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 LFBP.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

LFBP - PAU PYRENEES

AD 2 LFBP.2 **Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	43°22'48"N 000°25'07"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection piste et TWY central.	Intersection of RWY and central TWY.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	10 km NW de Pau.	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	616 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	27.8 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	162 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.204°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.122°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SEA AIR'PY.	
	Adresse / *Address*	Aéroport Pau-Pyrénées - 64230 UZEIN	
	Telephone	05 59 33 33 00	
	FAX	05 59 33 33 05	
	TELEX	PUFAPXH	
	AFS	LFBPYDYX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN - DIM : 0400-2200. JF : en fonction des vols commerciaux programmés.	MON - SUN : 0400-2200. Public HOL : depending on scheduled commercial flights.
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	PPR 24 HR LUN-VEN et PPR 48 HR WE et jours fériés par : TEL : 06 08 54 08 45 ou 07 72 39 38 31 ou 06 07 90 11 92 ou 09 70 27 56 00 (CODT Bordeaux) et E-mail : bsi-pau@douane.finances.gouv.fr Obligatoire pour tous les vols hors Schengen à l'arrivée et au départ.	PPR 24HR MON-FRI and PPR 48 HR WE and public HOL by: TEL: 06 08 54 08 45 or 07 72 39 38 31 or 06 07 90 11 92 or 09 70 27 56 00 (CODT Bordeaux) and E-mail : bsi-pau@douane.finances.gouv.fr Compulsory for all flights out Schengen arriving at/departing from LFBP.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0145-2245	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / *Fueling*	0430-2000. En-dehors de ces HOR, O/R PN 1 HR par TEL : 05 59 33 33 36 ou E-mail : airbppuf@outlook.fr Distributeur automatique 100LL carte AIR BP Carte Bleue VISA AMEX MASTERCARD soumises au déplacement d'un opérateur ; délai éventuel à prévoir Cash 750 euros maximum.	0430-2000. Outside these SKED, O/R PN 1 HR by TEL : 05 59 33 33 36 or E-mail : airbppuf@outlook.fr 100LL automatic dispenser Debit card AIRBP VISA AMEX MASTERCARD subject to the movement of an operator; possible delay to be expected. cash 750 euros maximum.
9	Services de manutention / *Handling*	0400-2200 O/R J-2	0400-2200 O/R D-2
10	Sûreté / *Safety*	Aérogare : 0400-2200 Accès des vols privés via PARIF H24.	Terminal : 0400-2200 Access private flights by security access H24.
11	Dégivrage / *De-icing*	0400-2200	
12	Observations / *Remarks*	Assistance en escale : 0400-2200. H24 O/R J-2. Aviation générale : PPR 48 HR obligatoire. TEL : 05 59 33 33 53 E-mail : trafic@pau.aeroport.fr FREQ : 131.540 MHz GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS. TEL OPS : 05 59 33 33 53 TEL RFFS : 05 59 33 33 18	Handling : 0400-2200. H24 O/R D-2. General aviation: PPR 48 HR mandatory. TEL : 05 59 33 33 53 E-mail : trafic@pau.aeroport.fr FREQ : 131.540 MHz GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED. TEL OPS : 05 59 33 33 53 TEL RFFS : 05 59 33 33 18

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBP.4 Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Installations modernes de manutention sur l'AD, sociétés de levage et manutention à proximité.	Modern handling facilities at airport, cranes, elevators and handling firms nearby.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants: 100LL - JET A1 (CIV-MIL)- F34 AG (MIL).	Fuels: 100LL - JET A1 (CIV-MIL) - F34 AG (MIL).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Cuves (300 m3) - TR 2 (24 et 44 m3) - distributeur automatique 100LL : 50 m3.	Tanks (300 m3) - TR 2 (24 and 44 m3) - 100LL automatic dispenser: 50 m3.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	1 dégivreuse nacelle 7 m type I + 1 dégivreuse 13 m type I DE950 et IV AD49. 5000 l de dégivrant en stock.	1 de-icing cradle 7 m type I + 1 de-icer 13 m type I DE950 and IV AD49. 5000 l of de-icing agent stored.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74.	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	HELI BEARN (PART 145), avion et hélicoptère, TEL : 05 59 33 21 35. Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74.	HELI BEARN (PART 145), ACFT and HEL, TEL : 05 59 33 21 35. Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74.
7	Observations / *Remarks*	TEL: 05 59 33 33 53 - FAX: 05 59 33 33 22 - SITA-PUFAPXH - Email: trafic@pau.aeroport.fr	TEL: 05 59 33 33 53 - FAX: 05 59 33 33 22 - SITA-PUFAPXH - Email: trafic@pau.aeroport.fr

AD 2 LFBP.5 Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A proximité ou à PAU.	In vicinity or in PAU.
2	Restaurants	Sur l'aéroport.	At airport.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de location. Sur AD, bus vers Pau sauf dimanche et JF.	Taxis, car rental. At airport, busses to Pau except SUN and HOL.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Hôpitaux et cliniques à PAU.	Public and private hospitals in PAU.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Boîte aux lettres.	Mail box.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	A Pau	In Pau
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFBP.6 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	8	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	2 VIM 60, 1 VIM 90, 1 véhicule de commandement, 1 remorque levage/calage, 1 remorque pollution.	2 VIM 60, 1 VIM 90, 1 commander vehicle, 1 trailer lifting/wedging, 1 trailer pollution.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Aéronefs < 3 tonnes : SSLIA équipé d'une remorque de levage/calage. Aeronefs > 3 tonnes : l'exploitant met à disposition de la compagnie propriétaire de l'avion une liste de sociétés compétentes. Contacter le 05 59 33 33 18 ou 06 60 30 64 91.	ACFT < 3 tons : RFFS equipped with a trailer lifting/wedging. ACFT > 3 tons : AD operator provides to the company owner of the aircraft a list of competent companies. Contact 05 59 33 33 18 or 06 60 30 64 91.
4	Observations / *Remarks*	Niveau nominal 7 avec modulations (niveaux 6 ou 5) précisées par NOTAM. Niveau 8 possible sous réserve et O/R PN 48HR auprès de Service TRAFIC TEL : 05 59 33 33 53 ou 06 70 09 99 40.	Nominal level 7 depending on schedule changes (levels 6 or 5) specified by NOTAM. Level 8 available under conditions and O/R PN 48 HR to Service TRAFIC TEL: +33 (0)5 59 33 33 53 or 06 70 09 99 40.

AD 2 LFBP.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 / *Type of clearing equipment*	1 camion équipé lame néoprène. Epandage de déverglaçant agréé, éventuellement à titre préventif. ECOWAY-F-35 : Formiate de potassium.	1 truck equipped with rubber blade. Spreading of approved de icing product, possible as a preventive measure. ECOWAY-F-35 : Potassium formiate agent.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	- Piste sur une largeur de 30 m et une longueur de 2100 m - TWY N3, C - Aire de trafic commercial	- RWY over a width of 30 m and a length of 2100 m - TWY N3, C - The commercial apron
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	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 Suspension du trafic durant les opérations de déblaiement.	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 Suspension of traffic during the snow clearance operations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Parking CIV : béton enrobé Parking MIL : enrobé	CIV apron: bituminous concrete MIL apron: bituminous
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	Alpha : - 1,1B : 44 R/B/W/T - 2, 2B : 44 R/C/W/T - 3, 3B : 36 R/C/W/U - 4 : 52 R/C/W/U - 5, 5B : 36 R/C/W/U - 6, 6B : 52 R/C/W/U - 7 : 36 F/B/W/T - 8A : 40 F/C/W/T - 8B, 8C : 29 F/C/W/T Golf : 49 R/B/W/T Aérosite : 35 F/C/W/T.	
2	Largeur TWY / *TWY width*	1) TWY NW et N5 : 18 m 2) TWY NM, M et E : 23 m limité code C 3) TWY NE et N1 : 23 m limité code D avec envergure du train principal < 8,50 m 4) TWY N : 15 m limité code B 5) TWY NA : 23 m 6) TWY N3 : 23 m 7) TWY C : 23 m 8) TWY NG : 23 m 9) TWY G : 23 m 10) TWY Q : 15 m 11) TWY S, S0, S1, S2 : 15 m 12) TWY Y : 15 m du TWY S au portail militaire, puis 10,5 m du portail militaire aux installations militaires	1) TWY NW and N5 : 18 m 2) TWY NM, M and E : 23 m restricted to code C 3) TWY NE and N1 : 23 m restricted to code D with main gear span < 8.50 m 4) TWY N : 15 m restricted to code B 5) TWY NA : 23 m 6) TWY N3 : 23 m 7) TWY C : 23 m 8) TWY NG : 23 m 9) TWY G : 23 m 10) TWY Q : 15 m 11) TWY S, S0, S1, S2 : 15 m 12) TWY Y : 15 m from TWY S to military gate, then 10.5 m from military gate to military installations
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Bituminous concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	1) 45 F/C/W/T 2) 45 F/C/W/T 3) 45 F/C/W/T 4) 38 F/C/W/T 5) 41 F/C/W/T 6) 39 F/C/W/T 7) 36 F/C/W/T 8) 40 F/C/W/T 9) 38 F/C/W/T 10) 35 F/C/W/T 11) S : 31 F/C/W/T S0 : 19 F/C/W/T S1 : 27 F/C/W/T S2 : 24 F/C/W/T 12) 19 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Parking	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	604 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	1 43°22'52.02"N 000°24'48.01"W 1B 43°22'52.03"N 000°24'48.28"W 2 43°22'52.01"N 000°24'49.91"W 3 43°22'53.77"N 000°24'51.71"W 3B 43°22'52.59"N 000°24'50.79"W 4 43°22'55.12"N 000°24'53.79"W 5 43°22'55.93"N 000°24'55.32"W 5B 43°22'54.40"N 000°24'53.87"W 6 43°22'56.74"N 000°24'56.85"W 6B 43°22'56.34"N 000°24'56.10"W	7 43°22'56.76"N 000°24'59.82"W G1 43°23'00.21"N 000°25'06.31"W G2 43°22'59.78"N 000°25'06.00"W G3 43°22'59.88"N 000°25'07.83"W G4 43°22'59.51"N 000°25'05.84"W G5 43°22'59.86"N 000°25'06.51"W G6 43°23'00.21"N 000°25'07.17"W G7 43°23'00.56"N 000°25'07.84"W G8 43°23'00.91"N 000°25'08.51"W
6	Observations / *Remarks*	Circulation interdite aux piétons depuis les postes de l'aviation légère vers les postes aviation commerciale et aérogare. Utilisation TWY S, S0, S1 et S2 limitée aux appareils circulant en CAM, aéronefs d'état et aux aéronefs volant au profit des forces militaires. Points d'attente intermédiaires M et E non utilisables par RVR < 800 m. TWY Q utilisable de jour et de nuit. Interdit en LVP (RVR < 800 m).	Pedestrian traffic forbidden from general aviation towards commercial aviation stands and terminal. Use of TWY S, S0, S1 and S2 reserved for military aircraft, state aircraft and aircraft flying for military forces. Intermediate HLDG points M and E unavailable when RVR < 800 m. Use of TWY Q night and day. Forbidden if RVR < 800 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir carte AD 2 LFBP APDC 01.	See AD 2 LFBP APDC 01.
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Marques latérales de piste, d'axe de piste, de distance constante, d'identification de piste, de seuil de piste, lignes axiales.	RWY lateral marks, RWY centreline, threshold number and marks, distance marks, TWY centrelines.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFBP .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Permanentes : TWY NW, S. TWY N1, N3, S0, S1 : Feux de protection de piste (wigwag).	Permanent : TWY NW, S. TWY N1, N3, S0, S1: Runway guard lights.
4	Observations / *Remarks*	Activation du pelicandrome sur demande. Itinéraire DASH 8 / Canadair CL451 : - sortie de piste par : N5, NW, NG vers parking G. - sortie de piste par : N3, NG vers parking G. Marquage au sol sur parking G : lignes discontinues de couleur bleue. Roulage N5, NW non autorisé pour l'A400M.	Pelicandrome O/R. Route DASH 8 / Canadair CL451 : - runway exit N5, NW, NG towards apron G. - runway exit N3, NG towards apron G. Ground marking apron G : blue dashed lines. Taxiing N5, NW prohibited for A400M.

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

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	TOULOUSE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFBP .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	BORDEAUX MERIGNAC
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	TOULOUSE BORDEAUX MERIGNAC
	Période de validité / *Validity period*	24 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C - PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	AD WARNING METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12.

AD 2 LFBP.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
13	125.85 (125)	2500 x 45	52 F/C/W/T asphalte / asphalt	43°23'15.57"N 000°25'59.74"W ------ GUND NIL	THR : 581ft
31	305.85 (305)	2500 x 45	52 F/C/W/T asphalte / asphalt	43°22'28.19"N 000°24'29.67"W ------ GUND NIL	THR : 616ft

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
13	NIL	NIL	NIL	2620 x 280	NIL	(1)
31	NIL	NIL	200	2620 x 280	NIL	(2)

(1) RESA (L x l) : 90 x 90

(2) RESA (L x l) : 180 x 90

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBP.13 **Distances déclarées *Declared distances***

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
13	2500	2500	2500	2500	
TWY N3	1040	1040	1040		
TWY N5	2080	2080	2080		
31	2500	2700	2500	2500	
TWY N3	1480	1680	1480		
TWY S1	2120	2320	2120		

AD 2 LFBP.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 *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
13		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	70 ft		2500 m	15 m	W/R	LIH
31	CAT III - 900 m - LIH/LIL	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	53 ft	900 m	2500 m	15 m	W/R	LIH

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
13	1900 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R			
31	1900 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R			(1)

(1) Angle du PAPI calé sur la pente du glide pour aéronef de type A320, MFS (marge de franchissement du seuil) inférieure à 9 m (29 ft) pour les avions avec une HOR (hauteur oeil/roue) supérieure à 7,34 m (24 ft).
PAPI's angle calibrated on glide slope for A320 aircraft type, TCH (threshold crossing height) lower than 9 m (29 ft) for airplanes with a EWH (eye-to-wheel height) greater than 7.34 m (24 ft).

AD 2 LFBP.15 **Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply***

1	ABN		
	IBN		
2	Té d'atterrissage / *LDI*		
	Anémomètre / *Anemometer*		
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	Feux LED : N3, M, C, N entre C et M, N1 et NE entre M et N1, S1.	LED lights : N3, M, C, N between C and M, N1 and NE between M and N1, S1.
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Dispositif latéral rétroréfléchissant : NE, E, M, N entre C et M, N1, S0, S1, S2. Feux LED : N3, N1, C, N5, NG, NW, G, Q.	Lateral reflective marking: NE, E, M, N between C and M, N1, S0, S1, S2. LED lights : N3, N1, C, N5, NG, NW, G, Q.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Secours par groupe.	Auxilary power supply.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 sec	
5	Observations / *Remarks*	Absence de marquage et de balisage axial raquette de retournement seuil 31. Feux de barre d'arrêt et de protection de piste (wigwag) à LED.	Half-turn area THR 31 : no axial marking and lighting. Stopbars and runway guard with LED lights.

AD 2 LFBP.16 **Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area***

1	Description	1) CIV : HE entre TWY M et E FATO : -dimensions : 19.65 m x 19.65 m TLOF : -position : 43°22'43.98"N - 000°24'42.31"W -altitude : 613 ft -dimensions : 16.30 m x 16.30 m 2) MIL : hélistation du 5ème R.H.C. FATO MIL : -dimensions : 644.38 m x 20 m TLOF : 16.60 m x 16.60 m - position THR 31 : 43°22'20.46N" - 000°24'59.95"W , altitude : 608 ft - position THR 13 : 43°22'32.68N" - 000°25'23.14"W, altitude : 599 ft Observations : voir VAC HELISTATIONS.	1) CIV: HE between TWY M and E FATO : -dimensions: 19.65 m x 19.65 m TLOF: -position: 43°22'43.98"N - 000°24'42.31"W -altitude: 613 ft -dimensions: 16.30 m x 16.30 m 2)MIL: 5th R.H.C. helicopter area. FATO MIL : -dimensions : 644.38 m x 20 m TLOF : 16.60 m x 16.60 m - position THR 31: 43°22'20.46N" - 000°24'59.95"W, altitude : 608 ft - position THR 13: 43°22'32.68N" - 000°25'23.14"W, altitude : 599 ft Remarks: see VAC HELISTATIONS.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBP.17 **Espaces ATS *ATS airspaces***

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
CTR PAU-PYRENEES 43°28'56"N , 000°33'02"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W - 43°25'00"N , 000°14'32"W - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°22'48"N , 000°25'07"W (ARP) - 43°16'06"N , 000°19'06"W - 43°21'00"N , 000°37'00"W - 43°28'56"N , 000°33'02"W	D	2500ft AMSL ---------- SFC	APP PYRENEES Approche (FR) PYRENEES Approach (EN) TWR PAU Tour (FR) PAU Tower (EN)	HOR/SKED ATC : voir/see AD 2 LFBP.3.7 A l'exclusion des parties interférentes de la LF-R 201A lorsqu'elle est active et de la LF-P4 LF-P 4 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1 With the exception of the interfering parts of LF-R 201A when active and LF-P 4 LF-P 4: entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
FIS	PYRENEES Information (FR) *PYRENEES Information (EN)*	126.530 MHz	HO	
APP	PYRENEES Approche (FR) *PYRENEES Approach (EN)*	128.805 MHz	HO	Jusqu'au FL200. Secteur/Sector PY.
APP	PYRENEES Approche (FR) *PYRENEES Approach (EN)*	135.880 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
TWR	PAU Sol (FR) *PAU Ground (EN)*	121.755 MHz	HO	
TWR	PAU Tour (FR) *PAU Tower (EN)*	124.155 MHz	HO	
ATIS	PAU (FR) *PAU (EN)*	128.480 MHz	HO	
D-ATIS	PAU (FR) *PAU (EN)*	NIL	HO	Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR-DEP parameters via DATA-link.

