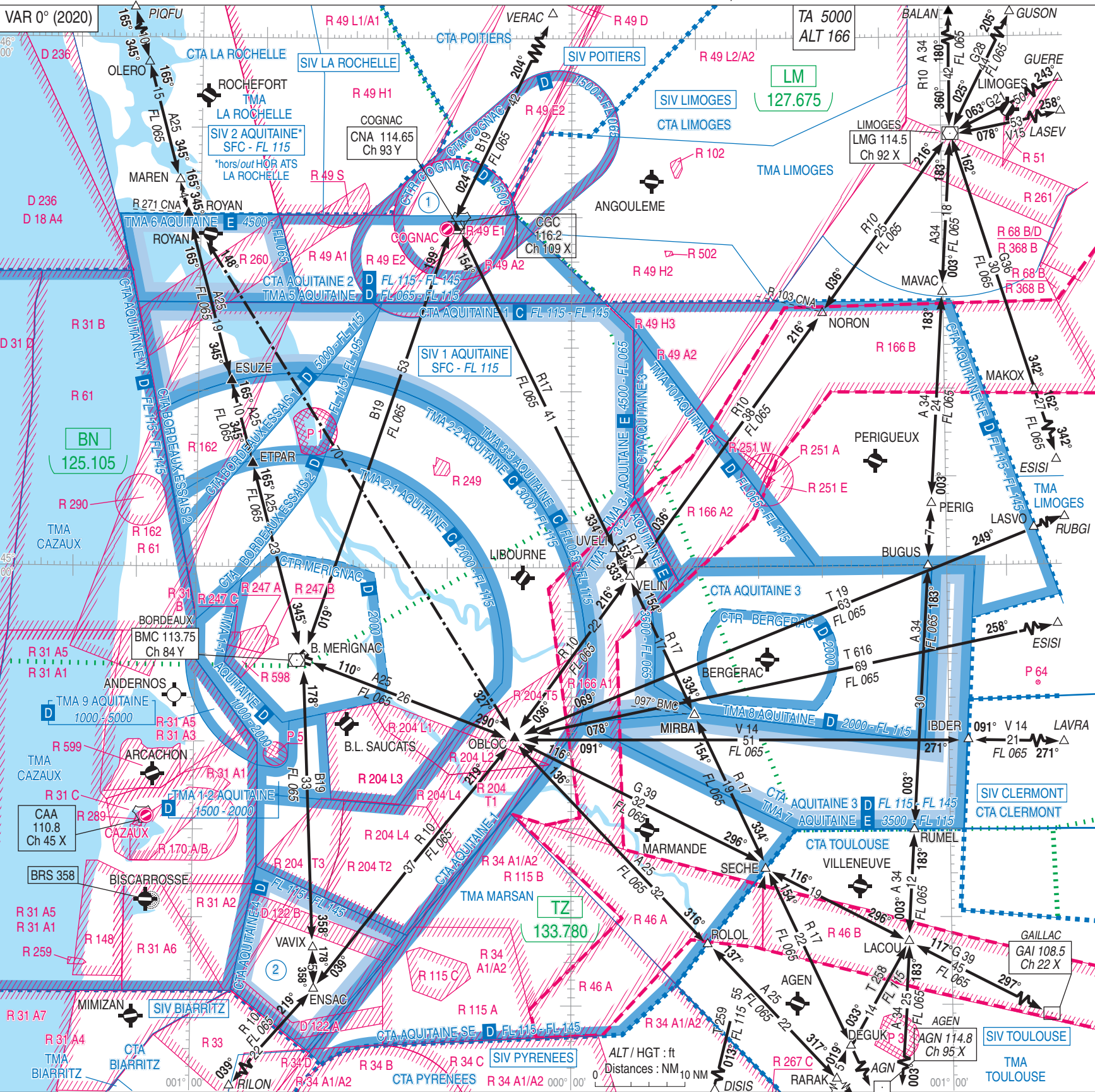


8.4.2 Zones réglementées liées au transit des planeurs / Restricted areas related to gliders transit



BORDEAUX MERIGNAC
Carte régionale
Area chart

ATIS : MERIGNAC	131.155	APP : CAZAUX Approche/Approach	119.600
FIS : AQUITAINE Information	120.575	TWR : CAZAUX Tour/Tower	118.400 - 122.100
APP : AQUITAINE Approche/Approach	129.880 (1) - 119.275(2) - 126.730 (s)	AFIS : ARCACHON Information	119.080
APP : MERIGNAC Approche/Approach	121.205 (3)	(1) Secteur/Sector BW	
TWR : MERIGNAC Tour/Tower	118.305	(2) Secteur/Sector BE	
		(3) Sur instruction du CTL/On ATC instruction	



- ① CTA AQUITAINE partie N D FL 115 - FL 145
- ② TMA 4 AQUITAINE D FL 065 - FL 115 E 4500 - FL 065

La CTA Bordeaux (FL 145 - FL 195) de classe D s'étend sur toute l'emprise de la carte.
The Bordeaux CTA (FL 145 - FL 195), class D, extends over the entire footprint of the chart.

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
APP : MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)

DATA

BORDEAUX MERIGNAC

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées Coordinates	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
←					
←					
BMC	REF ENR 4.1		X		X
CNA	REF ENR 4.1	X	X	X	
LMG	REF ENR 4.1	X		X	
←					
←					

	BOCEP	REF ENR 4.4	X			X
	CHALA	REF ENR 4.4	X		X	
	DIRAX	REF ENR 4.4	X	X	X	X
	ETPAR	REF ENR 4.4	X	X	X	X
	LIBRU	REF ENR 4.4	X	X	X	X
	MAPRI	REF ENR 4.4		X	X	
	MARRE	REF ENR 4.4	X		X	
	MIRBA	REF ENR 4.4	X		X	
→	OBLOC	REF ENR 4.4	X		X	
→	OBZAM	REF ENR 4.4	X	X	X	
→	OCSID	REF ENR 4.4	X	X	X	
→	ROVFU	REF ENR 4.4	X	X	X	
	ROYAN	REF ENR 4.4	X	X	X	
	TEMPU	REF ENR 4.4		X	X	
	VAGNA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
	VAVIX	REF ENR 4.4	X	X	X	
	VELIN	REF ENR 4.4	X		X	

	BD001	45°16'36.1" N 000°01'20.1" W	X		X	
	BD002	45°10'06.8" N 000°13'54.0" W	X		X	
	BD011	45°28'36.8" N 000°16'54.2" W	X		X	
	BD955	45°03'11.2" N 000°33'19.5" W	X		X	
→	BD905	44°56'06.8" N 000°33'44.1" W	X		X	
	BD961	44°49'55.8" N 000°26'35.8" W	X		X	
	BD963	44°43'21.1" N 000°19'02.4" W	X		X	
→	BD965	44°33'15.8" N 000°19'11.4" W	X		X	
	BD923	44°55'56.3" N 000°49'15.8" W	X		X	
	BD927	45°07'01.0" N 000°49'44.5" W	X		X	
→	BD411	45°18'37.0" N 000°54'05.8" W	X		X	
	BD423	44°46'44.5" N 000°47'10.4" W	X		X	
	BD425	44°39'20.0" N 000°46'45.0" W	X		X	
	BD427	44°39'37.1" N 000°38'54.2" W	X		X	
	BD929	44°41'48.5" N 000°43'35.6" W	X		X	
	BD935	44°41'29.5" N 000°33'59.0" W	X		X	

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées Coordinates	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BD057	45°07'00.0" N 000°35'30.0" W	X			X
BD055	44°55'00.0" N 000°51'30.0" W	X			X
BD053	44°50'36.6" N 000°57'15.1" W	X			X
BD051	44°47'43.0" N 000°58'05.4" W	X			X
BDN05	44°45'14.6" N 000°55'05.7" W	X			X
BD058	44°53'41.7" N 000°21'31.9" W	X			X
BD056	44°42'00.7" N 000°36'54.6" W	X			X
BD054	44°39'05.2" N 000°40'44.6" W	X			X
BD052	44°39'37.4" N 000°47'18.4" W	X			X
BDS05	44°41'06.8" N 000°49'22.7" W	X			X
ID05Z	44°43'10.7" N 000°52'14.2" W	X			X
FD05Z	44°45'38.2" N 000°48'44.4" W	X			X
BD050	44°51'17.7" N 000°40'39.7" W	X			X
BD291	44°51'08.2" N 000°22'18.7" W	X			X
BD292	44°39'54.3" N 000°25'48.8" W	X			X
IBD29	44°45'50.1" N 000°24'32.4" W	X			X
FBD29	44°47'02.1" N 000°30'11.4" W	X			X
BD290	44°50'06.2" N 000°44'45.3" W	X			X
BD232	44°53'41.7" N 000°21'31.9" W	X			X
BD231	45°05'13.7" N 000°37'26.2" W	X			X
IBD23	44°59'16.1" N 000°29'13.6" W	X			X
FBD23	44°56'28.8" N 000°33'14.2" W	X			X
BD230	44°47'26.6" N 000°46'10.3" W	X		X	X
BD113	44°54'46.7" N 000°27'48.5" W	X			X
BD111	44°56'55.8" N 000°54'03.0" W	X			X
IBD11	44°52'25.6" N 000°55'53.8" W	X			X
FBD11	44°51'18.5" N 000°50'31.1" W	X			X
BD110	44°49'19.0" N 000°41'00.3" W	X			X
BD112	44°41'50.0" N 000°43'17.0" W	X			X
BD114	44°29'40.0" N 000°41'22.0" W	X			X
BD05R	44°59'00.8" N 000°46'10.0" W	X			X
BD05S	44°52'57.6" N 000°51'07.5" W	X			X
BD05B	44°48'41.0" N 000°52'31.1" W	X			X
BD05C	44°46'37.2" N 000°47'20.2" W	X			X
BD05D	44°54'45.9" N 000°39'50.1" W	X			X
ID05Y	44°52'57.6" N 000°51'07.5" W	X			X
FD05Y	44°49'52.9" N 000°52'07.7" W	X			X
FD05A	44°49'52.9" N 000°52'07.7" W	X			X
CD051	44°48'11.2" N 000°49'30.4" W	X			X
CD052	44°53'26.1" N 000°43'37.1" W	X			X
RW05	REF THR05 LFBD AD 2.12	X			X
RW11	REF THR11 LFBD AD 2.12	X			X
RW23	REF THR23 LFBD AD 2.12	X			X
RW29	REF THR29 LFBD AD 2.12	X			X

FAF VOR/DME RWY 05	44°45'29.3" N 000°48'28.9" W		X		X
FAF VOR/DME RWY 23	44°56'16.0" N 000°32'51.5" W		X		X
FAF LOC + DME RWY 23	44°56'28.0" N 000°33'14.7" W		X		X
FAF LOC + DME RWY 29	44°47'01.8" N 000°30'11.6" W		X		X
FAF VOR/DME RWY 29	44°47'40.8" N 000°29'59.3" W		X		X
FAF VOR/DME RWY 11	44°51'48.5" N 000°50'12.2" W		X		X

BORDEAUX MERIGNAC

PRECODING RNP AR Y RWY 05

RNP Y RWY 05 (AR)												
RMK	Authorization required							MAG VAR 2020 0.3°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) /TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	VAGNA	Yes	225	225.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
INA VAGNA	IF	VAGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD057	-	277	276.8	10.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BD05R	-	223	223.5	11.0	-	-	-	220	-	1.0
	TF	BOCEP	-	210	210.2	4.1	-	5000	-	220	-	1.0
	TF	ID05Y	-	210	210.2	2.9	-	4000	5000	-	-	1.0
INA ETPAR	IF	ETPAR	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BOCEP	-	173	173.4	16.4	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	ID05Y	-	210	210.2	2.9	-	4000	5000	-	-	1.0
APCH	IF	ID05Y	-	-	-	-	-	4000	5000	-	-	-
	TF	FD05Y	-	193	193.1	3.2	-	4000	4000	-	-	1.0
	TF	BD05B	-	193	193.0	1.2	-	-	-	185	-3.40 /49	0.3
	RF Center CD051 Radius 2,20NM	BD05C	-	-	-	5.7	L	-	-	185	-3.40 /49	0.3
	TF	RW05	Yes	045	045.4	3.6	-	-	-	-	-3.40 /49	0.3
	TF	BD050	-	045	045.5	3.1	-	-	-	200	-	1.0
	RF Center CD052 Radius 3,00NM	BD05D	-	-	-	3.8	L	-	4000	200	-	1.0
	TF	ETPAR	-	333	333.7	19.0	-	-	4000	220	-	1.0
	HM	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	-	4000	220	-	-

BORDEAUX MERIGNAC

PRECODING RNP A VPT RWY 05

RNP A RWY 05 (VPT)												
RMK	-						MAG VAR 2020 0.3°E			REF NAVAID : -		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) /TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	VAGNA	Yes	225	225.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
HLDG	-	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
INA VAGNA	IF	VAGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD057	-	277	276.8	10.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BD05R	-	223	223.5	11.0	-	-	-	220	-	1.0
	TF	BOCEP	-	210	210.2	4.1	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	BD05S	-	210	210.2	2.9	-	4000	5000	210	-	1.0
	TF	FD05A	-	193	193.1	3.2	-	4000	4000	185	-	1.0
INA ETPAR	TF	ETPAR	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BOCEP	-	173	173.4	16.4	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	BD05S	-	210	210.2	2.9	-	4000	5000	210	-	1.0
	TF	FD05A	-	193	193.1	3.2	-	4000	4000	185	-	1.0
VISUAL and Missed Approach	IF	FD05A	-	-	-	-	-	4000	4000	185	-	-
	TF	BD05B	-	193	193.0	1.2	-	-	-	185	-3.40 /49	-
	RF Center CD051 Radius 2,20NM	BD05C	-	-	-	5.7	L	-	-	185	-3.40 /49	-
	TF	RW05	Yes	045	045.4	3.6	-	-	-	-	-3.40 /49	-
	TF	BD050	-	045	045.5	3.1	-	-	-	200	-	1.0
	RF Center CD052 Radius 3,00NM	BD05D	-	-	-	3.8	L	-	4000	200	-	1.0
	TF	ETPAR	-	333	333.7	19.0	-	-	4000	220	-	1.0
	HM	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	-	4000	220	-	-

BORDEAUX MERIGNAC

PRECODING RNP Z RWY 05

RNP Z RWY 05												
RMK	fonctionnalité d'attente RNAV requise/ RNAV holding functionality required								MAG VAR 2020 00.3°E	REF NAVAID : NIL		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	VAGNA	Yes	225	225.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	LIBRU	Yes	260	260.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	DIRAX	Yes	325	325.0	4.2	L	5000	FL090	220	-	-
INA ETPAR	IF	ETPAR	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD055	-	179	179.5	16.8	-	5000	-	220	-	1.0
	TF	BD053	-	223	223.0	6.0	-	5000	5000	-	-	1.0
	TF	BD051	-	191	191.7	3.0	-	-	4000	-	-	1.0
	TF	BDN05	-	139	139.2	3.3	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	ID05Z	-	135	135.4	2.9	-	2000	3000	185	-	1.0
INA VAGNA 1	IF	VAGNA	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD057	-	277	276.8	10.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BD055	-	223	223.5	16.5	-	5000	-	220	-	1.0
	TF	BD053	-	223	223.0	6.0	-	5000	5000	-	-	1.0
	TF	BD051	-	191	191.7	3.0	-	-	4000	-	-	1.0
	TF	BDN05	-	139	139.2	3.3	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	ID05Z	-	135	135.4	2.9	-	2000	3000	185	-	1.0
INA VAGNA 2 on ATC instruction	IF	VAGNA	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD058	-	184	184.4	12.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BD056	-	223	223.2	16.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BD054	-	223	223.1	4.0	-	5000	-	220	-	1.0
	TF	BD052	-	276	276.6	4.7	-	3000	4000	-	-	1.0
	TF	BDS05	-	315	315.2	2.1	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	ID05Z	-	315	315.4	2.9	-	2000	3000	185	-	1.0
INA LIBRU	IF	LIBRU	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD058	-	272	272.6	7.2	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BD056	-	223	223.2	16.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BD054	-	223	223.1	4.0	-	5000	-	220	-	1.0
	TF	BD052	-	276	276.6	4.7	-	3000	4000	-	-	1.0
	TF	BDS05	-	315	315.2	2.1	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	ID05Z	-	315	315.4	2.9	-	2000	3000	185	-	1.0
INA DIRAX	IF	DIRAX	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD054	-	301	301.8	11.3	-	5000	-	220	-	1.0
	TF	BD052	-	276	276.6	4.7	-	3000	4000	-	-	1.0
	TF	BDS05	-	315	315.2	2.1	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	ID05Z	-	315	315.4	2.9	-	2000	3000	185	-	1.0
APCH	IF	ID05Z	-	-	-	-	-	2000	3000	185	-	-
	TF	FD05Z	-	045	045.4	3.5	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW05	Yes	045	045.4	5.0	-	-	-	-	-3.40°/ 49	0.3
	TF	BD050	Yes	045	045.5	3.0	-	-	4000	220	-	1.0
	TF	ETPAR	-	339	339.1	22.0	-	-	4000	-	-	1.0
	HM	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	4000	FL120	220	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBD
Runway	05
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	Z
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E05A
LTP/FTP Latitude	444908.7650N
LTP/FTP Longitude	0004344.3360W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	94.9
FPAP Latitude	445019.2980N
Delta FPAP Latitude (seconds)	70.5330
FPAP Longitude	0004203.6040W
Delta FPAP Longitude (seconds)	100.7320
Threshold Crossing Height	49.2
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.40
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 04 02 06 0C 05 D0 00 01 35 30 05 3A F9 3B 13 60 E9 AF FF B5 17 0A 27 02 F8 12 03 EC 01 54 01 64 00 C8 AF E1 C6 11 6B
Calculated CRC Value	E1C6116B

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	48.8

RNP RWY 11												
RMK	Fonctionnalité d'attente RNAV requise / RNAV holding functionality required.							MAG VAR 2020 0.3°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	VAGNA	Yes	225	225.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	LIBRU	Yes	260	260.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	DIRAX	Yes	325	325.0	4.2	L	5000	FL090	220	-	-
INA ETPAR	IF	ETPAR	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD111	-	186	186.4	14.9	-	3000	3000	220	-	1.0
	TF	IBD11	-	196	196.3	4.7	-	2000	2000	190	-	1.0
INA VAGNA	IF	VAGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD111	-	250	250.1	25.5	-	3000	3000	220	-	1.0
	TF	IBD11	-	196	196.3	4.7	-	2000	2000	190	-	1.0
INA LIBRU	IF	LIBRU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD113	-	277	276.9	11.7	-	4000	4000	220	-	1.0
	TF	BD111	-	276	276.7	18.8	L	3000	3000	220	-	1.0
	TF	IBD11	-	196	196.3	4.7	-	2000	2000	190	-	1.0
INA DIRAX	IF	DIRAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD113	-	359	359.0	21.7	-	4000	4000	220	-	1.0
	TF	BD111	-	276	276.7	18.8	L	3000	3000	220	-	1.0
	TF	IBD11	-	196	196.3	4.7	-	2000	2000	190	-	1.0
APCH	IF	IBD11	-	-	-	-	-	2000	2000	190	-	-
	TF	FBD11	-	106	106.3	4.0	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW11	Yes	106	106.3	5.0	-	-	-	-	-3.40°/49	0.3
	TF	BD110	Yes	106	106.4	2.0	-	-	3000	185	-	1.0
	DF	BD112	-	-	-	-	R	-	-	220	-	1.0
	TF	BD114	-	173	173.6	12.2	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	DIRAX	-	071	071.0	10.7	L	-	-	220	-	1.0
	HM	DIRAX	Yes	325	325.0	4.2	L	5000	FL090	220	-	-

→

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFBD
Runway	11
Runway Direction	0
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E11A
LTP/FTP Latitude	444953.6355N
LTP/FTP Longitude	0004345.2685W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	92.7
FPAP Latitude	444931.4750N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-22.1605
FPAP Longitude	0004159.6380W
Delta FPAP Longitude (seconds)	105.6305
Threshold Crossing Height	49.2
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.40
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 04 02 06 0C 0B 00 00 01 31 31 05 C7 57 3D 13 17 E2 AF FF 9F 17 DF 52 FF 3D 39 03 EC 01 54 01 64 00 C8 AF 2B 2F 04 D4
Calculated CRC Value	2B2F04D4

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	46.5
FPAP Orthometric Height (metres)	46.5

RNP RWY 23												
RMK	Fonctionnalité d'attente RNAV requise/ RNAV holding functionality required.								MAG VAR 2020	00.3°E	REF NAVAID :	NIL
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	VAGNA	Yes	225	225.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	LIBRU	Yes	260	260.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	DIRAX	Yes	325	325.0	4.2	L	5000	FL090	220	-	-
INA ETPAR	IF	ETPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD231	-	122	122.8	12.0	-	-	-	220	-	1.0
	TF	IBD23	-	135	135.5	8.3	-	3000	4200	210	-	1.0
INA VAGNA	IF	VAGNA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IBD23	-	224	224.7	9.1	-	3000	4200	210	-	1.0
INA LIBRU	IF	LIBRU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD232	-	272	272.6	7.2	-	-	-	220	-	1.0
	TF	IDB23	-	315	315.6	7.8	-	3000	4200	210	-	1.0
INA DIRAX	IF	DIRAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	BD232	-	011	011.2	21.0	-	-	-	220	-	1.0
	TF	IDB23	-	315	315.6	7.8	-	3000	4200	210	-	1.0
APCH	IF	IBD23	-	-	-	-	-	3000	4200	210	-	-
	TF	FBD23	-	225	225.6	4.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW23	Yes	225	225.6	8.8	-	-	-	-	-3.00°/ 54	0.3
	TF	BD230	Yes	225	225.5	4.1	-	-	4000	210	-	1.0
	DF	ETPAR	-	-	-	-	R	-	-	220	-	1.0
	HM	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	4000	FL120	220	-	-

→

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBD
Runway	23
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E23A
LTP/FTP Latitude	445019.2990N
LTP/FTP Longitude	0004203.6030W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	92.1
FPAP Latitude	444900.6750N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-78.6240
FPAP Longitude	0004355.8600W
Delta FPAP Longitude (seconds)	-112.2570
Threshold Crossing Height	16.5
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	360
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 04 02 06 0C 17 00 00 01 33 32 05 46 20 3E 13 5A FC B2 FF 99 17 C0 99 FD FE 92 FC 4A 81 2C 01 64 2D C8 AF D3 28 45 AD
Calculated CRC Value	D32845AD

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	46.0

RNP RWY 29												
RMK	Fonctionnalité d'attente RNAV requise/ RNAV holding functionality required.								MAG VAR 2020	00.3°E	REF NAVAID :	NIL
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	VAGNA	Yes	225	225.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	LIBRU	Yes	260	260.0	4.6	L	5000	FL120	220	-	-
	-	DIRAX	Yes	325	325.0	4.2	L	5000	FL090	220	-	-
INA ETPAR	IF	ETPAR	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD291	-	134	134.5	29.3	-	-	6000	220	-	1.0
	TF	IBD29	-	196	196.7	5.5	-	3000	4000	200	-	1.0
INA VAGNA	IF	VAGNA	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD291	-	185	185.8	14.7	-	-	6000	220	-	1.0
	TF	IBD29	-	196	196.7	5.5	-	3000	4000	200	-	1.0
INA LIBRU	IF	LIBRU	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IDB29	-	231	231.2	12.0	-	3000	4000	200	-	1.0
INA DIRAX	IF	DIRAX	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	BD292	-	008	008.7	6.9	-	3000/5000(1)	6000	220	-	1.0
	TF	IDB29	-	008	008.7	6.0	-	3000	4000	200	-	1.0
APCH	IF	IBD29	-	-	-	-	-	3000	4000	200	-	-
	TF	FBD29	-	286	286.6	4.2	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW29	Yes	286	286.6	8.8	-	-	-	-	-3.00°/ 50	0.3
	TF	BD290	Yes	286	286.4	2.0	-	-	-	185	-	1.0
	TF	ETPAR	-	347	347.2	22.2	-	-	-	220	-	1.0
	HM	ETPAR	Yes	165	165.0	4.6	L	4000	FL120	220	-	-

