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

LFPB - PARIS LE BOURGET

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

1	Position GEO ARP	48°58'10"N 002°26'29"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection des pistes 03/21 et 07/25.	RWY 03/21 and 07/25 intersection.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	6.5 NM au NNE de PARIS.	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	220 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	23.9 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	144 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.8254°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.134°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	AEROPORTS DE PARIS	
	Adresse / *Address*	1 rue Désiré Lucca, 93350 LE BOURGET	
	Telephone	Pôle Opérations Aéroportuaires 01 48 62 40 10	
	FAX	NIL	
	TELEX		
	AFS	LFPBYDYX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Interdit au trafic commercial régulier et charter.	Prohibited to scheduled commercial traffic and to charter flights.

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	H24	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	H24	
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BNIA BORDEAUX H24	
5	BDP / *ARO*	H24	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / *Fueling*	0500-2200	
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*	Assuré	Provided
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24.	GRF (Global Reporting Format) : H24.

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Installations modernes de manutention. Embranchement ferroviaire gare du BOURGET à 3 km.	Modern handling facilities. Railway sidings in LE BOURGET station 3 km away.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants : TR0 - JET A1 (CIV-MIL). Lubrifiants : W80 - W100 - W120 - Turbine Oil 390 - 500 - 750 - Fluide 3, 4, 5, 6 - PRIST (CIV-MIL).	Fuel types: TR0 - JET A1 (CIV-MIL). Oil grades: W80 - W100 - W120 - Turbine Oil 390 - 500 - 750 - Fluid 3, 4, 5, 6 - PRIST (CIV-MIL).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Camions citernes à 2 flexibles. Débit MAX 120.000 l/HR	By twin hose trucks; MAX flow 120.000 l/HR.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Moyens de dégivrage disponibles chez certains FBO.	De-icing facilities available in some FBO.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*		
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Toutes réparations possibles.	All repairs possible.
7	Observations / *Remarks*	Assistance obligatoire par sociétés basées agréées. Le nom de la société assistante doit être obligatoirement mentionné en case 18 du FPL en remarque (RMK). Oxygène et services connexes : pour tous types d'équipement CO2. Liquide hydraulique et dégivrant.	Mandatory assistance by approved based companies. The name of the assistant society must be stated in field 18 of the FPL as a remark (RMK). Oxygen and relating servicing: for all types of CO2 equipment. Hydraulic and defrosting fluids.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Hôtels	Proximité immédiate.	In near vicinity.
2	Restaurants	Sur l'aéroport.	At airport.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, autobus.	Taxis, buses.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Médecins en ville. Hôpitaux à AULNAY (6 km), BOBIGNY (4 km) et PARIS.	Doctors in town. Hospitals in AULNAY (6 km), BOBIGNY (4 km) and PARIS.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFPB .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*	Véhicules d'intervention eau/émulseur : 4 véhicules de 9000 litres d'eau, chaque véhicule muni de 250 kg de poudre et de 750 litres d'émulseur et 1 véhicule de 2500 litres d'eau muni de 250 kg de poudre et 350 litres d'émulseur. Moyens secours publics : 1 véhicule de prompt secours.	Water/foaming agent intervention vehicle : 4 vehicles of 9000 liters of water, each equipped with 250 kg of powder and 750 liters of foam and 1 vehicle of 2500 liters of water equipped with 250 kg of powder and 350 liters of foam. Public rescue means : 1 rapid rescue vehicle.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	L'autorité aéroportuaire est le coordinateur des opérations de relevage sur la plateforme. En cas de besoin, des entreprises spécialisées de relevage sont disponibles et un kit IATP est disponible auprès de la compagnie Air France. Les opérations de relevage sont soumises à l'accord des services compétents de l'Etat et doivent être formalisées entre l'opérateur, l'entreprise de relevage et l'autorité aéroportuaire.	Airport authority is the wrecking operations coordinator on the platform. If necessary, specialized aircraft removal companies are available. IATP kit is also available from the airline Air France. Wrecking operations are subject to the State competent services agreement and must be formalized with the airline, the aircraft removal company and the airport authority.
4	Observations / *Remarks*	TEL : + 33 1 48 62 53 18	

AD 2 LFPB .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*	-Déneigeuses compactes soufflantes -Fraise à neige -Tracteurs avec lame triaxiale -Épandeurs de produit déverglaçant liquide.	- Compact blowing snow cleaners - Snow tillers - Tractors with triaxial blade - Liquid deicing agent sprayers
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	L'ordre de priorité de traitement des pistes et voies de circulation diffère suivant la configuration, le trafic attendu, l'évolution des conditions météorologiques, l'état de fonctionnement des aides radio et l'état de la surface des différentes pistes. Les pistes sont traitées sur 40 m de large au minimum (sur 45 m si possible) et sur toute leur longueur. Les taxiways sont traités sur toute leur largeur. Le traitement des aires de trafic n'est pas prioritaire et est effectué à la demande.	The treatment priority order of the runways and taxiways depends on the wind configuration, the anticipated traffic, the development of the meteorological conditions, the radio aid operational status and the surface conditions on the various runways. Each RWY is cleared over a width of at least 40 m (45 m if possible) and also over its entire length. Taxiways are cleared over their entire width. The apron treatment is not a priority and is done on request.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	Produits hivernaux : Formiate de potassium liquide : KFOR	Winter substances : Potassium formate fluids : KFOR
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 Sauf nécessité d'exploitation, la piste 03/21 ne sera pas traitée.	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 Unless operating conditions require it, the RWY 03/21 will not be cleared.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Aires de stationnement : G1, G2, H1, H2, H3, H4, H5, I, K1, K2, L2, P1, S, Z1 Z2 : béton. D, E, F1, F2, F3, J, L1, M1, M2, M3, M4, N, T, Q : enrobé.	Parking areas : G1, G2, H1, H2, H3, H4, H5, I, K1, K2, L2, P1, S, Z1 Z2 : concrete. D, E, F1, F2, F3, J, L1, M1, M2, M3, M4, N, T, Q : bituminous concrete.
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	58 R/C/W/U	
2	Largeur TWY / *TWY width*	5 m (DQ, DQS, DQN, VQ) 15 m (W5) 20 m (A, B1, C11, C4, U1, U2, U3, V2, V3, W1, W2, R, R1) 23 m (A1, B, C1, C2, C3, C22, N2, V4, W3, W4) 30 m (C)	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton et tarmac (sauf DQS et DQN : herbe).	Concrete and tarmac (except DQS and DQN : grass).
	Résistance des TWY / *TWY strength*	47 F/C/W/U	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	RWY 03, 07, 21, 25 et 09.	RWY 03, 07, 21, 25 and 09.
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	RWY 03 : 45 m RWY 07 : 45 m RWY 21 : 53 m RWY 25 : 66 m RWY 09 : 45 m	RWY 03: 45 m RWY 07: 45 m RWY 21: 53 m RWY 25: 66 m RWY 09: 45 m
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	(1) La voie de circulation C3 présente une pente longitudinale de 1,9 %. Sur les aires de stationnement S, G1, G2, T, H1 à H5, K1, K2, M1, M2, M3, M4, E, J, L1, N, Z1, Z2 la pente longitudinale est ponctuellement comprise entre 1,1 % et 1,35 %. (2) Distance TWY A / RWY 09-27 : 133 m. Pas d'obstacle mobile sur TWY A à l'ouest du TWY A1 lorsque avion à l'atterrissage en piste 27. (3) Présence d'un bâtiment à 42,5 m de l'axe de W3. (4) Sur l'aire d'essai moteurs P1, la pente est ponctuellement comprise entre 1,05% et 1,55%. Cette aire ne dispose pas d'éclairage. Présence de marquages de postes de stationnement hélicoptères sur l'aire P1 utilisables uniquement pendant le SIAE dans le cadre d'un SUP AIP spécifique.	(1) TWY C3 : longitudinal slope : 1.9%. ACFT stands S, G1, G2, T, H1 to H5, K1, K2, M1, M2, M3, M4, E, J, L1, N, Z1, Z2 : longitudinal slope occasionally between 1.1 % and 1.35 %. (2) Distance TWY A / RWY 09-27 : 133 m. No moving obstacle on TWY A west of TWY A1 when ACFT landing on RWY 27. (3) Presence of a building 42.5 m from W3 axis. (4) On engine test area P1, slope between 1.05% and 1.55%. There is no flood lighting on this area. Helicopters stands markings on apron P1 only usable during Paris Air Show and described in a specific AIP SUP.

AD 2 LFPB.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*	Non	No
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Non	No
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Voir carte AD2 LFPB OACI	See chart AD2 LFPB ICAO
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFPB .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Non	No
4	Observations / *Remarks*	Les aires de stationnement ne disposent pas d'aides visuelles diurnes et lumineuses. Guidage obligatoire au départ et à l'arrivée de l'aéronef au moyen de signaleur et vigies.	Neither marking nor light on aircraft stands. Mandatory guidance with marshalling for departure and ariival.