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	PO	397 kHz	H24	43°18'50.8"N 000°09'58.4"W	1182 ft	25NM		108°/11,2NM THR 31	
NDB	PU	364 kHz	H24	43°19'13.9"N 000°18'18.4"W	831 ft	25NM		125°/5,6NM THR 31	
LOC 31 (III.E.4)	PYR	110.1 MHz	H24	43°23'20.3"N 000°26'08.8"W	576 ft			305°/272 m THR 13	
GP 31		334.4 MHz	H24	43°22'31.0"N 000°24'44.2"W	608 ft		15.9 m/52 ft (3 °)	285°/344 m THR 31	
DME 31		CH 38X	H24	43°22'31.0"N 000°24'44.2"W	676 ft	25NM FL250		285°/344m THR 31	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBP.20 Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations*

20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

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

20.1 UNITS RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICE PYRENEES

Approach Control Center ensures the air traffic services within the SIV PYRENEES according to airspaces classification below FL 145.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

Le niveau de transition est calculé par PYRENEES APP en fonction de l'altitude de transition fixée à 5000 ft.

20.2 ALTIMETER SETTING

Transition level is calculated by PYRENEES APP according to transition altitude fixed at 5000 ft.

20.3 FONCTIONS RADAR

Le Centre de Contrôle d'approche de PAU PYRENEES est habilité à utiliser les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

20.3 RADAR FUNCTIONS

The PAU PYRENEES Approach Control Unit is entitled to use the functions of radar surveillance, monitoring and guidance to provide air traffic control, flight information and alert.

20.4 MANOEUVRES AU SOL

20.4 GROUND MANOEUVRING

20.4.1 Atterrissage de précision CAT II et III (RVR < 550m ou plafond < 200ft)

1 seul mouvement d'aéronef sur l'aire de manœuvre.

20.4.1 Precision landing CAT II and III (RVR < 550m or ceiling < 200ft)

Only one ACFT movement allowed on manoeuvring area.

20.4.2 Roulage en configuration LVP

RVR <= 350 m

Les TWY N5, NW, NG et G ne sont pas utilisables.

- ACFT de code A, B, C :

Sortie de piste par N3 :

Le roulage après N3 s'effectue vers l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY C et N (entre C et M).

Entrée sur piste par N1 :

Le roulage vers N1 s'effectue depuis l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY N (entre C et M), M et NE.

- ACFT de code D, E, F :

Sortie de piste par N3 :

Le roulage après N3 s'effectue vers l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY C et N (entre C et M).

Entrée sur piste par N3 :

Le roulage vers N3 s'effectue depuis l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant le TWY C.

RVR > 350m

- ACFT de code A, B, C :

Sortie de piste par N3 ou N5

Entrée sur piste par N1 :

Le roulage vers N1 s'effectue depuis :

- l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY N (entre C et M), M et NE.

- l'aire de trafic Golf en empruntant les TWY G, NG, C, N (entre C et M), M et NE.

- ACFT de code D, E, F :

Les TWY N5, NW ne sont pas utilisables.

Sortie de piste par N3.

Entrée sur piste par N3 :

Le roulage vers N3 s'effectue depuis :

- l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant le TWY C.

- l'aire de trafic Golf en empruntant les TWY G et NG.

Circulation sur l'aire de trafic: réduite au strict nécessaire: traitement des vols sur les parking ALPHA et GOLF. Circulation de l'avitailleur autorisée uniquement sur ces parkings.

L'attention des pilotes est attirée, notamment en LVP, sur la route de service qui traverse et contourne l'aire de trafic A. Presence d'un HOT SPOT sur l'aire de trafic côté EST : l'extrémité de la route de service est à proximité de l'entrée du TWY NE (voir carte AD 2 LFBP ADC 01).

20.4.2 Taxiing in LVP configuration

RVR <= 350 m

TWY N5, NW, NG et G cannot be used.

- Code A, B, C ACFT:

RWY exit via N3 :

Taxiing after N3 towards commercial apron Alpha via TWY C and N (between C and M).

RWY entrance via N1:

Taxiing towards N1 from commercial apron Alpha via TWY N (between C and M), M and NE.

- Code D, E, F ACFT:

RWY exit via N3 :

Taxiing after N3 towards commercial apron Alpha via TWY C and N (between C and M).

RWY entrance via N3 :

Taxiing towards N3 from commercial apron Alpha via TWY C.

RVR > 350m

- Code A, B, C ACFT:

RWY exit via N3 or N5

RWY entrance via N1 :

Taxiing towards N1:

- from commercial apron Alpha via TWY N (between C and M), M and NE.

- from apron Golf via TWY G, NG, C, N (between C and M), M and NE.

- Code D, E, F ACFT:

TWY N5, NW cannot be used.

RWY exit via N3.

RWY entrance via N3:

Taxiing towards N3:

- from commercial apron Alpha via TWY C.

- from apron Golf via TWY G, NG.

Traffic on the apron: reduced to the bare minimum: handling of flights on stands ALPHA and GOLF. Refueling truck movement restricted to the apron ALPHA and GOLF.

Pilots must be aware, specially during LVP, of the service road crossing and by-passing apron A. Hot spot on apron: end of service road on the East side apron next to TWY NE (see carte AD 2 LFBP ADC 01).

20.4.3 Divers

Chemin de lutte animalière situé à 75 m au Sud de l'axe de piste utilisé en conditions VMC.

Aire de trafic A et G : poussée minimale.

Parking P7 : ACFT code E et F, roulage avec précaution puissance minimale.

Cheminement nominal pour arrivées ACFT code D, E et F : remonter piste et emprunter N3 et C ou N3, NG et G.

Aire de demi-tour seuil 13: suivre marquage au sol sur aire de demi-tour ; angle de virage roulette de nez > 45 °.

20.4.3 Miscellaneous

Wildlife control way located 75 m South of RWY axis used in VMC only.

Apron A and G : minimum thrust.

Parking P7: ACFT code E and F, taxiing carefully with minimum power.

ACFT code D, E and F: backtrack RWY and taxi on N3 and C or N3, NG and G.

Turn pad THR 13: follow RWY turn pad marking; steering angle nose gear > 45 °.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Rouler vitesse réduite.

→ Entrée ou sortie de l'aire A par NM non autorisée si code E stationné sur le poste P1 ou P1B.

20.4.4 Roulage par fortes chaleurs

Si T° > 35°C rouler vitesse réduite sur l'aire de manœuvre et demi-tour obligatoire sur les aires de retournement aux seuils 13 et 31

Taxi at slow speed.

Entry or exit from apron A via NM is not permitted if code E on stand P1 or P1B.

20.4.4 Taxiing in high heat

If T° > 35°C taxi at slow speed on manoeuvering area, and mandatory u-turn on turn pads THR 13 and 31

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.5 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

Stationnement soumis à PPR 48 HR obligatoire sauf vols commerciaux programmées , EVASAN et vols d'urgence.

Contact : trafic@pau.aeroport.fr - 06 70 09 99 40.

→ A l'arrivée : placeur obligatoire. Stationnement autonome interdit sauf vols d'urgence.

20.5 USE OF PARKING STANDS

PPR 48 HR mandatory except scheduled commercial flights, MEDEVAC and emergency flights.

Contact : trafic@pau.aeroport.fr - 06 70 09 99 40.

Arrival with mandatory guidance assistance. Aircraft self-parking forbidden except for emergency flights.

Postes ***Stands***	**Départ autorisé** ***Authorised departure***	**Types** ***Aircraft types***	**Envergure max (m)** ***Aircraft max wingspan (m)***	**Aviation commerciale** ***Commercial flights***	**Aviation d'affaire** ***Private flights***	**Aviation générale** ***General aviation***	**Consignes** ***Instructions***
1	R	Maxi code C	36 m	X			Poste passerelle / *Jetway stand*
1B	R	Maxi code E	65 m	X			Poste passerelle, poste interdit au B747 / *Jetway stand, prohibited for B747*
2	R	Maxi code C	36 m	X			Poste passerelle / *Jetway stand*
3	A / R	Maxi code C	36 m	X			Départ autonome avec guidage de l'assistance / *self-manoeuvring departure with handling company guidance*
3B	A / R	Maxi code C	36 m	X			Départ autonome avec guidage de l'assistance / *self-manoeuvring departure with handling company guidance*
4	R	Maxi code C	36 m	X			
5	R	Maxi code C	36 m	X			
5B	A / R	Maxi code C	36 m	X			Départ autonome avec guidage de l'assistance / *self-manoeuvring departure with handling company guidance*
6	R	Maxi code C	36 m	X			
6B	R	Maxi code E sauf/ *except* B747	65 m	X			Poste interdit au B747 / *Stand prohibited for B747*
7	A	Maxi code E et/ *and* AN124	65 m 73.3 m	X	X	X	Pour avion en entraînement/ *Training flights* Aviation militaire/ *Military flights*
8A, 8B, 8C	A	Maxi code B	24 m	X	X	X	Prioritairement aviation d'affaires. Possibilité aviation générale / *Priority to private flights, general aviation flights possible*
G (Golf) 1	A	Maxi code E et/ *and* AN124	73.3 m		X	X	Aviation non commerciale / *Non commercial aviation* Prioritairement avions gros porteur et Antonov dans le cadre de vols d'État, vols militaires ou des forces de l'ordre / *Priority to Antonov aircraft, military or law enforcement flights* Arrivée avec placeur obligatoire / *Arrival with marshaller assistance mandatory*
G (Golf) 2	A	Maxi code C	36 m		X	X	*Aviation non commerciale / Non commercial aviation* Aviation générale sans assistance. PPR 48 HR obligatoire / *General aviation flights without handling PPR 48 HR mandatory*
G (Golf) 3	A	Maxi code C	36 m		X	X	
G (Golf) 4	A	Maxi code A	15 m		X	X	
G (Golf) 5	A	Maxi code A	15 m		X	X	
G (Golf) 6	A	Maxi code A	15 m		X	X	
G (Golf) 7	A	Maxi code A	15 m		X	X	
G (Golf) 8	A	Maxi code A	15 m		X	X	

←

A : Départ autonome / *Self-manoeuvring departure*
R : Repoussage / *Push-back*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBP.21 Procédures antibruit / Noise abatement procedures

21.1 VOLS D'ENTRAINEMENT ET DE CONTROLE

Les vols VHL sont soumis à l'autorisation de l'exploitant (PPR à demander au service trafic@pau.aeroport.fr ou 06 70 09 99 40) selon les termes et limitations de la charte de gestion des nuisances sonores.

21.2 UTILISATION GPU APU

L'utilisation de groupes électrogènes mobiles (GPU) ou de convertisseurs électriques est recommandée pendant l'escale d'un aéronef. Les groupes auxiliaires de puissance (APU) ne seront mis en marche que lorsque la situation l'exige.

21.3 POINTS FIXES

Essais moteurs au-delà de la puissance de roulage uniquement sur piste entre 0500 et 2100.

→ Les points fixes sont interdits en conditions LVP.

21.1 TRAINING AND CHECKED FLIGHTS

Training sessions are subject to AD operator's approval (PPR by tel 06 70 09 99 40 or email trafic@pau.aeroport.fr) and must comply with the terms and conditions outlined in the noise abatement charter.

21.2 GPU APU USE

Use of ground power unit (GPU) or electrical converter is recommended during stopovers. Auxiliary power units shall be turned on only when necessary.

21.3 ENGINE POWER CHECK POINTS

Engine tests beyond taxiing thrust only on RWY between 0500 and 2100.

Engine power check points prohibited during low visibility procedures.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 VOLS AU DEPART

Les départs RNAV sont protégés pour le senseur GNSS.

Les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV1.

Les départs RNAV sont attribués par défaut. Dans ce cas, les aéronefs ne pouvant utiliser les SID RNAV doivent s'annoncer "NON RNAV en zone terminale" afin de se voir attribuer un départ conventionnel.

→ Départs omnidirectionnels :

→ - RWY 31 :

→ Monter dans l'axe 305°. A 2,5 NM DME PYR départ omnidirectionnel vers le premier point en route de la clairance. Survol de la P4 voir ENR 5.1-1, § 1.2.1.
Pente théorique de montée avant 2,5 NM DME PYR : 6,6 % MNM (cette pente fait cependant abstraction de la végétation altitude 609 ft à 230 m du seuil 13 et à gauche de l'axe de piste).
Pente théorique de montée après 2,5 NM DME PYR : 5,5 % MNM (obstacles pénalisants : végétation altitude 973 ft à 262°/1,3 NM du TP à 2,5 NM de PYR ; relief altitude 8869 ft à 165°/29 NM PYR).

→ - RWY 13 :

→ Monter dans l'axe 125°. A 2 NM DME PYR, virage à gauche vers le premier point en route de la clairance. Survol de la P4 voir ENR 5.1-1, § 1.2.1.
Pente théorique de montée avant 2 NM DME PYR : 4,7 % MNM (obstacle pénalisant : antenne altitude 659 ft à 200 m du seuil 31 à gauche de l'axe de piste).
Pente théorique de montée après 2 NM DME PYR : 4,7 % MNM (obstacle pénalisant : relief altitude 7760 ft à 320°/32 NM DME PYR)

22.2 VOLS EN TRANSIT

Voir AD 2 LFBP ARC 01.

22.3 VOLS A L'ARRIVEE

22.3.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)

La description des STAR se compose d'une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesses. Les clairances fournies par les services ATC peuvent faire référence à ces STAR.

Dans ce cas :

- la partie route de la STAR doit être considérée comme une clairance,

- les contraintes de niveau de vol et de vitesse ne sont que des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable,

- tout changement de niveau de vol doit faire l'objet d'une clairance explicite, délivrée sur demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme ATC,

- sauf clairance contraire, le pilote adapte son profil de descente afin de respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse indiquées dans la description STAR,

- en cas d'altération de cap en guidage radar pendant le suivi d'une STAR, le pilote doit respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse sur la nouvelle trajectoire, à des distances équivalentes de l'aérodrome de destination.

Les STAR RNAV sont protégées pour les senseurs GNSS et DME/DME.

Les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV1.

L'équipement requis pour l'utilisation des STAR RNAV est un équipement RNAV1 avec capteur GNSS et/ou DME/DME.

22.3.2 Approches RNAV

L'INA RNAV BAGRO RWY 31 est la procédure par défaut après l'IAF TEPTI sauf si une autre INA est explicitement annoncée à l'ATIS.

Au premier contact avec l'approche le pilote doit demander l'autorisation de réaliser une INA CONV.

22.3.3 FPL

Les plans de vol doivent être rédigés conformément aux itinéraires normalisés d'arrivée et de départ aux instruments.

22.4 VOLS D'HELICOPTERES

Vols d'hélicoptères en CTR :

Croisement des axes de piste par les hélicoptères du SAMU : l'hôpital de Pau se situe à 4,5 NM de l'axe de finale 31. Les contrôleurs aériens s'efforcent de minimiser l'impact de ces missions prioritaires sur le trafic aérien commercial. L'espace aérien concerné étant de la CTR de classe D, la séparation est assurée par des informations de trafic et le repérage visuel entre les aéronefs.

L'information d'une activité intense d'hélicoptères sur certains itinéraires VFR peut être fournie aux usagers sous forme "d'information globale d'activité" sur la fréquence ATIS et rappelée le cas échéant sur la fréquence de contrôle.

22.5 PROCEDURES LVP

22.1 DEPARTING FLIGHTS

RNAV departures are protected for the GNSS sensor.

The navigation specification criteria used are those of RNAV 1.

RNAV departures are allocated by default. In this case, ACFT unable to use RNAV SID should inform "NON RNAV terminal Area" in order to get an attribution of a conventional departure.

Omnidirectional departures :

- RWY 31 :

Climb straight ahead 305°. At 2.5 NM DME PYR omnidirectional departure to the first en route reporting point of the clearance. Overflight P4 see ENR 5.1-1, § 1.2.1.
Theoretical gradient of climbing slope before 2.5 NM DME PYR : 6.6 % MNM (this slope doesn't take into account vegetation altitude 609 ft, 230 m from THR 13 left from RWY axis).
Theoretical gradient of climbing slope after 2.5 NM DME PYR : 5.5 % MNM (controlling obstacles : vegetation altitude 973 ft, at 262°/1.3 NM from TP, 2.5 NM from PYR ; relief altitude 8869 ft at 165°/29 NM PYR).

- RWY 13 :

Climb straight ahead 125°. At 2 NM DME PYR, turn left to the first en route reporting point of the clearance. Overflight of P4 see ENR 5.1-1, § 1.2.1.
Theoretical gradient of climbing slope before 2 NM DME PYR : 4.7 % MNM (controlling obstacle : antenna altitude 659 ft at 200 m from THR 31 on the left of RWY center line).
Theoretical gradient of climbing slope after 2 NM DME PYR : 4.7% MNM (controlling obstacle : relief altitude 7760 ft at 320°/32 NM DME PYR).