(1) 5000 MNM only if activity in R204 L3

→

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFBD
Runway	29
Runway Direction	0
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E29A
LTP/FTP Latitude	444931.4750N
LTP/FTP Longitude	0004159.6380W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	95.0
FPAP Latitude	444953.6355N
Delta FPAP Latitude (seconds)	22.1605
FPAP Longitude	0004345.2685W
Delta FPAP Longitude (seconds)	-105.6305
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 04 02 06 0C 1D 00 00 01 39 32 05 A6 AA 3C 13 54 1B B3 FF B6 17 21 AD 00 C3 C6 FC F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 41 7C 25 05
Calculated CRC Value	417C2505

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	48.8
FPAP Orthometric Height (metres)	48.8

BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 05
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 05											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 0.3°E		REF NAVAID : BMC		
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)
ROYAN 6Q											
← -	CF	BD905	-	045	045.6	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BD955	-	002	002.4	7.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROYAN	-	331	331.2	42.1	-	-	-	-	1.0
CNA 6Q											
← -	CF	BD905	-	045	045.6	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BD955	-	002	002.4	7.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROVFU	-	002	002.3	5.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	CNA	-	018	018.1	32.3	-	-	-	-	1.0
OBLOC 6Q											
← -	CF	BD905	-	045	045.6	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BD961	-	140	140.6	8.0	R	-	-	-	1.0
-	TF	BD963	-	140	140.7	8.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBLOC	-	111	111.2	7.6	-	-	-	-	1.0
VAVIX 6Q											
← -	CF	BD905	-	045	045.6	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BD961	-	140	140.6	8.0	R	-	-	-	1.0
-	TF	VAVIX	-	198	198.0	35.0	-	-	-	-	1.0

BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 23
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 23											
RMK	GNSS only.						MAG VAR 2020 0.3°E			REF NAVAID : BMC	
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)
ROYAN 6P											
-	CF	BD230	Yes	225	225.5	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BD923	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	BD927	-	358	358.2	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROYAN	-	345	345.2	34.1	-	-	-	-	1.0
CNA 6P											
-	CF	BD230	Yes	225	225.5	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BD923	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ROVFU	-	041	041.7	17.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	CNA	-	018	018.1	32.3	-	-	-	-	1.0
OBLOC 6P											
-	CF	BD423	Yes	225	225.5	-	-	-	-	220	1.0
-	CF	BD427	-	126	125.9	-	-	5000	-	-	1.0
-	TF	OBLOC	-	087	087.2	21.2	-	-	-	-	1.0
VAVIX 6P											
-	CF	BD423	Yes	225	225.5	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BD425	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	VAVIX	-	170	170.8	23.0	-	-	-	-	1.0

BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 29
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 29											
RMK	GNSS only.						MAG VAR 2020 0.3°E			REF NAVAID : BMC	
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)
ROYAN 6R											
-	CA	-	-	296	296.0	-	-	660	-	-	1.0
-	DF	BD923	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	BD927	-	358	358.2	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ROYAN	-	345	345.2	34.1	-	-	-	-	1.0
CNA 6R											
-	CA	-	-	296	296.0	-	-	660	-	-	1.0
-	DF	BD923	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ROVFU	-	041	041.7	17.3	L	-	-	-	1.0
-	TF	CNA	-	018	018.1	32.3	-	-	-	-	1.0
OBLOC 6R											
-	CA	-	-	276	276.0	-	-	660	-	-	1.0
-	DF	BD929	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	BD935	-	092	092.6	6.9	L	5000(1)	-	-	1.0
-	TF	OBLOC	-	092	092.7	17.7	-	-	-	-	1.0
VAVIX 6R											
-	CA	-	-	276	276.0	-	-	660	-	-	1.0
-	DF	BD929	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	VAVIX	-	176	176.8	25.2	-	-	-	-	1.0

(1) 5000 ft AMSL MNM 4 NM avant / before BD935

BORDEAUX MERIGNAC

STAR RNAV RWY ALL

STAR RNAV RWY ALL											
RMK	GNSS et / and DME/DME (*) basée sur le concept CDO / based on CDO concept.							MAG VAR 2020	0.3°E	REF NAVAID : BMC	
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)
HLDG											
ETPAR	-	ETPAR	Yes	165	165	4.6	L	5000	FL120	220	-
VAGNA	-	VAGNA	Yes	225	225	4.6	L	5000	FL120	220	-
LIBRU	-	LIBRU	Yes	260	260	4.6	L	5000	FL120	220	-
DIRAX	-	DIRAX	Yes	325	325	4.2	L	5000	FL090	220	-
ROYAN 2L											
-	IF	ROYAN	-	-	-	-	-	-	FL150	-	-
-	TF	ETPAR	-	165	165.3	29.2	-	5000	FL120	-	1.0
CNA 2L (*)											
-	IF	CNA	-	-	-	-	-	-	FL200	-	-
-	TF	BD011	-	173	173.4	11.0	-	FL080	-	-	1.0
-	TF	BD002	-	173	173.4	18.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	VAGNA	-	225	225.6	6.3	-	5000	FL120	-	1.0
LMG 2L (*)											
-	IF	LMG	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	MARRE	-	234	234.1	38.7	-	FL200	FL240	-	1.0
-	TF	CHALA	-	233	233.5	8.0	-	FL160	FL190	-	1.0
-	TF	BD001	-	234	234.0	8.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BD002	-	234	233.9	11.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	VAGNA	-	225	225.6	6.3	-	5000	FL120	-	1.0
VELIN 2L (*)											
-	IF	VELIN	-	-	-	-	-	-	FL150	-	-
-	TF	LIBRU	-	250	165.3	15.7	-	5000	FL120	-	1.0
MIRBA 2L (*)											
-	IF	MIRBA	-	-	-	-	-	-	FL170	-	-
-	TF	LIBRU	-	294	294.4	24.2	-	5000	FL120	-	1.0
VAVIX 2L (*)											
-	IF	VAVIX	-	-	-	-	-	-	FL150	-	-
-	TF	DIRAX	-	032	032.0	19.4	-	5000	FL090	-	1.0

BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 05
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

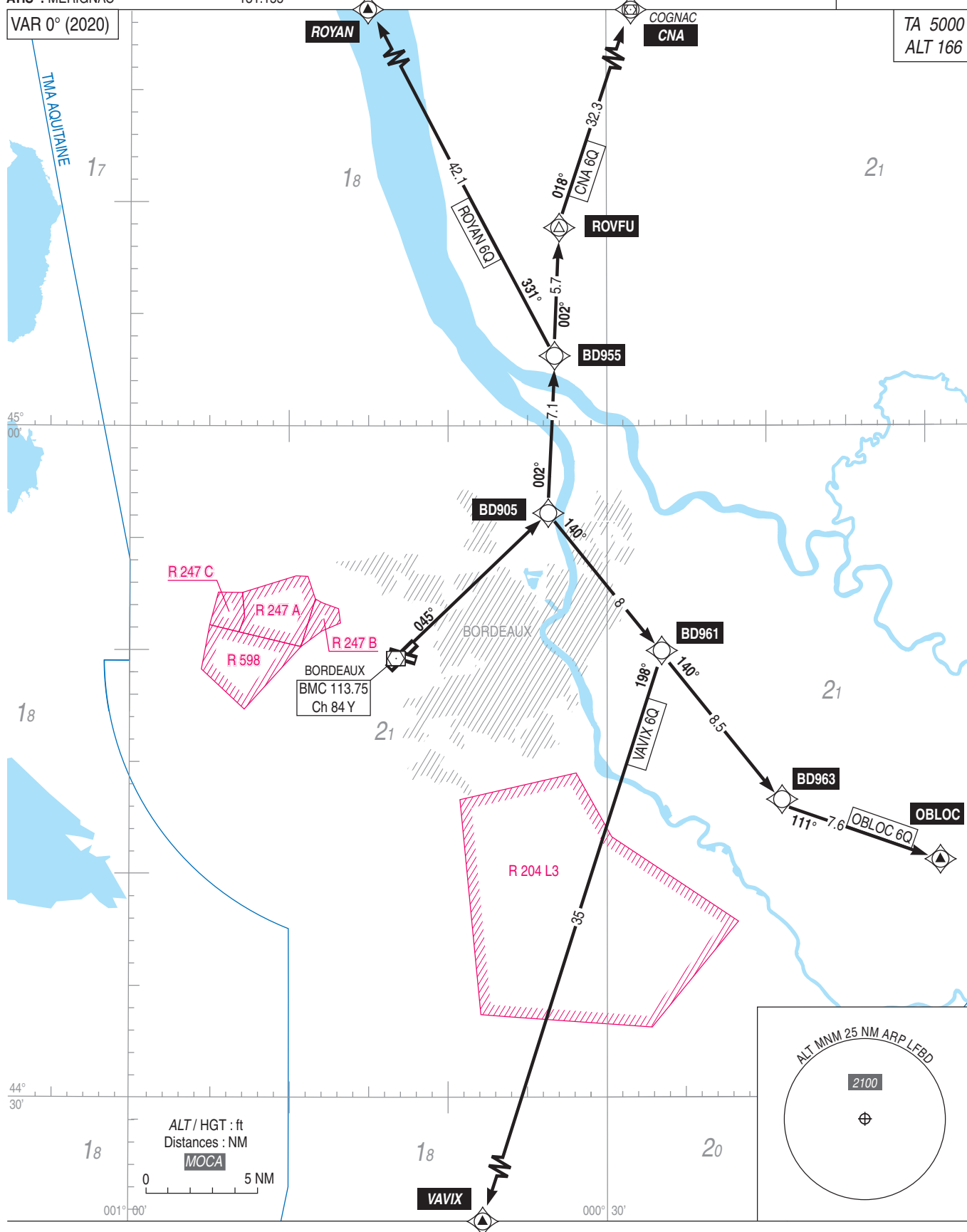
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
APP : MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305
TWR : MERIGNAC Sol / Ground 121.905 - 121.730 (3)
ATIS : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / BW sector
(2) Secteur BE / BE sector
(3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNAV 1
GNSS seulement / only

VAR 0° (2020)

TA 5000
ALT 166



BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 05
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 05			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / only.		
Climb gradient	Les pentes théoriques de montée sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels pour RWY 05. <i>The theoretical climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID for RWY 05.</i> Pente théorique de montée 6,3 % MNM jusqu'à 500 AAL. Obstacle pénalisant : arbre de 226 ft AMSL situé à 330 m de la DER à 200 m à droite de l'axe de piste. <i>Theoretical climb gradient 6.3 % MNM until 500 AAL. Most penalizing obstruction : tree 226 ft located at 330 m from the DER, 200 m right of RWY axis.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
ROYAN 6Q	Monter vers BD905 direction 045° puis virer à gauche vers BD955 et ROYAN. <i>Climb to BD905 on course 045° then next turn left to BD955 and ROYAN.</i>	FL 070	NIL
CNA 6Q	Monter vers BD905 direction 045° puis virer à gauche vers BD955 puis ROVFU et CNA. <i>Climb to BD905 on course 045° then next turn left to BD955 then ROVFU and CNA.</i>	FL 070	NIL
OBLOC 6Q	Monter vers BD905 direction 045° puis virer à droite vers BD961, BD963 et OBLOC. <i>Climb to BD905 on course 045° then next turn right to BD961, BD963 and OBLOC.</i>	FL 070	NIL
VAVIX 6Q	Monter vers BD905 direction 045° puis virer à droite vers BD961 puis VAVIX. <i>Climb to BD905 on course 045° then next turn right to BD961 then VAVIX.</i>	FL 070	NIL

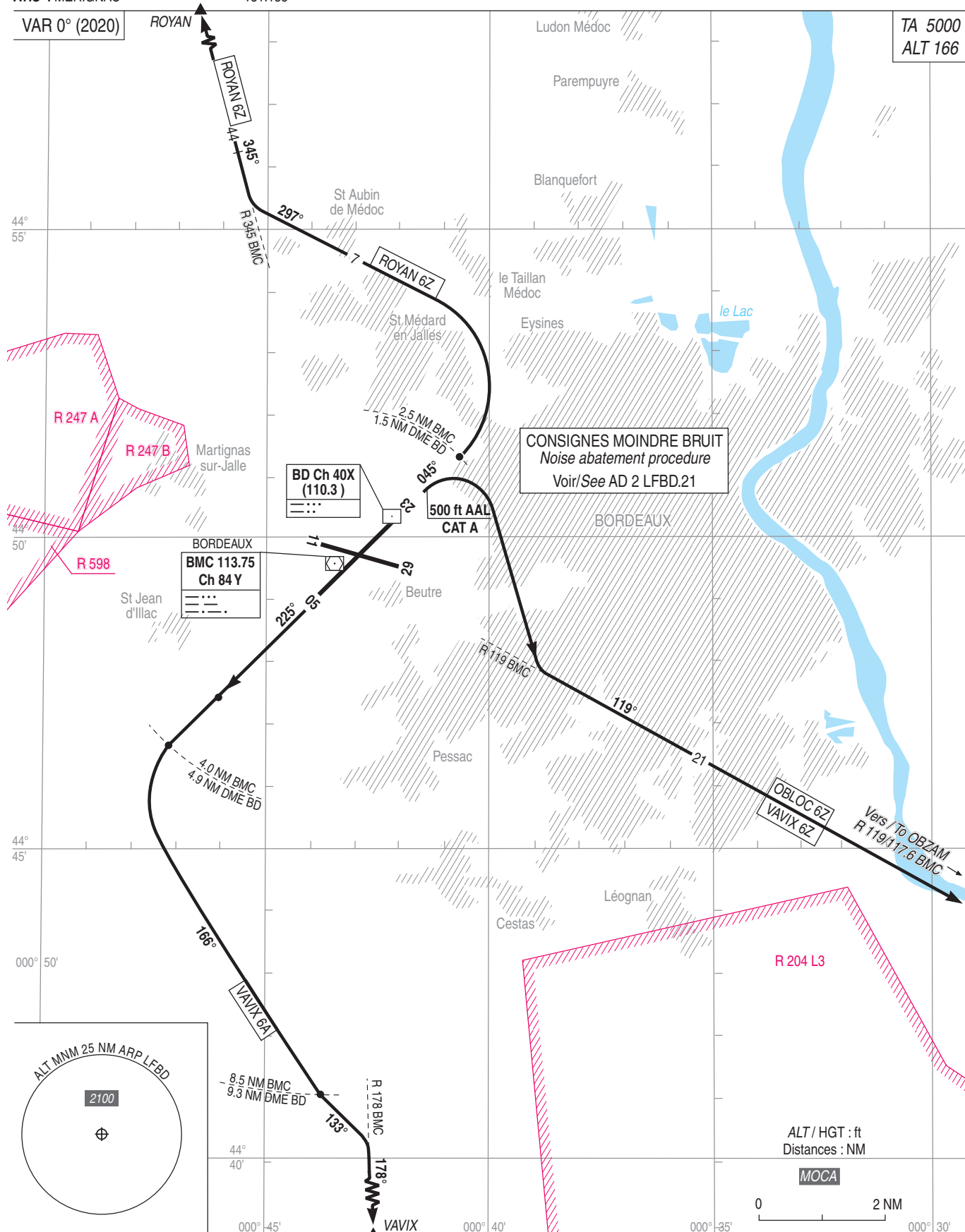
Départs omnidirectionnels / Omnidirectional departures RWY 05

Voir / see AD 2 LFBD SID RWY 05-23 CONV INSTR 01.

BORDEAUX MERIGNAC**Départs initiaux et procédures moindre bruit RWY 05/23**
Initial departures and noise abatement procedures RWY 05/23

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
APP : MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305
TWR : MERIGNAC Sol / Ground 121.905 - 121.730 (3)
ATIS : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / BW sector
(2) Secteur BE / BE sector
(3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction



BORDEAUX MERIGNAC
SID CONV RWY 05 - 23
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)

APP : MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

TWR : MERIGNAC Sol / Ground 121.905 - 121.730 (3)

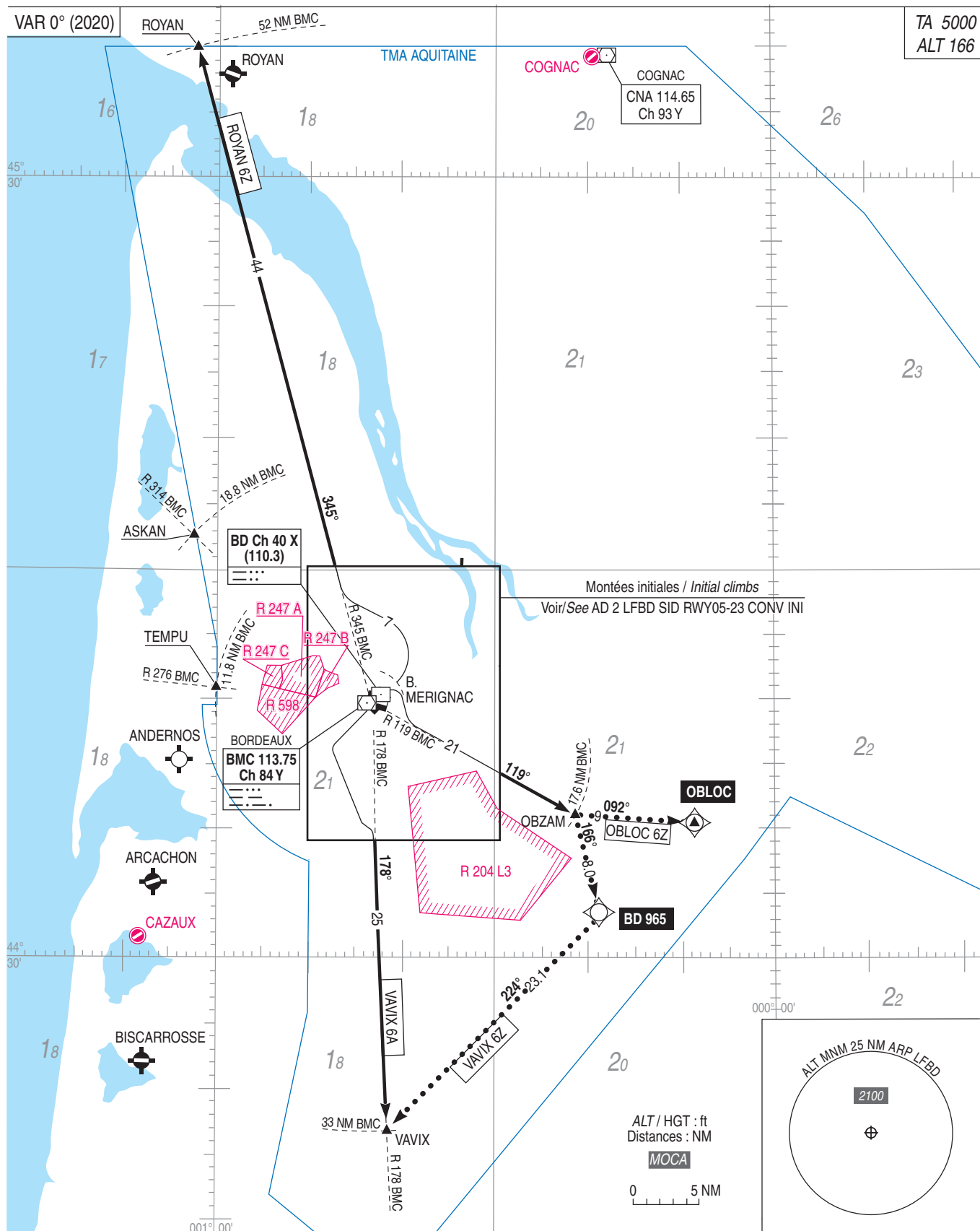
ATIS : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / BW sector

(2) Secteur BE / BE sector

(3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

.....▶ RNAV 1



BORDEAUX MERIGNAC
SID CONV RWY 05-23
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D**1 PENTES THEORIQUES DE MONTEE**

Ces pentes sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels.

RWY 23 : pente théorique de montée 4.8 % MNM jusqu'à 500 AAL.

Obstacle pénalisant : arbre de 230 ft situé à 440 m de la DER dans l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 243 ft AMSL à 230 m de la DER et à 200 m à gauche de l'axe.

RWY 05 : pente théorique de montée 6.3 % MNM jusqu'à 500 AAL.

Obstacle pénalisant : arbres de 226 ft AMSL à 330 m de la DER et à 200 m à droite de l'axe.

2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

Utilisables uniquement sur autorisation du contrôle.

RWY 23 : Monter 225° jusqu'à 500 AAL puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.

RWY 05 : Monter 045° jusqu'à 500 AAL puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.

3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART DE BORDEAUX MERIGNAC
3.1 Consignes générales

Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.

Les pentes «circulation aérienne» associées sont à respecter jusqu'à 6000 ft QNH. En cas d'impossibilité, en aviser le CTL lors de la demande de mise en route.

3.2 Consignes moindre bruit (Voir AD 2 LFBD. 21)**3.3 SID RWY 23****1 THEORETICAL CLIMB GRADIENTS**

These climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID.

RWY 23 : theoretical climb gradient 4.8 % MNM until 500 AAL.

Most penalizing obstruction : tree 230 ft located at 440 m from the DER on the axis. This slope doesn't take into account the 243 ft AMSL vegetation located 230 m from DER, 200 m left of RWY axis.

RWY 05 : theoretical climb gradient 6.3% MNM until 500 AAL.

Most penalizing obstruction : trees 226 ft AMSL located at 330 m from the DER and 200 m on the right hand side of the axis.

2 OMNIDIRECTIONNAL DEPARTURES

These departures may be used only with ATC clearance.

RWY 23 : climb 225° up to 500 AAL then direct route up to safety en route altitude.

RWY 05 : climb 045° up to 500 AAL then direct route up to safety en route altitude.

3 BORDEAUX MERIGNAC STANDARDIZED DEPARTURES
3.1 General instructions

Unless other clearance given by APP, particularly in matter of slope, the aircraft must comply with the specifications published for each standardized departure routing.

The ATS slope associated with these SID, must be respected up to 6000 ft QNH. In case of impossibility, advise ATC when requesting start-up.