AD 2 LFPB.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).*

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	PARIS CHARLES DE GAULLE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFPB .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	PARIS CHARLES DE GAULLE
	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*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPB.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
03	025.00 (024)	2395 x 45	47 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	48°56'55.39"N 002°25'36.71"E (48°57'03.16"N 002°25'42.18"E) ------ GUND NIL	THR : 147ft DTHR : 144ft
21	205.00 (204)	2395 x 45	47 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	48°58'05.75"N 002°26'26.18"E ------ GUND NIL	THR : 173ft
07	068.00 (067)	2991 x 45	58 R/C/W/U béton bitumineux / bituminous concrete	48°57'49.81"N 002°25'13.04"E (48°57'53.46"N 002°25'26.63"E) ------ GUND NIL	THR : 148ft DTHR : 155ft
25	248.00 (247)	2991 x 45	58 R/C/W/U béton bitumineux / bituminous concrete	48°58'26.46"N 002°27'29.71"E (48°58'15.49"N 002°26'48.77"E) ------ GUND NIL	THR : 218ft DTHR : 186ft
09	085.00 (084)	1847 x 45	47 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	48°57'49.25"N 002°25'13.45"E ------ GUND NIL	THR : 148ft
27	265.00 (264)	1847 x 45	47 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	48°57'54.19"N 002°26'43.97"E ------ GUND NIL	THR : 166ft

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
03	NIL	269	NIL	2784 x 280	NIL	(1)
21	NIL	NIL	60	2784 x 280	NIL	(2)
07	NIL	NIL	150	3111 x 280	NIL	(3)
25	NIL	NIL	60	3111 x 280	NIL	(4)
09	NIL	82	66	2049 x 280	NIL	(5)
27	NIL	NIL	NIL	2049 x 280	NIL	(6)

(1) RESA 160 m x 90 m.
Profil longitudinal. La piste 03/21 présente une pente comprise entre 1,34% et 1,54% sur le dernier quart nord sur une longueur de 550 m.
Longitudinal profile. RWY 03/21 slope is between 1,34% and 1,54% on the last quarter on 550 m.

(2) RESA 205 m x 90 m
Profil longitudinal. La piste 03/21 présente une pente comprise entre 1,34% et 1,54% sur le dernier quart nord sur une longueur de 550 m.
Longitudinal profile. RWY 03/21 slope is between 1,34% and 1,54% on the last quarter on 550 m.

(3) RESA 90 m x 90 m
Profil longitudinal. La piste 07/25 présente un pente de 0,83 % sur le premier quart ouest sur une longueur de 225m, et 1,09 % sur le dernier quart Est sur une longueur de 750 m / Longitudinal profile. RWY 07/25 slope is 0,83 % on the first quarter on 225 m, and 1,09 % on the last quarter on 750 m.
Profil transversal. La piste 07/25 présente ponctuellement une pente supérieure à 1,5 % avec un maximum à 3 % / Transversal profile. RWY 07/25 slope is occasionally between 1,5 % and 3 %.

(4) Profil longitudinal. La piste 07/25 présente un pente de 0,83 % sur le premier quart ouest sur une longueur de 225 m, et 1,09 % sur le dernier quart Est sur une longueur de 750 m / Longitudinal profile. RWY 07/25 slope is 0,83 % on the first quarter on 225 m, and 1,09 % on the last quarter on 750 m.
Profil transversal. La piste 07/25 présente ponctuellement une pente supérieure à 1,5 % avec un maximum à 3 % / Transversal profile. RWY 07/25 slope is occasionally between 1,5 % and 3 %.

(5) Piste rainurée sur 1760 m entre les marques de seuil de piste 09/27 / RWY grooved on 1760 m between threshold markers ok RWY 09/27.
Profil longitudinal. La piste 09/27 présente 3 secteurs de pente de l'ouest vers l'est : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 % / Longitudinal profile. RWY 09/27 slope has 3 sectors from west to east : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 %.
Profil transversal. La piste 09/27 présente une pente comprise entre 1,5 % et 2,0 % sur toute la largeur / Transversal profile. RWY 09/27 slope is between 1,5 % and 2,0 % on its width.
RESA 90 m x 90 m

(6) Piste rainurée sur 1760 m entre les marques de seuil de piste 09/27 / RWY grooved on 1760 m between threshold markers of RWY 09/27.
Profil longitudinal. La piste 09/27 présente 3 secteurs de pente de l'ouest vers l'est : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 % / Longitudinal profile. RWY 09/27 slope has 3 sectors from west to east : 0,78 % - 0,58 % - 0,79 %.
Profil transversal. La piste 09/27 présente une pente comprise entre 1,5 % et 2,0 % sur toute la largeur / Transversal profile. RWY 09/27 slope is between 1,5 % and 2,0 % on its width.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
03	2395	2395	2664	2130	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY C1	1875	1875	2144		
TWY C2	1176	1176	1445		
21	2130	2190	2130	2130	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY C2	981	1041	981		
TWY C3	1469	1529	1469		
07	2901	3051	2901	2602	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY A1	2581	2731	2581		
25	2938	3051	2938	2049	L'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
09	1847	1913	1929		Atterrissage interdit. l'origine des distances déclarées au décollage est située au niveau de l'intersection de la RWY avec le bord extérieur du TWY. Landing prohibited TODA origin is at the intersection of RWY and TWY downwind edge.
TWY A1	1542	1608	1624		Atterrissage interdit. Landing prohibited.
27				1805	Décollage interdit. TKOF prohibited.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPB.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*
03		G	PAPI 3.4 ° 5.9 %	62 ft					
21		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	62 ft					
07	- 420 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	65 ft					
25		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	65.8 ft					
09									
27	- 510 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	50 ft					

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
03	265 m 1530 m 600 m	60 m	R W Y	LIH	R	269 m	R	(1)
21	1530 m 600 m	60 m	W Y	LIH	R			(2)
07	300 m 2000 m 600 m	50 m	R W Y	LIH	R			(3)
25	900 m 1500 m 600 m	50 m	R W Y	LIH	R			(4)
09	1240 m 600 m	60 m	W Y	LIH	R	82 m	R	(5)
27	1240 m 600 m	60 m	W Y	LIH	R			

(1) Porte constituée de 2 feux d'identification de seuil omnidirectionnels.
Feux simples de zone de toucher des roues.
Balisage de piste : feux LED.
Door made up by 2 omnidirectional threshold identification lights.
Simple touchdown zone lights.
RWY lighting : LED lights.

(2) Porte constituée de 2 feux d'identification de seuil omnidirectionnels.
Axe PAPI orienté de 5° à gauche de l'axe de piste.
Feux simples de zone de toucher des roues.
Balisage de piste et PAPI : feux LED.
Door made up by 2 omnidirectional threshold identification lights.
PAPI AXIS offset 5° left from RWY axis.
Simple touchdown zone lights.
RWY lighting and PAPI : LED lights.

(3) L'espacement entre les feux de bord de piste varie entre 42 et 64 m, sans valeur de référence.
DTHR - Extrémités (feux LED) : HI.
PAPI : feux LED.
Spacing of runway edge lighting varies from 42 to 64 m, without reference value.
DTHR - Ends (LED lights) : LIH.
PAPI : LED lights.

(4) Axe PAPI orienté de 5° à gauche de l'axe de piste
Ligne de prise de terrain :
- entre 119 m avant seuil physique 25 et 450 m après ce seuil,
- constituée de 8 feux à allumage séquentiel, directionnels orientés au 096° magnétique et d'une porte comportant 2 feux à éclats unidirectionnels implantés au niveau du seuil décalé.
PAPI : feux LED.
DTHR - Extrémités : HI.
L'espacement entre les feux de bord de piste varie entre 42 et 64 m, sans valeur de référence.
PAPI axis offset 5° left from RWY axis.
Final approach line :
- between 119 m before physical threshold and 450 m after this threshold,
- made up by 8 directional sequence flashers RDL 096° and a door made up by 2 unidirectional flashing lights located at DTHR.
PAPI : LED lights.
DTHR - Ends : LIH.
Spacing of runway edge lighting varies from 42 to 64 m, without reference value.

(5) Feux d'extrémités (feux LED) : HI.
End lights (LED lights) : LIH.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPB.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*	G-HI (sauf W4).	G-LIH (except W4).
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées associées à des feux bleus aux carrefours (sauf W4 avec balisage latéral lumineux bleu).	Demarcation by reflectorized inert blue beacons linked to blue lights at junctions (except W4 with blue lights beacon).
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Tous balisages lumineux et lignes d'approche par alimentation auxiliaire.	All lightings and APP lights by secondary power supply.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	< 1 s	
5	Observations / *Remarks*	Balisage axial TWY : Espacement entre les feux 30 m sur segment rectiligne, 15 m dans les virages. En cas de panne d'une boucle d'alimentation des feux de balisage axial, convoyage obligatoire pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 36 m sur les TWY A, C3, C11, U1, U2, W1 et W2. La barre d'entrée interdite située sur A1 est active uniquement par RVR < 800 m ou plafond nuageux < 300 ft. Les barres d'entrée interdite situées sur B1, U3 et R sont actives H24.	TWY centreline lighting : Spacing between lights 30 m on straight sections, 15 m in curves. In the event of failure of a power supply loop of the centreline lighting, follow-me car is required for aircraft with wingspan greater than or equal to 36 m on TWY A, C3, C11, U1, U2, W1 and W2. No-entry bar on TWY A1 is active only when RVR < 800 m or cloud ceiling < 300 ft. No-entry bars on TWY B1, U3 and R are active H24.