22.2 TRANSIT FLIGHTS

See AD 2 LFBP ARC 01.

22.3 ARRIVAL FLIGHTS

22.3.1 Arrival standardized instrument route (STAR)

STAR description is composed of a route associated to a profile with flight level and speed constraints. ATC clearance could refer to these STAR.

In this case :

- route part of the STAR must be considered as a clearance,

- flight level and speed constraints are only information allowing pilot to plan a probable descent profile,

- any flight level change must be subject to a specific clearance delivered on pilot request or on ATC service initiative,

- unless opposite clearance pilot adapt his descent profile to respect flight level and speed constraint indicated in the STAR description,

- in case of heading change under radar vectoring during a STAR following, pilot must comply with flight level and speed constraints on the new trajectory, at equivalent distance from the aerodrome of destination.

RNAV STAR are protected for the GNSS and DME/DME sensors.

The navigation specification criteria used are those of RNAV1.

The equipment required to use RNAV STAR is a RNAV1 equipment fitted with GNSS and/or DME/DME sensor.

22.3.2 RNAV approaches

INA RNAV BAGRO RWY 31 is the procedure in force after TEPTI IAF except if another INA is specified on ATIS.

On first contact with the approach control centre, the pilot must request INA CONV authorization.

22.3.3 FPL

Flight plans are to be written in compliance with SIDs and STARs.

22.4 HELICOPTERS FLIGHTS

Helicopter flights in CTR :

Crossing of runway axes by EMS helicopters : Pau hospital is located 4.5 NM on final 31. ATC try to minimise the impact of these priority missions on commercial air traffic. The concerned airspace being the class-D CTR, the management of separation distances is done by traffic information and visual reference between aircraft.

Information of heavy helicopters activity on some VFR routes can be transmitted to users as "overall activity information" on the ATIS frequency and recalled on the air traffic control frequency as appropriate.

22.5 LVP PROCEDURES

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 dès changement significatif.

When LVP procedures are in progress, pilots will be informed via ATIS. ATC will give RVR on first contact, and as soon as there is a significant change.

22.5.1 Piste

La piste 31 est homologuée pour des procédures d'atterrissage CAT II et CAT III, ainsi que pour les décollages par faible visibilité.

Tous les points d'attente disposent de feux de protection de piste.

22.5.1 Runway

Runway 31 is certified for CAT II and CAT III precision approach and Low Visibility Take-Off.

All the holding points have runway guard lights.

22.5.2 Critères de mise en place

Les procédures de LVO sont mises en place dès que les RVR sont inférieures à 800 m ou le plafond inférieur à 300 ft (pré-LVP).

Les procédures LVP sont mises en place dès que les RVR sont inférieures à 550 m ou le plafond inférieur à 200 ft.

22.5.2 Criteria of implementation

LVO are in force when RVR are lower than 800 m or ceiling below 300 ft (pre LVP).

LVP are in force when RVR are lower than 550 m or ceiling below 200 ft.

AD 2 LFBP.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 SURVEILLANCE DU TRAFIC

23.1.1 Equipement

1) AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

2) Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0).

23.1.2 Zone de traitement

La surveillance est effective dans l'espace suivant :

- limites verticales : SFC-FL 145,

- limites latérales : contours SIV PYRENEES.

Lorsque l'approche de PAU PYRENEES reprend les espaces de BIARRITZ, la zone de traitement MSAW est étendue au SIV BIARRITZ.

23.1 TRAFFIC SURVEILLANCE

23.1.1 Equipment

1) AD equipped with secondary surveillance radar (see AD 1.0).

2) MSAW ground warning system (see AD 1.0).

23.1.2 Processing area

The MSAW monitoring is effective within the following airspace :

- vertical limits : SFC-FL145,

- lateral limits : PYRENEES FIS outlines.

When PAU PYRENEES Approach is resuming control for BIARRITZ airspaces, the MSAW processing area will be extended to BIARRITZ FIS.

23.2 PERIL ANIMALIER

Côté civil : adapté. De SR-30 à SS+30.

Côté militaire : automatique de 0700 à 1900.

23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Civil side : adapted. From SR-30 to SS+30.

Military side : automatic from 0700 to 1900.

AD 2 LFBP.24 Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

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

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

AD 2 LFBP.25 Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE *PROCEDURE IDENTIFICATION*	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS *LINE OF OPERATIONAL MINIMA*
Sans objet / *Not applicable.*	Sans objet / *Not applicable*

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart - ICAO

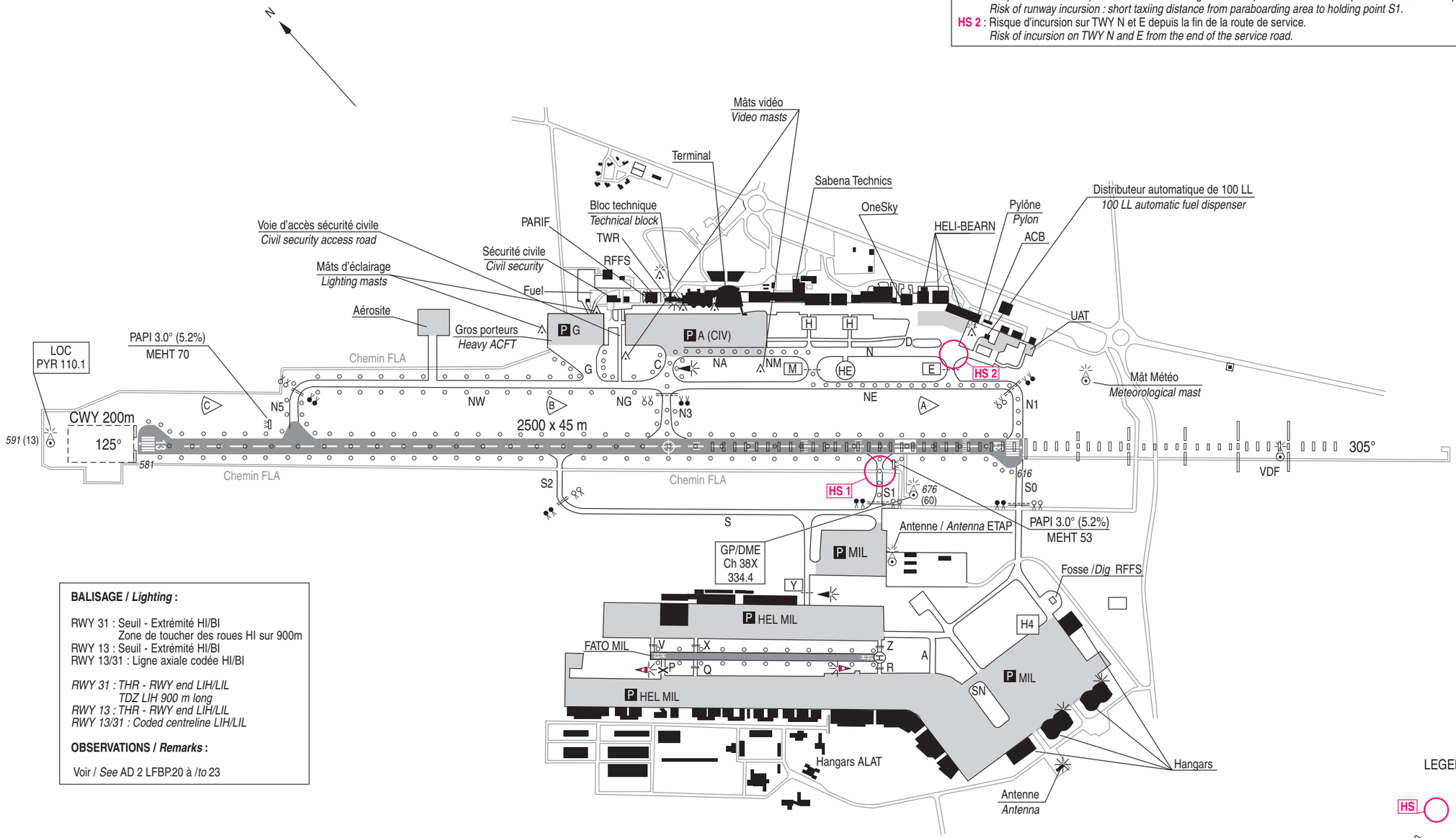
ATIS 128.480
GND (SOL) : 121.755

PAU PYRENEES
43 22 48 N - 000 25 07 W
ALT AD : 616 ft (22 hPa)

VAR 0° (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

HS 1 : Risque d'incursion de piste : distance de roulage courte depuis la zone d'embarquement PARA vers le point d'attente S1.
Risk of runway incursion : short taxiing distance from paraboarding area to holding point S1.
HS 2 : Risque d'incursion sur TWY N et E depuis la fin de la route de service.
Risk of incursion on TWY N and E from the end of the service road.



BALISAGE / *Lighting* :

RWY 31 : Seuil - Extrémité HI/BI
Zone de toucher des roues HI sur 900m
RWY 13 : Seuil - Extrémité HI/BI
RWY 13/31 : Ligne axiale codée HI/BI

RWY 31 : THR - RWY end LIH/LIL
TDZ LIH 900 m long
RWY 13 : THR - RWY end LIH/LIL
RWY 13/31 : Coded centreline LIH/LIL

OBSERVATIONS / *Remarks* :

Voir / *See* AD 2 LFBP.20 à /*to* 23

COORDONNEES SEUIL / *THR coordinates*			RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 13	43° 23' 15.57" N	000° 25' 59.74" W	13	NIL	LIH/LIL	2500	2500	2500	2500	Revêtue	52 F/C/W/T	150	150	150	200
THR 31	43° 22' 28.19" N	000° 24' 29.67" W	31	900 m LIH/LIL	LIH/LIL	2500	2700	2500	2500	*Paved*		150	150	150	200
												RWY 31 : LVTO - RVR MNM = 75 m			

ALT / HGT : ft
GUND : 162 ft

0 50 100 500 m

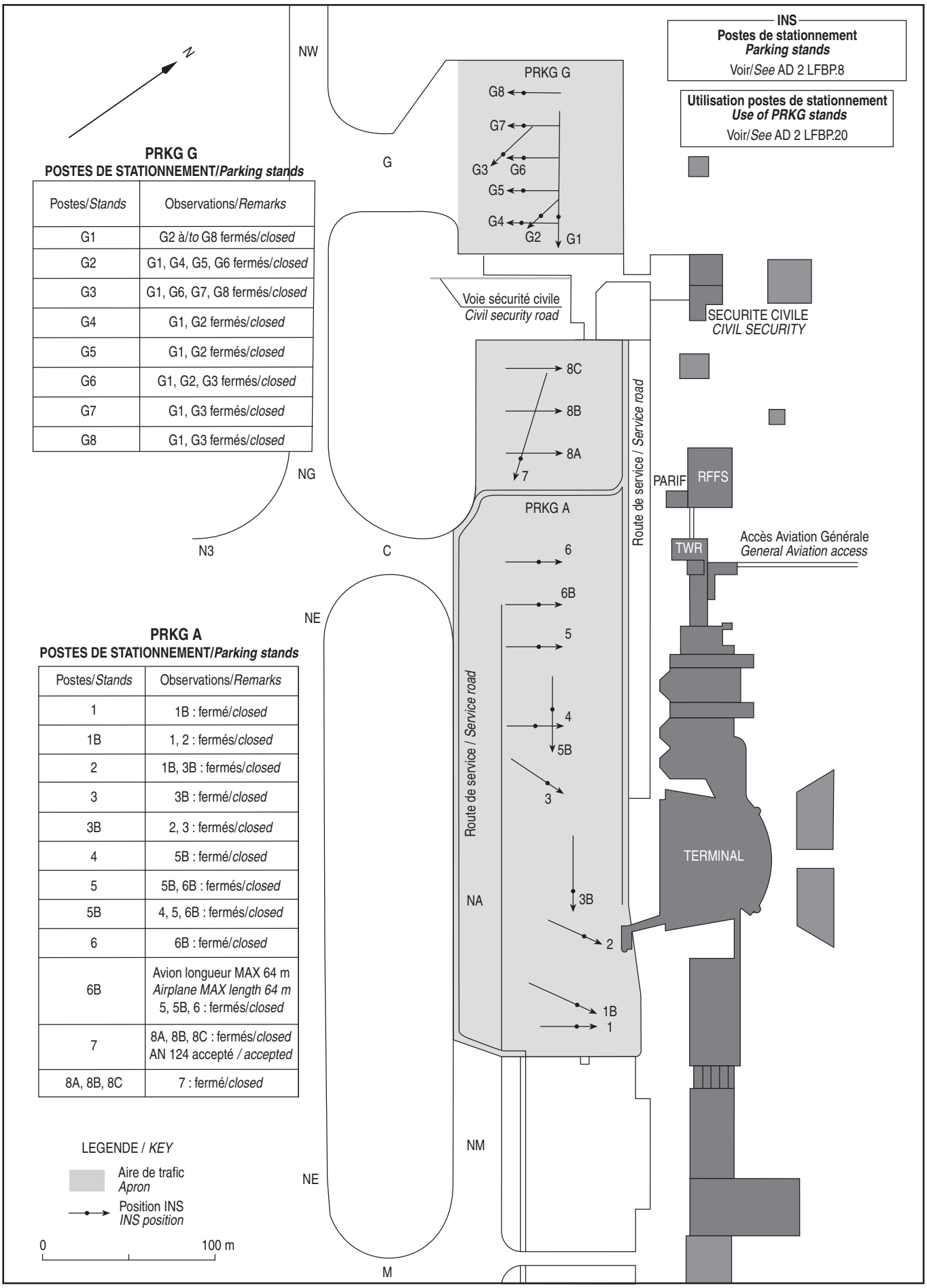
LEGENDE / *KEY*

- HS — Point chaud / *Hot spot*
- A — Diffusomètre / *Scatterometer*
- Wig Wag
- Point d'attente / *Holding point*
- PI — Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Aire de trafic / *Apron*

© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

PAU PYRENEES



PRKG G
POSTES DE STATIONNEMENT/*Parking stands*

Postes/*Stands*	Observations/*Remarks*
G1	G2 à/*to* G8 fermés/*closed*
G2	G1, G4, G5, G6 fermés/*closed*
G3	G1, G6, G7, G8 fermés/*closed*
G4	G1, G2 fermés/*closed*
G5	G1, G2 fermés/*closed*
G6	G1, G2, G3 fermés/*closed*
G7	G1, G3 fermés/*closed*
G8	G1, G3 fermés/*closed*

PRKG A
POSTES DE STATIONNEMENT/*Parking stands*

Postes/*Stands*	Observations/*Remarks*
1	1B : fermé/*closed*
1B	1, 2 : fermés/*closed*
2	1B, 3B : fermés/*closed*
3	3B : fermé/*closed*
3B	2, 3 : fermés/*closed*
4	5B : fermé/*closed*
5	5B, 6B : fermés/*closed*
5B	4, 5, 6B : fermés/*closed*
6	6B : fermé/*closed*
6B	Avion longueur MAX 64 m *Airplane MAX length 64 m* 5, 5B, 6 : fermés/*closed*
7	8A, 8B, 8C : fermés/*closed* AN 124 accepté / *accepted*
8A, 8B, 8C	7 : fermé/*closed*

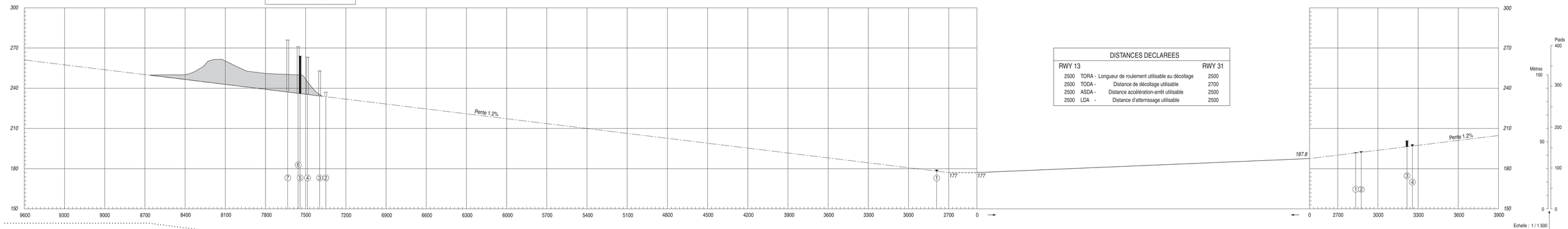
© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A Type

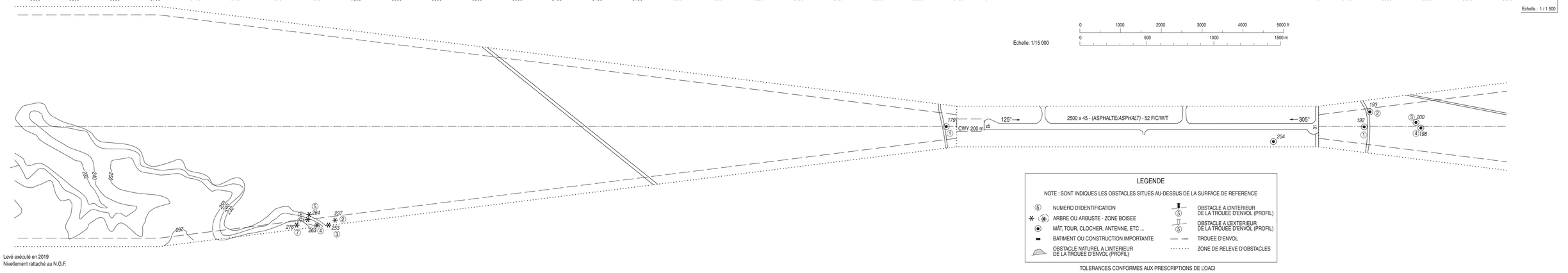
PAU PYRENEES
RWY 13/31

VAR 0° (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



DISTANCES DECLAREES			
RWY 13			RWY 31
2500	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2500
2500	TODA -	Distance de décollage utilisable	2700
2500	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2500
2500	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2500



LEGENDE

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en 2019
Nivellement rattaché au N.G.F.