3.2 Noise reduction instructions (See AD 2 LFBD. 21)**3.3 SID RWY 23**

SID	ITINERAIRES Routes	CLRInitiale Initial CLR	Pente Circulation aérienne ATS slope
VAVIX 6A	Monter dans l'axe. A 4 NM BMC, virer à gauche 166°. A 8.5 NM BMC, tourner à gauche 133° puis tourner à droite pour intercepter et suivre le R 178 BMC (178°) vers VAVIX (3). <i>Climb straight ahead. At 4 NM BMC, turn left 166°. At 8.5 NM BMC, turn left 133° then turn right to intercept and follow R 178 BMC (178°) inbound VAVIX (3).</i>	FL 070	NIL

3.4 SID RWY 05**3.4 SID RWY 05**

SID	ITINERAIRES Routes	CLRInitiale Initial CLR	Pente Circulation aérienne ATS slope
ROYAN 6Z Réservé aux ACFT de CAT A <i>Reserved for CAT A ACFT</i>	Monter dans l'axe (045°). A 2.5 NM BMC, virer à gauche 297° pour intercepter et suivre le R 345 BMC (345°) vers ROYAN (1). <i>Climb straight ahead (045°). At 2.5 NM BMC, turn left 297° to intercept and follow R 345 BMC (345°) inbound ROYAN (1).</i>	4000 ft AMSL	NIL

BORDEAUX MERIGNAC
SID CONV RWY 05-23
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID	ITINERAIRES <i>Routes</i>	CLR Initiale <i>Initial CLR</i>	Pente circulation aérienne <i>ATS slope</i>
OBLOC 6Z Réservé aux ACFT de CAT A <i>Reserved for CAT A ACFT</i> En partie / <i>Partly</i> RNAV	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite pour intercepter et suivre le R 119 BMC (119°) jusqu'à OBZAM à 17.6 NM BMC, puis virer à gauche vers OBLOC (2). <i>Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right to intercept and follow R 119 BMC (119°) as far as OBZAM at 17.6 NM BMC, then turn left to OBLOC (2).</i>	4000 ft AMSL	NIL
VAVIX 6Z Réservé aux ACFT de CAT A <i>Reserved for CAT A ACFT</i> En partie / <i>Partly</i> RNAV	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite pour intercepter et suivre le R 119 BMC (119°) jusqu'à OBZAM à 17.6 NM BMC puis virer à droite vers BD965 et VAVIX (3). <i>Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right to intercept and follow R 119 BMC (119°) as far as OBZAM at 17.6 NM BMC then turn right to BD965 and VAVIX (3).</i>	4000 ft AMSL	NIL

- (1) Les ACFT à destination de LA ROCHELLE sont limités au FL 140.
(2) Les ACFT à destination de BERGERAC sont limités au FL 140.
(3) Les ACFT à destination de BIARRITZ sont limités au FL 140.

- (1) ACFT bound for LA ROCHELLE are limited to FL 140.
(2) ACFT bound for BERGERAC are limited to FL 140.
(3) ACFT bound for BIARRITZ are limited to FL 140.

4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

ACFT équipés de transpondeur : afficher code 7600.
En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.
En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, et ensuite seulement entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière indiqué dans le PLN.
Si la panne intervient au cours d'un guidage radar : lorsque le dernier cap magnétique assigné rejoint un itinéraire de départ autorisé, le pilote maintient ce cap jusqu'à l'interception de cet itinéraire. Dans le cas contraire, le pilote rejoint l'itinéraire de départ autorisé de la façon la plus directe.

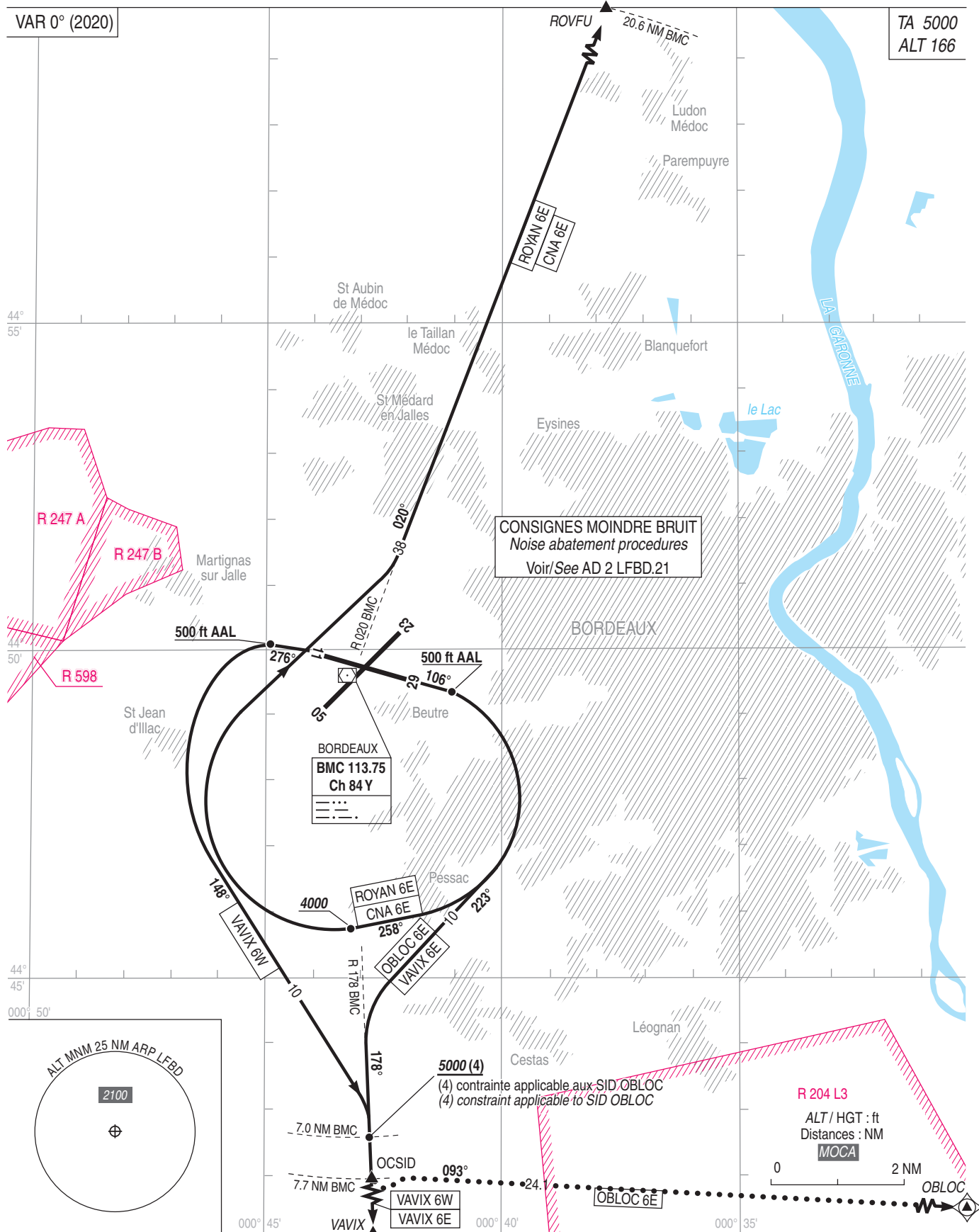
4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

ACFT transponder equipped : squawk code 7600.
VMC : turn back to land on the aerodrome or continue inbound an appropriate aerodrome.
IMC : continue your flight inbound the TMA limits at the last assigned FL, and only after start climbing up to cruise FL specified in the FPL.

If the failure appears during a radar guidance : if the last magnetic heading assigned joins an authorized standard departure, the pilot maintains this heading as far as the interception of this routing. In an other case, the pilot joins the authorized standard departure in the most direct way.

Départs initiaux et procédures moindre bruit RWY 11/29
Initial departures and noise abatement procedures RWY 11/29

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*
●●●●●●●●▶ RNAV 1



APP : AQUITAINE Approche / <i>Approach</i>	129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
APP : MERIGNAC Approche / <i>Approach</i>	121.205 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / <i>Tower</i>	118.305
TWR : MERIGNAC Sol / <i>Ground</i>	121.905 - 121.730 (3)
ATIS : MERIGNAC	131.155

(1) Secteur BW / *BW sector*
 (2) Secteur BE / *BE sector*
 (3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

● ● ● ● ● ● ● ● ➤ RNAV 1



BORDEAUX MERIGNAC
SID CONV RWY 11-29
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D**1 PENTES THEORIQUES DE MONTEE**

Ces pentes sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID conventionnels et RNAV.
RWY 29 : pente théorique de montée 7.7 % MNM jusqu'à 660 (500). Cette pente fait abstraction de la végétation de 241 ft AMSL à 150 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe et de la végétation de 231 ft AMSL à 200 m de la DER à 180 m à droite de l'axe.
Obstacle le plus pénalisant : bosquet de 220 ft à 225 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe.
RWY 11 : pente théorique de montée 3.6 % MNM jusqu'à 660 (500). Obstacle le plus pénalisant : bosquet de 251 ft AMSL à 830 m de la DER et à 200 m à droite de l'axe.

2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

Utilisables uniquement sur autorisation du contrôle.

RWY 29 : Monter 286° jusqu'à 660 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.
RWY 11 : Monter 106° jusqu'à 660 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'ALT de sécurité en route.

3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART DE BORDEAUX MERIGNAC**3.1 Consignes générales**

Sauf clairance contraire de l'APP, en particulier en matière de pente, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.
Les pentes "circulation aérienne" associées sont à respecter jusqu'à 5000 ft QNH. En cas d'impossibilité, en aviser le CTL lors de la demande de mise en route.

3.2 Consignes moindre bruit (Voir AD 2 LFBD. 21)**3.3 SID RWY 29****1 THEORETICAL CLIMB GRADIENTS**

These climb gradients apply to omnidirectional departures and conventional and RNAV SID.
RWY 29 : theoretical climb gradient 7.7 % MNM until 660 (500). This slope doesn't take into account the 241 ft AMSL vegetation located 150 m from DER, 130 m left of RWY axis, and the 231 ft AMSL vegetation located 200 m from DER, 180 m right of RWY axis.
Most penalizing obstruction : copse 220 ft located at 225 m from the DER and 130 m on the left hand side of the axis.
RWY 11 : theoretical climb gradient 3.6 % MNM until 660 (500). Most penalizing obstruction : copse 251 ft AMSL located at 830 m from the DER and 200 m on the right hand side of the axis.

2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

These departures may be used only with ATC clearance.

RWY 29 : climb 286° up to 660 (500) then direct route up to safety en route altitude.
RWY 11 : climb 106° up to 660 (500) then direct route up to safety en route altitude.

3 BORDEAUX MERIGNAC STANDARDIZED DEPARTURES**3.1 General instructions**

Unless other clearance given by APP, particularly in matter of slope, the aircraft must comply with the specification published for each standardized departure routing.
The ATS slope associated with these SID must be respected up to 5000 ft QNH. In case of impossibility advise ATC when requesting start-up.

3.2 Noise reduction instructions (See AD 2 LFBD. 21)**3.3 SID RWY 29**

SID	ITINERAIRES Routes	CLR Initiale Initial CLR	Pente Circulation aérienne ATS slope
VAVIX 6W	A la DER, monter 276°. A 500 ft AAL, virer à gauche 148° pour intercepter et suivre le R 178 BMC (178°) vers VAVIX. At DER, climb 276°. At 500 ft AAL, turn left 148° to intercept and follow R 178 BMC (178°), inbound VAVIX.	FL 070	NIL

3.4 SID RWY 11**3.4 SID RWY 11**

SID	ITINERAIRES Routes	CLR Initiale Initial CLR	Pente circulation aérienne ATS slope
ROYAN 6E En partie / Partly RNAV	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, tourner à droite 258° en montée vers 4000 ft (ne pas tourner avant 1.5 NM BMC ou 0.8 NM BEI). A 4000 ft, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 020 BMC (020°) jusqu'à ROVFU à 20.6 NM de BMC, puis virer à gauche vers BD 411, puis ROYAN. Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 258° up to 4000 ft (do not turn before 1.5 NM BMC or 0.8 NM BEI). At 4000 ft, turn right to intercept and follow R 020 BMC (020°) to ROVFU at 20.6 NM BMC, then turn left to BD 411, then ROYAN.	FL 070	7.0 %
CNA 6E	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, tourner à droite 258° en montée vers 4000 ft (ne pas tourner avant 1.5 NM BMC ou 0.8 NM BEI). A 4000 ft, tourner à droite pour intercepter et suivre le R 020 BMC (020°). A ROVFU, suivre le R 198 CNA (018°) vers CNA. Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 258° up to 4000 ft (do not turn before 1.5 NM BMC or 0.8 NM BEI). At 4000 ft, turn right to intercept and follow R 020 BMC (020°). At ROVFU, follow R 198 CNA (018°) to CNA.	FL 070	7.0 %

BORDEAUX MERIGNAC
SID CONV RWY 11-29
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID	ITINERAIRES <i>Routes</i>	CLR Initiale <i>Initial CLR</i>	Pente circulation aérienne <i>ATS slope</i>
OBLOC 6E En partie / <i>Partly</i> RNAV	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite 223° pour intercepter et suivre le R 178 BMC jusqu'à 7.7 NM BMC ou OCSID, puis virer à gauche vers OBLOC. <i>Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 223° to intercept and follow R 178 BMC as far as 7.7 NM BMC or OCSID, then turn left to OBLOC.</i>	FL 070	8.8 % (1)
VAVIX 6E	Monter dans l'axe. A 500 ft AAL, virer à droite 223° pour intercepter et suivre le R 178 BMC (178°) vers VAVIX. <i>Climb straight ahead. At 500 ft AAL, turn right 223° to intercept and follow R 178 BMC (178°) inbound VAVIX.</i>	FL 070	

(1) 5000 ft AMSL MNM, passant 7 NM DME BMC.
(1) 5000 ft AMSL MNM, crossing 7 NM DME BMC.

4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

ACFT équipés de transpondeur : afficher code 7600.

En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome ou continuer vers un aérodrome approprié.

En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA au dernier FL assigné, et ensuite seulement entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière indiqué dans le PLN.

Si la panne intervient au cours d'un guidage radar : lorsque le dernier cap magnétique assigné rejoint un itinéraire de départ autorisé, le pilote maintient ce cap jusqu'à l'interception de cet itinéraire. Dans le cas contraire, le pilote rejoint l'itinéraire de départ autorisé de la façon la plus directe.

4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

ACFT transponder equipped : squawk code 7600.

VMC : turn back to land on the aerodrome or continue inbound an appropriate aerodrome.

IMC : continue your flight inbound the TMA limits at the last assigned FL, and only after start climbing up to cruise FL specified in the FPL.

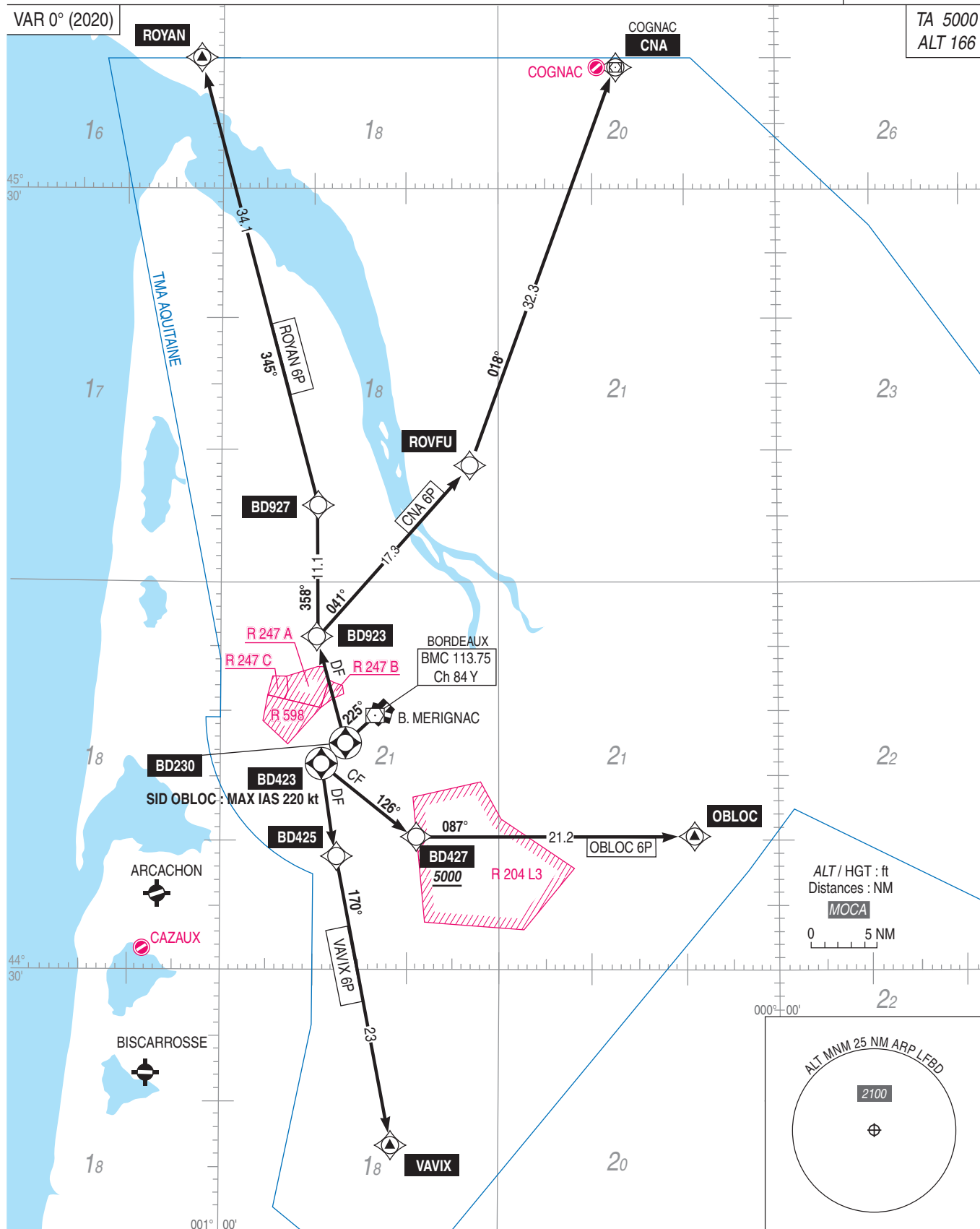
If the failure appears during a radar guidance : if the last magnetic heading assigned joins an authorized standard departure, the pilot maintains this heading as far as the interception of this routing. In an other case, the pilot joins the authorized standard departure in the most direct way.

BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 23
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
APP : MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305
TWR : MERIGNAC Sol / Ground 121.905 - 121.730 (3)
ATIS : MERIGNAC 131.155

(1) Secteur BW / BW sector
(2) Secteur BE / BE sector
(3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNAV 1
GNSS seulement / only



BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 23
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 23			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement/only		
Climb gradient	Les pentes théoriques de montée sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels pour RWY 23. <i>The theoretical climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID for RWY 23.</i> Pente théorique de montée 4.8% MNM jusqu'à 500 AAL. Obstacle pénalisant : arbre de 230 ft situé à 440 m de la DER dans l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 243 ft AMSL à 230 m de la DER et à 200 m à gauche de l'axe. <i>Theoretical climb gradient 4.8% MNM until 500 AAL. Most penalizing obstruction : tree 230 ft located at 440 m from the DER on the axis. This slope doesn't take into account the 243 ft AMSL vegetation located 230 m from the DER, 200 m left of RWY axis.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
ROYAN 6P	Monter jusqu'à <u>BD230</u> direction 225° puis virer à droite direct vers BD923 puis BD927 et ROYAN. <i>Climb to <u>BD230</u> on course 225°. Next turn right direct to BD923 then BD927 and ROYAN.</i>	FL 070	Pente ATS : 8.6% jusqu'à 2500 ft 10% jusqu'à 4000 ft si LF-R 247 A active jusqu'à 3500 ft AMSL. <i>ATS slope : 8.6% until 2500 ft or 10% until 4000 ft in case of LF-R 247 A activity until 3500 ft AMSL</i>
CNA 6P	Monter jusqu'à <u>BD230</u> direction 225° puis virer à droite direct vers BD923 puis ROVFU et CNA. <i>Climb to <u>BD230</u> on course 225°. Next turn right direct to BD923 then ROVFU and CNA.</i>	FL 070	Pente ATS : 8.6% jusqu'à 2500 ft 10% jusqu'à 4000 ft si LF-R 247 A active jusqu'à 3500 ft AMSL <i>ATS slope : 8.6% until 2500 ft or 10% until 4000 ft in case of LF-R 247 A activity until 3500 ft AMSL</i>
OBLOC 6P	Monter jusqu'à <u>BD423</u> (MAX IAS 220kt) direction 225° puis virer à gauche vers BD427 sur 126° puis vers OBLOC. <i>Climb to <u>BD423</u> (MAX IAS 220kt) on course 225°. Next turn left to BD427 on course 126° then OBLOC.</i>	FL 070	Pente ATS : 7.6% (5000 ft AMSL MNM à BD247) <i>ATS slope : 7.6% (5000 ft AMSL MNM at BD427)</i>
VAVIX 6P	Monter jusqu'à <u>BD423</u> direction 225° puis virer à gauche direct vers BD425 puis VAVIX. <i>Climb to <u>BD423</u> on course 225°. Next turn left direct to BD425 then VAVIX.</i>	FL 070	NIL

Départs Omnidirectionnels / Omnidirectional departures RWY 23

Voir / See AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INSTR 01

SID RNAV RWY 29

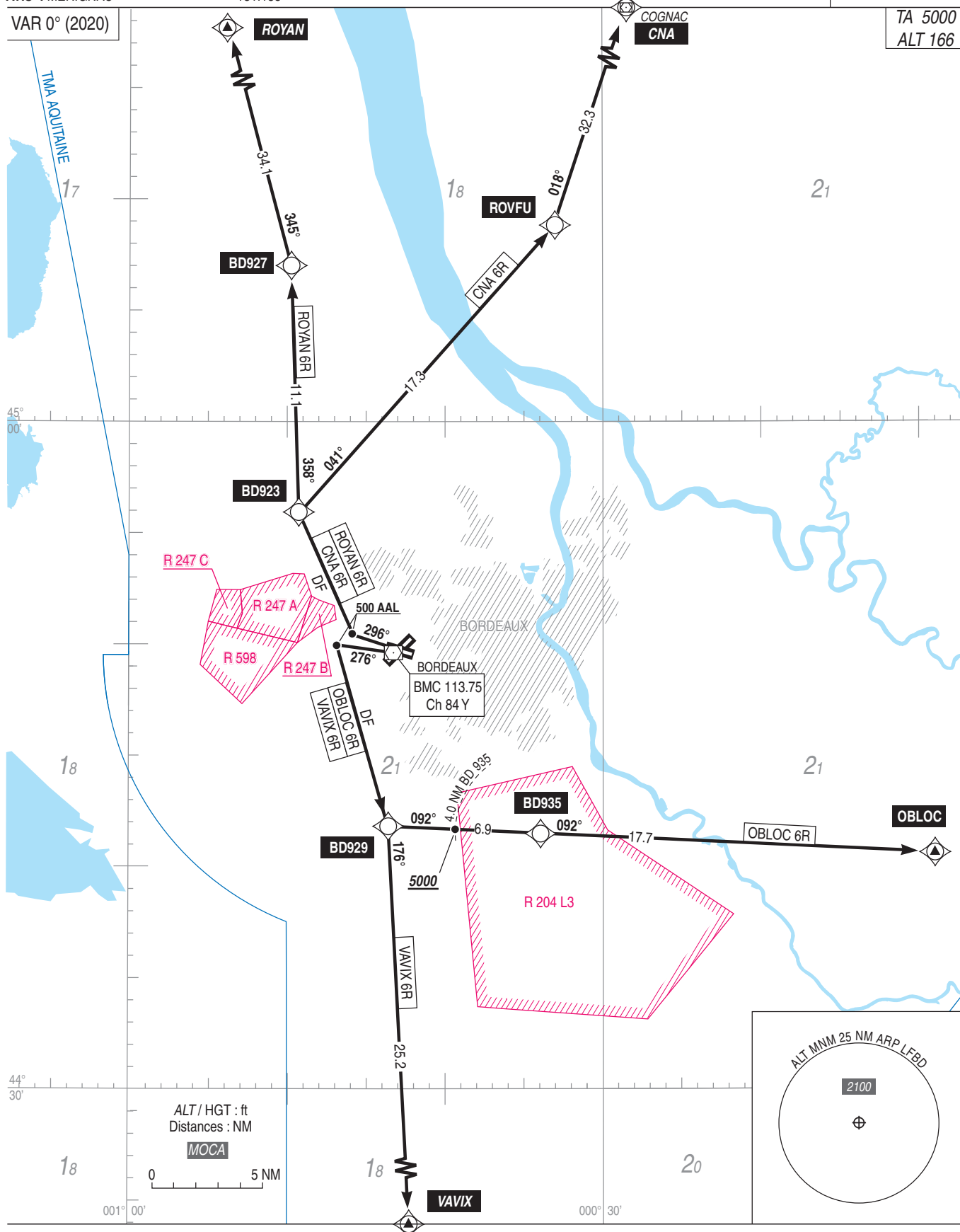
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