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

1	Description	

AD 2 LFPB.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 PARIS 49°06'36"N , 002°41'48"E - 48°59'38"N , 002°50'29"E - 48°57'36"N , 002°50'18"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°55'37"N , 002°50'02"E (ARP de MEAUX ESBLY) - 48°56'17"N , 002°47'10"E - 48°55'00"N , 002°38'48"E - arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E (ARP de CHELLES LE PIN) - 48°53'47"N , 002°33'19"E - 48°49'18"N , 002°33'34"E - arc anti-horaire de 2.5 NM de rayon centré sur 48°49'19"N , 002°37'22"E (ARP de LOGNES EMERAINVILLE) - 48°47'26"N , 002°34'53"E - 48°48'02"N , 002°36'43"E - 48°41'55"N , 002°37'08"E - 48°37'08"N , 002°29'20"E - 48°34'17"N , 002°22'15"E - 48°34'15"N , 002°16'05"E - 48°36'34"N , 002°07'17"E - 48°39'40"N , 002°06'57"E - 48°42'30"N , 002°09'57"E - 48°43'45"N , 002°09'35"E - 48°45'20"N , 002°09'06"E - 48°45'53"N , 002°08'57"E - 48°45'30"N , 002°07'02"E - 48°45'42"N , 002°04'50"E - 48°47'13"N , 002°04'50"E - 48°47'50"N , 002°05'22"E - 48°48'35"N , 002°06'02"E - 48°54'40"N , 002°04'40"E - 49°06'13"N , 002°19'16"E - 49°06'36"N , 002°41'48"E	D	2000ft AMSL ---------- SFC	APP DE GAULLE Approche (FR) DE GAULLE Approach (EN) ORLY Approche (FR) ORLY Approach (EN) VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)	H24 Espace de procédures DE GAULLE - ORLY - LE BOURGET - VILLACOUBLAY. A l'exclusion : - des zones LF-R 84 A et B, LF-R 113, LF-R 262 ENGHIEN et de la partie interférente de la LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE, - de la CTR VILLACOUBLAY lorsqu'elles sont actives. F-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, et LF-P 82 BRETIGNY : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1. ATTENTION : cette CTR coexiste avec la LF-R 275 PARIS à contournement obligatoire pour les vols en CAG VFR (sauf autorisation spécifique : cf. AIP ENR 5.1). DE GAULLE - ORLY- LE BOURGET - VILLACOUBLAY airspace procedures. Except for: - LF- R 84 A and B, LF- R 113, LF-R 262 ENGHIEN and interfering part of LF-R 333 BRETIGNY LEUDEVILLE, - VILLACOUBLAY CTR when active. LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, and LF-P 82 BRETIGNY : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1. CAUTION: this CTR coexists with LF-R 275 PARIS which avoidance is mandatory for GAT VFR (except with special authorization : see AIP ENR 5.1).

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
FIS	LE BOURGET Information (FR) *LE BOURGET Information (EN)*	123.835 MHz	HO	
APP	LE BOURGET Approche (FR) *LE BOURGET Approach (EN)*	118.805 MHz	HO	FREQ pour service d'approche uniquement sur AD Pontoise. / FREQ for service approach to PONTOISE AD only.
TWR	LE BOURGET Prevol (FR) *LE BOURGET Delivery (EN)*	121.955 MHz	HO	
TWR	LE BOURGET Sol (FR) *LE BOURGET Ground (EN)*	121.905 MHz	HO	
TWR	LE BOURGET Tour (FR) *LE BOURGET Tower (EN)*	118.405 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
TWR	LE BOURGET Tour (FR) *LE BOURGET Tower (EN)*	118.930 MHz	HO	FREQ pour TKOF et APCH finale toute condition MTO. / FREQ for TKOF and final APCH all weather condition.
ATIS	LE BOURGET (FR) *LE BOURGET (EN)*	120.005 MHz	HO	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. / DEP and ARR parameter broadcasting.
D-ATIS	LE BOURGET (FR) *LE BOURGET (EN)*	NIL	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR-DEP parameters via DATA-link

AD 2 LFPB.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*	
VOR-DME	BT	116.1 MHz CH 108X	H24	48°58'28.8"N 002°27'18.6"E	230 ft	40NM FL250		286°/238 m THR 25	
LOC 07 (I.E.1)	LBG	109.5 MHz	H24	48°58'27.9"N 002°27'35.2"E	223 ft			067°/1019 m DTHR 25	
GP 07		332.6 MHz	H24	48°58'01.6"N 002°25'37.3"E			15.2 m/50 ft (3 °)	040°/332 m DTHR 07	
DME 07		CH 32X	H24	48°58'01.6"N 002°25'37.3"E	215 ft	25NM		040°/332 m DTHR 07	
LOC 25 (I)	LBW	111.1 MHz	H24	48°58'31.0"N 002°26'45.2"E	226 ft			350°/485 m DTHR 25	(1)
LOC 27 (I.E.4)	RGE	110.55 MHz	H24	48°57'48.9"N 002°25'07.9"E	154 ft			263°/113 m THR 09	
GP 27		329.45 MHz	H24	48°57'57.4"N 002°26'25.3"E			16.2 m/53 ft (3 °)	283°/398 m THR 27	
DME 27		CH 42Y	H24	48°57'57.4"N 002°26'25.3"E	213 ft	25NM FL250		283°/398 m THR 27	

(1) Hor ATS

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS :

20.1.1 REGLES GENERALES

L'aéroport est interdit aux aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 65 m

Il est recommandé aux équipages d'aéronefs dont la largeur de train est supérieure à 11 m de rouler avec précaution.

L'assistance en escale étant obligatoire, les équipages doivent obligatoirement mentionner en case 18 du plan de vol, l'aire de trafic de destination et le nom de l'assistant en escale.

La procédure de roulage N-1 moteurs est interdite sur l'ensemble des voies de circulation pour les aéronefs de lettre de code D et E .

Dans le cadre de la prévention des rapprochements dangereux entre mobiles sur l'aire de manoeuvre, la vitesse des aéronefs sur les TWY W1, W2, W3 et C22 est limitée à 35 km/h (20 kt) MAX.

Sur les voies de circulation, les phares de roulage doivent être allumés H24 quelles que soient les conditions de visibilité.

L'aire de trafic P1 est à usage exclusif des essais moteurs uniquement pour des puissances inférieures à 15 000 lbf. Demande à effectuer auprès du Pôle Opérations Aéroportuaires au +33 1 48 62 40 10.

L'aire de trafic Q et les voies VQ et DQ, DQS, DQN sont réservés aux VTOL.

20.1.2 CHEMINEMENTS ET VIRAGES INTERDITS

Tout déplacement d'aéronef (autonome, tracté ou repoussé) ne peut se faire qu'en suivant un axial (piste, taxiway, holding bay, poste avion).

Tout cheminement ou virage dont l'axial n'est pas matérialisé au sol est interdit.

20.2 DESCRIPTIF DE SIGNALISATION SUR L'AIRE D'ATTENTE AB, L'AIRE D'ATTENTE NB ET CONDITIONS D'UTILISATION :

20.2.1 UTILISATION

Aire d'attente AB :

L'aire d'attente de AB permet le positionnement indépendant d'un aéronef code C (ou inférieur).

Elle est accessible à partir de la voie A pour les départs sur les pistes 07 et 09.

L'aire est équipée d'un point d'attente intermédiaire « AB » utilisable dans le sens des départs au seuil commun 07-09.

L'aire d'attente n'est pas utilisable dans le sens des arrivées 25 et 27 après dégagement de ces deux pistes.

L'utilisation de l'aire d'attente par un aéronef code C (ou inférieur) est compatible avec l'utilisation de la voie A par un aéronef code C (ou inférieur).

La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef de code C (ou inférieur) est possible en présence d'un aéronef positionné au point d'attente intermédiaire AG1.

Dans le cas où la voie A est utilisée par un aéronef code D ou E, l'aire d'attente est inutilisable.