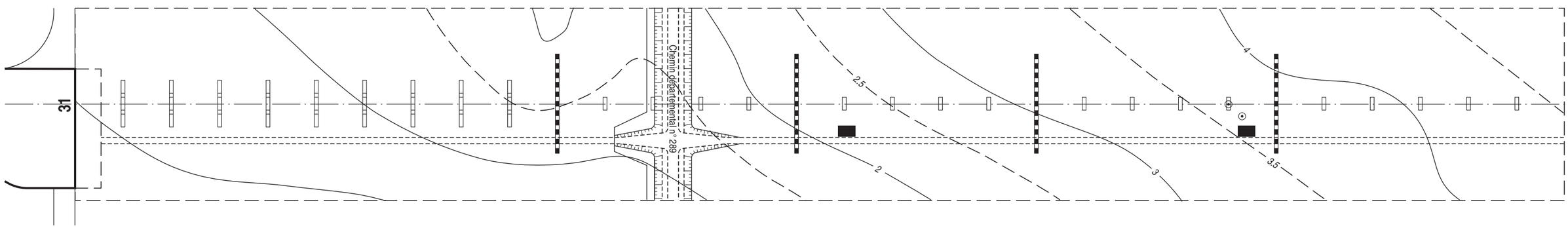
© SIA

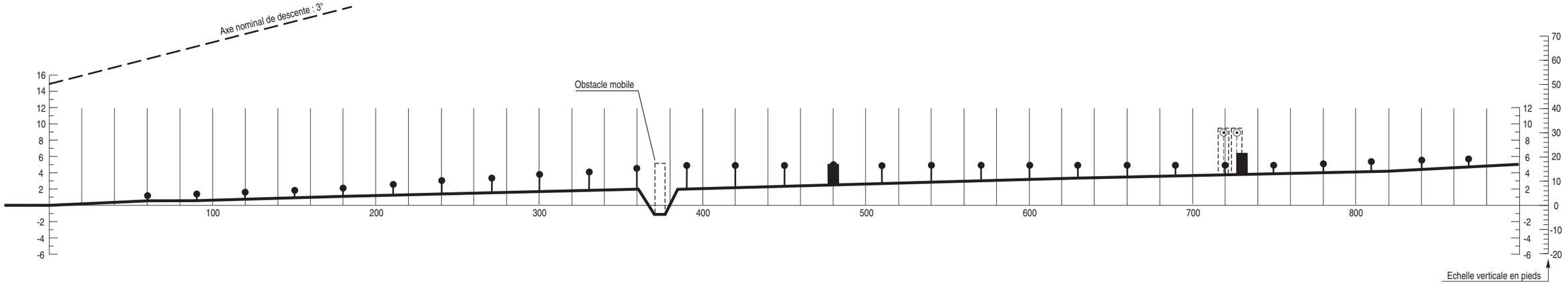
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

PAU PYRENEES
RWY 31

VAR 0° (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES





LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE	
COURBE DE NIVEAU	2
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..	

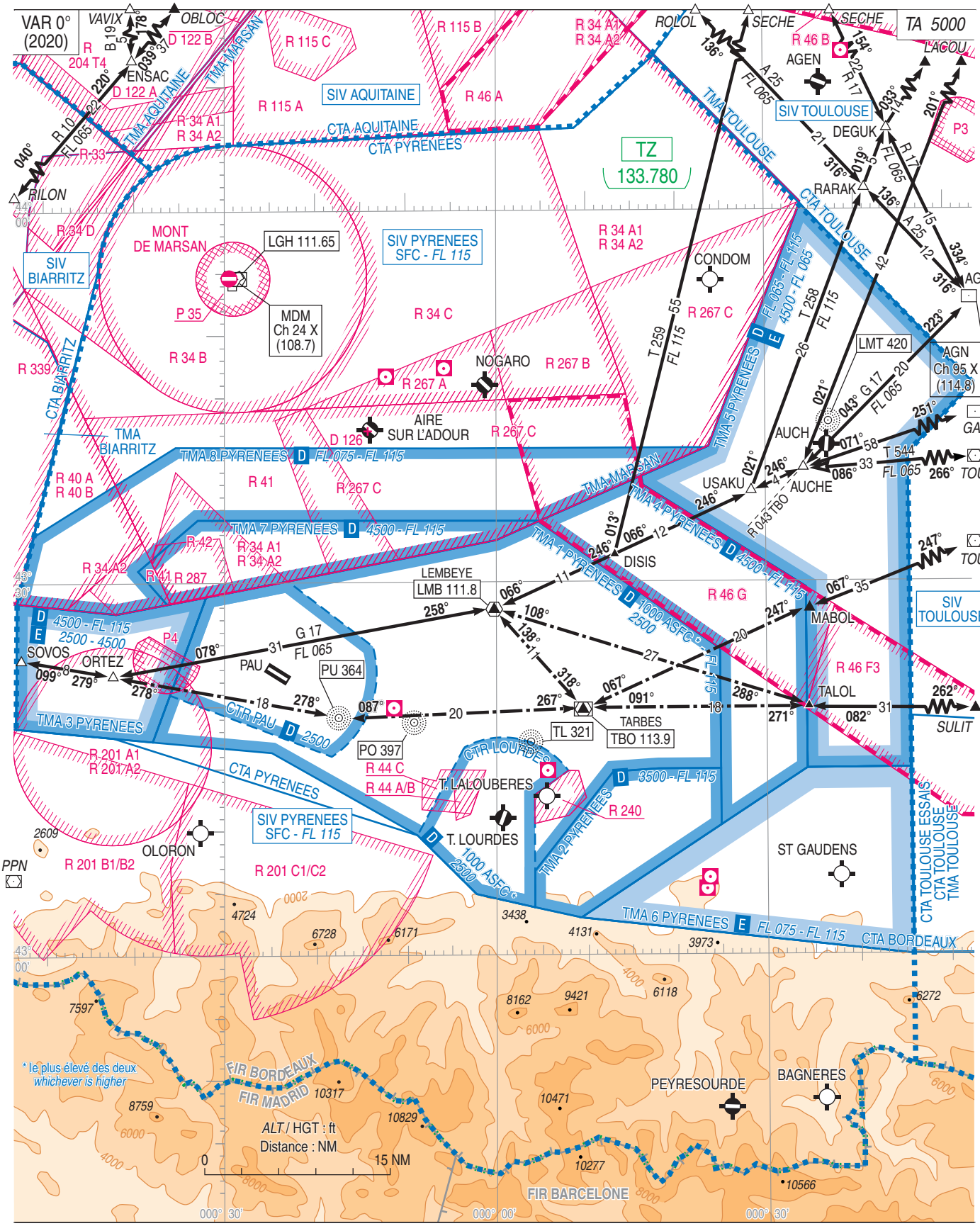
Plan éxécuté pour la DAC SO en 1993, mise à jour 2020

© SIA

PAU PYRENEES
Carte régionale
Area chart

FIS : PYRENEES Information	126.530
APP : PYRENEES Approche / *Approach*	128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower*	124.155
LOURDES Tour / *Tower*	119.055

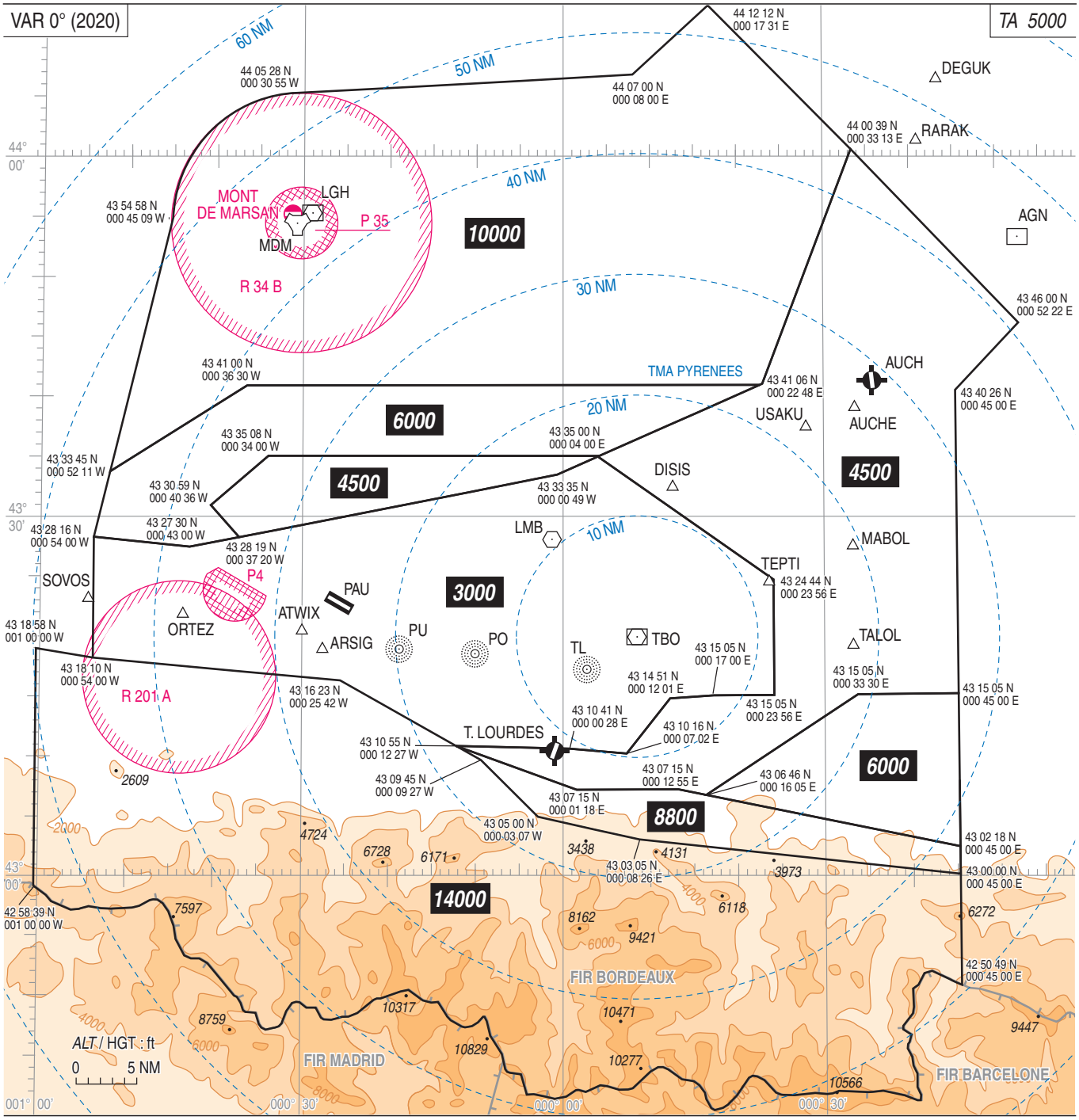
Sur clairance APP
On APP clearance



© SIA

PAU PYRENEES
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

1) Panne survenant avant l'approche initiale : rejoindre la STAR et appliquer la Réglementation Nationale.
2) Panne survenant en cours d'approche : effectuer la procédure d'approche autorisée.
3) Panne suivie d'une API : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une seconde API dégager la TMA en appliquant selon l'aérodrome de destination la procédure prévue.
4) Panne survenant au cours d'un départ :
En VMC : faire demi-tour pour regagner l'aérodrome de départ.
En IMC : rejoindre au plus tôt le SID assigné et appliquer les consignes panne de COM associées.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

1) Failure occuring before INA : join STAR and comply with the National Regulation.
2) Failure occuring during APCH : follow the authorized APCH procedure.
3) Failure followed by a missed approach : apply the missed approach procedure described in IAC to perform a second attempt. If this last one is followed by a new missed approach, leave the TMA following the previous procedure according to the destination aerodrome.
4) Failure occuring during departure :
On VMC : make a half-turn to get back to the departure aerodrome.
On IMC : join as soon as possible assigned SID and apply the associated COM failure instructions.

© SIA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BTZ	REF ENR 4.1			X	X	
LMB	REF ENR 4.1		X	X		
PO	REF AD 2 LFBP 19			X		X
PU	REF AD 2 LFBP 19		X	X		
TBO	REF ENR 4.1			X		X
TOU	REF ENR 4.1		X	X		

	ARSIG	REF ENR 4.4		X	X	X	
→	ATWIX	REF ENR 4.4		X	X		
	AUCHE	REF ENR 4.4		X	X	X	
	BAGRO	REF ENR 4.4		X	X		X
	DISIS	REF ENR 4.4		X	X	X	
	LALTA	REF ENR 4.4		X	X		X
	MABOL	REF ENR 4.4		X	X	X	
	ORTEZ	REF ENR 4.4			X	X	
	OSVEG	REF ENR 4.4		X			X
	SOVOS	REF ENR 4.4		X	X	X	
	SUDAD	REF ENR 4.4		X	X		X
	TADAN	REF ENR 4.4			X	X	
	TEPTI	REF ENR 4.4		X	X	X	
	USAKU	REF ENR 4.4		X	X	X	
	BP913	43°20'17.1" N	000°20'20.8" W	X		X	
	BP914	43°21'12.6" N	000°22'06.1" W	X		X	
	BP915	43°26'25.0" N	000°27'24.0" W	X		X	
	BP931	43°25'21.2" N	000°29'59.0" W	X		X	
	BP933	43°22'45.9" N	000°14'11.0" W	X		X	
	BP935	43°28'28.9" N	000°19'37.0" W	X		X	
	IBP31	**43°16'07.2" N**	**000°12'28.2" W**	X			X
	FBP31	**43°18'10.8" N**	**000°16'21.7" W**	X			X
	BP410	43°23'45.4" N	000°26'56.5" W	X			X
	BP412	43°28'59.0" N	000°19'18.5" W	X			X
	BP414	43°29'30.9" N	000°13'10.2" W	X			X
	BP416	43°22'49.0" N	000°05'53.4" W	X			X
	RW31	REF THR31 LFBP AD 2.12		X			X
→	IF ILS/LOC RWY 31	43°16'07.2" N	000°12'28.2" W		X		X
	FAF LOC RWY 31	**43°18'10.8" N**	**000°16'21.7" W**		X		X
	IF NDB RWY 31	**43°16'12.4" N**	**000°12'35.3" W**		X		X
	FAF NDB RWY 31	**43°18'11.2" N**	**000°16'20.6" W**		X		X

© SIA

RNP RWY31												
RMK	-							MAG VAR 2020 0.5°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	-	TEPTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	ATWIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	PU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA TEPTI (via BAGRO)	IF	TEPTI	-	-	-	-	-	FL070	FL100	-	-	-
	TF	LALTA	-	215	215.6	16.6	-	FL070	FL100	220	-	1.0
	TF	SUDAD	-	261	262.0	8.4	-	FL070	FL090	-	-	1.0
	TF	BAGRO	-	306	306.1	4.7	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	IBP31	-	306	306.1	6.0	-	3000	3000	210	-	1.0
INA TEPTI (via OSVEG)	IF	TEPTI	-	-	-	-	-	FL070	FL100	-	-	-
	TF	OSVEG	-	254	254.5	23.1	-	-	5000	190	-	1.0
	TF	IBP31	-	243	243,0	4,9	-	3000	3000	-	-	1.0
INA BAGRO	IF	BAGRO	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-
	TF	IBP31	-	306	306.1	6.0	-	3000	3000	210	-	1.0
INA OSVEG	IF	OSVEG	-	-	-	-	-	-	5000	190	-	-
	TF	IBP31	-	243	243,0	4,9	-	3000	3000	-	-	1.0
APCH	IF	IBP31	-	-	-	-	-	3000	3000	190	-	-
	TF	FBP31	-	305	305.9	3,5	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW31	Yes	305	305.9	7.3	-	-	-	-	-3.00°/ 52	0,3
	TF	BP410	Yes	305	305.8	2.2	-	-	2000	185	-	1.0
	DF	BP412	-	-	-	-	R	-	3000	185	-	1.0
	TF	BP414		083	083.2	4.5	-	-	4000	190	-	1.0
	TF	BP416		141	141.6	8.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	OSVEG		186	186.0	4.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IBP31		243	243,0	4,9	-	3000 (1)	4000	190	-	1.0
	TF	PU	Yes	306	306.2	**5,3**	-	3000	4000	190	-	1.0
	HM	PU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(1) 3000 ft obligatoire si nouvelle approche en fin d'API / *3000 ft mandatory if new approach at the end of missed approach*