(1) Secteur BW / *BW sector*
(2) Secteur BE / *BE sector*
(3) Sur instruction du CTL / *On ATC instruction*

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

VAR 0° (2020)

TA 5000
ALT 166



BORDEAUX MERIGNAC
SID RNAV RWY 29
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

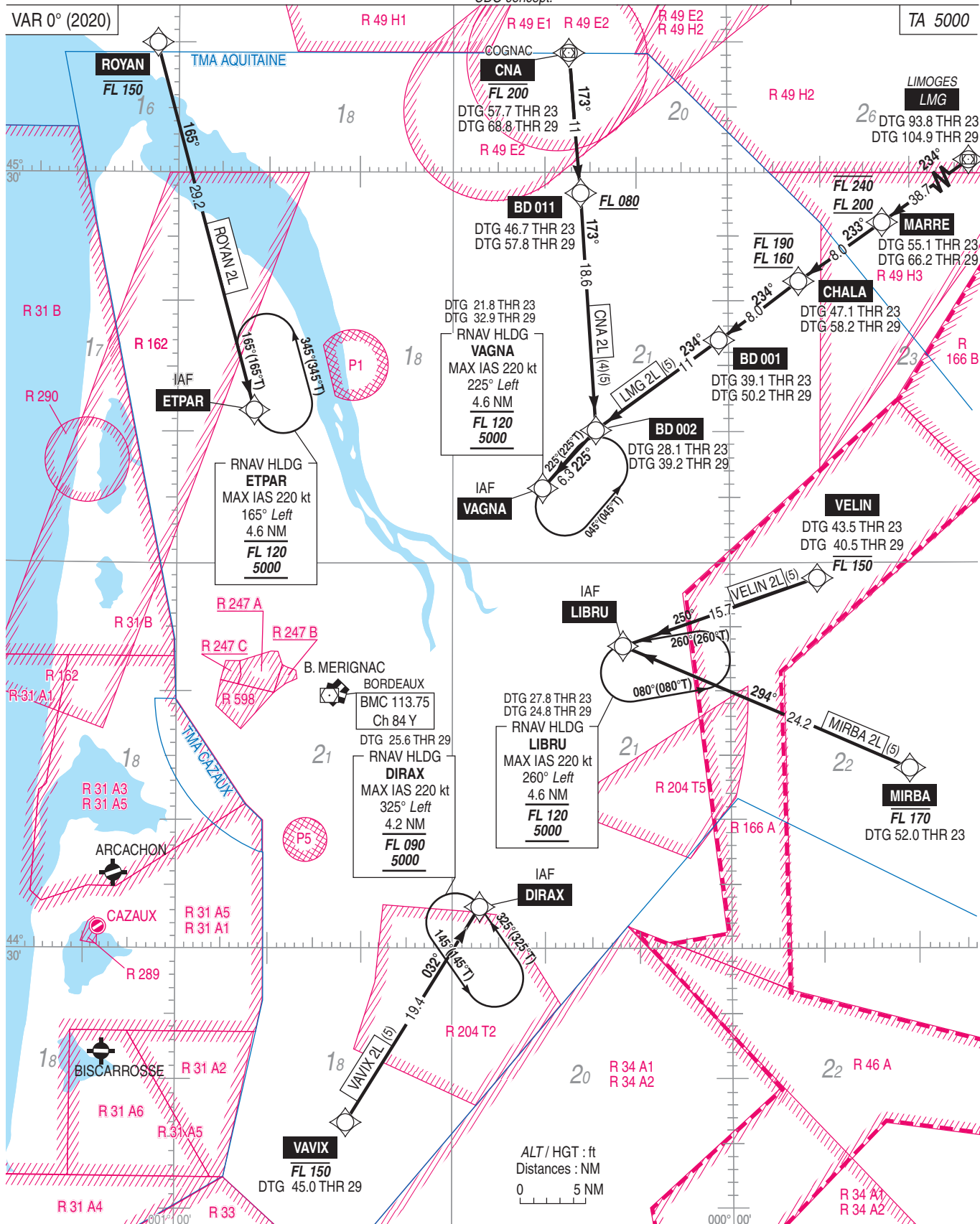
SID RNAV RWY 29			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / <i>only</i> .		
Climb gradient	Les pentes théoriques de montée sont applicables aux départs omnidirectionnels et aux SID RNAV et conventionnels pour RWY 29. <i>The theoretical climb gradients apply to omnidirectional departures and RNAV and conventional SID for RWY 29.</i> Pente théorique de montée 7.7 % MNM jusqu'à 500 AAL. Obstacle pénalisant : bosquet de 220 ft AMSL situé à 225 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 241 ft AMSL à 150 m de la DER et à 130 m à gauche de l'axe et de la végétation de 231 ft AMSL à 200 m de la DER à 180 m à droite de l'axe de piste. <i>Theoretical climb gradient 7.7 % MNM until 500 AAL. Most penalizing obstruction : copse 220 ft located at 225 m from the DER and 130 m on the left hand side of the axis. This slope doesn't take into account the 241 ft AMSL vegetation located 150 m from the DER 130 m left on the RWY axis, and the 231 ft AMSL vegetation located 200 m from the DER 180 m right of RWY axis.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
ROYAN 6R	A la DER, monter 296°. A 500 ft AAL, virer à droite direct vers BD923 puis BD927 et ROYAN. <i>From the DER, climb 296°. At 500 ft AAL, turn right direct to BD923 then BD927 and ROYAN.</i>	FL 070	NIL
CNA 6R	A la DER, monter 296°. A 500 ft AAL, virer à droite direct vers BD923 puis ROVFU et CNA. <i>From the DER, climb 296°. At 500 ft AAL, turn right direct to BD923 then ROVFU and CNA.</i>	FL 070	NIL
OBLOC 6R	A la DER, monter 276°. A 500 ft AAL, virer à gauche direct vers BD929 puis vers BD935 et OBLOC. <i>From the DER, climb 276°. At 500 ft AAL, turn left direct to BD929 then BD935 and OBLOC.</i>	FL 070	Pente ATS / <i>ATS slope</i> 8.0 % (5000 ft AMSL MNM 4 NM avant / <i>before</i> BD935)
VAVIX 6R	A la DER, monter 276°. A 500 ft AAL, virer à gauche direct vers BD929 puis vers VAVIX. <i>From the DER, climb 276°. At 500 ft AAL, turn left direct to BD929 then VAVIX.</i>	FL 070	NIL

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 29Voir / *see* AD 2 LFBD SID RWY 11-29 CONV INSTR 01.

BORDEAUX MERIGNAC
STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s) (1) Secteur BW / BW sector. (2) Secteur BE / BE sector.
MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3) (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction.
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305 (4) STAR CNA2L LMG DME critique 3 NM autour de CNA
MERIGNAC Sol / Ground 121.905 - 121.730 (3) en dessous du FL100
STAR CNA2L LMG critical DME 3 NM around CNA below FL100.
ATIS : MERIGNAC 131.155 (5) STAR basée sur le concept CDO / STAR based on CDO concept.

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME
Fonction Attente RNAV requise
RNAV Holding function required



BORDEAUX MERIGNAC
STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower

118.305

MERIGNAC Sol / Ground

121.905 - 121.730 (3)

ATIS : MERIGNAC

131.155

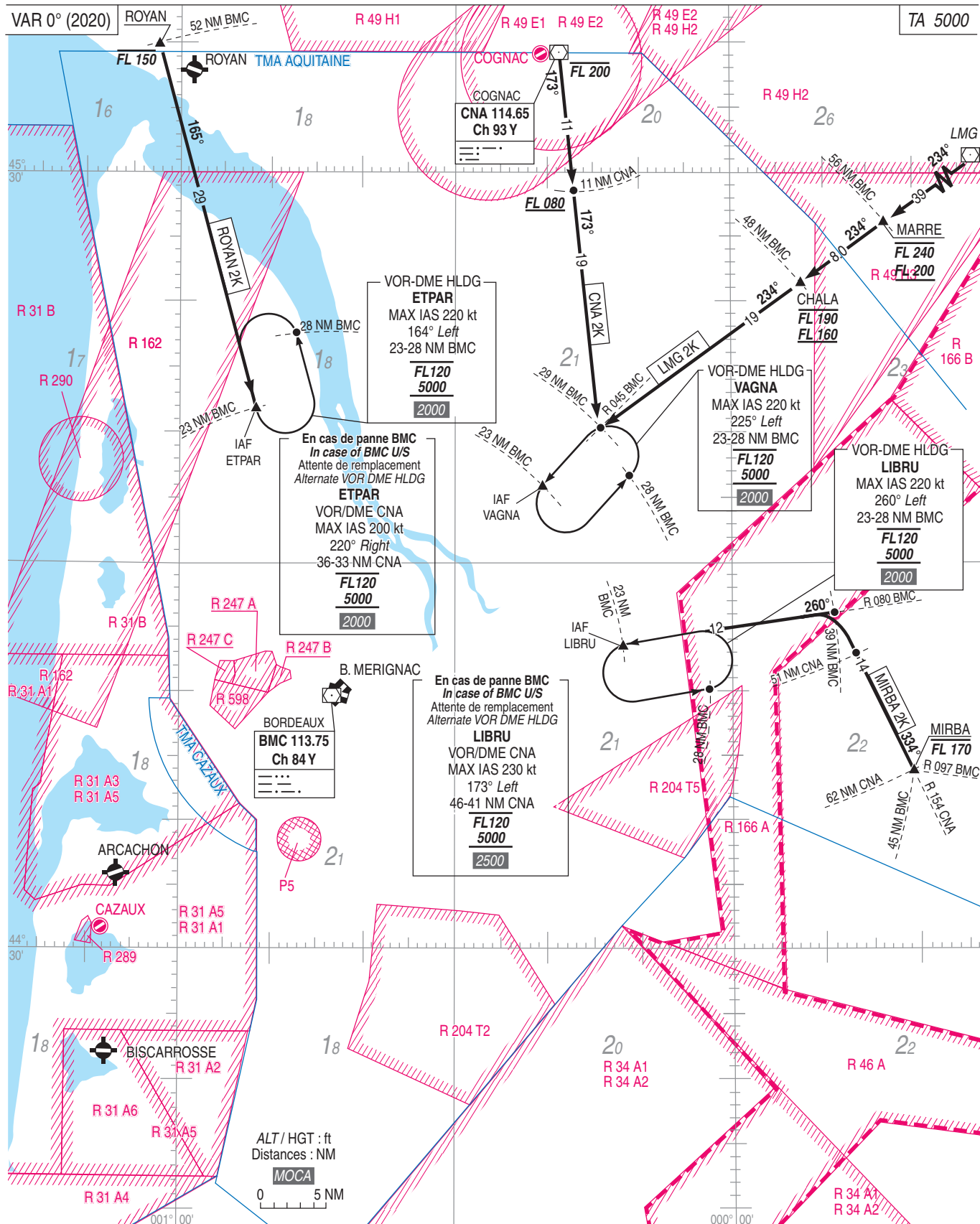
AFIS : ARCAÇON Info

119.080

(1) Secteur BW / BW sector

(2) Secteur BE / BE sector

(3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction



BORDEAUX MERIGNAC
STAR CONV
Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D

1.1 POINTS CARACTERISTIQUES

1.1 SIGNIFICANT POINTS

STAR	POINTS CARACTERISTIQUES <i>Significant Points</i>	COORDONNEES <i>Coordinates</i>	REMARQUES <i>Remarks</i>
ROYAN 2K	▲ ROYAN	Voir / See ENR 4.4	ROYAN FL 150 MAX
	▲ ETPAR	Voir / See ENR 4.4	IAF
CNA 2K	☐ CNA R 045 BMC 29 NM	Voir / See ENR 4.1	CNA FL 200 MAX
	▲ VAGNA	Voir / See ENR 4.4	IAF
LMG 2K	▲ MARRE	Voir / See ENR 4.4	MARRE FL 240 MA FL 200 MNM
	▲ CHALA R 045 BMC 29 NM	Voir / See ENR 4.4	CHALA FL 190 MAX FL 160 MNM
	▲ VAGNA	Voir / See ENR 4.4	IAF
MIRBA 2K	▲ MIRBA R 080 BMC 39 NM	Voir / See ENR 4.4	MIRBA FL 170 MAX
	▲ LIBRU	Voir / See ENR 4.4	IAF

RESPECT DE FL MAX HORS STAR

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distances équivalentes par les arrivées clairées hors STAR.

1.2 INDISPONIBILITE DU VOR BMC

En cas d'indisponibilité du VOR BMC, utiliser les attentes de remplacement ETPAR ou LIBRU définies sur le VOR/DME CNA, et se conformer aux instructions du contrôle pour le raccordement sur la procédure ILS ou LOC pour le QFU concerné, ainsi qu'en cas d'API.

1.3 INDISPONIBILITE DU DME BMC UNIQUEMENT

En fonction de la piste en service, les attentes de remplacement sont décrites ci-dessous :

1.3.1 RWY 23 - 05

Utilisation du DME BD.

Attente ETPAR : paramètres identiques + distances 23/28 NM DME BD.

Attente VAGNA : paramètres identiques + distances 22/27 NM DME BD.

Attente LIBRU : paramètres identiques + distances 22/27 NM DME BD.

Attente DIRAX : paramètres identiques + distances 20/25 NM DME BD.

1.3.2 RWY 29 - 11

Utilisation du DME BEI.

Attente ETPAR : paramètres identiques + distances 23/28 NM DME BEI.

Attente VAGNA : paramètres identiques + distances 23/28 NM DME BEI.

Attente LIBRU : paramètres identiques + distances 22/27 NM DME BEI.

Attente DIRAX : paramètres identiques + distances 20/25 NM DME BEI.

RESPECT OF FL MAX OUT OF STAR

The maximum levels given on STAR must be also respected at equal distances by non STAR authorized arrivals.

1.1 UNAVAILABILITY OF VOR BMC

If VOR BMC, is U/S, use substitution holdings ETPAR or LIBRU defined on VOR/DME CNA and comply with ATC instructions to join ILS or LOC procedure according to RWY in use or in case of missed APCH.

1.2 UNAVAILABILITY OF DME BMC ONLY

According to the RWY in use, substitution holdings are described hereunder :

1.2.1 RWY 23 - 05

Use of BD DME.

Holding ETPAR : same parameters + distances 23/28 NM BD DME.

Holding VAGNA : same parameters + distances 22/27 NM BD DME.

Holding LIBRU : same parameters + distances 22/27 NM BD DME.

Holding DIRAX : same parameters + distances 20/25 NM BD DME.

1.2.2 RWY 29 - 11

Use of BEI DME.

Holding ETPAR : same parameters + distances 23/28 NM BEI DME.

Holding VAGNA : same parameters + distances 23/28 NM BEI DME.

Holding LIBRU : same parameters + distances 22/27 NM BEI DME.

Holding DIRAX : same parameters + distances 20/25 NM BEI DME.

BORDEAUX MERIGNAC STAR CONV

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

2 PANNE DE COMMUNICATION

2.1 Afficher le code 7600

2.2 Le pilote a connaissance de la piste en service

RWY 23, 29 et 11 en service :

- Arrivées ETPAR, LIBRU, VAGNA :

Se présenter au dernier FL reçu aux IAF et descendre à 5000 ft AMSL dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche en service pour le QFU en service.

RWY 05 en service :

- Arrivées ETPAR, VAGNA, LIBRU :

Se présenter au dernier FL reçu aux IAF et descendre à 5000 ft AMSL dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche aux instruments.

2.3 Le pilote n'a pas la connaissance de la piste en service

- Arrivées ETPAR, LIBRU, VAGNA :

Se présenter au dernier FL reçu aux IAF et descendre à 5000 ft AMSL dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche ILS 23 (éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique qu'une autre piste est en service).

2.4 Panne radio suivie d'une API

Appliquer la procédure API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième et dernière tentative est suivie d'une nouvelle API, dégager la TMA en recherchant les conditions VMC en suivant le R 345 BMC (345°).

Note 2 : aux abords de l'aéroport de BORDEAUX MERIGNAC limités par la CTR et dans un secteur d'approche de 45° d'ouverture centré sur BD et orienté NE, sont à signaler des procédures de percée propres au trafic COM sous contrôle de l'APP de BORDEAUX MERIGNAC.

3 APPROCHES A VUE

Lors de l'exécution d'une approche à vue, les pilotes devront se conformer aux consignes de la carte Environnement Approche à Vue (AIP France AD 2 LFBD ENV 01).

2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

2.1 Squawk 7600

2.2 The pilot knows the RWY in use

RWY 23, 29 and 11 in use :

- Arrivals ETPAR, LIBRU, VAGNA :

Conduct your flight according to the last FL received over the IAF and descent to 5000 ft AMSL in holding pattern then follow the approach procedure in use for QFU in use.

RWY 05 in use :

- Arrivals ETPAR, VAGNA, LIBRU :

Conduct your flight according to the last FL received over the IAF and descent to 5000 ft AMSL in holding pattern then follow the approach procedure in use.

2.3 The pilot does not know the RWY in use

- Arrivals ETPAR, LIBRU, VAGNA :

Conduct your flight according to the last FL received over the IAF and descent to 5000 ft AMSL in holding pattern then follow the approach procedure ILS 23 (possibly followed by a MVL if the wind determined by the pilot indicates that another RWY is in use).

2.4 Radiofailure followed by missed approach

Apply the missed approach procedure described in IAC chart to carry out a second attempt. If this second and last attempt is followed by a new missed approach, leave the TMA seeking VMC conditions tracking R 345 BMC (345°).

Note 2 : pilots are informed that let down procedures for COM traffic under control of MERIGNAC APP have been established in the vicinity of BORDEAUX MERIGNAC within boundaries including MERIGNAC CTR and a 45° opened approach sector centered on BD and orientated North-East.

3 VISUAL APPROACHES

During a visual approach, pilots must comply with Environment Visual Approach chart instructions (AIP France AD 2 LFBD ENV 01).

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

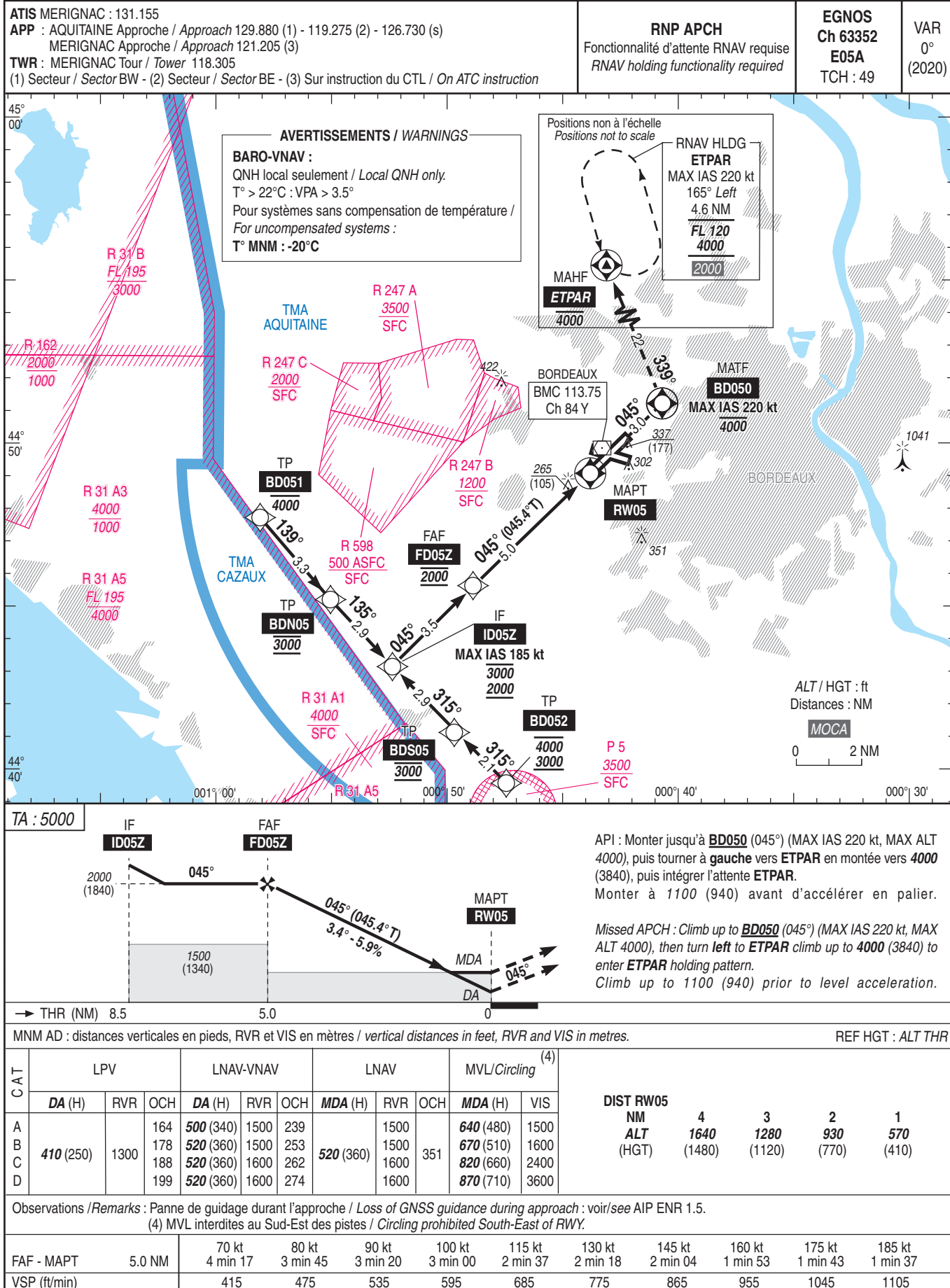
Instrument approach

CAT A B C D

BORDEAUX MERIGNAC

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

FNA RNP Z RWY 05



BORDEAUX MERIGNAC

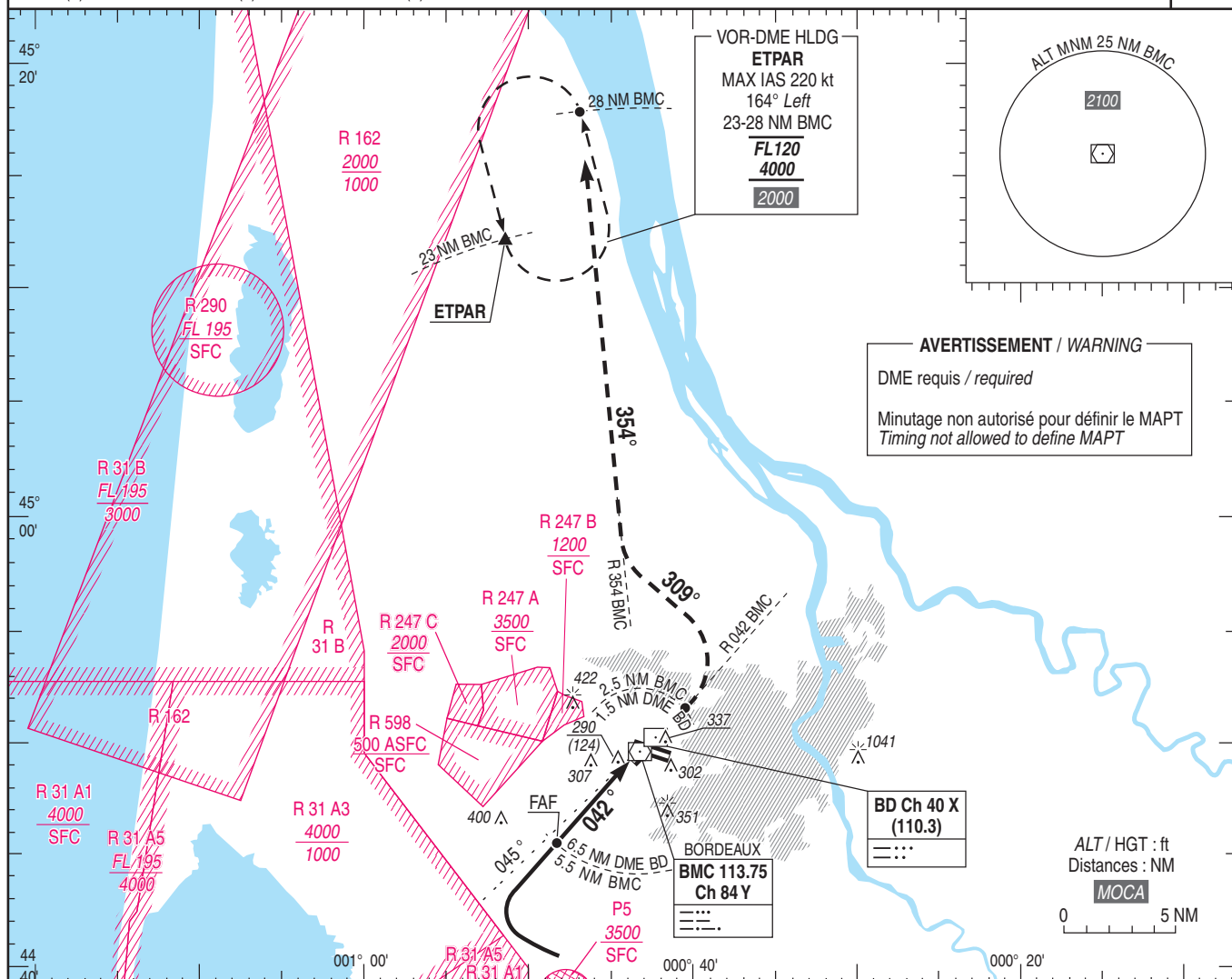
CAT A B C D

FNA VOR RWY 05

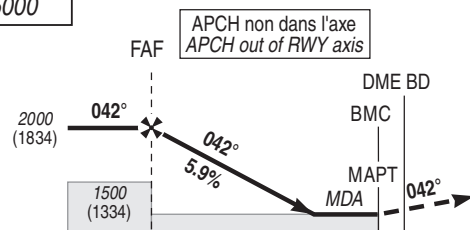
APP : AQUITAINE Approche / *Approach* 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / *Approach* 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur/Sector BW - (2) Secteur/Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / With ATC instruction