Aire d'attente NB :

L'aire d'attente de NB permet le positionnement indépendant d'un aéronef code C (ou inférieur).
Elle est accessible à partir de la voie B pour les départs sur la piste 25.
L'aire est équipée d'un point d'attente intermédiaire « NB » utilisable dans le sens des départs au seuil 25.
L'aire d'attente n'est pas utilisable dans le sens des arrivées RWY 07 après dégagement de cette piste.
L'utilisation de l'aire d'attente par un aéronef code C (ou inferieur) est compatible avec l'utilisation de la voie B par un aéronef code C (ou inférieur).
La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef de code C (ou inférieur) est possible en présence d'un aéronef positionné au point d'attente intermédiaire NR6.
Dans le cas où la voie B est utilisée par un aéronef code D ou E, l'aire d'attente est inutilisable.

20.2.2 SIGNALISATION

Accès à l'aire d'attente AB :

- un caisson de direction « HOLDING BAY »

- un balisage axial Marque « MAX SPAN 36M »

Le point d'attente intermédiaire « AB » sur l'aire d'attente

- un caisson de position « AB » au point d'attente intermédiaire AB

- 3 feux de couleur orange

En dehors de l'aire d'attente, le point d'attente intermédiaire "AG1" sur la voie A

20.1 TAXIING :

20.1.1 GENERAL RULES

The airport is prohibited for aircraft with a wingspan >= 65 m.

Aircraft crews with undercarriage width greater than 11 m are advised to taxi with caution.

Handling is compulsory and following indications are mandatory in field 18 of the flight plan : the apron of destination and the name of the handling provider.

N-1 engine taxiing procedure is forbidden on all the taxiways for aircrafts with code letter D and E.

To prevent dangerous proximity between ACFT operating on manoeuvring area, ACFT speed on TWY W1, W2, W3 and C22 is limited at 35 km/h (20 kt) MAX.

On TWY, taxi lights must be on H24 whatever the visibility.

Apron P1, must be used for aircraft's engine test, only for thrust below 15 000 lbf. Request shall be done to Pôle Opérations Aéroportuaires at +33 1 48 62 40 10.

Apron Q and taxiways VQ and DQ, DQS, DQN are for VTOL use only.

20.1.2 PROHIBITED PATHS AND TURNS

Any aircraft movement (self-manoeuvring, towed or pushed back) can only be done by following a centreline (runway, taxiway, holding bay, aircraft stand).

Any path or turn whose centreline is not materialized on the ground is prohibited.

20.2 SIGN DESCRIPTION OF HOLDING BAY AB, HOLDING BAY NB AND USING CONDITIONS :

20.2.1 USE

Holding Bay AB :

Holding Bay AB allows independent positioning of aircraft of code C (or less).

It can be accessed from taxiway A for departures from runways 07 and 09.

The area is equipped with an intermediate holding point "AB", which can be used in the direction of departures with the common threshold 07-09.

The holding bay cannot be used in the direction of arrivals 25 and 27 after clearing these two runways.

The use of the holding bay by aircraft of code C (or less) is compatible with the use of taxiway A by aircraft of code C (or less).

The exit of the holding bay of a code C aircraft (or less) is possible in presence of another aircraft stopped on intermediate holding point AG1.

In the event that taxiway A is used by code D or E aircraft, the holding bay cannot be used.

Holding Bay NB :

Holding Bay NB allows independent positioning of aircraft of code C (or less).
It can be accessed from taxiway B for departures from runway 25.
The area is equipped with an intermediate holding point "NB", which can be used in the direction of departures from threshold 25.
The holding bay cannot be used in the direction of arrivals RWY 07 after clearing this runway.
The use of the holding bay by aircraft of code C (or less) is compatible with the use of taxiway B by aircraft of code C (or less).
The exit of the holding bay of a code C aircraft (or less) is possible in presence of another aircraft stopped on intermediate holding point NR6.
In the event that taxiway B is used by code D or E aircraft, the holding bay cannot be used.

20.2.2 MARKINGS

Access to the holding bay AB :

- direction sign box « HOLDING BAY »

- axial sign "MAX SPAN 36M" ground mark

Intermediate holding point "AB" in the holding bay

- position box "AB" at the intermediate holding point AB

- 3 orange-coloured lights

Intermediate holding point "AG1" in taxiway A outside of the holding bay

© Service de l'Information Aéronautique, France

- un caisson de position « AG1 » au point d'attente intermédiaire AG1
- 3 feux de couleur orange

Accès à l'aire d'attente NB :
- un caisson de direction « HOLDING BAY ».
- un balisage axial Marque « MAX SPAN 36M ».

Le point d'attente intermédiaire « NB » sur l'aire d'attente.
- un caisson de position « NB » au point d'attente intermédiaire NB.
- 3 feux de couleur orange.

En dehors de l'aire d'attente, le point d'attente intermédiaire "NR6" sur la voie B.
- un caisson de position « NR6 » au point d'attente intermédiaire NR6.
- 3 feux de couleur orange.

20.3 PROCÉDURE D'UTILISATION DU MODE S ET ADS-B AU SOL :

20.3.1 INTRODUCTION

L'aérodrome de PARIS LE BOURGET est équipé d'un système de multi-latération utilisant le transpondeur Mode S et l'ADS-B, améliorant la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements en surface.

20.3.2 PROCEDURES A APPLIQUER PAR LES PILOTES

Pour les aéronefs au départ, au moment de demander la clairance de repoussage ou de roulage d'une aire de stationnement :
- Saisir en utilisant le FMS ou le boitier de commande du transpondeur l'indicatif du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI, et en l'absence d'indicatif, l'immatriculation de l'appareil.
- Sélectionner XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Sélectionner le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Afficher le code Mode A assigné par le contrôle.

Pour les aéronefs à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt sur l'aire de stationnement :
- Conserver XPNDR ou son équivalent en fonction des spécifications du modèle installé.
- Conserver le mode AUTO si la fonction est disponible.
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.
- Maintenir l'affichage du code Mode A assigné par le contrôle.

20.4 OBSERVATIONS :

La fréquence LE BOURGET Prévol est utilisée pour les vérifications PLN IFR et la transmission des paramètres ARR/DEP (ceux-ci sont diffusés systématiquement sur l'ATIS).

Appel initial 10 min au plus tôt avant HR prévue de mise en route (Indiquer : Indicatif-Destination-Point de stationnement " Prêt à mettre en route dans 10 min ").

Transfert sur LE BOURGET Sol pour le roulage après autorisation de LE BOURGET PREVOL.

La fréquence LE BOURGET Approche est dédiée uniquement au contrôle des aéronefs en TMA LE BOURGET.

- position box "AG1" at the intermediate holding point AG1
- 3 orange-coloured lights

Access to the holding bay NB :
- "HOLDING BAY" direction sign box.
- axial sign "MAX SPAN 36M" ground mark.

Intermediate holding point "NB" in the holding bay.
- position box "NB" at the intermediate holding point NB.
- 3 orange-coloured lights.

Intermediate holding point "NR6" in taxiway B outside of the holding bay.
- position box "NR6" at the intermediate holding point NR6.
- 3 orange-coloured lights.

20.3 PROCEDURE FOR USE OF MODE S AND ADS-B ON THE GROUND :

20.3.1 INTRODUCTION

A multi-lateration system is installed at PARIS LE BOURGET aerodrome. This system using the Mode S transponder and ADS-B improves the accuracy and the reliability of the ground movement monitoring system.

20.3.2 PROCEDURE TO BE APPLIED BY PILOTS

For outbound aircraft; upon request for pushback or taxiing from a parking stand, whichever comes first:
- Enter, using either the FMS mode or the transporter control unit, the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g: ELY123, AFR456, RAM945) and in the absence of flight identification, the aircraft registration.
- Select XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.
- Select AUTO mode if function available.
- Do not select the OFF or STDBY functions.
- Set Mode A code assigned by ATC.

For inbound aircraft; after landing and until complete standstill at parking stand:
- Maintain XPNDR or its equivalent in relation to specifications of the installed model.
- Maintain AUTO mode selected if function available.
- Do not select the OFF or STDBY functions.
- Maintain Mode A code assigned by ATC.

20.4 REMARKS :

LE BOURGET Delivery frequency is used to check the IFR FPL and the ARR/DEP data (transmitted by ATIS).

First call not earlier than 10 min before estimated time of start up (say : call sign-destination-stand- "ready to start up in the next 10 min").

Hand-over to LE BOURGET Ground for taxi after clearance from LE BOURGET DELIVERY.

LE BOURGET approach frequency is only dedicated to control traffic in TMA LE BOURGET.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPB.21 **Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

Arrêté du 15 février 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Le Bourget.

Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

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 de ces arrêtés, reprises ci-dessous (§ 21.1.2 et 21.3) 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 40000 euros pour une personne morale.

French ministerial order of February 15, 2011 restricting the operation of Paris-Le Bourget airport.

French ministerial order of July 28, 2023 concerns the regulations for the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly and Paris-Le Bourget aerodromes.

French ministerial order of December 14, 1993 regarding the gradual withdrawal from service of subsonic jet aircraft notcompliant with the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3.

Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (§ 21.1.2 et 21.3) 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 40000 euros for a legal entity.