© SIA

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBP
Runway	31
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E31A
LTP/FTP Latitude	432228.1915N
LTP/FTP Longitude	0002429.6650W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	236.9
FPAP Latitude	432315.5710N
Delta FPAP Latitude (seconds)	47.3795
FPAP Longitude	0002559.7400W
Delta FPAP Longitude (seconds)	-90.0750
Threshold Crossing Height	52.0
TCH Units Selector	0 (feet)
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 10 02 06 0C 1F 00 00 01 31 33 05 BF 43 9D 12 3E 26 D3 FF 41 1D 27 72 01 4A 40 FD 08 02 2C 01 64 00 C8 AF DA 73 73 5E
Calculated CRC Value	DA73735E

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	187.6

© SIA

PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 13 (2D)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 13

RMK	GNSS *only*						MAG VAR 2020 0.5°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
USAKU 2D											
-	CF	BP913	-	125	125.8	3.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LMB	-	061	061.1	16.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	DISIS	-	066	066.0	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	USAKU	-	066	066.2	12.3	-	-	-	-	1.0
SOVOS 2D											
-	CF	BP914	Yes	125	125.8	2.2	-	-	-	205	1.0
-	DF	BP915	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	SOVOS	-	260	260.8	19.7	-	-	-	-	1.0

© SIA

PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 31 (2V - 2Y)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 31

RMK	GNSS *only*						MAG VAR 2020 0.5°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
USAKU 2V											
-	CA	-	-	305	305.8	-	-	1281	-	205	1.0
-	DF	BP935	-	-	-	-	R	-	-	250	1.0
-	TF	DISIS	-	080	080.1	24.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	USAKU	-	066	066.2	12.3	-	-	-	-	1.0
SOVOS 2V											
-	CF	BP931	Yes	305	305.8	3.5	-	-	-	205	1.0
-	TF	SOVOS	-	263	263.2	17.6	-	-	-	-	1.0
USAKU 2Y											
-	CF	BP931	Yes	305	305.8	3.5	-	-	-	205	1.0
-	DF	ARSIG	-	-	-	-	L	4000	-	250	1.0
-	TF	BP933	-	067	067.4	10.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	LMB	-	061	061.2	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	DISIS	-	066	066.0	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	USAKU	-	066	066.2	12.3	-	-	-	-	1.0

© SIA

PAU PYRENEES
STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

LFBP STAR RNAV RWY ALL											
RMK	FL140MAX 15,5NM avant / *before* TEPTI						MAG VAR 2025 1.0°E			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	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											
-	-	TEPTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	ATWIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AGN 8R											
-	IF	AGN	-	-	-	-	-	-	FL190	-	-
-	TF	TEPTI	-	215	215,9	35,4	-	**FL070 / 5000 (1)**	FL140	250	1.0
TOU 8R											
-	IF	TOU	-	-	-	-	-	-	FL220	-	-
-	TF	MABOL	-	247	248,1	35,4	-	-	FL110	-	1.0
-	TF	TEPTI	-	246	247,3	7,6	-	**FL070 / 5000 (1)**	FL140	250	1.0
SOVOS 8R											
-	IF	SOVOS	-	-	-	-	-	-	FL140	-	-
-	TF	ORTEZ	-	098	099,0	8,1	-	-	FL100	-	1.0
-	TF	ATWIX	-	099	100,2	9,5	-	-	-	210	1.0

(1) with instructions

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 13 (2D)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 13	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1 - senseur GNSS requis / *GNSS sensor required.*
Climb gradient	Les pentes théoriques de montée sont applicables aux SID RNAV et conventionnels pour RWY13. *The theoretical climb gradients apply to RNAV and conventional SID for RWY13.* Pente théorique de montée 4,7 % MNM jusqu'au point de virage (BP913 ou BP914 en RNAV, 2 ou 3 NM DME PYR en conventionnel). Obstacle pénalisant : antenne de 659 ft situé à 200 m du THR31, à gauche de l'axe de piste. *Theoretical climb gradient 4.7 % MNM until turning point (BP913 ou BP914 in RNAV, 2 or 3 NM DME PYR in CONV).* *Most penalizing obstruction : antenna 659 ft located at 200 m from THR31, left of RWY axis.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* MAX IAS 250 kt en TMA si FL < 100 / *MAX IAS 250 kt in TMA if FL<100.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
USAKU 2D DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter vers BP913 puis tourner à gauche vers LMB, DISIS et USAKU. *Climb up to BP913 then turn left to LMB, DISIS and USAKU.*		
SOVOS 2D DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter jusqu'à BP914 puis tourner à gauche direct vers BP915 et SOVOS. *Climb up to BP914 then turn left direct to BP915 and SOVOS.*		

←

PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 31 (2V - 2Y)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 31	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1 - senseur GNSS requis / *GNSS sensor required.*
Climb gradient	Les pentes théoriques de montée sont applicables aux SID RNAV et conventionnels pour RWY31. *The theoretical climb gradients apply to RNAV and conventional SID for RWY31.* Pente théorique de montée 4,3 % MNM jusqu'à 700 IW AAL RX BP031. Obstacle pénalisant : arbres de plus de 900 ft situés à 2 NM du THR13 à gauche de l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 609 ft AMSL à 230 m du THR13 et à 135 m à gauche de l'axe. *Theoretical climb gradient 4.3 % MNM until 700 IW AAL or BP931. Most penalizing obstruction : trees more than 900 ft located at 2 NM from THR13, left of RWY axis. This slope doesn't take into account the 609 ft AMSL vegetation located 230 m from the THR13, 135 m left of RWY axis.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.* MAX IAS 250 kt en TMA si FL < 100 / *MAX IAS 250 kt in TMA if FL<100.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
USAKU 2V DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter dans l'axe 305°. A 700 ft AAL, tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM ARP) direct vers BP935 puis DISIS et USAKU. *Climb on RWY axis 305°. At 700 ft AAL, turn right (do not turn before 2 NM ARP) direct to BP935 then DISIS and USAKU.*		Pente ATS jusqu'à 700 ft AAL : 9,5 %. *ATS slope up to 700 ft AAL : 9.5 %.*
SOVOS 2V DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter jusqu'à BP931 puis tourner à gauche vers SOVOS. *Climb up to BP931 then turn left to SOVOS.*		
USAKU 2Y DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter jusqu'à BP931 puis tourner à gauche direct vers ARSIG puis vers BP933, LMB, DISIS et USAKU. *Climb up to BP931 then turn left direct to ARSIG then to BP933, DISIS and USAKU.*		ARSIG : MNM 4000 ft

←

PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 13 (2D) - 31 (2V-2Y)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155
PAU Sol / *Ground* 121.755

RNAV 1
GNSS requis / *required*

VAR 0° (2020)

TA 5000
ALT 616

ALT MNM 25 NM LMB
3000
052°
300°
9800

TMA PYRENEES

R 339
R 34 A2
R 40 A
R 40 B
R 41
R 287
R 42
R 34 A2
R 34 A1
R 34 A2
R 267 B
R 46 G
R 46 G
R 46 F3
R 201 A1
R 201 A2
R 44 C
R 44 A
R 44 B

2₃ 2₅ 2₆ 2₅ 11₀ 11₃ 11₉ 8₇

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
(1)
Ne pas tourner avant 2 NM ARP
Do not turn before 2 NM ARP

43° 30'
000° 00'
000° 30'

SOVOS
SOVOS 2V
19.7
17.6
P4
BP931
MAX IAS 205 kt
260°
DF
BP915
263°
3.5
1162
915
700 AAL (1)
305° PAU 658
125°
2.2
PYR Ch 38 X
(110.1)
SOVOS 2D
BP914
MAX IAS
205 kt
DF
USAKU 2Y
ARSIG
4000
067°
10.0
BP913
061°
USAKU 2D
BP933
061°
16.0
10.9
BP935
080°
24.0
USAKU 2V
LEMBEYE
LMB
066°
11.1
USAKU 2D / 2Y
DISIS
066°
12.3
USAKU 2V
USAKU 2Y
USAKU 2 D
USAKU
301

T. LOURDES

2143 2297 2510 2599 2517 2222 3111 4725 5949 2596 4453 3039 2829

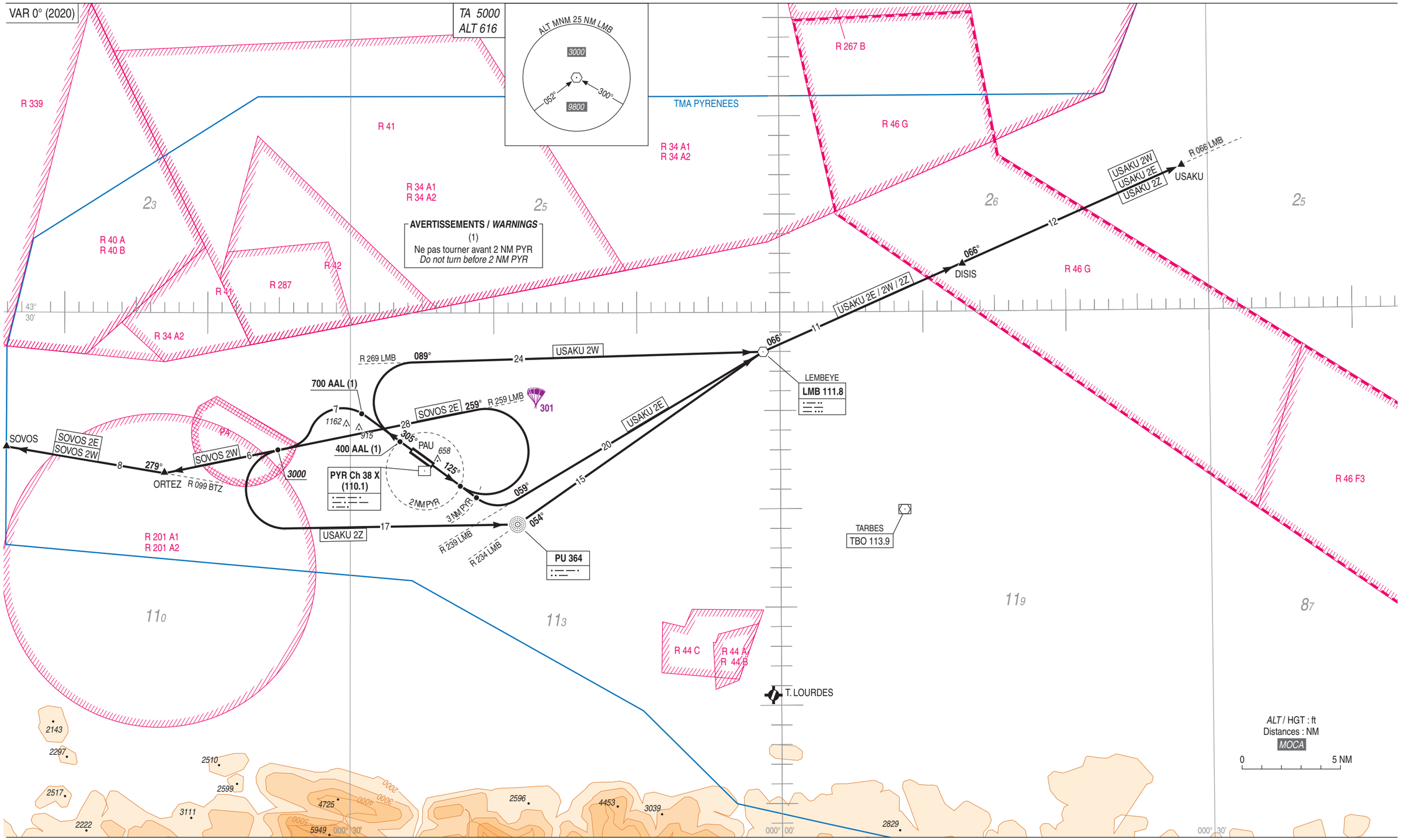
ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 5 NM

AMDT 11/26 **CHG :** FREQ APP PYRENEES et/*and* TWR PAU.

© SIA

PAU PYRENEES
SID CONV RWY 13 (2E) - 31 (2W-2Z)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155
PAU Sol / *Ground* 121.755



© SIA

PAU PYRENEES
SID CONV RWY 13 (2E) et / *and* RWY 31 (2W - 2Z)
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS
Voir AD 2.LFBP.22

2 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS
Les trajectoires APP/APP PAU, BIARRITZ et TOULOUSE seront limitées au FL 140.
MAX IAS 250 kt en TMA si FL < 100.

1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES
See AD 2.LFBP.22

2 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE ROUTES
Paths APP/APP PAU, BIARRITZ and TOULOUSE will be limited to FL 140.
MAX IAS 250 kt within TMA if FL < 100.

SID RWY 31		
SID	**Itinéraires / *Routes***	**RMK**
USAKU 2W	Monter dans l'axe 305°. A 400 ft AAL, tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le R 269 LMB (089°) jusqu'à LMB puis le R 066 LMB (066°) via DISIS jusqu'à USAKU. *Climb on RWY axis 305°. At 400 ft AAL, turn right (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow R 269 LMB (089°) till LMB then R 066 LMB (066°) via DISIS till USAKU.*	Pente ATS jusqu'à 400 ft : 5,7 %. *ATS slope up to 400 ft : 5.7 %.*
SOVOS 2W	Monter dans l'axe 305°. A 700 ft AAL, tourner à gauche (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le R 259 LMB (259°) jusqu'à ORTEZ puis le R 099 BTZ (279°) jusqu'à SOVOS. *Climb on RWY axis 305°. At 700 ft AAL, turn left (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow R 259 LMB (259°) till ORTEZ then R 099 BTZ (279°) till SOVOS.*	Pente obstacle jusqu'à 700 ft : 4,3 %. *Obstacle slope up to 700 ft : 4.3 %.*
USAKU 2Z	Monter dans l'axe 305°. A 700 ft AAL, tourner à gauche (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le R 259 LMB (259°) jusqu'à 3000 ft AMSL puis tourner à gauche vers PU. A PU tourner à gauche vers LMB puis à LMB suivre le R 066 LMB (066°) via DISIS jusqu'à USAKU. *Climb on RWY axis 305°. At 700 ft AAL, turn left (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow R 259 LMB (259°) up to 3000 ft AMSL then turn left to PU. At PU turn left to LMB then at LMB follow R 066 LMB (066°) via DISIS till USAKU.*	Pente ATS jusqu'à 3000 ft : 6 %. *ATS slope up to 3000 ft : 6 %.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAU PYRENEES
SID CONV RWY 13 (2E) et / *and* RWY 31 (2W - 2Z)
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

SID RWY 13		
SID	**Itinéraires / *Routes***	**RMK**
USAKU 2E	Monter dans l'axe 125°. A 3 NM DME PYR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 239 vers LMB (059°) jusqu'à LMB puis le R 066 LMB (066°) via DISIS jusqu'à USAKU. *Climb on RWY axis 125°. At 3 NM DME PYR, turn left to intercept and follow R 239 to LMB (059°) till LMB then R 066 LMB (066°) via DISIS till USAKU.*	Pente obstacle jusqu'à 3 NM PYR : 4,7 %. *Obstacle slope till 3 NM PYR : 4.7 %.*
SOVOS 2E	Monter dans l'axe 125°. A 2 NM DME PYR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 259 LMB (259°) jusqu'à ORTEZ puis le R 099 BTZ (279°) jusqu'à SOVOS. *Climb on RWY axis 125°. At 2 NM DME PYR, turn left to intercept and follow R 259 LMB (259°) till ORTEZ then R 099 BTZ (279°) till SOVOS.*	Pente obstacle jusqu'à 2 NM PYR : 4,7 %. *Obstacle slope till 2 NM PYR : 4.7 %.*

3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- SSR : 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour regagner l'AD de départ ou continuer vers un AD approprié.

- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné, et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le plan de vol . Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- SSR : 7600.