VAR
0°
(2020)

TA : 5000



API : Monter **R 042 BMC** (042°).
A **2.5 NM BMC (1.5 NM BD)**, tourner à **gauche 309°**
pour intercepter et suivre le **R 354 BMC** vers l'attente
ETPAR en montée vers **4000** (3834).
Monter à **1700** (934) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 042 BMC** (042°).
At **2.5 NM BMC** (1.5 NM BD), turn **left 309°** to intercept
and follow **R 354 BMC** to ETPAR holding up to **4000** (3834).
Climb up to 1100 (934) prior to level acceleration.*

→ DME BD (NM)	6.5	1.
→ DME BMC (NM)	5.5	0.

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			MVL/Circling (4)	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	540 (370)	1500	369	640 (470)	1500
B		1500		670 (500)	1600
C		1700		820 (650)	2400
D		1700		870 (700)	3600

DME BMC NM 5 4 3 2 ALT 1820 1460 1100 740 (HGT) (1654) (1294) (934) (574)	DME BD NM 6 5 4 3 ALT 1820 1460 1100 740 (HGT) (1654) (1294) (934) (574)
--	---

Observations / Remarks : (4) MVL interdites au Sud-Est des pistes / Circling prohibited SE of RWY.

FAF - MAPT	5.5 NM	70 kt 4 min 43	80 kt 4 min 08	90 kt 3 min 40	100 kt 3 min 18	115 kt 2 min 52	130 kt 2 min 33	145 kt 2 min 17	160 kt 2 min 04	175 kt 1 min 53	185 kt 1 min 47
VSP (ft/min)		420	480	540	600	690	780	870	960	1050	1110

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

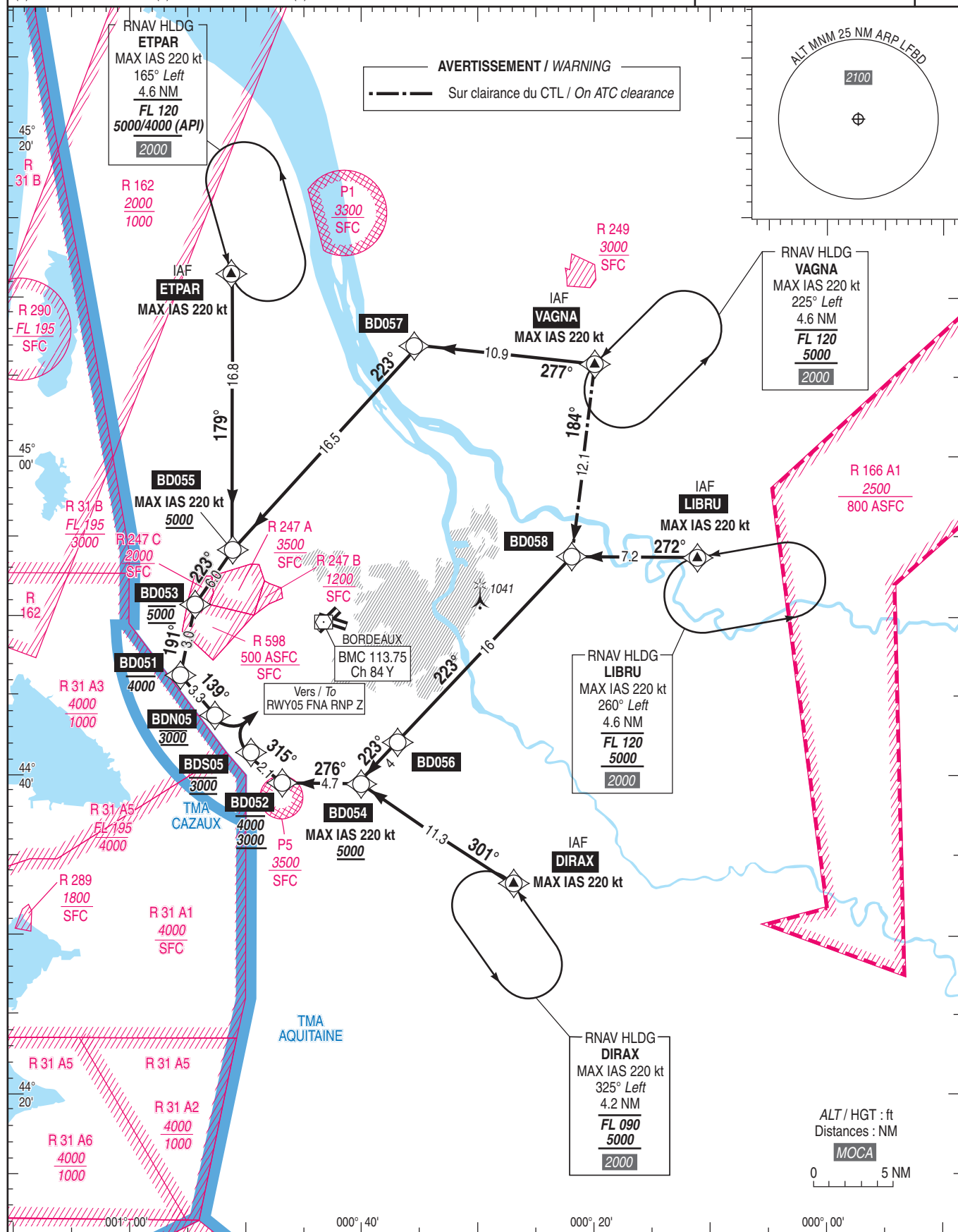
BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA RNAV Z RWY 05

ATIS MERIGNAC : 131.155
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305
(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH	VAR
Fonctionnalité d'attente RNAV requise RNAV holding functionality required	0° (2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA VOR RWY 05

ATIS : MERIGNAC : 131.155

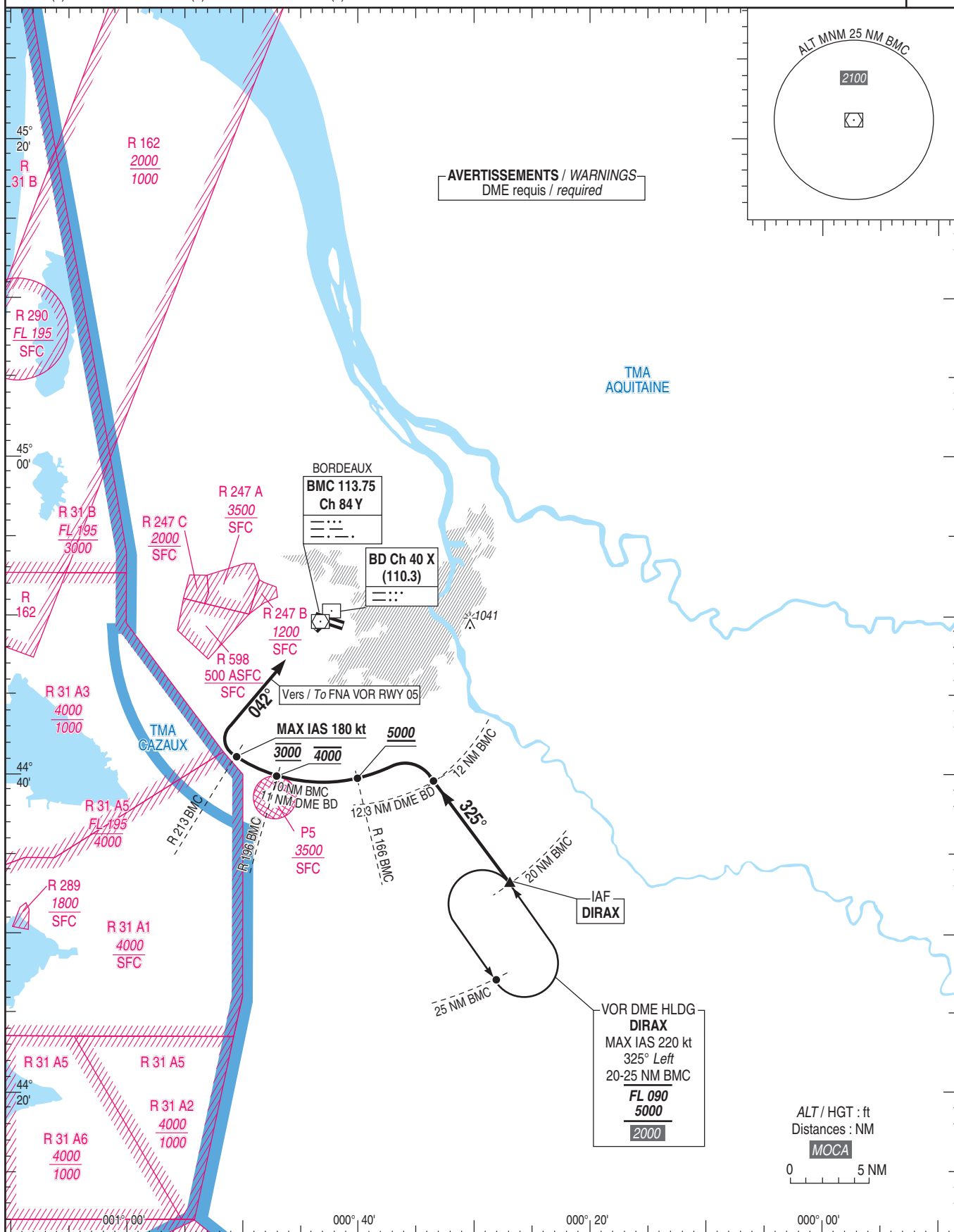
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

VAR
0°
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

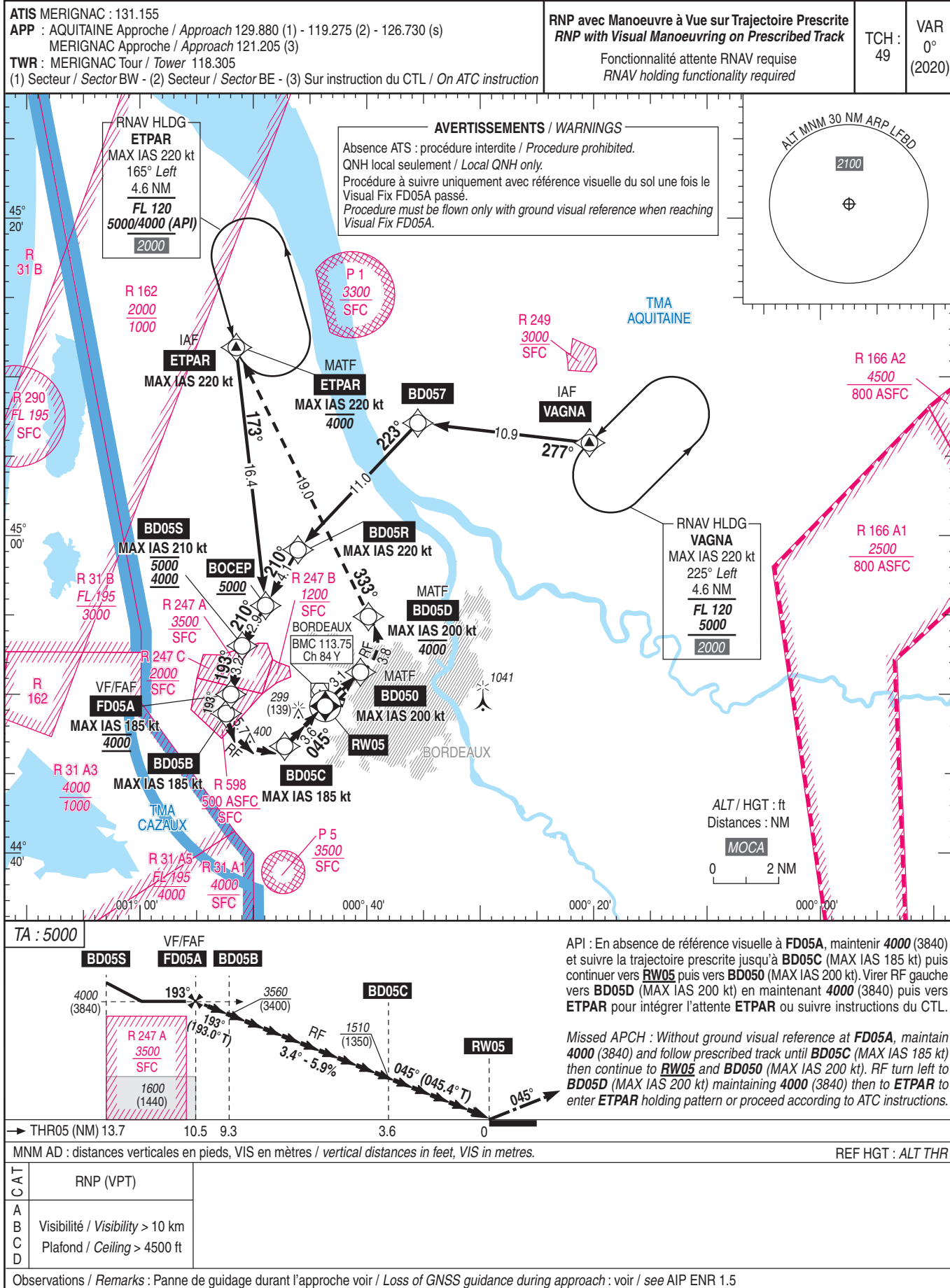
CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

BORDEAUX MERIGNAC

Réservée aux exploitants autorisés
Reserved for authorized operators
voir / see AIP ENR 1.5

RNP A RWY 05 (VPT)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

BORDEAUX MERIGNAC

Réserve aux exploitants autorisés
Reserved for authorized operators
voir / see AIP ENR 1.5

RNP Y RWY 05 (AR)

ATIS MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (3)
MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

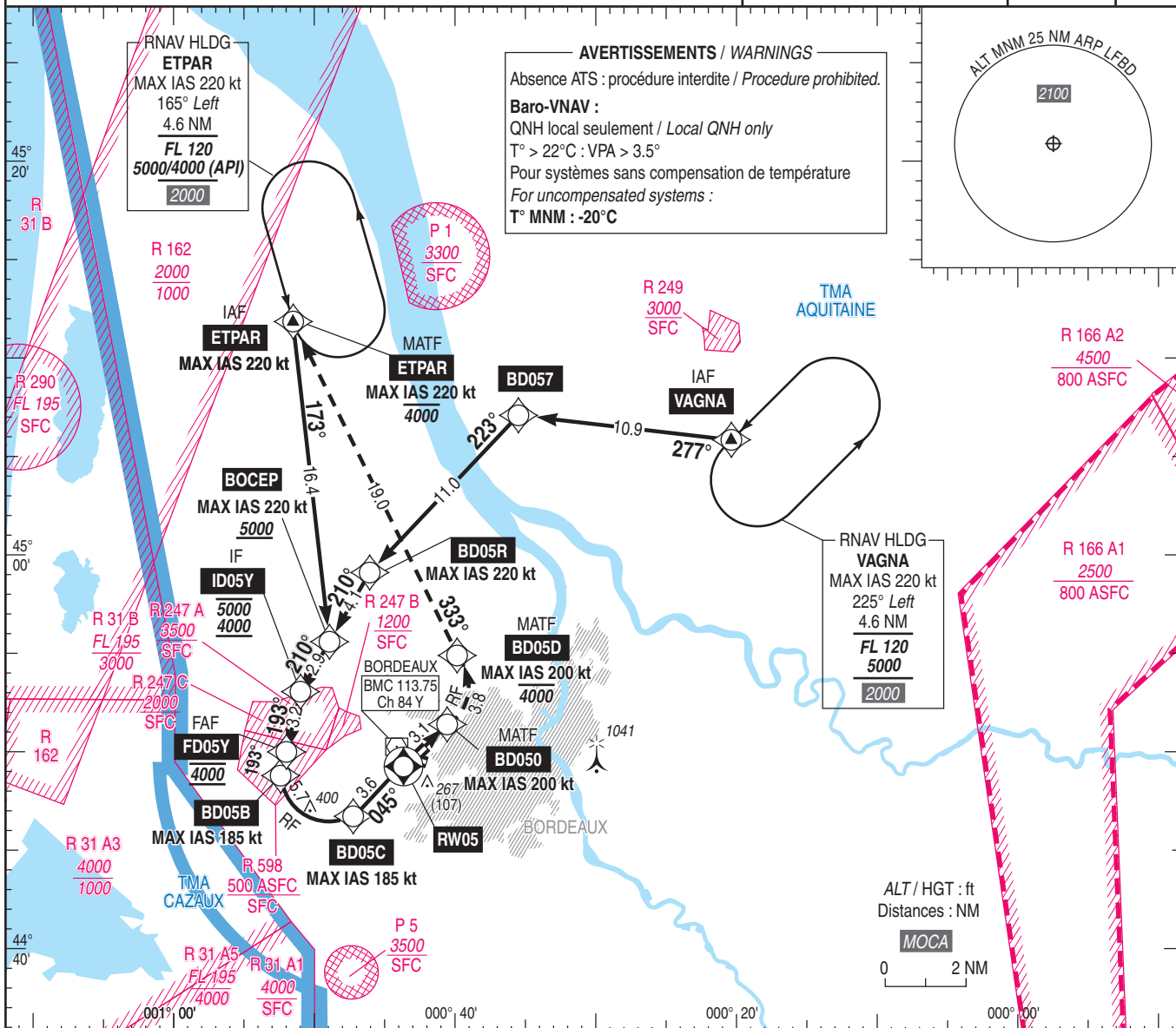
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction.

RNP AR APCH

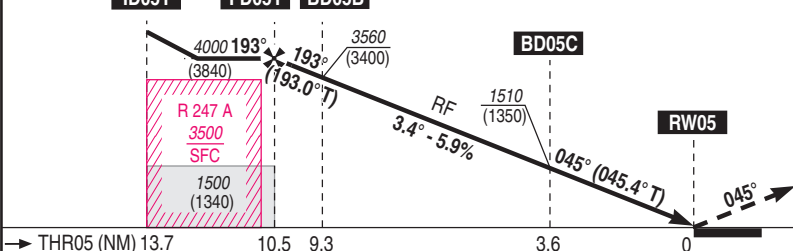
Fonctionnalité attente RNAV requise
RNAV holding functionality required

TCH : 49

VAR
0°
(2020)

TA : 5000

IF ID05Y FAF FD05Y BD05B

API : Monter vers **BD050** (MAX IAS 200 kt) puis virer **RF gauche** vers **BD05D** (MAX IAS 200 kt, MAX ALT 4000) puis vers **ETPAR** en montée vers 4000 (3840) et intégrer l'attente **ETPAR**.Missed APCH : Climb to **BD050** (MAX IAS 200 kt) then **RF turn left** to **BD05D** (MAX IAS 200 kt, MAX ALT 4000) then to **ETPAR** climbing up to 4000 (3840) to enter **ETPAR** holding pattern.