21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES

21.1.1 Définitions

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef ;

- « Annexe 16 » : annexe à la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volume I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion;

- « chapitre 3 », « chapitre 4 » ou « chapitre 14 » : respectivement le chapitre 3, chapitre 4 et le chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16.

21.1.2 Restrictions applicables

21.1.2.1 Restriction chapitre 2

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14, dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers, ne peut être exploité sur l'aérodrome.

21.1.2.2 Horaires des mouvements d'aéronefs

Aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9000 kilogrammes non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14 ne peut sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget :

- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2315 et 0600, heures locales ;

- atterrir entre 2330 et 0615, heures locales.

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2215 et 0600, heures locales.

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14 ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le Bourget entre 2330 et 0615, heures locales.

21.1.2.3 Exemptions/Dérogations

Exemptions :

Les dispositions du 21.1.2.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire;

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

- aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public;

- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux;

- aéronefs programmés à destination de l'aérodrome de Paris-Le Bourget en dehors des horaires mentionnés au 21.1.2.2. et qui ont été retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur;

- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs à destination de l'aérodrome de Paris-Le Bourget non visés par le 21.1.2.2.

Dérogations :

- le commandant de bord peut déroger aux règles définies au 21.1.2.2. que s'il juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;

- des dérogations aux règles définies au 21.1.2.1. et 21.1.2.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE

21.1.1 Definitions

Referred as :

- « operator » : aircraft technical operator ;

- « Annex 16 » : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07, 1944, entitled "Protection of the Environment (Volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of aircraft noise and aircraft engine emissions;

- "Chapter 3", "Chapter 4" and "Chapter 14" : respectively Chapter 3, Chapter 4 and Chapter 15 of Annex 16, Volume 1, Part II.

21.1.2 Applicable restrictions

21.1.2.1 Chapter 2 restriction

No aircraft fitted with turbojet engines not complying with chapter 3, 4 or 14 standards, with MTOW equal or higher than 34 000 kg or with max certified passenger configuration higher than 19 may be operated at the airport.

21.1.2.2 Take-offs and landings hours

No propeller powered ACFT with certified take-off weight greater than 9 metric tons which is not certified chapter 3, 4 or 14, may at Paris-Le-Bourget :

- leave parking stand for take-off between 2315 and 0600, local time ;

- land between 2330 and 0615, local time.

No jet engined aircraft may leave parking stand for take-off from 2215 to 0600, local time.

No jet engined aircraft which is not certified chapter 3, 4 or 14 may land at Paris Le Bourget between 2330 and 0615, local time.

21.1.2.3 Exemptions/waivers

Exemptions :

The provisions specified in paragraph 21.1.2.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances:

- 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 performing state flights;

- scheduled ACFT to Paris-Le-Bourget aerodrome outside the stated times in article 21.1.2.2 and which have been delayed for purely technical reasons outside the companies control;

- ACFT substituted at the last moment, for purely technical reasons, for ACFT not mentioned in 21.1.2.2.

Waivers :

- Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 21.1.2.2 for the sake of flight safety ;

- Waivers to the rules defined in § 21.1.2.1 and 21.1.2.2 above may be exceptionally granted by the Minister in charge of Civil Aviation.

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

21.2.1 Modalités d'utilisation des pistes

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES

21.2.1 Applicable provisions for the use of runways

© Service de l'Information Aéronautique, France

Piste 03

De 2115 à 0500, sauf impératifs de circulation aérienne, l'utilisation de la piste 03 n'est autorisée qu'aux aéronefs de 5,7 tonnes maximum.

Trafic VFR : si le décollage est suivi d'un virage à gauche, ce virage doit être effectué, soit à l'extrémité de la piste, soit entre Gonesse et Goussainville de manière à éviter le survol de ces localités.

Piste 07

De 2115 à 0500, les décollages d'aéronefs à réaction autorisés (voir paragraphe 21.1) s'effectuent de préférence sur la piste 07.

Piste 21

Cette piste ne peut être utilisée qu'à titre exceptionnel.
Sauf s'il suit une trajectoire publiée ou en guidage radar, le pilote doit effectuer un virage dès que possible après le décollage, et au plus tard à 3 km (1,5 NM) de l'aéroport pour ne pas risquer le survol de Paris (Zone P 23)

21.2.2 Procédures opérationnelles de départ et d'arrivée

Procédures opérationnelles au départ

Les procédures opérationnelles de décollage à moindre bruit suivantes doivent être appliquées par les pilotes au départ de l'aéroport du BOURGET.

La montée initiale doit être conduite selon la procédure NADP1 telle que décrite dans la Doc 8168 de l'OACI, de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft AAL.
Lorsque cela est compatible avec les performances de l'aéronef et les procédures d'exploitation, la trajectoire préconisée est la suivante :

Entre décollage et 1500 ft AAL	Entre 1500 ft AAL et 3000 ft AAL	Atteignant 3000 ft AAL
Puissance de décollage Montée à V2+10 à 20 kt Volets et becs en configuration décollage	Puissance de montée maximale Montée à V2+10 à 20 kt Volets et becs en configuration décollage	Accélération vers 250 kt MAX, avec rétraction progressive des dispositifs hypersustentateurs

Si cette trajectoire ne peut pas être suivie, les équipages doivent en informer le contrôle aérien avant de pénétrer la piste.

Procédures opérationnelles à l'arrivée

Les pilotes doivent conduire leur approche de manière à maintenir la dernière altitude assignée par les organismes de contrôle jusqu'à l'interception du plan de descente de l'ILS. Après interception, l'approche finale doit être effectuée de manière à ne pas évoluer en dessous de ce plan.

Les inverseurs de poussée, ou l'inversion du pas des hélices, ne peuvent être utilisés entre 2115 et 0500 que dans le cas où la sécurité l'exigerait.

Approche à vue :

L'approche à vue telle que décrite dans l'IR ATM n'est pas autorisée de jour comme de nuit.

21.3 UTILISATION DES 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.

21.3.2 Utilisations des moyens de substitutions

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'heure programmée de départ du point de stationnement (EOBT), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage (y compris les moyens de substitution mobiles mis à disposition par le FBO) ;

- 45 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (EOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

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

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage (y compris les moyens de substitution mobiles mis à disposition par le FBO) et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

Runway 03

From 2115 to 0500 except for air traffic control constraints, runway 03 can only be used by aircraft weighing 5.7 tons maximum.

VFR traffic : if aircraft turn left after take-off, they must do so either at the end of the runway, or between Gonesse and Goussainville so as to avoid overflight of these built up areas.

Runway 07

From 2115 to 0500, jet engined aircraft authorized to take-off (see paragraph 21.1) will if possible use runway 07.

Runway 21

This runway may only be used on an exceptional basis.
Except if following SID or under radar vectoring, pilot must turn as soon as possible after take off, and no later than 3 km (1,5 NM) from the airport so as to avoid overflight of Paris (Prohibited Area P 23).

21.2.2 Operational procedures on departure and on arrival

Operational procedures on departure

The following operational Noise Abatement Departure Procedures must be followed by pilots on departure from LE BOURGET airport.

Initial climb shall be conducted according to NADP1 procedure, as described in ICAO Doc 8168, in order to reach 3000 ft AAL as fast as practicable.
Whenever compatible with aircraft performance and operational procedures, the recommended trajectory is the following :

Between TKOF and 1500 ft AAL	*Between 1500 ft AAL and 3000 ft AAL*	*Reaching 3000 ft AAL*
TKOF power *Climb at V2+10 to 20 kt* *Flaps and slats in TKOF configuration*	*MAX climb power* *Climb at V2+10 to 20 kt* *Flaps and slats in TKOF configuration*	*Acceleration to 250 kt* *MAX, with progressive retraction of high-lift devices*

If this trajectory cannot be followed, pilots shall notify ATC before entering the RWY.

Operational procedures on arrival

Pilots are to perform their appoach so as to maintain the last altitude assigned by ATC until the interception of the ILS glide path. After interception, the final approach must be performed without flying below this glide path.

Jet reverse, or propeller pitch reverse may be used from 2115 to 0500, only in case of security requirement.

Visual approach :

Visual approach as described in IR ATM is not allowed during day or night.

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Definitions

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

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 flight

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the EOBT, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning (including mobile alternative devices when offered by the FBO) ;

- 45 minutes prior to the EOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 5 minutes after arrival at the parking stand, when equipped with alternative devices supplying power and air conditioning (including mobile alternative devices when offered by the FBO), and during the necessary plug in time of the alternative mobile devices ;

© Service de l'Information Aéronautique, France

- 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.

21.3.5 Exemptions et Dérogations

Exemptions

Les dispositions du 21.3.2 au 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'Etat 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.

Dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles fixées au 21.3.3. et 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.

21.4 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

21.4.1 Essais des moteurs au point fixe

Ces essais soumis à réglementation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable à obtenir auprès du Pôle des Opérations Aéroportuaires (POA).

- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying electricity or air conditioning.