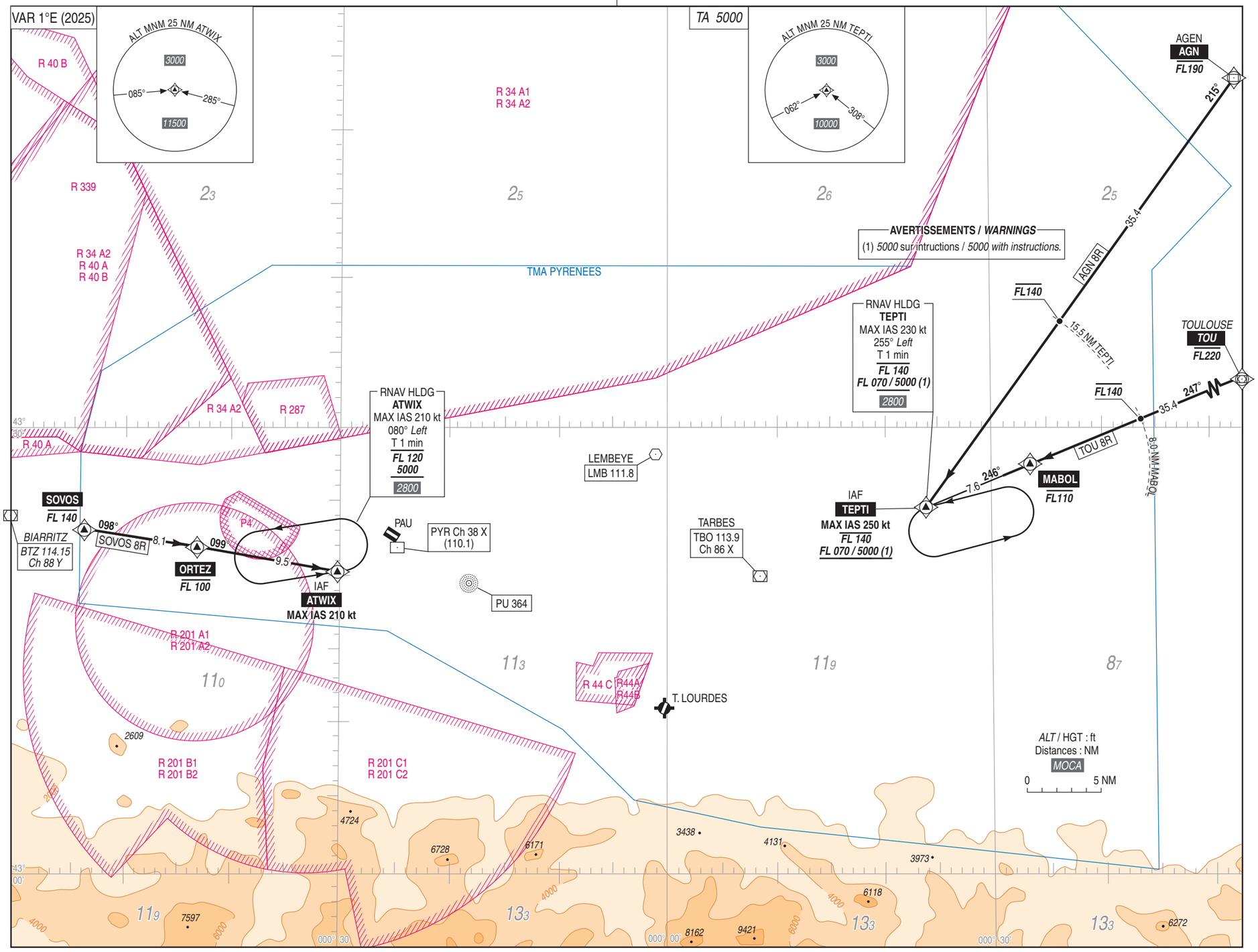
- In VMC : reverse the course to land on the departure AD or continue towards an appropriate AD.

- In IMC : continue the flight until reaching the TMA limits respecting the departure path at the last assigned FL then climb up the cruising FL indicated in the current flight plan. If the last assigned FL is incompatible with the minimal safe altitude, continue the climb up to the cruising FL.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAU-PYRENEES
STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS : PAU	128.480	**RNAV 1** GNSS ou/*or* DME/DME
APP : PYRENEES Approche / *Approach*	128.805 - 135.880 (s)	
TWR : PAU Tour / *Tower*	124.155	
PAU Sol / *Ground*	121.755	



© SIA

PAU PYRENEES
STAR RNAV (GNSS et / *and* DME/DME)
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

RESPECT DE FL MAX HORS STAR

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distance équivalentes par les arrivées clairées hors STAR, en particulier le FL140 à 15.5 NM de TEPTI.

FL MAX RESPECT OUT OF STAR

The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL 140 at 15.5 NM from TEPTI.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - EAT,
  - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- *Squawk 7600.*
- *Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.*
- *Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.*
- *Perform holding pattern until the latest of the following times.*
  - *EAT,*
  - *Arrival time in the pattern plus 10 minutes.*
- *Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.*
- *Leave IAF and perform the approach procedure.*

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

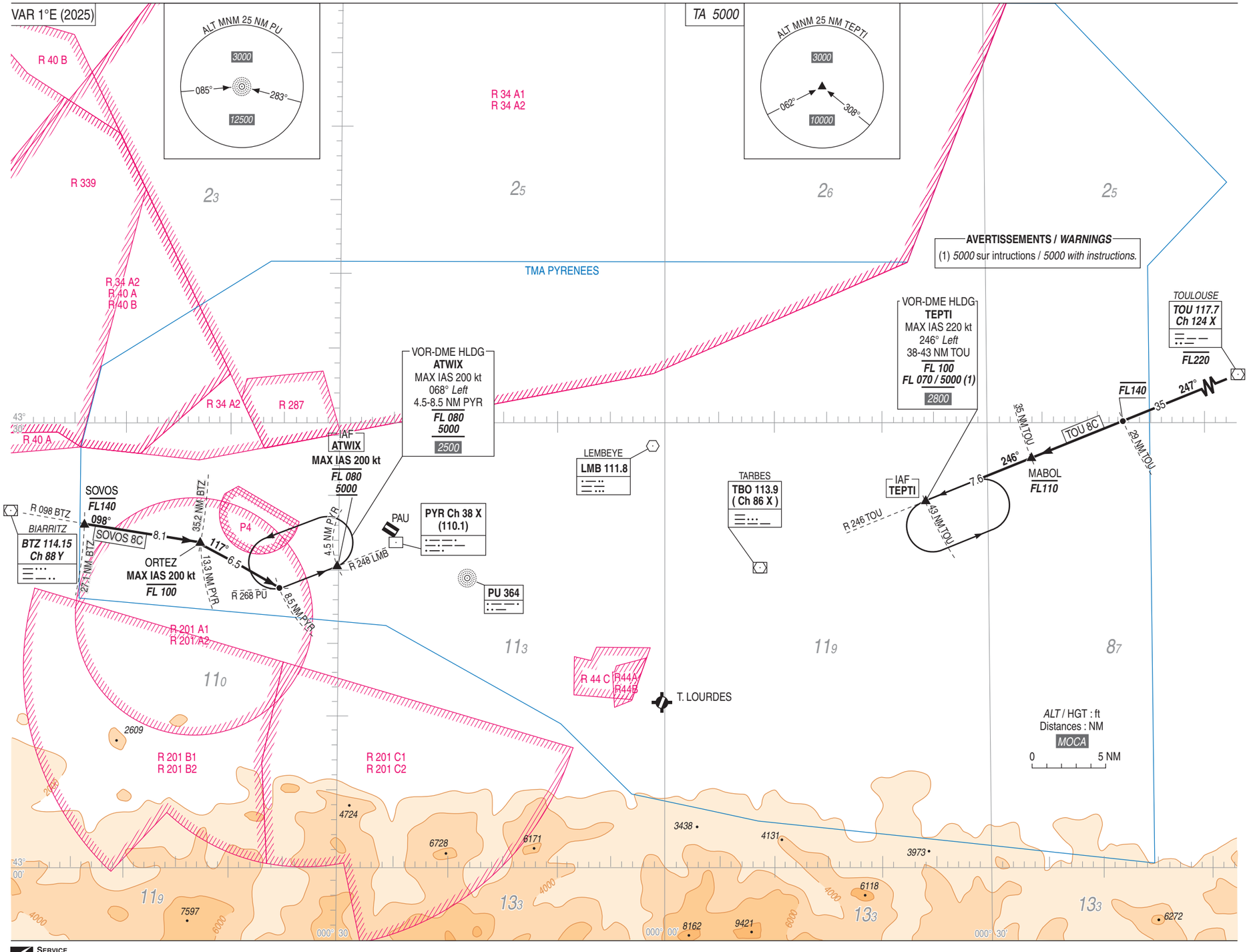
RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE

- *Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.*
- *If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in PLN climbing up to minimum enroute safety altitude.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAU-PYRENEES
STAR CONV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155
PAU Sol / *Ground* 121.755



AMDT 11/26 **CHG :** FREQ APP PYRENEES et/*and* TWR PAU, VOR-DME HLDG TEPTI.

© SIA

PAU PYRENEES
STAR CONV RWY ALL
Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

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, en particulier le FL 140 à 26 NM DME TBO.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
  - EAT,
  - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

FL MAX RESPECT OUT OF STAR

The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL 140 at 26 NM TBO DME.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- Squawk 7600.
- Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.
- Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.

- Perform holding pattern until the latest of the following times.
  - EAT,
  - Arrival time in the pattern plus 10 minutes.
- Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.
- Leave IAF and perform the approach procedure.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE

- Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.
- If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL climbing up to minimum enroute safety altitude.

STAR RWY ALL	Points caractéristiques / *Caracteristic points*	Coordonnées / *Coordinates*	RMK
TOU 8C (Toulouse) Réacteurs / *Turbofans* UIR + FIR Hélices / *Turboprops* UIR + FIR	TOU 29 NM TOU MABOL TEPTI	Voir / *See* ENR 4.1 Voir / *See* ENR 4.4 Voir / *See* ENR 4.4	FL 220 MAX FL 140 MAX FL 110 MAX FL070 / 5000 with instructions
SOVOS 8C Réacteurs / *Turbofans* UIR + FIR Hélices / *Turboprops* UIR + FIR	SOVOS ORTEZ ATWIX	Voir / *See* ENR 4.4 Voir / *See* ENR 4.4 Voir / *See* ENR 4.4	FL 140 MAX FL 100 MAX FL 080 MAX – 5000 MIN

© Service de l'Information Aéronautique, France

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PAU PYRENEES

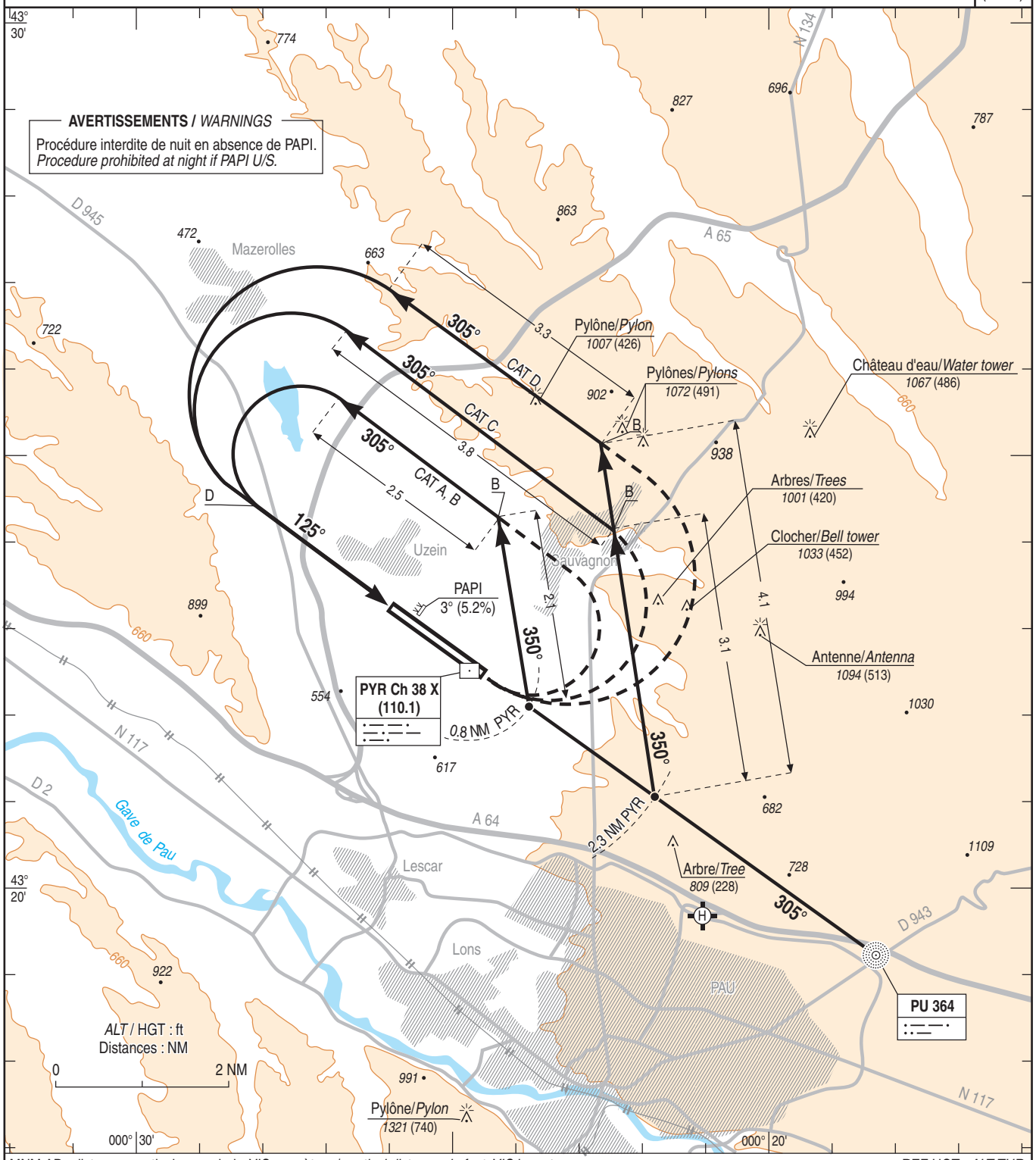
CAT A B C D

ALT AD : 616, ***THR : 581 (22 hPa)***

VPT A RWY 13

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155

VAR
0°
(2020)



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

REF HGT : *ALT THR*

CAT	VPT A	
	MDA (H)	VIS
A	***1300*** (720)	1500
B	***1300*** (720)	1600
C	***1470*** (890)	2400
D	***1500*** (920)	3600

Observations / *Remarks* : NIL.

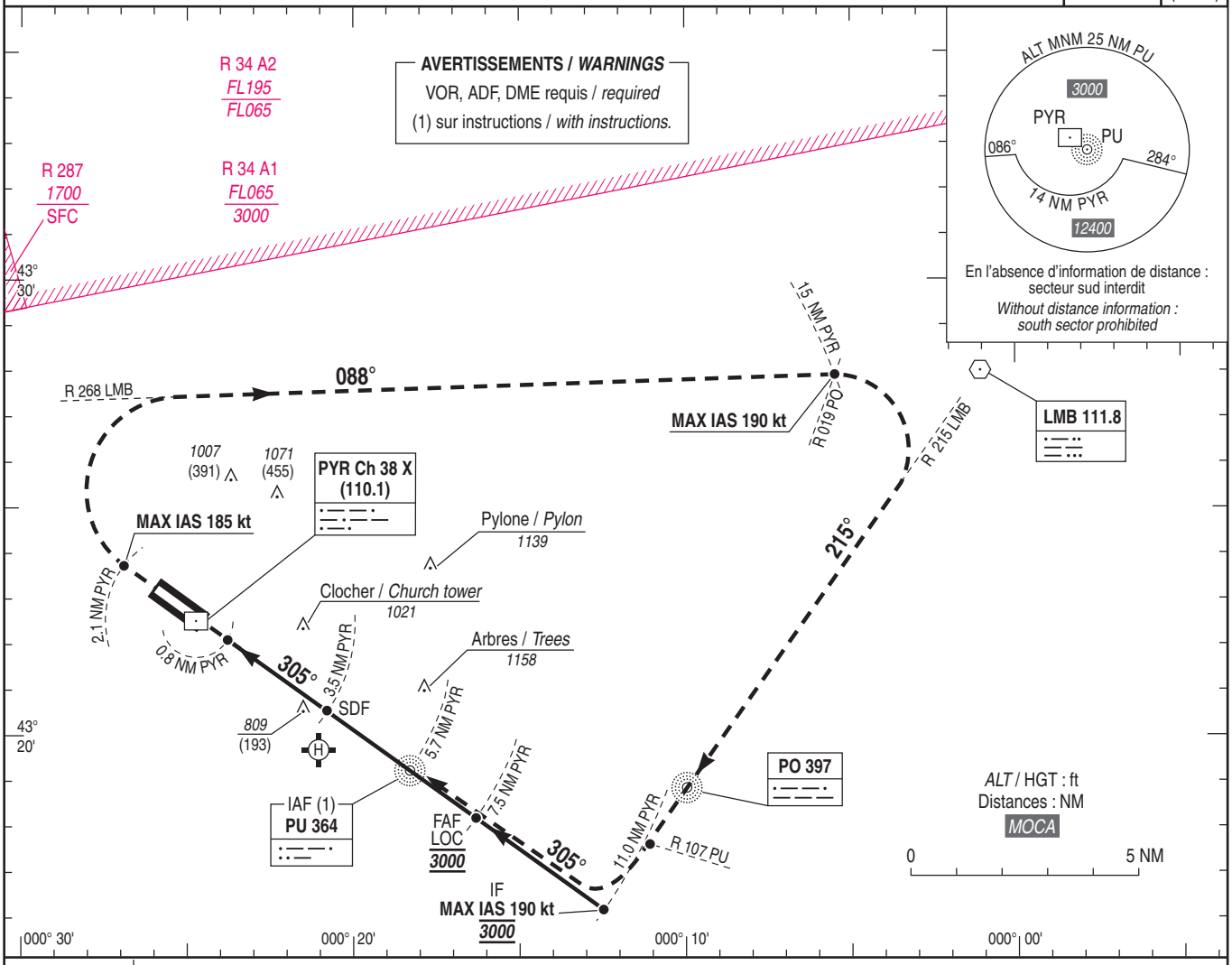
© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 616, ***THR : 616 (23 hPa)***

PAU PYRENEES
FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et /*and* CAT III RWY 31
FNA LOC RWY 31