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

REF HGT : ALT THR

CAT	RNP 0.3		
	DA (H)	RVR	OCH
A	510 (350)	1500	260
B	510 (350)	1500	279
C	510 (350)	1600	299
D	510 (350)	1600	319

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach
CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 153 (6 hPa)

FNA RNP RWY 11

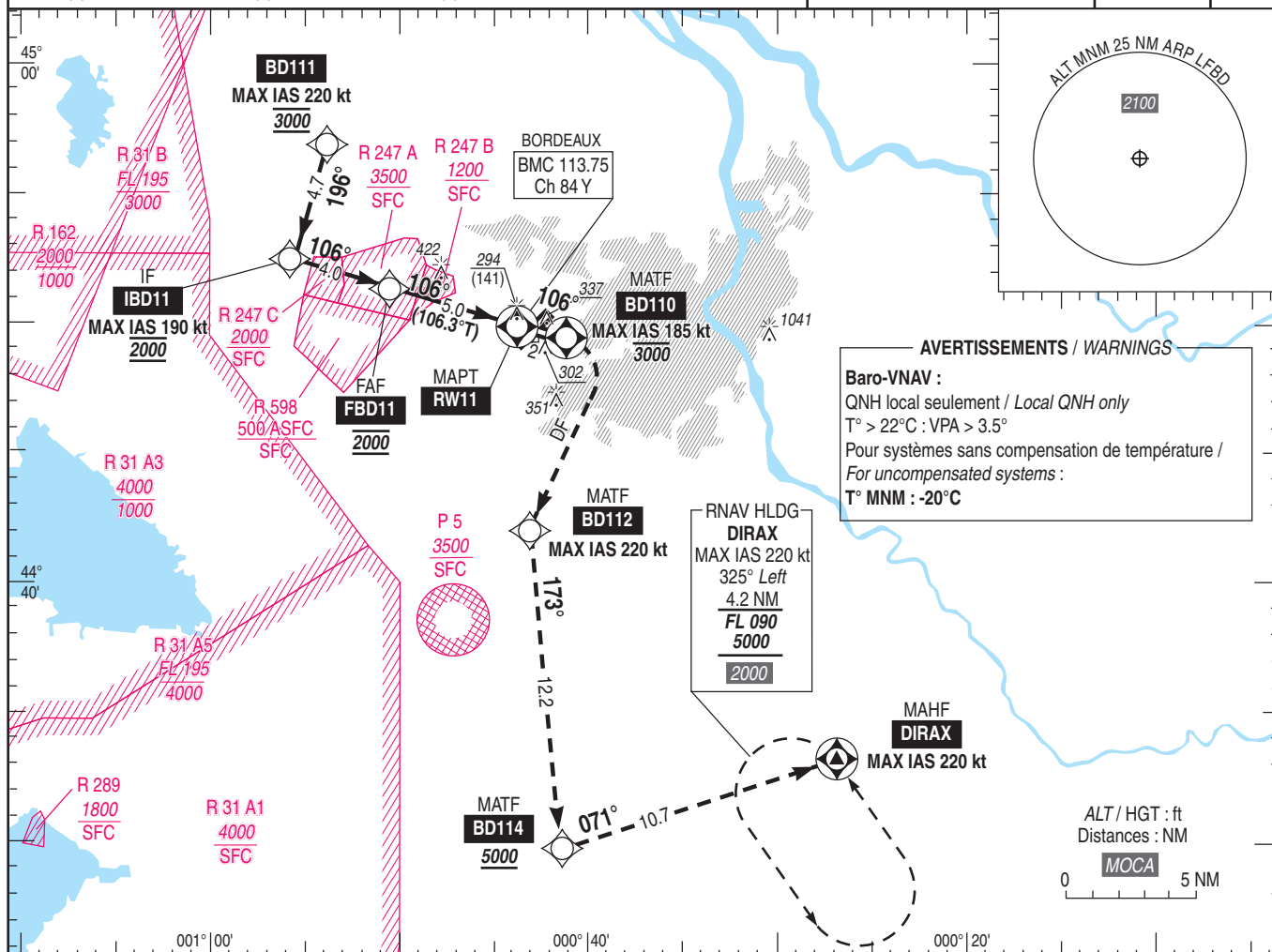
ATIS : MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (3)
MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

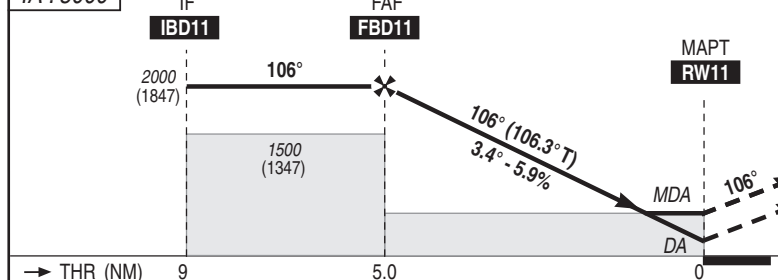
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH

Fonctionnalité d'attente RNAV requise
RNAV holding functionality requiredEGNOS
Ch 50040
E11A
TCH : 49VAR
0°
(2020)

TA : 5000



API : Monter jusqu'à **BD110** (MAX IAS 185 kt) vers **3000** (2847) **MAX**, puis tourner à **droite** direct vers **BD112** (MAX IAS 220 kt) puis vers **BD114** en montée vers **5000** (4847), puis vers **DIRAX** pour intégrer l'attente.
Monter à 1100 (947) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up till **BD110** (MAX IAS 185 kt) around **3000** (2847) **MAX**, then turn **right** direct to **BD112** (MAX IAS 220 kt) then to **BD114** climbing up to **5000** (4847) then to **DIRAX** to enter holding pattern.
Climb up to 1100 (947) prior to level acceleration.

REF HGT : ALT THR

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST RW11				
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS					
A			207	530 (380)	1500	275		1500		640 (480)	1500	DIST RW11 NM ALT (HGT)	4 1640 (1487)	3 1280 (1127)	2 920 (767)	1 560 (407)
B	410 (250)	1300	221	550 (390)	1500	289	550 (390)	1500		670 (520)	1600					
C			231	550 (390)	1800	306		1800	388	820 (670)	2400					
D			242	550 (390)	1800	335		1800		870 (720)	3600					

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

(1) MVL interdites au Nord de la piste / Circling prohibited North of RWY.

FAF - MAPT	5.0 NM	70 kt 4 min 17	80 kt 3 min 45	90 kt 3 min 20	100 kt 3 min 00	115 kt 2 min 37	130 kt 2 min 18	145 kt 2 min 04	160 kt 1 min 53	175 kt 1 min 43	185 kt 1 min 37
VSP (ft/min)		420	480	540	600	690	780	870	960	1050	1110

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 153 (6 hPa)

FNA VOR RWY 11

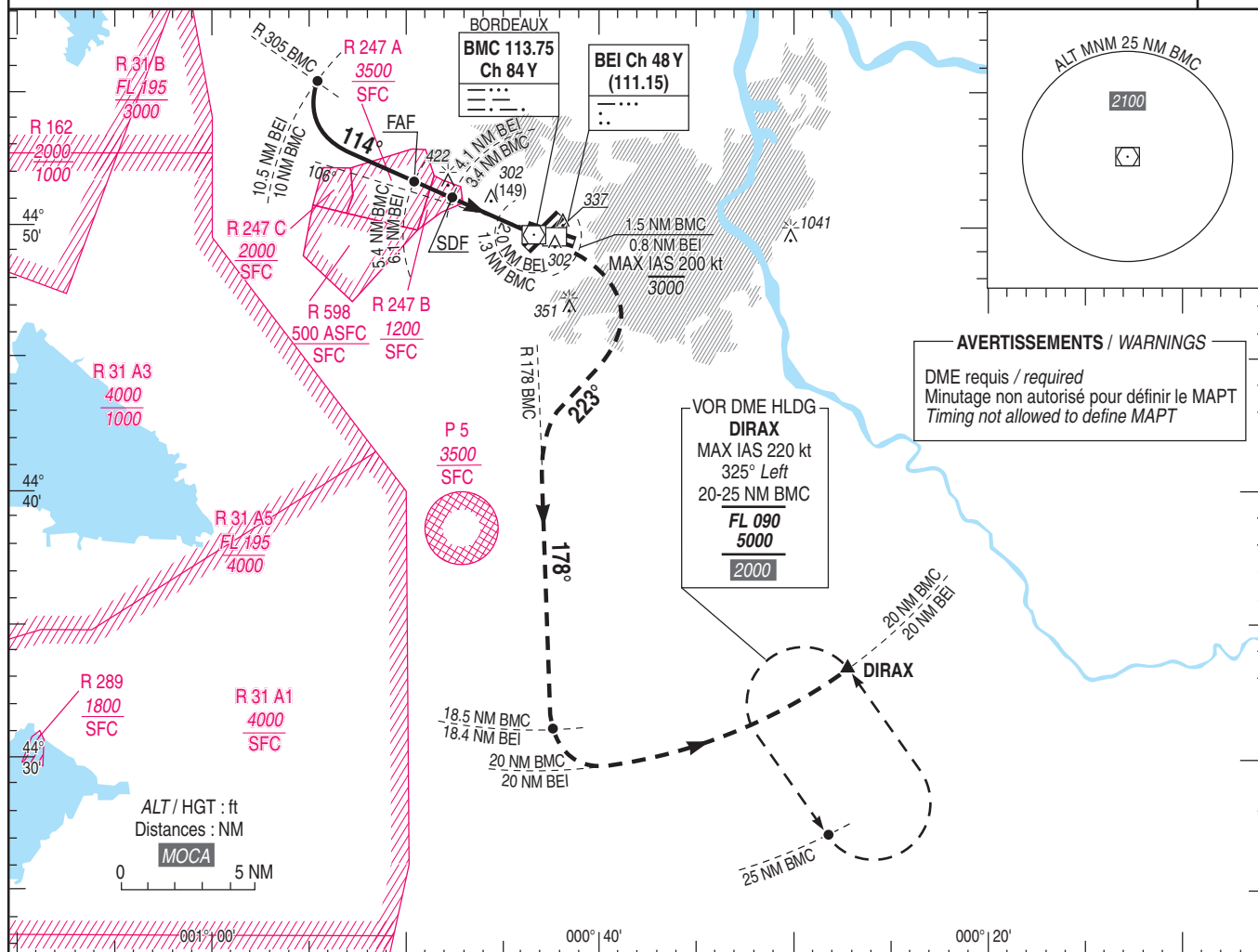
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

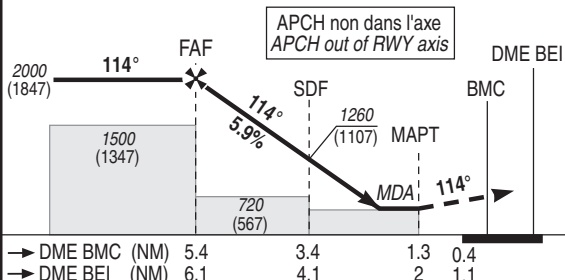
(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter **R 114 BMC** (114°) jusqu'à **1.5 NM BMC** ou **0.8 NM BEI** vers **3000 MAX** (2847) (MAX IAS 200 kt). A **1.5 NM BMC** ou **0.8 NM BEI**, sauf instructions du contrôle, tourner à **droite 223°** en montée vers **5000** (4847) pour intercepter et suivre le **R 178 BMC** (178°), puis à **5000 MNM** (4847) suivre l'arc **20 NM** du **DME BMC** vers **DIRAX**. Monter à **1100** (947) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **R 114 BMC** (114°) till **1.5 NM BMC** or **0.8 NM BEI** up to **3000 MAX** (2847) (MAX IAS 200 kt). At **1.5 NM BMC** or **0.8 NM BEI**, except ATC instructions, turn **right 223°** climbing up to **5000** (4847) to intercept and follow **R 178 BMC** (178°), then at **5000 MNM** (4847) follow **20 NM DME BMC** course to **DIRAX**. Climb up to **1100** (947) prior level acceleration.



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

REF HGT : ALT THR

CAT	VOR			MVL/Circling ⁽¹⁾		DME BMC					DME BEI				
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	(HGT)	5	4	3	2	NM	ALT	(HGT)
A	600 (450)	1500	447	640 (480)	1500		1850	(1697)	1490	1130	770		6	1950	(1797)
B	600 (450)	1500	447	670 (520)	1600				1337	(977)	(617)		5	1590	(1437)
C	620 (470)	2200	461	820 (670)	2400								4	1230	(1077)
D	640 (490)	2300	481	870 (720)	3600								3	870	(717)

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste. / (1) Circling prohibited N of RWY.

FAF - MAPT	4.1 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
		3 min 31	3 min 05	2 min 44	2 min 28	2 min 08	1 min 54	1 min 42	1 min 32	1 min 24	1 min 20
VSP (ft/min)		420	480	540	600	690	780	870	960	1050	1110

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

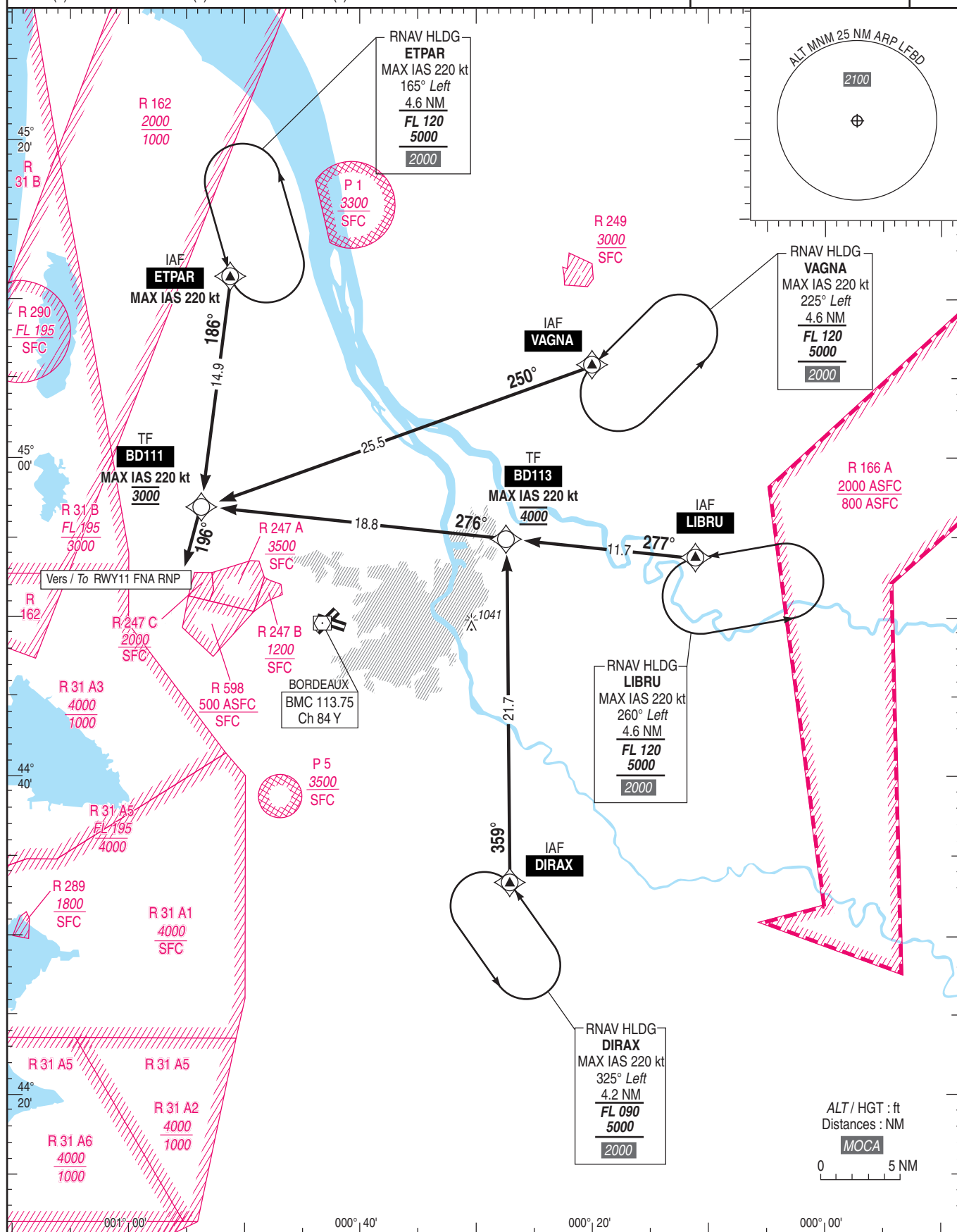
BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS) RWY 11

ATIS : MERIGNAC : 131.155
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
 MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305
 (1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH	VAR
Fonctionnalité d'attente RNAV requise RNAV holding functionality required	0° (2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

INA VOR RWY 11

ATIS : MERIGNAC : 131.155

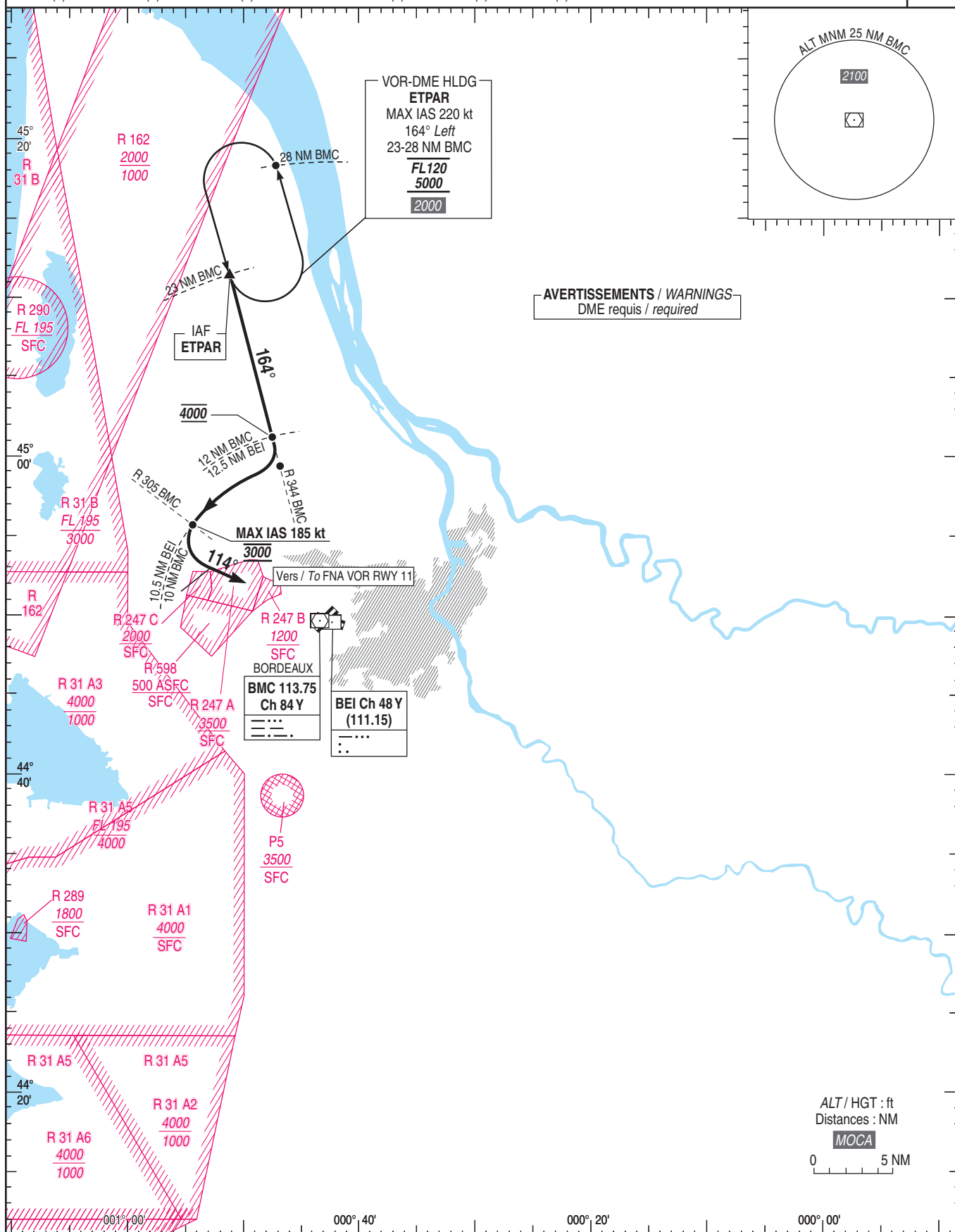
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)



BORDEAUX MERIGNAC

ENRALS CAT I ou/or

FNA ILS CAT II et/and CAT III ou/or

FNA LOC RWY 23

ILS - DME

VAR

BD 110.3

0°

RDH : 54

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

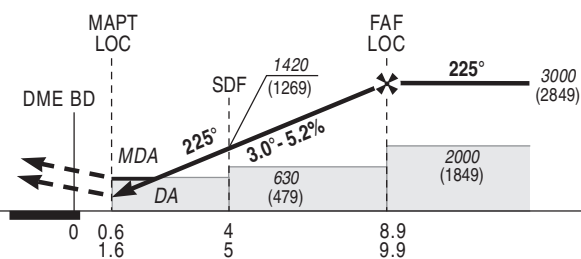


TA : 5000

API : Monter dans l'axe. A **3.9 NM BD**, tourner à **droite 040°** (MAX IAS 220 kt) pour intercepter et suivre le **R 354 BMC** vers l'attente **ETPAR** en montée vers **4000** (3849). Monter à **1100** (949) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb straight ahead. At 3.9 NM BD turn **right 040°** (MAX IAS 220 kt) to intercept and follow **R 354 BMC** to **ETPAR holding** at **4000** (3849).*

Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.



DME BD ← (NM)

DME BMC ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS		OCH ILS CAT 1	OCH ILS CAT 2	LOC			MVL/Circling		(1)	DME BMC								
	DA (H)	RVR			MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS		NM	3	4	5	6	7	8	9	
											ALT	810	1130	1440	1760	2080	2400	2720	
A	B	C	D/DL								DME BD	NM	2	3	4	5	6	7	8
				137	49							ALT	790	1110	1430	1750	2060	2380	2700
				145	59	550 (400)	1100	391	640 (490)	1500		(HGT)	(639)	(959)	(1279)	(1599)	(1909)	(2229)	(2549)
				159	72				670 (520)	1600									
				173	85				820 (670)	2400									
									870 (720)	3600									

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste. (2) Base OCH ILS CAT II et CAT I : Plan sol.