21.3.5 Exemptions/waivers

Exemptions

The provisions of § 21.3.2 to 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.

Waivers

Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 21.3.3 and 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.

21.4 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.4.1 Testing of engines at holding point

The testing of engines at holding point is subject to legislation and prior permission must be obtained from the "Pôle des Opérations Aéroportuaires"(POA).

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 CONSIGNES GENERALES

22.1.1 Restrictions d'exploitation

RWY 27 utilisable exclusivement à l'atterrissage des aéronefs d'envergure inférieure à 52 m et de largeur hors tout du train principal inférieure à 9 m.

RWY 09 utilisable exclusivement au décollage des aéronefs d'envergure inférieure à 52 m et de largeur hors tout du train principal inférieure à 9 m.

a) L'aérodrome est interdit au trafic commercial régulier et charter. Réservé aux ACFT obligatoirement munis des fréquences de "DE GAULLE Approche (IFR)" et "LE BOURGET TWR".

b) L'entraînement aux approches CAT II et CAT III est interdit sur toutes les pistes.

c) Restrictions sur décollages et atterrissages pour raisons environnementales : voir AD 2 LFPB 2.21.

d) ACFT tous types : aucun vol d'entraînement n'est admis de jour comme de nuit.

22.1.2 Mesures de régulation du trafic

L'accès à l'Aéroport Paris Le Bourget en VFR est soumis à régulation de trafic (PPR).

Ces PPR ne concernent pas les hélicoptères et les missions de service public suivantes :

Défense, intérieur, police, douanes, protection civile, evacuations sanitaires.

Toute demande de PPR doit être transmise par courriel avec un préavis de 48 heures ouvrées minimum à l'adresse suivante : ppr-vfr-lfpb@aviation-civile.gouv.fr

22.1.3 Limitation de vitesse et niveaux

Voir cartes STAR et fiches INA.

En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

Dans les TMA PARIS (parties 2 à 10), pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL 100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

22.1.4 Procedures finales RNP APCH

En cas d'exploitation de procédures finales RNAV au Bourget, des mesures de régulation du trafic peuvent être mises en oeuvre :

Suivant les minima publiés pour le QFU considéré, un filtrage des vols non capables peut être opéré et est basé sur l'équipement et la capacité de l'aéronef indiqué au plan de vol.

Pour éviter des retards conséquents dus à ce filtrage, il est nécessaire de renseigner la capacité du vol (aéronef + équipage) comme suit :

- Vol capable minima LPV : inscrire le code "B" dans la partie "Descriptif du type d'équipement" du champ 10-a : Équipements de navigation et d'approche,

ou

- Vol capable minima LNAV-VNAV (avec Baro-VNAV) : inscrire le code "S2" dans la partie "Descriptif de la spécification RNP" du champ 18 : Renseignements divers,

ou

- Le code "S1" dans le champ 10-a ne doit être utilisé que pour les vols uniquement capables minima "LNAV" sans "Baro-VNAV",

ou

- Aucun de ces codes dans le cas d'un vol non capable RNP APCH.

22.1.5 Départ à vue

Le départ à vue tel que défini dans le SERA n'est pas autorisé de jour comme de nuit.

22.1.6 Guidage radar

Les altitudes minimales de guidage radar et les limites latérales des aires associées sont décrites en AD2 LFPB MVA01.

22.1.7 Vols spéciaux (missions photos, travail aérien, drones)

Sur demande avec préavis minimum de 10 jours ouvrés au SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.
E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr

En complément, en cas de demande de mission drones à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire du Bourget, prendre contact auprès d'ADP.

22.1 GENERAL INSTRUCTIONS

22.1.1 Operating restrictions

RWY 27 : exclusively available for LDG and only for aircraft whose wingspan is smaller than 52 m and OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) is smaller than 9 m.

RWY 09 : exclusively available for TKOF and only for aircraft whose wingspan is smaller than 52 m and OMGWS (Outer Main Gear Wheel Span) is less than 9 m.

a) Prohibited to scheduled commercial traffic and to charter flights. Reserved to ACFT having "DE GAULLE Approach (IFR)" and "LE BOURGET TWR" frequencies.

b) Approaches CAT II and CAT III for training are prohibited all RWY.

c) TKOF and LDG restrictions for environmental reasons : see AD 2 LFPB 2.21.

d) All types of ACFT : training flights prohibited day and night.

22.1.2 Measures of traffic control

Access to Paris le Bourget AD by VFR flights subjected to traffic control (PPR).

These PPR do not apply to helicopters and to the following public service missions :

Defence, home office, police, customs, civil defence and medical evacuations.

Any PPR request shall be sent by email with a prior notice of 48 working hours minimum to the following address : ppr-vfr-lfpb@aviation-civile.gouv.fr

22.1.3 Speed and level limitations

See STAR and INA sheets.

Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point (if unable advise ATC).

Within PARIS TMA (parts 2 to 10), for SID RNAV departures the speed is limited to IAS 250 kt MAX below FL 100, except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.

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

22.1.4 RNP APCH final procedures

In case of operation of RNAV final procedures at Le Bourget, traffic management measures may be carried out :

According to published minima on the given QFU, a filtering of uncapable flights may be operated and is based on the aircraft equipment and capability indicated in the flight plan.

In order to avoid significant delays due to this filtering, it is necessary to fill in the flight capability (aircraft + flightcrews) as follows :

- Flight capable LPV minima : indicate code "B" in the part "Descriptor of type of equipment" of the field 10-a : Navigation and approach equipment,

or

- Flight capable LNAV-VNAV minima (with Baro-VNAV) : indicate code "S2" in the part "Descriptor of RNP specifications" of the field 18 : Additional information,

or

- "S1" code in field 10-a must be used only for flights capable LNAV minima without "Baro-VNAV",

or

- None of these codes in the case of a flight totally uncapable RNP APCH.

22.1.5 Visual departure

The visual departure as described in SERA is not allowed by day or night.

22.1.6 Radar vectoring

The minimum vectoring altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD2 LFPB MVA01.

22.1.7 Special flights (scenic air-photos, air work, drones)

On request with minimum advance notice of 10 working days to the SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.
E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr

In addition, in case of drones mission within the Le Bourget airfield request, contact ADP.

© Service de l'Information Aéronautique, France

→ Voir également AIP ENR 5.1 : conditions de pénétration de la zone réglementée LF-R 275 PARIS et LF-R 262 PARIS.

See also AIP ENR 5.1 : restricted areas LF-R 275 PARIS and LF-R 262 PARIS penetrating conditions.

22.2 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

22.2 PARTICULAR INSTRUCTION FOR ARRIVALS PROCEDURE

22.2.1 APPROCHES INITIALES (INA) RNAV+RADAR

22.2.1 INITIAL APPROACHES (INA) RNAV+RADAR

22.2.1.1 Domaine d'application

Les procédures d'approche initiale (INA) débutent au point d'approche initiale (IAF) et s'achèvent sur un repère spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche finale.

En particulier en cas d'approche finale (FNA) RNP APCH, une fonction FMS permettant l'interception de l'axe final RNP en amont de l'IF est exigée.

22.2.1.1 Field of application

RNAV initial approach procedures (INA) start from the Initial Approach Fix (IAF) then end with a specified marker from which radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.

In particular, in case of RNP APCH final approach (FNA), FMS function allowing interception of RNP final axis upstream the IF is required.

22.2.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Ces procédures, protégées pour une navigation RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).

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

22.2.1.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22.2.1.3 Equipement des aéronefs

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

Les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI.

Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
- qui se trouvent en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

22.2.1.3 Aircraft equipment

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

Aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.

This is not applicable to :

- State aircraft ;
- Emergency aircraft ;
- Medical aircraft.

22.2.1.4 Utilisation

Ces procédures sont publiées uniquement « RNAV » et sont utilisables en mode de navigation « RNAV1 » basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

En cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès le début de la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.

En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.

22.2.1.4 Operating procedures

These procedures, published only "RNAV", are to be flied with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.

In case of lost of RNAV capability, the pilot must report "Unable RNAV 1" as soon as the required navigation precision is lost in order to get radar guidance.

If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.

22.2.2 CONDITIONS D'UTILISATION DES PISTES

22.2.2 RUNWAYS USE CONDITIONS

22.2.2.1 Réduction des minima de séparation liés à la turbulence de sillage

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronefs en fonction de leur turbulence de sillage, est en vigueur dans l'espace aérien géré par l'approche du Bourget. Sur la base de cette classification, des minima de séparation fondés sur la distance respective sont utilisés pendant les arrivées et les départs, quand l'aéronef est en vol.

Le remplissage des cases du plan de vol et la phraséologie restent inchangés. Au premier contact radio, l'équipage indique la catégorie de l'aéronef pour turbulence de sillage.

22.2.2.1 Reduction of wake turbulence separation minima

The RECAT-UE specification, which includes six aicraft categories depending on their wake turbulence, is in force in the airspace managed by LE BOURGET Approach. On the basis of this classification, separation minima based on relative distance are used during arrivals and departures, while the aircraft is airborne.