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155

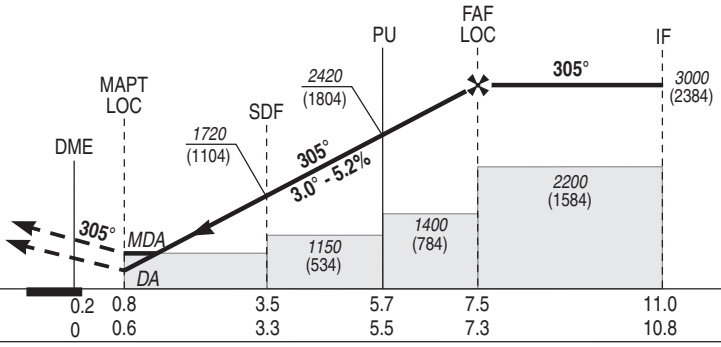
ILS-DME	VAR
PYR 110.1	0°
RDH : 52	(2020)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**. Sauf instructions du CTL, à **2.1 NM PYR**, tourner **à droite (MAX IAS 185 kt)** en montée vers ***4000*** (3384) pour intercepter et suivre **R 268 LMB** (088°). A **15 NM PYR**, tourner **à droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre **R 215 LMB** (215°) vers **PO** (QDM 215°). Croisant **R 107 PU**, tourner **à droite** vers **PU** (QDM 305°).
Monter à *1700* (1084) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead****. Except ATC instructions, at* ***2.1 NM PYR****, turn* ***right (MAX IAS 185 kt)*** *climbing up to* ***4000*** *(3384) to intercept and follow* ***R 268 LMB*** *(088°). At* ***15 NM PYR****, turn* ***right (MAX IAS 190 kt)*** *to intercept and follow* ***R 215 LMB*** *(215°) to* ***PO*** *(QDM 215°). Crossing* ***R 107 PU****, turn* ***right*** *to* ***PU*** *(QDM 305°).*
Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS		OCH ILS CAT I	OCH ILS CAT II	LOC			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR			***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***820*** (200)	550	162	52	***1060*** (450)	1400	441	***1320*** (710)	1500
B			175	60				***1320*** (710)	1600
C			183	73				***1540*** (920)	2400
D			193	86				***1560*** (940)	3600

DIST PYR

NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT (HGT)	***1250*** (634)	***1560*** (944)	***1880*** (1264)	***2200*** (1584)	***2510*** (1894)	***2830*** (2214)

Observations / *Remarks* : (1) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
FAF - THR	7.3 NM	6 min 17	5 min 30	4 min 53	4 min 24	4 min 00	3 min 40	3 min 23	3 min 02	2 min 45	2 min 31	2 min 23
FAF - MAPT LOC	6.7 NM	5 min 44	5 min 01	4 min 28	4 min 01	3 min 39	3 min 21	3 min 05	2 min 46	2 min 31	2 min 18	2 min 10
VSP (ft/min)		370	420	475	530	580	635	685	765	845	925	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

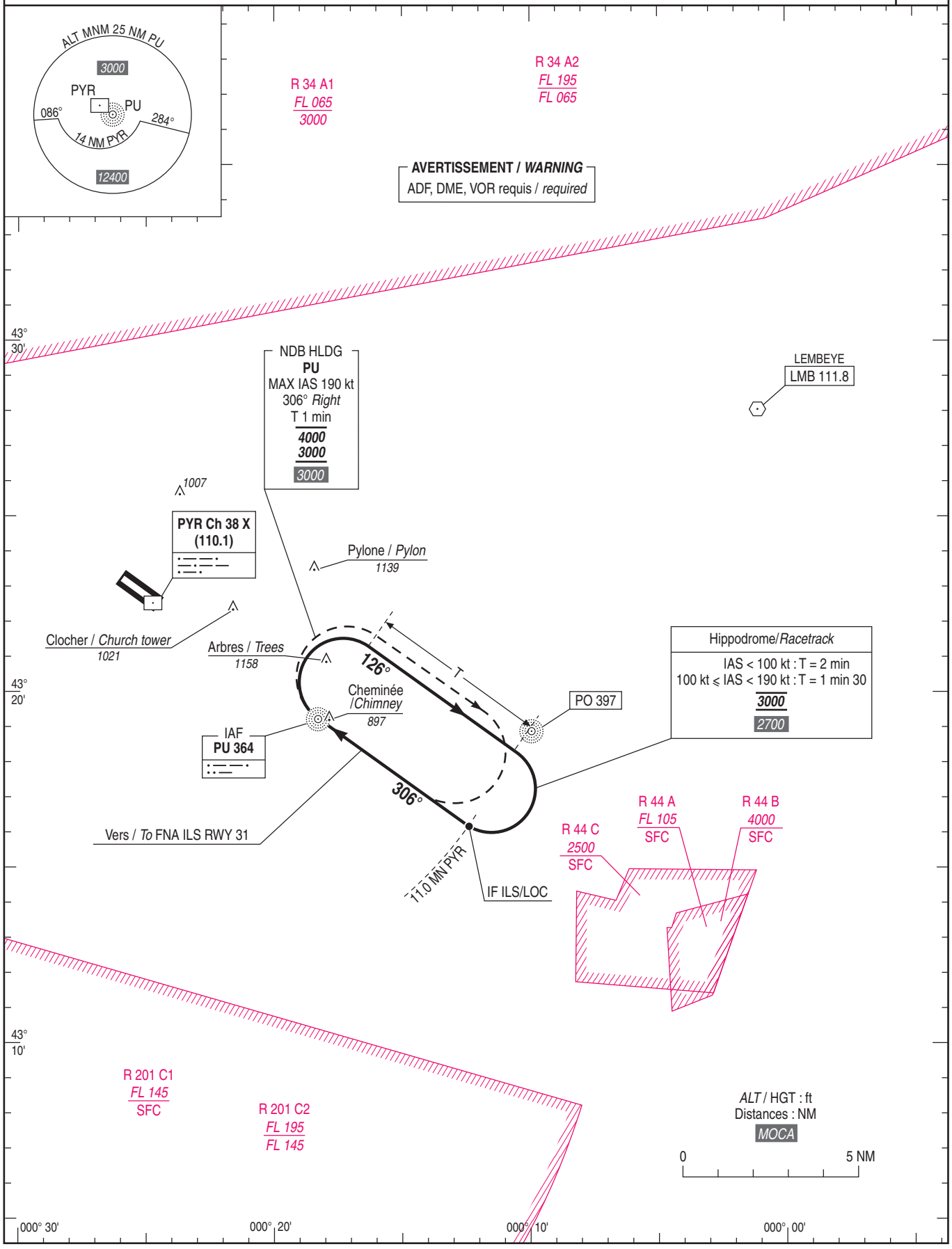
PAU PYRENEES

CAT A B C D

INA **CONV** PU RWY 31

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155

VAR
0°
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

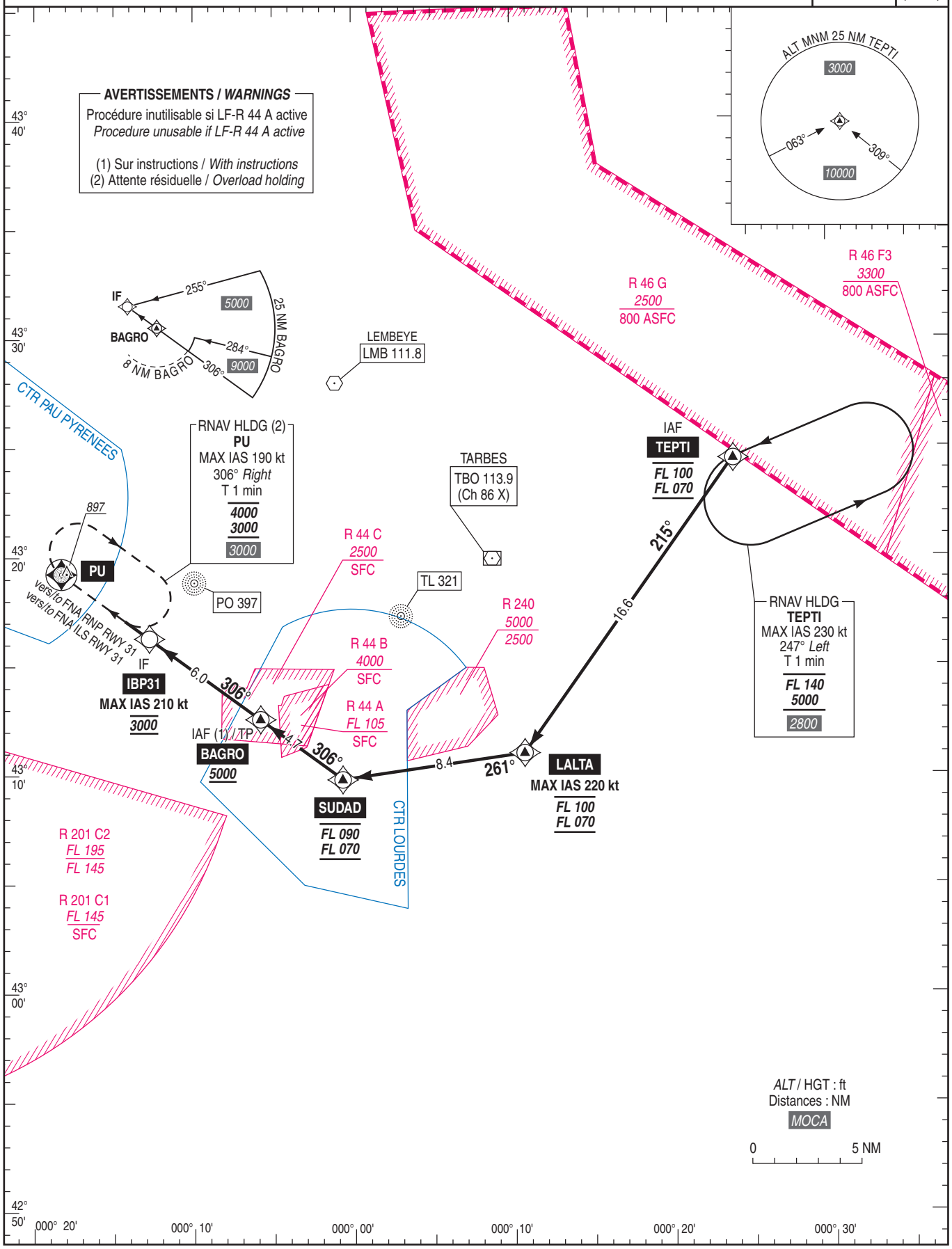
PAU PYRENEES

CAT A B C D

INA **RNAV** BAGRO RWY 31

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155

RNP APCH | VAR 0° (2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

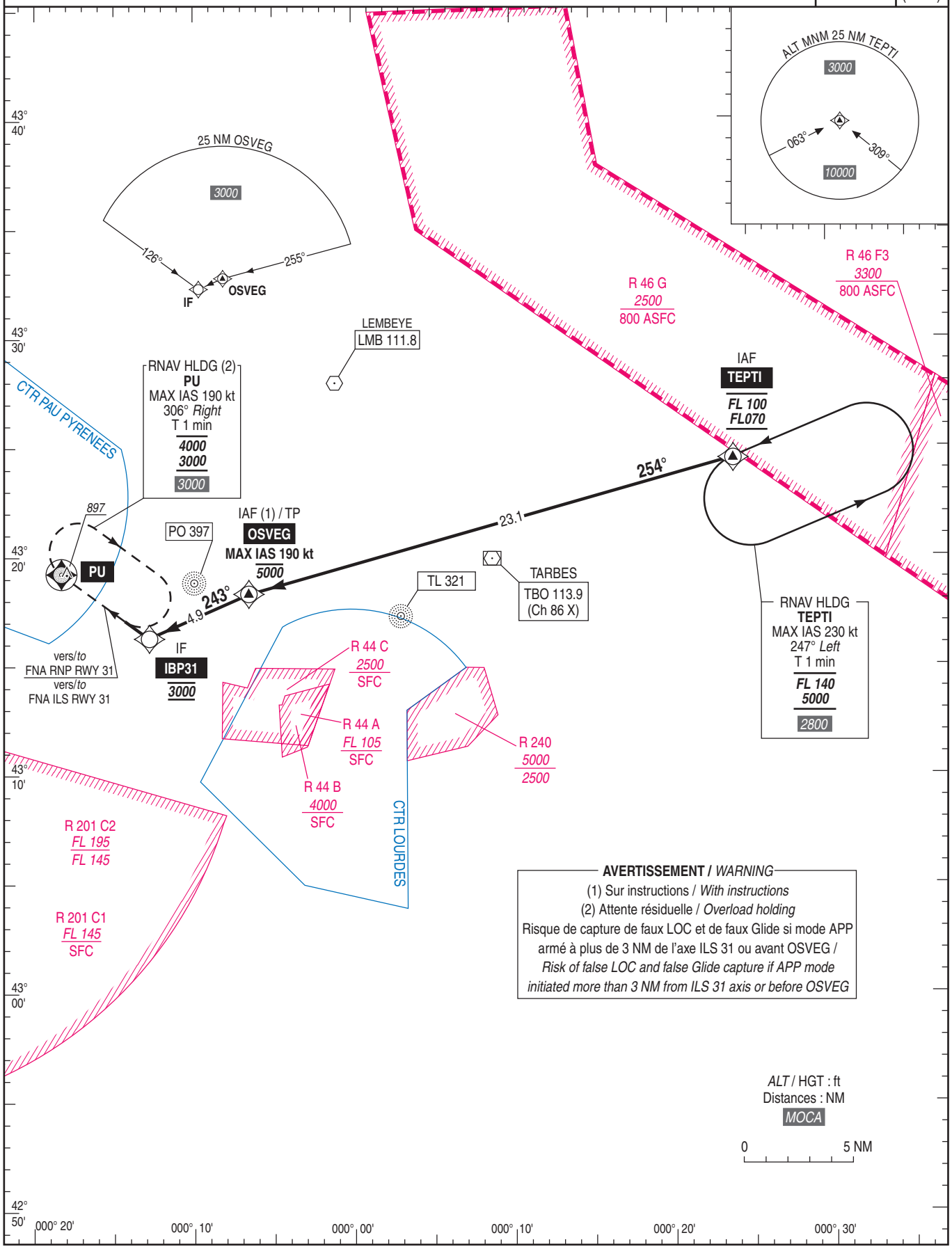
PAU PYRENEES

CAT A B C D

INA **RNAV** OSVEG RWY 31

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155

RNP APCH | VAR 0° (2020)



AVERTISSEMENT / *WARNING*
(1) Sur instructions / *With instructions*
(2) Attente résiduelle / *Overload holding*
Risque de capture de faux LOC et de faux Glide si mode APP armé à plus de 3 NM de l'axe ILS 31 ou avant OSVEG / *Risk of false LOC and false Glide capture if APP mode initiated more than 3 NM from ILS 31 axis or before OSVEG*

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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

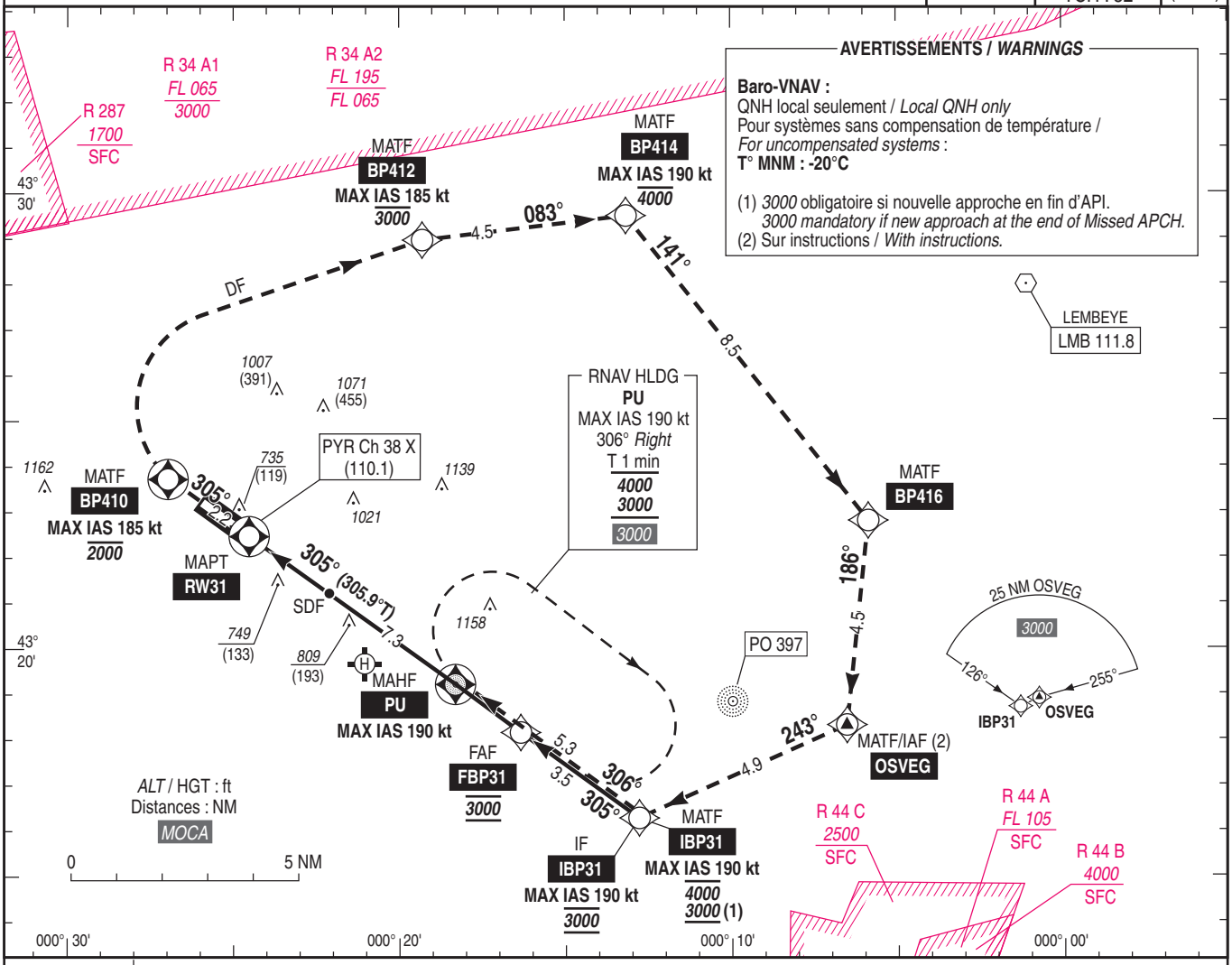
CAT A B C D

ALT AD : 616, ***THR : 616 (23 hPa)***

PAU PYRENEES

FNA **RNP** RWY 31

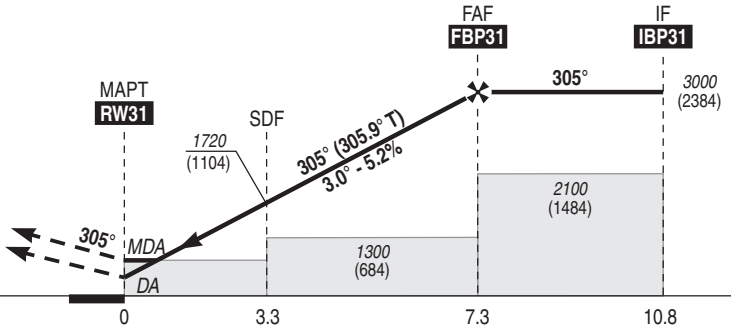
ATIS : PAU 128.480 **APP** : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s) **TWR** : PAU Tour / *Tower* 124.155	**RNP APCH**	**EGNOS** **Ch 48792** **E31A** TCH : 52	VAR 0° (2020)