(1) Circling prohibited SE of RWY (2) OCH base ILS CAT II and CAT I : Ground.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
FAF - THR	8.8 NM	7 min 31	6 min 35	5 min 51	5 min 16	4 min 35	4 min 03	3 min 38	3 min 17	3 min 01	2 min 51
VSP (ft/min)		370	425	480	530	610	690	770	850	925	980

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 151 (6 hPa)

FNA RNP RWY 23

ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH

Fonctionnalité d'attente RNAV requise
RNAV holding functionality required

EGNOS

Ch 64171

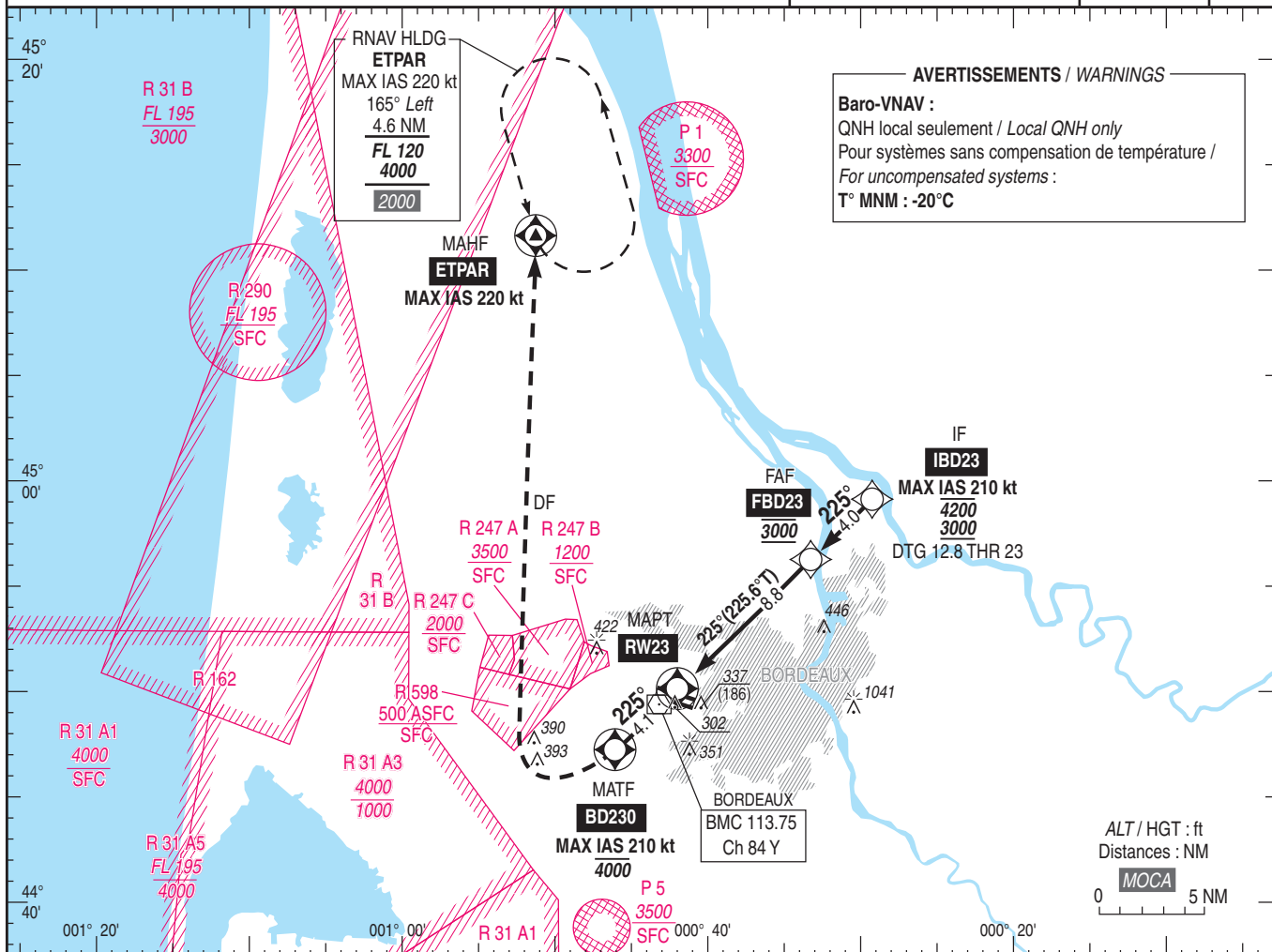
E23A

TCH : 54

VAR

0°

(2020)



TA : 5000

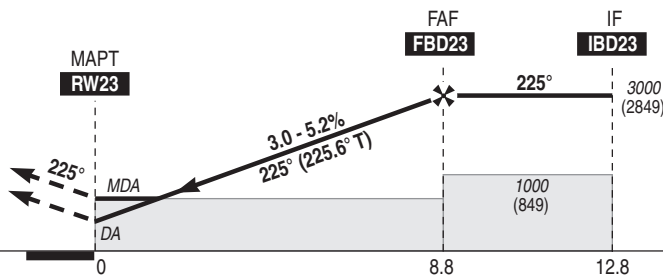
API : Monter direct vers **BD230** (MAX IAS 210 kt, MAX ALT 4000), puis tourner à **droite** vers **ETPAR** en montée vers **4000** (3849), puis intégrer l'attente **ETPAR**.

Monter à 1100 (949) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up direct to **BD230** (MAX IAS 210 kt, MAX ALT 4000), then turn **right** to **ETPAR** climb up to **4000** (3849) to join **ETPAR** holding pattern.

Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.

THR ← (NM)



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

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST RW23							
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS								
A			136	530 (380)	1000	274				640 (490)	1500	NM ALT (HGT)	2	3	4	5	6	7	8
B			144	540 (390)	1100	287				670 (520)	1600		840	1160	1480	1800	2120	2430	2750
C			159	560 (410)	1200	306				820 (670)	2400		(689)	(1009)	(1329)	(1649)	(1969)	(2279)	(2599)
D/DL			173	590 (440)	1300	333				870 (720)	3600								

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Est des pistes / Circling prohibited SE of RWY.

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

FAF - MAPT	8.8 NM	70 kt 7 min 31	80 kt 6 min 35	90 kt 5 min 51	100 kt 5 min 16	115 kt 4 min 35	130 kt 4 min 03	145 kt 3 min 38	160 kt 3 min 17	175 kt 3 min 01	185 kt 2 min 51
VSP (ft/min)		370	425	480	530	610	690	770	850	925	980

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 151 (6 hPa)

FNA VOR RWY 23

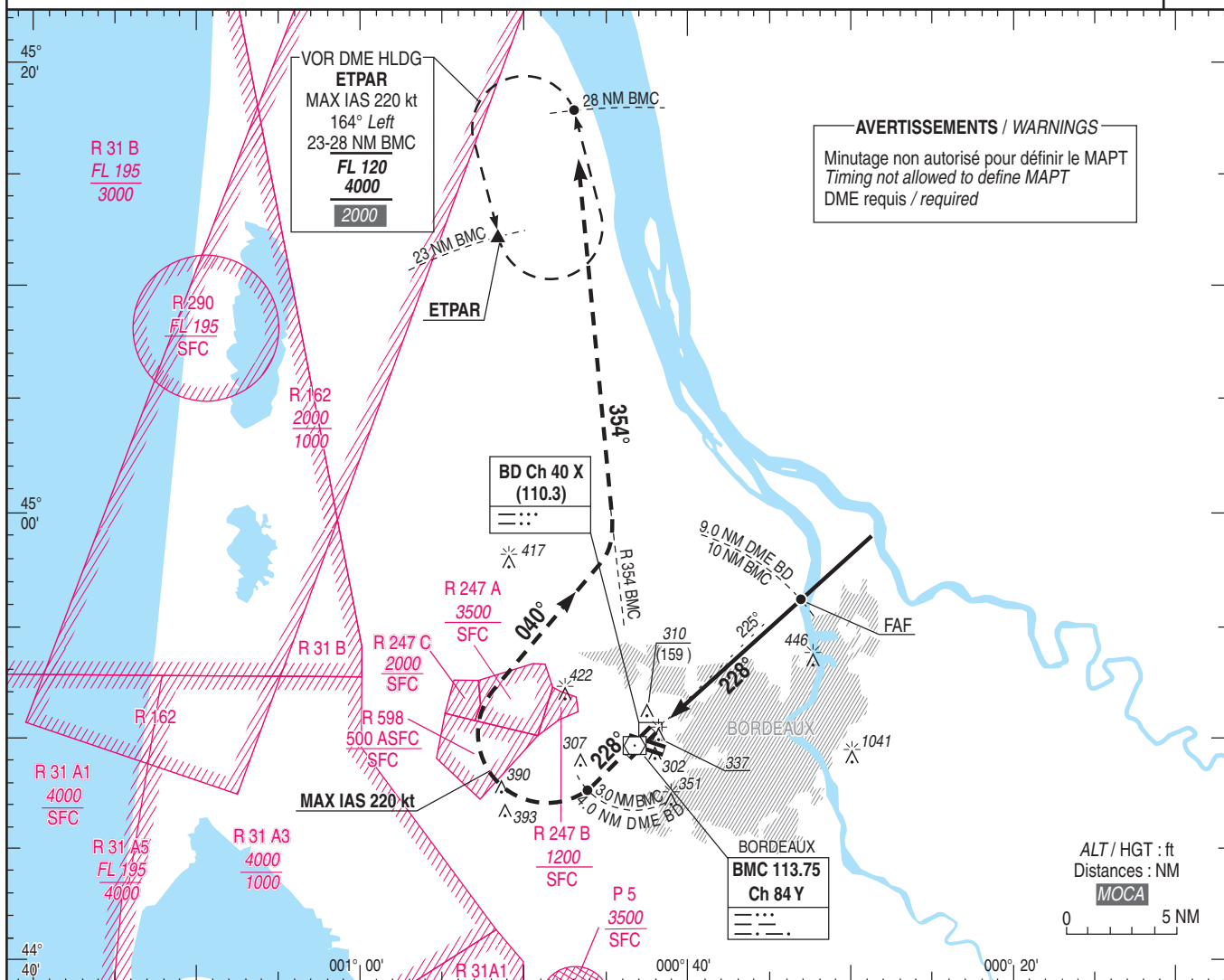
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter sur **R 228 BMC** (228°).

A 3 NM BMC, tourner à droite 040°(MAX IAS 220 kt) pour intercepter et suivre le R 354 BMC vers l'attente ETPAR en montée vers 4000 (3849).

Monter à 1100 (949) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb R 228 BMC (228°).

At 3 NM BMC turn **right 040°** (MAX IAS 220 kt) to intercept and follow **R 354 BMC** to **ETPAR holding at 4000** (3849).

Climb up to 1100 (949) prior to level acceleration.

DME BD ← (NM)

DME BMC ← (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*[illegible]

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Sud-Est de la piste. / (1) Circling prohibited SE of RWY.

FAF - MAPT	8.0 NM	70 kt 6 min 51	80 kt 6 min 00	90 kt 5 min 20	100 kt 4 min 48	115 kt 4 min 10	130 kt 3 min 42	145 kt 3 min 19	160 kt 3 min 00	175 kt 2 min 45	185 kt 2 min 36
VSP (ft/min)		370	420	475	525	605	685	760	845	920	970

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

INA VOR RWY23

INA ILS ou/or LOC RWY23

CAT A B C D

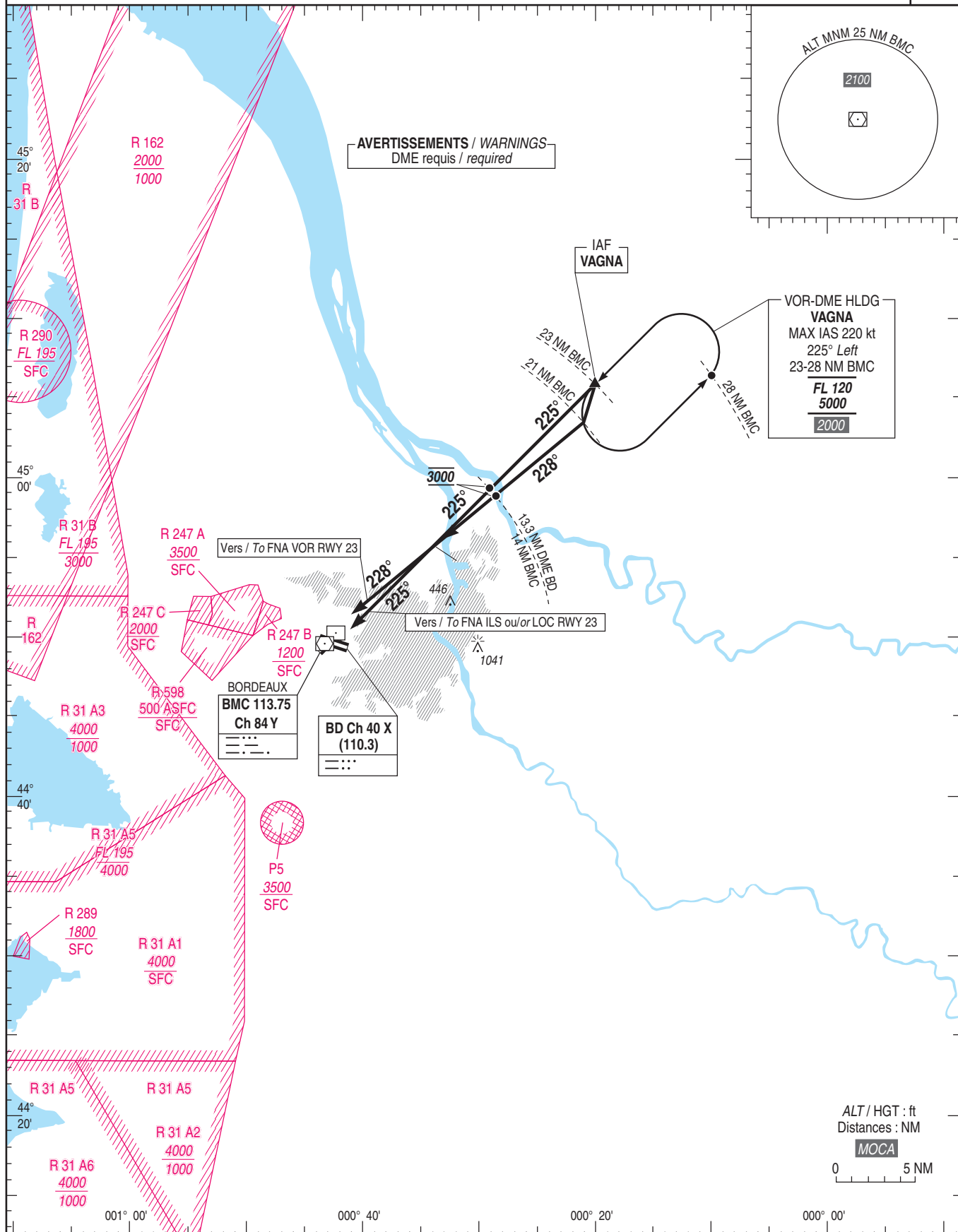
ATIS : MERIGNAC : 131.155

APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

VAR
0°
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

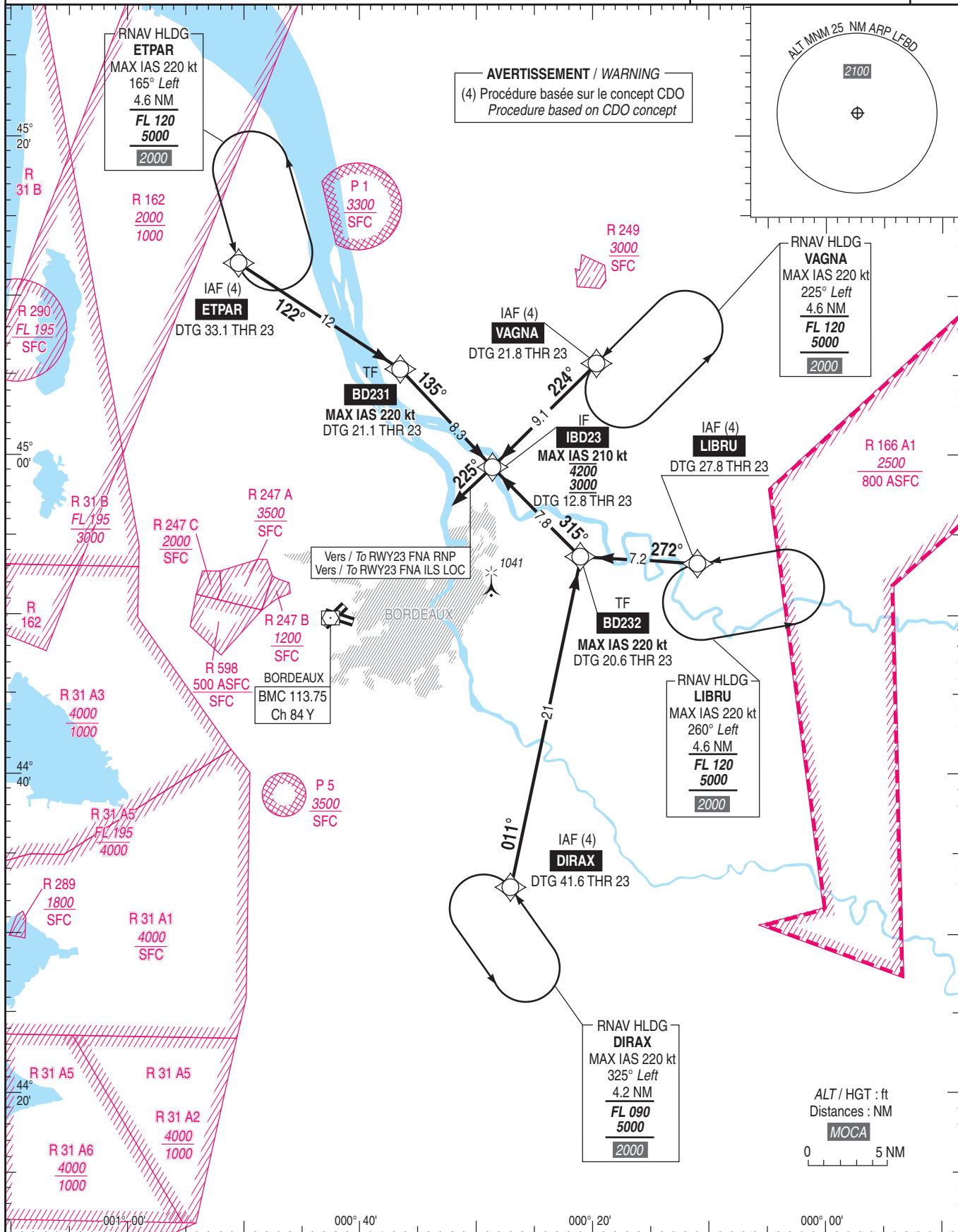
CAT A B C D

INA RNAV RWY 23

ATIS : MERIGNAC : 131.155
APP : AQUITAINE Approche / Approach 129.880 (1) - 119.275 (2) - 126.730 (3)
 MERIGNAC Approche / Approach 121.205 (3)
TWR : MERIGNAC Tour / Tower 118.305
 (1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

RNP APCH
 Fonctionnalité d'attente RNAV requise
 RNAV holding functionality required

VAR
 0°
 (2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

BORDEAUX MERIGNAC

INA VOR RWY29

INA ILS ou/ou LOC RWY29

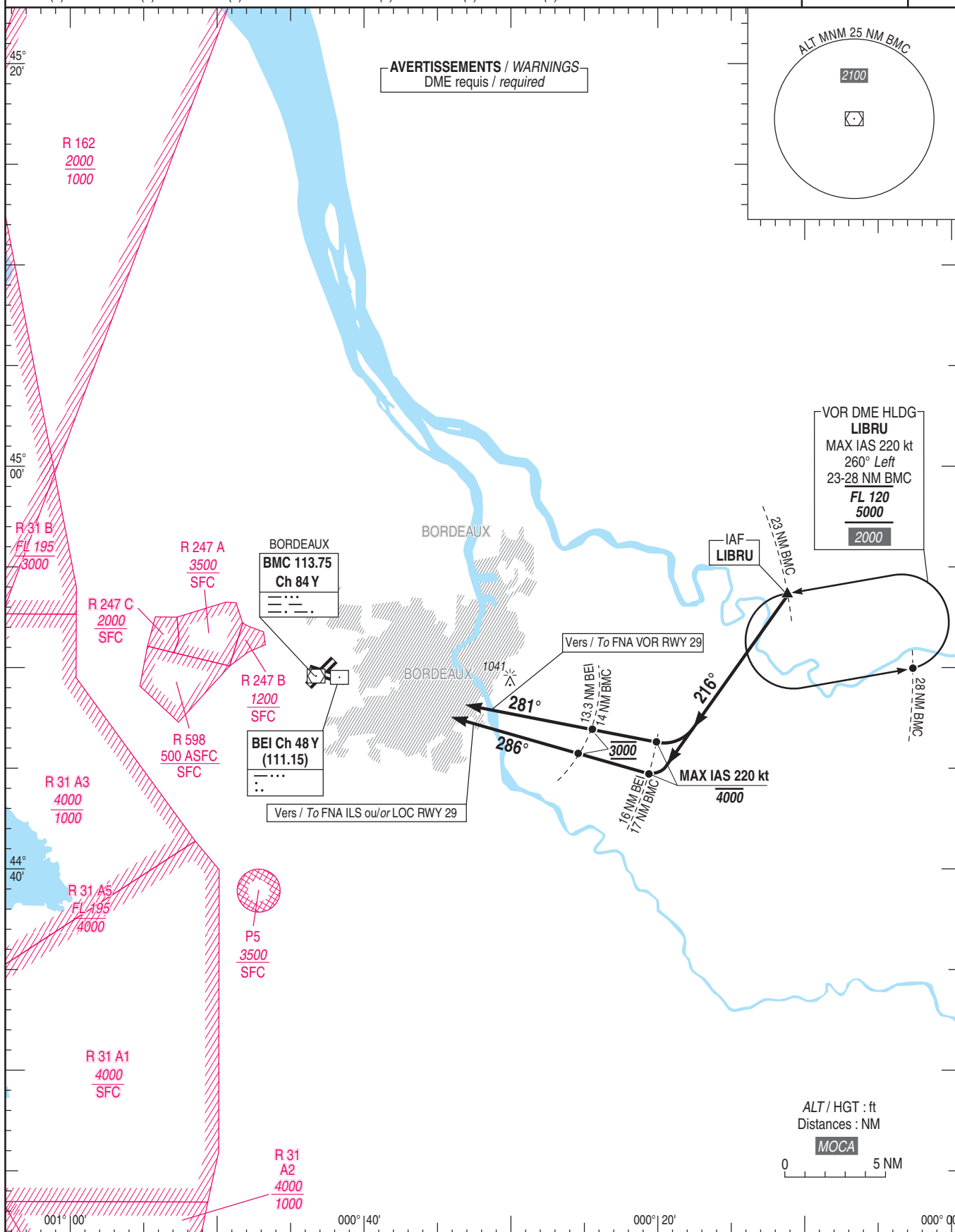
CAT A B C D

ATIS MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour/Tower 118.305

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

ILS - DME
BEI 111.15
RDH : 50VAR
0°
(2020)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BORDEAUX MERIGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

FNA ILS ou / or LOC RWY 29

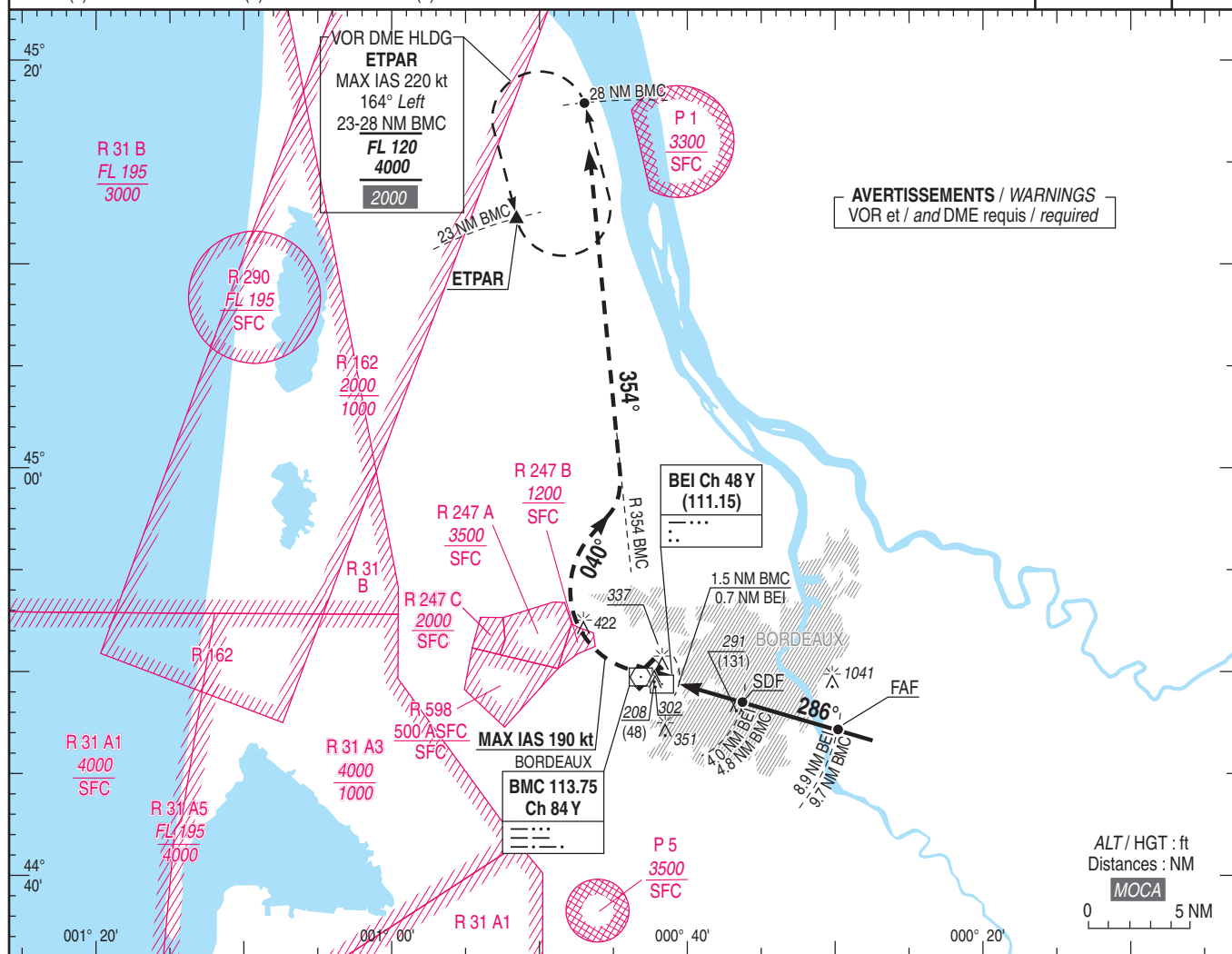
ATIS MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)

MERIGNAC Approche/Approach 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour/Tower 118.305

(1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

ILS - DME
BEI 111.15
RDH : 50VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter dans l'axe. A 700 (540), tourner à droite 040° (MAX IAS 190 kt) pour intercepter et suivre le R 354 BMC vers l'attente ETPAR en montée vers 4000 (3840).