The filling of the flight plan boxes and the phraseology remain the same. On the first radio contact crew indicates the aircraft wake turbulence category.

22.2.2.2 En configuration d'atterrissage face à l'Ouest à PARIS-LE BOURGET, la piste 27 permet d'accueillir la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

Seuls les aéronefs ne pouvant atterrir en piste 27 sont dirigés vers la piste 25.

Procédures GNSS soumises à l'autorisation préalable des services ATS, demande à formuler au 1er contact avec CDG Approche.

Si pour des raisons de sécurité un aéronef désire utiliser la piste 25, il devra en aviser l'approche de CHARLES DE GAULLE dès le premier contact. Des mesures de régulation de débit (attente en vol éventuelle) pourront lui être appliquées afin d'assurer la compatibilité avec le trafic de PARIS- CHARLES DE GAULLE.

Procédures MVL RWY 21 et 25 soumises à l'autorisation préalable des services ATS, demande à formuler au premier contact avec CDG Approche.

ATT RWY 03 de nuit : PAPI obligatoire.

22.2.2.2 In landing attitude westbound PARIS-LE BOURGET, the RWY 27 can accomodate almost all ACFT proceeding the airfield.

Only ACFT which are not able to land on runway 27 are vectored towards RWY 25.

GNSS procedures subject to prior authorization of ATS Services, request to be made on first contact with CDG Approach.

If a pilot of an ACFT plans to use the RWY 25 for safety reasons, he should have to report it to CHARLES DE GAULLE approach at the first contact. Flow control measures (potential holding) should apply to him in order to ensure the compatibility with PARIS-CHARLES DE GAULLE traffic.

Circlings RWY 21 and 25 subject to prior authorization of ATS services, request to be made on first contact with CDG Approach.

LDG RWY 03 at night : PAPI compulsory.

22.2.3 PREVENTION DE DEPASSEMENT D'AXE EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTROLE

22.2.3 PROCEDURES TO GUARD AGAINST OVERSHOOTING OF THE RUNWAY CENTERLINE WITHOUT ATC INSTRUCTION

© Service de l'Information Aéronautique, France

En guidage radar, lorsqu'ils auront reçu un cap convergent sous un angle inférieur à 70° vers l'axe d'approche finale de la piste attribuée, les pilotes devront intercepter d'eux mêmes l'ILS ou le moyen d'approche de remplacement, sauf s'ils ont reçu auparavant une demande du contrôle de traverser l'axe.

After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway centreline at an angle smaller than 70°, pilots will take the initiative to intercept the ILS localizer or any replacement approach aid unless they have previously been instructed to cross the RWY centreline by ATC.

22.2.4 Approches simultanées avec PARIS-CHARLES DE GAULLE

22.2.4 Simultaneous approaches with PARIS-CHARLES DE GAULLE

22.2.4.1 Des approches parallèles simultanées triples ont lieu en toutes conditions météorologiques en direction de la piste 27 PARIS-LE BOURGET et en direction des pistes 27L, 27R, 26L et 26R de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

22.2.4.1 Triple simultaneous parallel approaches apply in all weather conditions to RWY 27 PARIS-LE BOURGET and to RWY 27L, 27R, 26L and 26R to PARIS-CHARLES DE GAULLE.

22.2.4.2 Conduite du vol

Durant la phase d'interception du LOC RWY 27 sauf clairance contraire de CHARLES DE GAULLE radar, la vitesse ne devra pas excéder 220 kt (IAS) afin de ne pas interférer avec l'axe d'approche de la piste 26L (ou 26R) de CHARLES DE GAULLE.

L'attention des pilotes est attirée sur la nécessité de suivre rigoureusement la navigation sur l'axe d'approche 27 afin de ne pas pénétrer dans la zone de non transgression (NTZ) définie entre l'axe d'approche de la piste 27 de PARIS-LE BOURGET et celui de la piste 26L (ou 26R) de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

Tout écart par rapport à l'axe ILS ou toutes anomalies de fonctionnement devront être signalés sans délai au service de contrôle, de même que toute décision d'interruption de l'approche.

22.2.4.2 Flight handling

On intercepting the LOC RWY 27 unless otherwise instructed by CHARLES DE GAULLE radar, speed would not exceed 220 kt (IAS) in order not to interfere with approach centerline RWY 26L (or 26R) of CHARLES DE GAULLE.

The attention of pilots is drawn on the obligation to follow right on the approach centerline RWY 27 in order to avoid the non transgression area (NTZ) which is defined between the approach centerline RWY 27 of PARIS-LE BOURGET and the approach centerline RWY 26L (or 26R) of PARIS-CHARLES DE GAULLE.

Any excessive deviation from LLZ centerline or any malfunction of LLZ or decision to initiate a missed approach must be relayed immediately to approach control.

22.2.4.3 Approches interrompues en finale

22.2.4.3 Missed approaches on final

Toutes les procédures API des approches ILS, LOC DME et RNP en piste 27 sont des procédures RNAV1.

Néanmoins, dans certaines circonstances, un équipage peut détecter, en cas d'interruption d'approche, une éventuelle difficulté à suivre tout ou partie de la procédure API : des circonstances telles que du cisaillement de vent en finale, ou une incapacité avion temporaire, ou une exemption RNAV1, ou un défaut de signal GNSS...

Durant l'approche finale, tout équipage anticipant le risque, en cas d'interruption d'approche, d'un suivi impossible de la procédure standard, du fait de l'une de ces circonstances, doit se signaler comme tel au contrôle le plus tôt possible.

Dans les cas particuliers d'un problème de navigation (incapacité avion temporaire, défaut de signal GNSS, avion exempté RNAV1), tout aéronef en interruption d'approche finale appliquera également la procédure suivante par défaut et l'annoncera au contrôle :

Monter vers 1500 ft AMSL dans l'axe de la piste 27, puis prévoir un guidage radar.

Le franchissement des obstacles jusqu'à la MVA est assuré par le respect de la pente minimum de l'API (2,5%).

All API procedures of ILS, LOC DME and RNP final approaches RWY 27 are RNAV1 procedures.

Nevertheless, in particular situations, a flightcrew may detect, in case of missed approach, a possible difficulty to perform all or part of the API procedure : such situations may include windshear on final, or a temporary aircraft inability, or an RNAV1 exemption, or a loss of GNSS signal...

On final approach, every flightcrew that would predict, in case of missed approach, the chance of not being able to perform standard procedure, due to one of these situations, must report its situation to ATC as soon as possible.

In the particular cases of a navigation issue (temporary aircraft inability, loss of GNSS signal, RNAV1-exempted aircraft), every aircraft cancelling its final approach will also have to comply by default with the following back-up procedure and will have to report it to ATC :

Climb up to 1500 ft AMSL on RWY track 27, then expect radar vectoring.

Obstacle clearance is provided to minimum vectoring altitude in compliance with missed approach minimum slope gradient (2,5%).

22.2.5 Procedure piste 07 ILS : approche interrompue

22.2.5 RWY 07 ILS procedure : missed APCH

Compte tenu de l'indépendance des approches 07 de PARIS LE BOURGET et 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE, l'attention des navigateurs est attirée sur la nécessité, en cas d'approche interrompue, de suivre rigoureusement la procédure d'API 07 afin d'éviter tout débordement vers l'axe d'approche 08R.

Toutes anomalies de fonctionnement de l'équipement radio électrique de bord devront être signalées aux services ATS CHARLES DE GAULLE APPROCHE et/ou LE BOURGET TWR.

En cas de non-suivi de la procédure API standard, à des fins d'anti-collision avec le trafic de CDG, l'équipage doit se conformer immédiatement aux instructions du contrôle, et s'attendre à une reprise en guidage radar dès 800 ft (altitude de la phase initiale de l'API), y compris sous la MVA locale (1500 ft).

Due to the fact that 07 PARIS LE BOURGET and 08R/08L PARIS CHARLES DE GAULLE approaches are managed independently, air users' attention is drawn towards the necessity, in case of missed APCH to strictly adhere to the missed APCH procedure 07 in order to avoid drifting on to approach path 08R.

Any malfunction of aircraft radioelectric equipment must be relayed to CHARLES DE GAULLE approach and/or LE BOURGET TWR.

If the standard API procedure is not followed, to avoid conflict with CDG traffic, the flight crew must immediately comply with ATC instructions and anticipate radar vectoring at 800 ft (the altitude of the initial API phase), including below the local MVA (1500 ft).

22.2.6 Atterrissage manqué piste 03

22.2.6 Missed landing RWY 03

L'attention des équipages est attirée sur la proximité des axes d'approche finale RWY 08R et 08L de PARIS CHARLES DE GAULLE.

En cas d'atterrissage manqué RWY 03, dès que possible tourner à droite en montée vers 770 (550) pieds MAX afin d'éviter tout débordement vers l'axe d'approche de la finale 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE, puis effectuez un circuit à vue main droite pour la piste 03.