TA : 5000

API : Monter vers **BP410 (MAX IAS 185 kt - *2000* (1384) MAX)** puis tourner **à droite** direct vers **BP412 (MAX IAS 185 kt - *3000* (2384) MAX)** puis **BP414 (MAX IAS 190 kt - *4000* (3384) MAX)** et **BP416** en montée vers ***4000*** (3384) puis tourner vers **OSVEG** pour une nouvelle approche ou vers **IBP31** et **PU** pour intégrer l'attente. Monter à *1700* (1084) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to ***BP410 (MAX IAS 185 kt - 2000*** *(1384)* ***MAX)*** *then turn* ***right*** *direct to* ***BP412 (MAX IAS 185 kt - 3000*** *(2384)* ***MAX)*** *then* ***BP414 (MAX IAS 190 kt - 4000*** *(3384)* ***MAX)*** *and* ***BP416*** *climbing up to* ***4000*** *(3384) then turn to* ***OSVEG*** *for a new approach or to* ***IBP31*** *and* ***PU*** *to join holding.*
Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / *vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.* REF HGT : *ALT THR*

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (3)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***820*** (200)	550	146	***980*** (360)	900	260	***1060*** (450)	1400	441	***1320*** (710)	1500
B			158	***990*** (380)	1000	272				***1320*** (710)	1600
C			167	***1010*** (390)	1100	290				***1540*** (920)	2400
D			177	***1040*** (420)	1200	317				***1560*** (940)	3600

DIST RW31

NM	2	3	4	5	6	7
ALT (HGT)	***1300*** (684)	***1620*** (1004)	***1940*** (1324)	***2260*** (1644)	***2580*** (1964)	***2900*** (2284)

Observations / *Remarks* : (3) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
FAF - RW31	7.3 NM	6 min 17	5 min 30	4 min 53	4 min 24	4 min 00	3 min 40	3 min 23	3 min 02	2 min 45	2 min 31	2 min 23
VSP (ft/min)		370	420	475	530	580	635	685	765	845	925	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

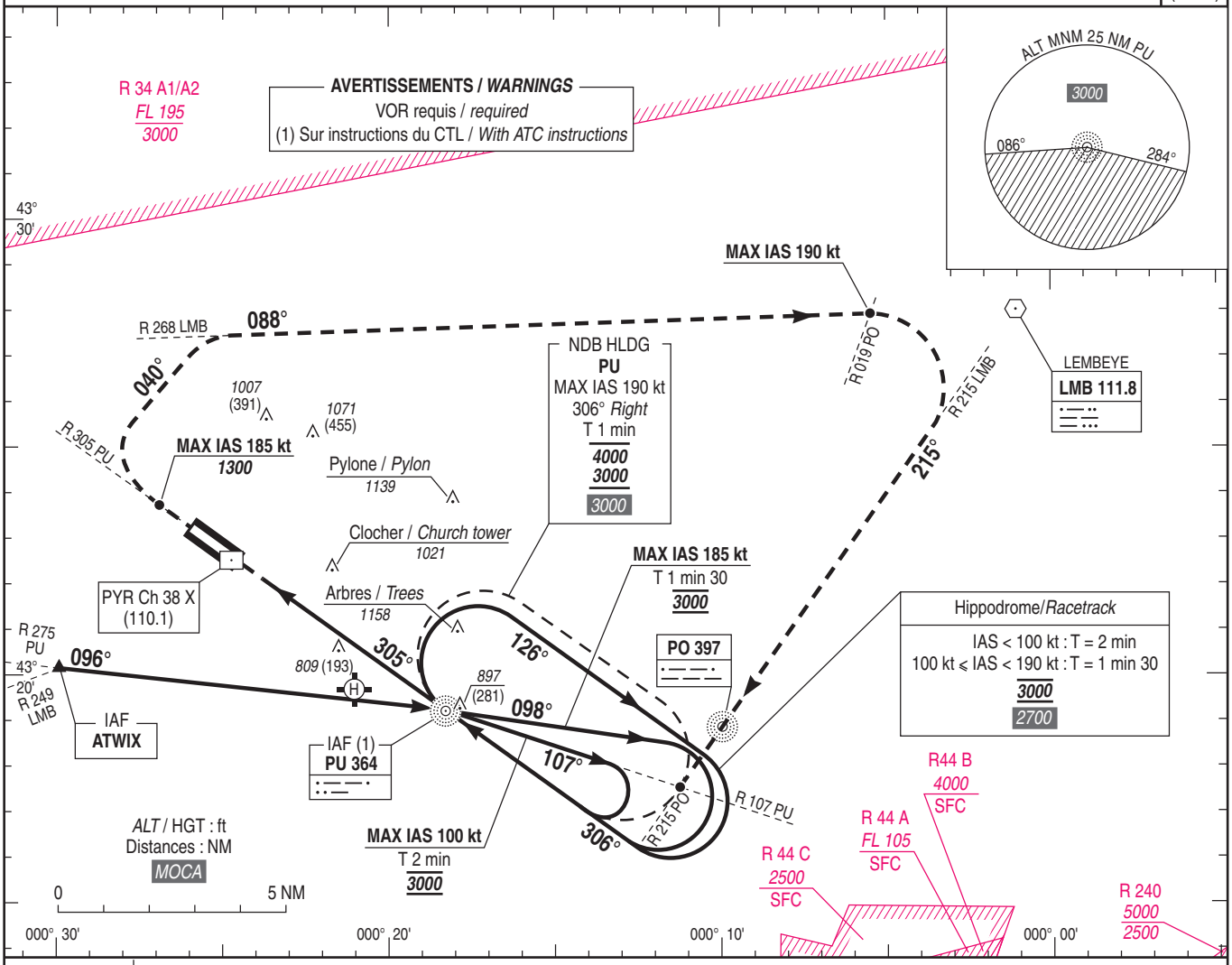
ALT AD : 616, ***THR : 616 (23 hPa)***

PAU PYRENEES

NDB Y RWY 31

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155

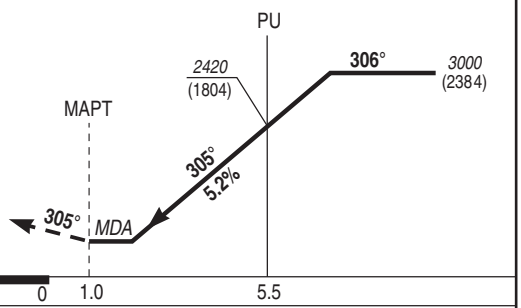
VAR 0° (2020)



TA : 5000

API : Monter au **R 305 PU** (305°) jusqu'à ***1300*** (684) **(MAX IAS 185 kt)**. Sauf instructions du CTL, tourner **à droite 040°** en montée vers ***4000*** (3384) pour intercepter et suivre le **R 268 LMB** (088°) puis à l'interception du **R 019 PO**, tourner **à droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre le **R 215 LMB** (215°) jusqu'à **PO** (QDM 215° PO). Après **PO**, continuer **R 215 PO** jusqu'à intercepter le **R 107 PU** pour tourner **à droite** et rejoindre le **QDM 306°** vers **PU**.
Ne pas tourner avant le MAPT. Monter à *1900* (1284) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***R 305 PU*** *(305°) to* ***1300*** *(684)* ***(MAX IAS 185 kt)****. Except ATC instructions, turn* ***right 040°*** *climbing to* ***4000*** *(3384) to intercept and follow* ***R 268 LMB*** *(088°) then at the interception with* ***R 019 PO,*** *turn* ***right (MAX IAS 190 kt)*** *to intercept and follow* ***R 215 LMB*** *(215°) to* ***PO*** *(QDM 215° PO). After* ***PO,*** *continue* ***R 215 PO*** *to intercept* ***R 107 PU*** *to turn* ***right*** *and join* ***QDM 306°*** *to* ***PU.***
Do not turn before MAPT. *Climb up to 1900 (1284) prior to level acceleration.*



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

REF HGT : *ALT THR*

CAT	NDB Y			MVL / *Circling* (2)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***1150*** (530)	1500	528	***1320*** (710)	1500
B		1500		***1320*** (710)	1600
C		1700		***1540*** (920)	2400
D		1700		***1560*** (940)	3600

Observations / *Remarks* : (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
NDB - MAPT	4.5 NM	3 min 51	3 min 23	3 min 00	2 min 42	2 min 27	2 min 15	2 min 05	1 min 52	1 min 41	1 min 33	1 min 28
VSP (ft/min)		370	420	470	530	580	630	680	760	840	920	970

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

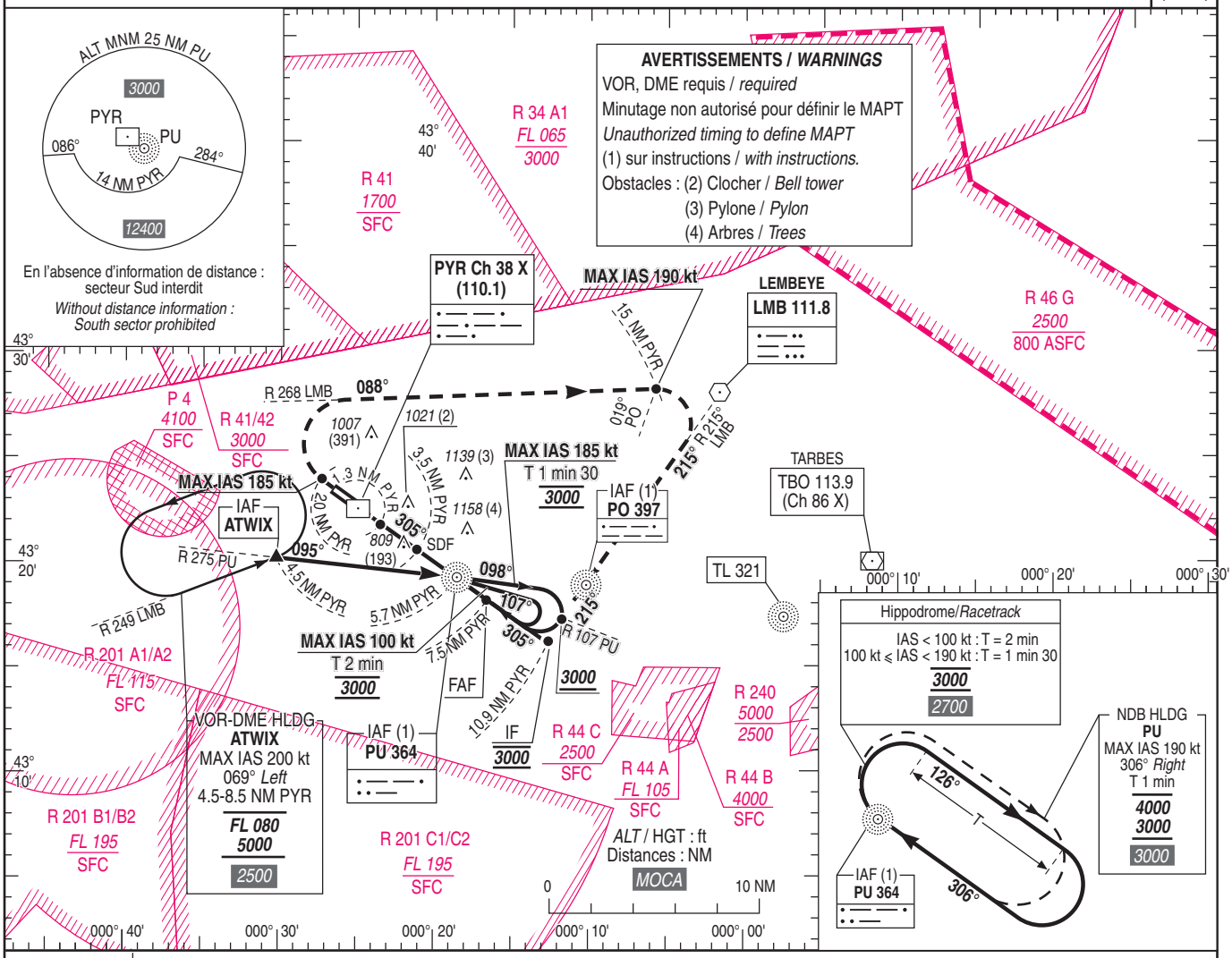
ALT AD : 616, ***THR : 616 (22 hPa)***

PAU PYRENEES

NDB Z RWY 31

ATIS PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.805 - 135.880 (s)
TWR : PAU Tour / *Tower* 124.155

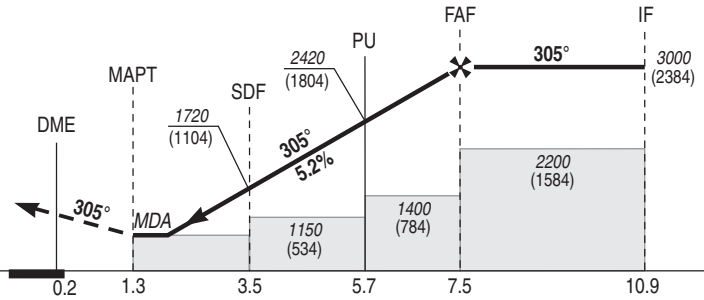
VAR 0° (2020)



TA : 5000

API : Monter au **R 305 PU** (305°). Sauf instructions contraires du CTL, à **2 NM PYR (MAX IAS 185 kt)** tourner **à droite** en montée vers ***4000*** (3384) pour intercepter et suivre le **R 268 LMB** (088°). A **15 NM PYR**, tourner **à droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre le **R 215 LMB** (215°) vers **PO** (QDM 215° de PO). Croisant **R 107 PU**, tourner **à droite** vers **PU** (QDM 305°).
Monter à *1700* (1084) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***R 305 PU*** (305°). *Except ATC instructions, at* ***2 NM PYR (MAX IAS 185 kt)****, turn* ***right*** *up to* ***4000*** *(3384) to intercept and follow* ***R 268 LMB*** *(088°). At* ***15 NM PYR****, turn* ***right (MAX IAS 190 kt)*** *to intercept and follow* ***R 215 LMB*** *(215°) to* ***PO*** *(QDM 215°). Crossing* ***R 107 PU****, turn* ***right*** *to* ***PU*** *(QDM 305°). Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.*



DME PYR ← (NM)					0.2	1.3	3.5	5.7	7.5		10.9	
THR ← (NM)					0	1.1	3.3	5.5	7.3		10.7	

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	NDB Z			MVL / *Circling* (5)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***1060*** (450)	1400	443	***1320*** (710)	1500
B				***1320*** (710)	1600
C				***1540*** (920)	2400
D				***1560*** (940)	3600

DIST PYR

NM	2	3	4	5	6	7
ALT (HGT)	***1250*** (634)	***1560*** (944)	***1880*** (1264)	***2200*** (1584)	***2510*** (1894)	***2830*** (2214)

Observations / *Remarks* : (5) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
FAF - MAPT	6.2 NM	5 min 19	4 min 39	4 min 08	3 min 43	3 min 23	3 min 06	2 min 52	2 min 34	2 min 20	2 min 08	2 min 01
VSP (ft/min)		370	420	470	530	580	630	680	760	840	920	970

© SIA