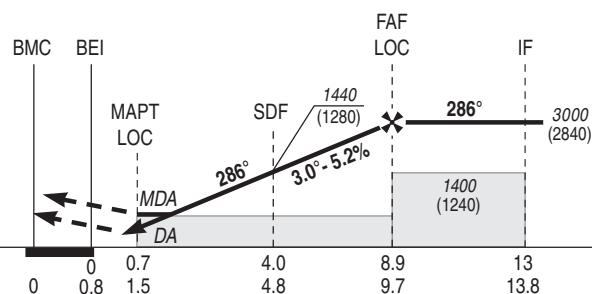
Ne pas tourner avant le MAPT.

Monter à 1100 (940) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 700 (540), turn right 040° (MAX IAS 190 kt) to intercept and follow R 354 BMC to ETPAR holding at 4000 (3840).

Do not turn before MAPT.

Climb up to 1100 (940) prior to level acceleration.

DME BEI ← (NM)
DME BMC ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS			LOC			MVL / Circling ⁽¹⁾		DME BMC								
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7	8	9
A			158		1500		640 (480)	1500	ALT	560	880	1200	1520	1840	2150	2470	2790
B			171		1500		670 (510)	1600	(HGT)	(400)	(720)	(1040)	(1360)	(1680)	(1990)	(2310)	(2630)
C	360 (200)	1200	179	540 (380)	1700	378	820 (660)	2400	DME BEI	2	3	4	5	6	7	8	
D			189		1700		870 (710)	3600	ALT	800	1120	1440	1760	2070	2390	2710	
									(HGT)	(640)	(960)	(1280)	(1600)	(1910)	(2230)	(2550)	

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste.

(1) Circling prohibited N of RWY.

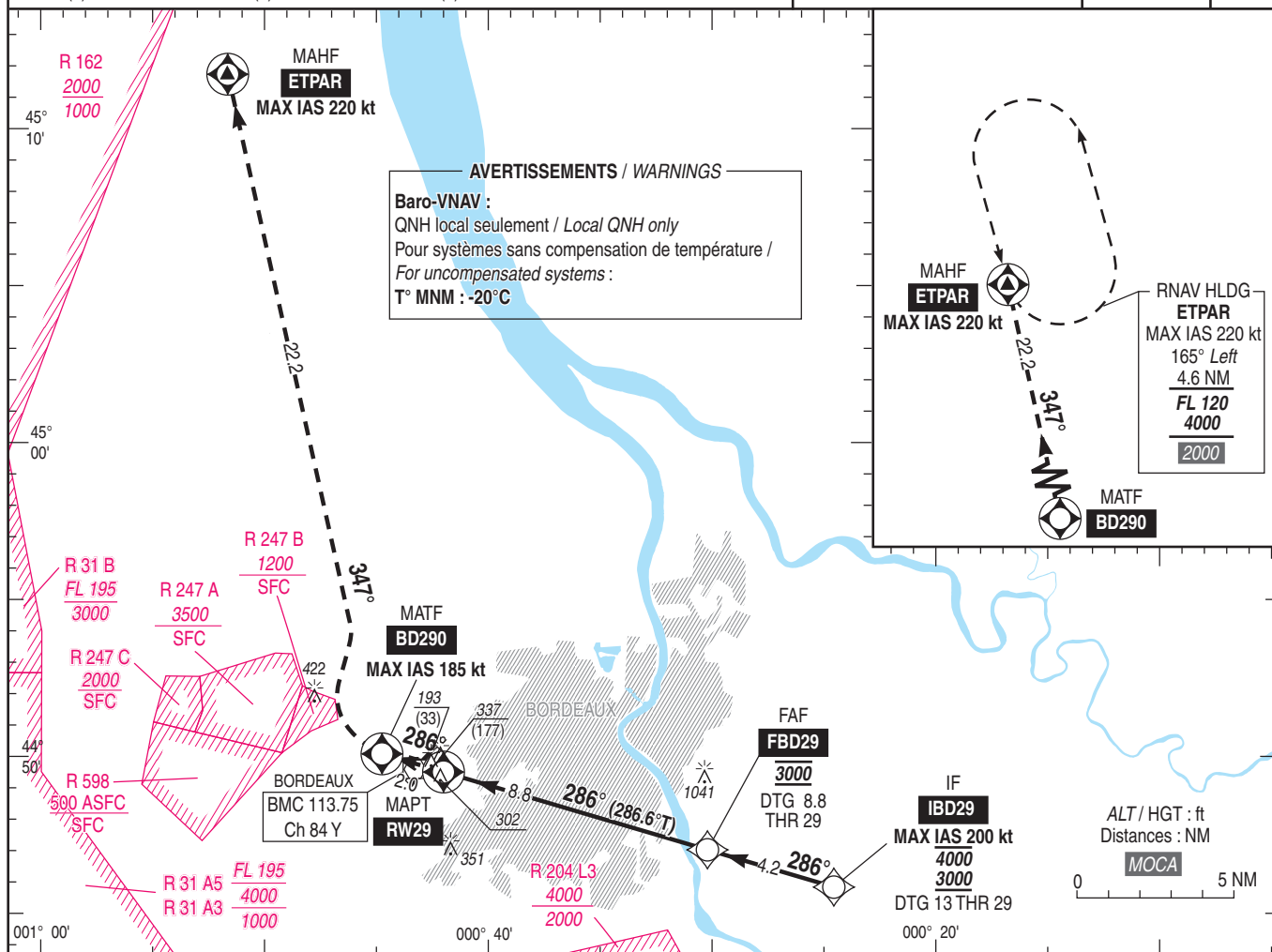
		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
FAF - THR	8.8 NM	7 min 32	6 min 36	5 min 52	5 min 16	4 min 35	4 min 03	3 min 38	3 min 18	3 min 01	2 min 51
VSP (ft/min)		370	420	470	530	610	690	770	850	930	980

BORDEAUX MERIGNAC

ALT AD : 166, THR : 160 (6 hPa)

FNA **RNP** RWY 29

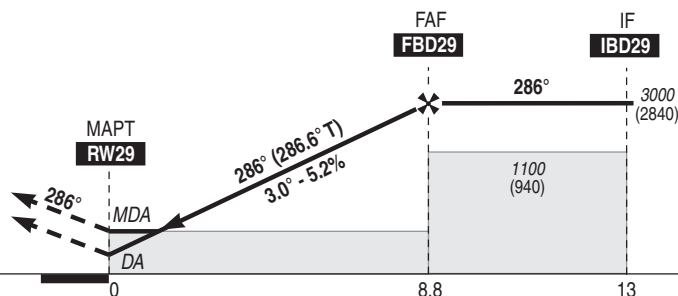
ATIS : MERIGNAC 131.155 APP : AQUITAINE Approche/Approach 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s) MERIGNAC Approche/Approach 121.205 (3) TWR : MERIGNAC Tour/Tower 118.305 (1) Secteur / Sector BW (2) Secteur / Sector BE (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction	RNP APCH Fonctionnalité d'attente RNAV requise <i>RNAV holding functionality required</i>	EGNOS Ch 82949 E29A TCH : 50	VAR 0° (2020)
---	--	--	---------------------



TA : 5000

API : Monter vers **BD290** (MAX IAS 185 kt), puis tourner à **droite** jusqu'à **ETPAR** (MAX IAS 220 kt) en montée vers **4000** (3840), puis intégrer l'attente **ETPAR**.
Monter à **1100** (940) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to **BD290** (MAX IAS 185 kt), then turn **right** to **ETPAR** (MAX IAS 220 kt) climbing up to **4000** (3840), to enter **ETPAR** holding pattern.
Climb up to 1100 (940) prior to level acceleration.



THR ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL/Circling ⁽¹⁾		DIST RW29 NM ALT (HGT)	2 850 (690)	3 1170 (1010)	4 1490 (1330)	5 1810 (1650)
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS					
A	360 (200)	1200	159	540 (380)	1500	278	590 (430)	1500	423	640 (480)	1500	DIST RW29 NM ALT (HGT)	6 2120 (1960)	7 2440 (2280)	8 2760 (2600)	
B			171	550 (390)	1500	290		1500		670 (520)	1600					
C			179	570 (410)	1900	309		2000		820 (660)	2400					
D			189	590 (430)	2000	336		2000		870 (720)	3600					

Observations /Remarks : Panne de guidage durant l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/ see AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Nord de la piste / Circling prohibited N of RWY.

FAF - MAPT	8.8 NM	70 kt 7 min 32	80 kt 6 min 36	90 kt 5 min 52	100 kt 5 min 16	115 kt 4 min 35	130 kt 4 min 03	145 kt 3 min 38	160 kt 3 min 18	175 kt 3 min 01	185 kt 2 min 51
VSP (ft/min)		370	420	475	530	610	685	765	845	925	980

BORDEAUX MERIGNAC

CAT A B C D

ALT AD : 166 (6 hPa), THR : 160

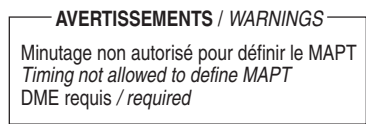
FNA VOR RWY 29

ATIS : MERIGNAC 131.155

APP : AQUITAINE Approche/*Approach* 129.880 (1) 119.275 (2) 126.730 (s)
MERIGNAC Approche/*Approach* 121.205 (3)

TWR : MERIGNAC Tour/*Tower* 118.305

(1) Secteur BW (2) Secteur BE (3) Sur instruction du CTL / (1) BW Sector (2) BE Sector (3) On ATC instruction

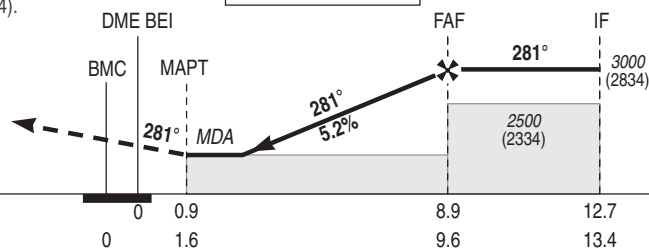
VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter sur **R 281 BMC** (281°). A **BMC**, tourner à droite **040°** (MAX IAS 190 kt) pour intercepter et suivre le **R 354 BMC** vers l'attente **ETPAR** en montée vers **4000** (3834). Monter à **1200** (1034) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **R 281 BMC** (281°). At **BMC**, turn **right 040°** (MAX IAS 190 kt) to intercept and follow **R 354 BMC** to **ETPAR** holding at **4000** (3834). Climb up to 1200 (1034) prior to level acceleration.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axis



DME BEI ← (NM)

DME BMC ← (NM)

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			(1) MVL / Circling											
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS										
A	540 (380)	1500	372	640 (480)	1500	DME BMC									
B		1500		670 (510)	1600	NM	2	3	4	5	6	7	8	9	
C		1700		820 (660)	2400	ALT	560	870	1190	1510	1820	2140	2460	2770	
D		1700		870 (710)	3600	(HGT)	(394)	(704)	(1024)	(1344)	(1654)	(1974)	(2294)	(2604)	
						DME BEI									
						NM	2	3	4	5	6	7	8		
						ALT	790	1110	1430	1740	2060	2380	2690		
						(HGT)	(624)	(944)	(1264)	(1574)	(1894)	(2214)	(2524)		

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord de la piste / Circling prohibited N of RWY.

FAF - MAPT	8.0 NM	70 kt 6 min 51	80 kt 6 min 00	90 kt 5 min 20	100 kt 4 min 48	115 kt 4 min 10	130 kt 3 min 42	145 kt 3 min 19	160 kt 3 min 00	175 kt 2 min 45	185 kt 2 min 36
VSP (ft/min)		370	420	470	530	610	680	760	840	920	970

BORDEAUX MERIGNAC

INA **RNAV** RWY 29

VAR
0°
(2020)

(1) Secteur / Sector BW - (2) Secteur / Sector BE - (3) Sur instruction du CTL / On ATC instruction

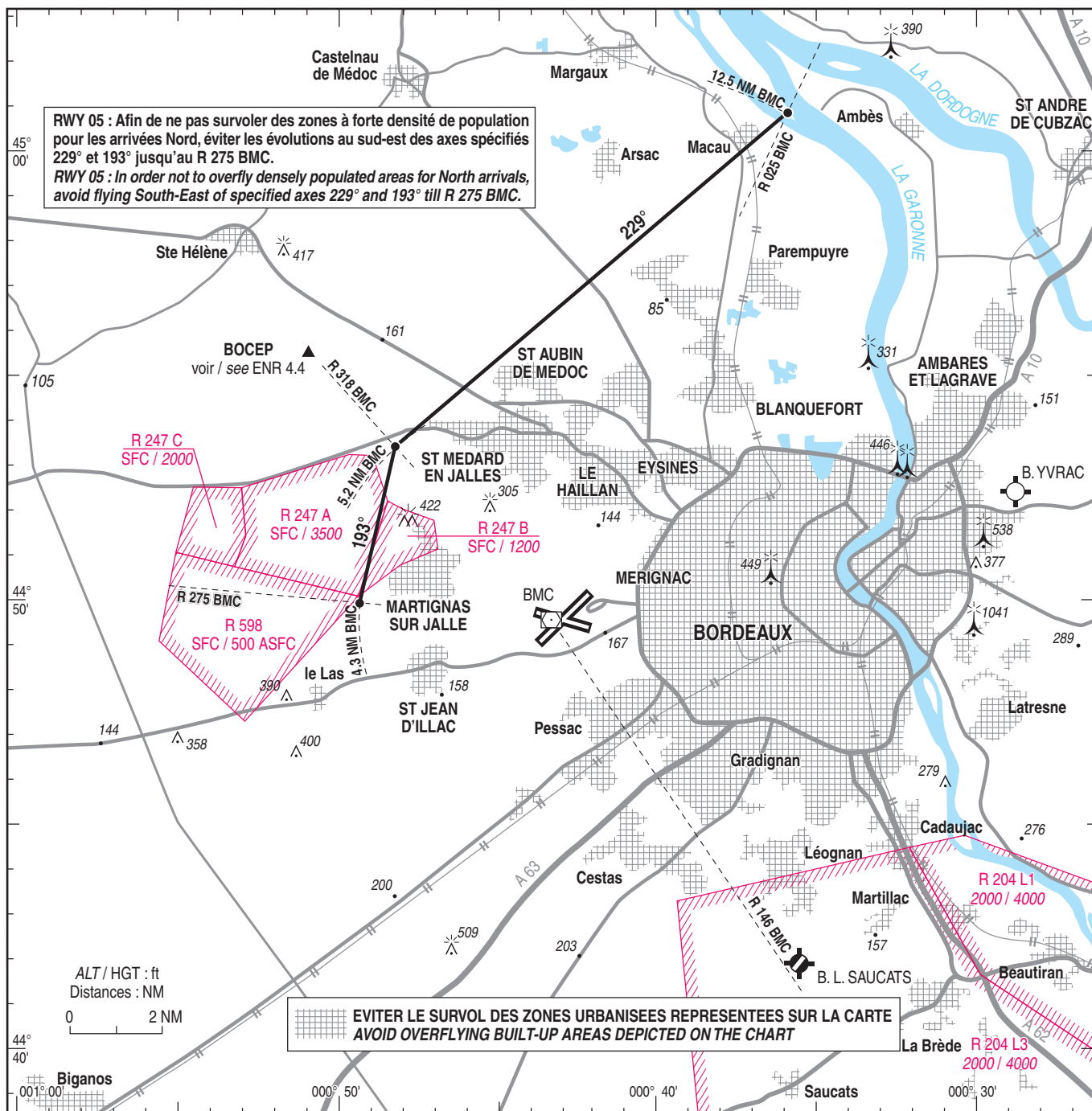


ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE

Environnement visual approach

BORDEAUX MERIGNAC

RWY 05



CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :

RWY 23 : Approche à vue interdite.**RWY 05 :**

- Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote, ou, de jour, sur proposition du contrôle.
- Le contrôleur d'approche peut proposer un guidage radar pour acquisition des conditions de vol à vue.
- La demande d'approche à vue sera toujours confirmée par le pilote dès visuel sur l'aérodrome.
- Pour les branches vent arrière Nord, éviter les évolutions au sud des axes ci-dessus, respect d'une altitude de 3000 ft jusqu'au R 275 BMC.
- En cas d'activité des zones R 247, vérifier les conditions de séparation par rapport à cette zone auprès du CCA AQUITAINE.
- Pour les branches vent arrière Sud, respect d'une altitude de 5000 ft jusqu'au R 146 BMC (ou R 166 BMC en cas d'activité des zones R 204).
- Respect d'une distance minimum (3.5 NM BMC) d'alignement en finale avant le seuil de piste.

INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :

RWY 23 : Visual approach prohibited.**RWY 05 :**

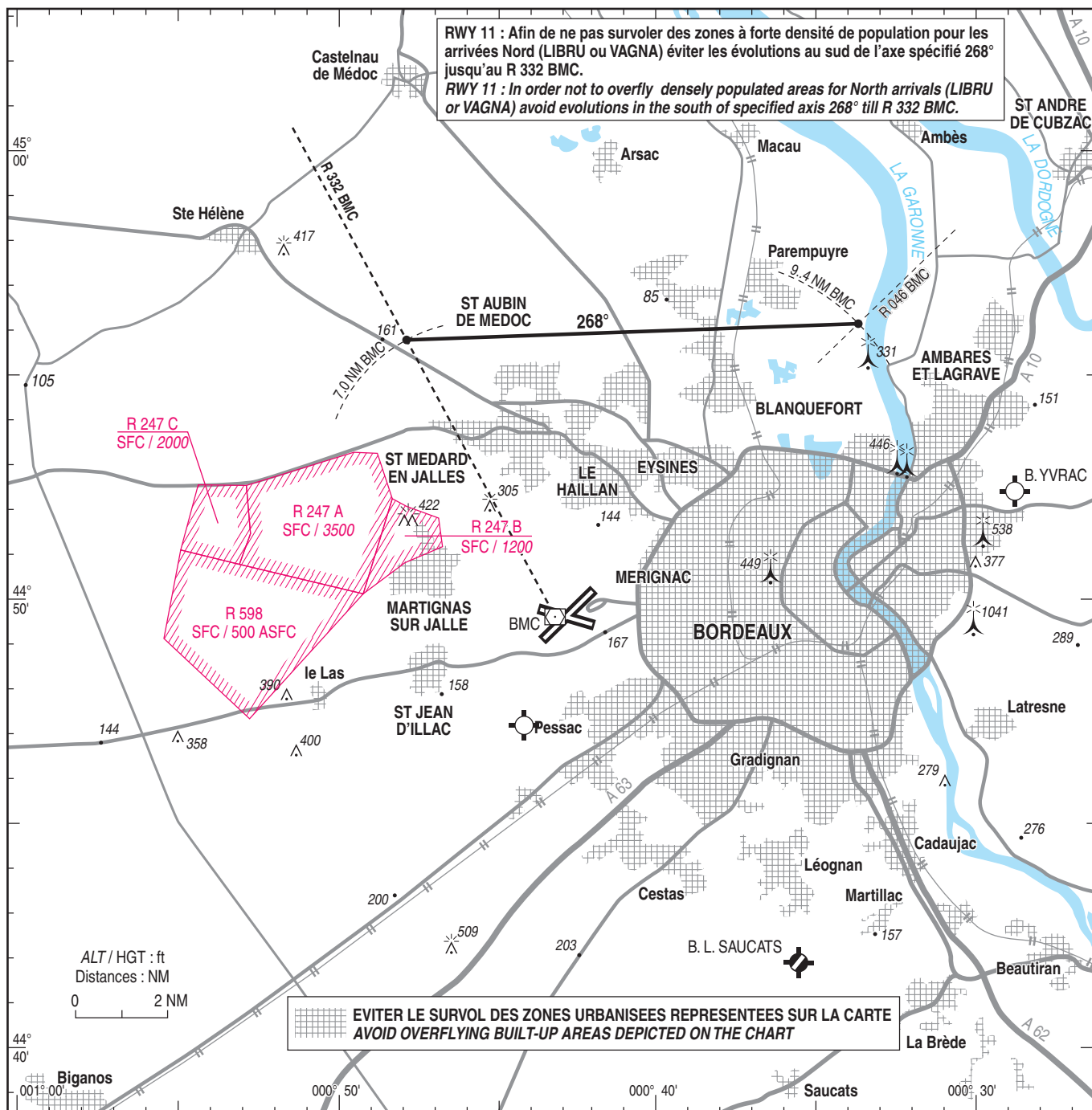
- Visual APCH clearance only issued on pilot's request, or, by day, on ATC proposal.
- The ATC can suggest a radar vectoring to obtain visual flight conditions.
- The visual APCH request will be always confirmed by the pilot AD in sight.
- For North downwind legs : avoid flying South of the axes above, respect an altitude of 3000 ft till R 275 BMC.
- When R 247 active, check the conditions of separation from this area with AQUITAINE ATC.
- For South downwind legs : respect an altitude of 5000 ft till R 146 BMC (or R 166 BMC in case of R 204 activity).
- Respect MNM distance (3.5 NM BMC) on final APCH before the RWY threshold.

ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE

Environnement visual approach

BORDEAUX MERIGNAC

RWY 11



CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :

RWY 29 : Approche à vue interdite.**RWY 11 :**

- Clairance d'approche à vue délivrée sur demande du pilote, ou, de jour, sur proposition du contrôleur.
- Le contrôleur d'approche peut proposer un guidage radar pour acquisition des conditions de vol à vue.
- La demande d'approche à vue sera toujours confirmée par le pilote dès visuel sur l'aérodrome.
- Pour les branches vent arrière Nord : éviter les évolutions au sud de l'axe ci-dessus, maintenir une altitude de 3000 ft jusqu'au R 332 de BMC.
- Respect d'une distance minimum (3.5 NM BMC) d'alignement en finale avant le seuil de piste.

INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :

RWY 29 : Visual approach prohibited.**RWY 11 :**

- Visual APCH only issued on pilot request or, by day, on ATC proposal.
- The ATC can suggest a radar vectoring to obtain visual flight conditions.
- The visual APCH request will be always confirmed by the pilot AD in sight.
- For North downwind legs : avoid evolutions in the south of the axis above maintain an altitude of 3000 ft till R 332 BMC.
- Respect a MNM distance (3.5 NM BMC) in final APCH before the runway threshold.