Air crew attention is drawn to the proximity of PARIS CHARLES DE GAULLE final approach axis RWY 08R and 08L.

In case of missed landing RWY 03, as soon as possible turn right climbing up to 770 (550) ft MAX in order to avoid drifting on to approach path 08R of PARIS CHARLES DE GAULLE, then proceed a right hand circuit for RWY 03.

22.2.7 Restrictions locales

22.2.7 Local regulations

L'entraînement aux approches CAT 2 et CAT 3 est interdit toutes pistes. ACFT tous types : aucun vol d'entraînement n'est admis de jour comme de nuit.

Approaches CAT 2 and CAT 3 for training are prohibited all RWY. All types of ACFT : no training flight day and night.

22.2.8 Traversée de piste / prévention des incursions

22.2.8 RWY crossing / prevention of incursions

En configuration d'atterrissage face à l'est, après atterrissage les ACFT dégageant la piste 07/25 ne doivent EN AUCUN CAS traverser la piste 09/27 sans clairance ATC préalable. Après autorisation, la traversée de la 09/27 doit être effectuée rapidement. Le contact sur la fréquence SOL ne s'effectue qu'une fois la piste 09/27 traversée et dégagée.

In eastbound landing configuration, after landing ACFT vacating RWY 07/25 owe ON NO ACCOUNT cross RWY 09/27 without prior ATC clearance. After clearance the crossing of the RWY 09/27 must be quickly made. Contact on ground frequency is made only once RWY 09/27 is crossed and vacated.

22.3 CONSIGNES PARTICULIERES / SID

22.3 SPECIAL PROCEDURES / SID

22.3.1 Consignes

22.3.1 Rules

22.3.1.1 Assignation de vitesse

Limitation de vitesse :

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, 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.

A partir du FL 100, la vitesse est limitée à IAS 280 kt pour les départs AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL, les aéronefs pouvant accélérer sans clairance sur les autres SID.

22.3.1.1 Speed limit

Speed limitation :

Within PARIS class A TMA (parts 2 to 10), for SID RNAV departures, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.

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

From FL 100, speed is limited to IAS 280 kt for AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL departures, aircraft can increase speed without any clearance on other SID.

22.3.1.2 Pour les départs SID CONV, la vitesse est limitée à IAS 220 kt.

22.3.1.2 For CONV SID speed is limited to IAS 220 kt.

22.3.1.3 Pente sol ATS

Les aéronefs doivent adopter la pente spécifiée sur le SID. Si aucune pente n'est spécifiée, ils doivent adopter une pente de 5,5% MNM jusqu'au FL 150. En cas d'impossibilité de respecter la pente spécifiée, ils doivent en aviser l'organisme de contrôle sur la fréquence PREVOL lors du premier contact. Pendant la montée, en cas d'impossibilité de respecter la pente prévue, les pilotes doivent en aviser sans délai l'organisme de contrôle sur la fréquence départ.

22.3.1.3 ATS climb gradient

ACFT must adhere to the climb gradient specified on the SID. If no other gradient has been stipulated, ACFT must adhere to a 5,5 % minimum gradient to FL 150. If unable to adhere to the stipulated gradient, ACFT must notify the air traffic control organism on the DELIVERY frequency at first contact.
When climbing up, if unable to adhere to the assigned gradient, ACFT must notify the appropriate air traffic organism on the departure frequency.

22.3.2 Départs

22.3.2 Departures

22.3.2.1 Clairance de départ

L'appel initial doit être effectué 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route. Les informations suivantes seront communiquées :

- Indicatif - Destination - Point de Stationnement et "Prêt à mettre en route dans 10 minutes".

22.3.2.1 Departure clearance

ACFT must make radio contact 10 minutes before starting up engines. Pilots must transmit the following information :

- Call sign - Destination - Parking position and "Ready to start up engines in 10 minutes".

22.3.2.2 Départs RWY 07

L'attention des équipages est attirée sur la proximité de l'axe d'approche final 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Des mesures de régulation de débit (attente au sol) pourront lui être appliquées afin d'assurer la compatibilité avec le trafic de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 08R/08L à PARIS CHARLES DE GAULLE, la rejointe après l'envol de la route 095° MAG vers PB 093 (CF 095°) doit se faire strictement conformément aux consignes publiées sur les SID.

22.3.2.2 Departures RWY 07

The crew's attention is drawn to the proximity of the final approach course to 08R at PARIS CHARLES DE GAULLE.

Air traffic flow measures (ground holding...) could be applied in order to ensure compatibility with PARIS CHARLES DE GAULLE traffic.

Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 08R/08L center line, when airborne, ACFT must establish on course 095° MAG to PB093 (CF 095°) with strict compliance to published SID instructions.

22.3.2.3 Départs RWY 09

En configuration de décollage face à l'est à PARIS LE BOURGET, la piste 09 (voir distances déclarées AD 2 LFPB-13) permet de traiter la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

ATTENTION PARTICULIERE - DEPART 09 de PARIS LE BOURGET
L'attention des équipages est attirée sur la proximité des axes d'approche finale 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Après l'envol, suivre rigoureusement l'axe de piste 09 (CF 084°) jusqu'à PB 090 (WP à survoler). Ne déborder en aucun cas au nord de l'axe de piste 09 de PARIS LE BOURGET.

L'attention des équipages est attirée sur les risques de confusion entre les RWY 07 et 09. Il est demandé aux équipages de vérifier leur cap magnétique après l'alignement et avant le décollage.

- Piste 07 : cap magnétique 067°.

- Piste 09 : cap magnétique 084°.

22.3.2.3 Departures RWY 09

When taking off eastwards at PARIS LE BOURGET, RWY 09 (see declared distances AD 2 LFPB.13) can cater for the vast majority of traffic using this airport.

SPECIAL CAUTION - DEPARTURES 09 of PARIS LE BOURGET. Air crew's attention is drawn to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 08R/08L final approach.

When airborne, track strictly RWY center line (CF 084°) until PB 090 (flyover WP). In any case, do not spill North of RWY 09 center line of PARIS LE BOURGET.

Air crews' attention is drawn to the risk of confusion between RWY 07 and 09. Crews are requested to check their magnetic track after lining up and before taking off.

- RWY 07 : magnetic track 067°.

- RWY 09 : magnetic track 084°.

22.3.2.4 Départs RWY 25

ATTENTION PARTICULIERE - DEPART 25 de PARIS LE BOURGET vers OPALE ATREX NURMO

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 26R/26L de PARIS CHARLES DE GAULLE, après l'envol, suivre strictement les consignes publiées sur SID jusqu'à PB 250 (WP à survoler).

22.3.2.4 Departures RWY 25

SPECIAL CAUTION - DEPARTURES 25 of PARIS LE BOURGET to OPALE ATREX NURMO

Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 26R/26L centre line, when airborne, ACFT must strictly adhere to SID instructions until PB 250 (fly-over WP).

22.3.3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS (SID)

22.3.3 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)

© Service de l'Information Aéronautique, France

	Secteur / *Sector*		Réacteurs / *Jets*	Hélices / *Propellers*
SID RNAV	Nord / *North*	OPALE - ATREX - NURMO	FL > 115	FL > 115
	Est / *East*	RANUX - LANVI (2) - BUBLI	FL > 195	FL > 195
		DIKOL - BAXIR	115 < FL < 195	115 < FL < 195
	Sud / *South*	AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL	FL > 195	Non planifiable / *Unschedulable* (1)
	Ouest / *West*	ELCOB - LGL	FL > 115	FL > 115

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR (secteur SUD) doivent au préalable emprunter les SID CONV.
The propeller ACFT bound for UIR (South sector) must first use CONV SID.
(2) Réacteurs uniquement. Au départ de PARIS LE BOURGET, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.
Jets only. For departure from PARIS LE BOURGET, all the sectors of Paris TMA are provided with RNAV SID.

22.3.3.1 Domaine d'application

Pour les pistes 07, 09, 21 et 25, les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis intégralement en RNAV 1 jusqu'au point de rejointe de la structure « En-Route ».

22.3.3.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

L'intégralité des départs est protégée en RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME. Cependant, pour les départs piste 21, la couverture DME/DME n'est pas garantie en dessous de 1500ft AMSL.

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

22.3.3.3 Equipement des aéronefs

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

Conformément à l'Arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI .

Seuls certains vols mentionnés dans cet Arrêté peuvent faire l'objet d'une exemption. Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
- qui se trouvent en situation d'urgence ;
- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

22.3.3.4 Utilisation

22.3.3.4.1 Départs pistes 07, 09, 21 et 25

Les SID au départ de toutes les pistes sont publiés uniquement RNAV 1 avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, mais requièrent l'utilisation du signal GNSS sous 1500 ft.

Le pilote ne pouvant assurer le suivi du SID RNAV doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès la demande de mise en route sur la fréquence PREVOL (uniquement pour les vols exemptés) afin de bénéficier d'un guidage radar dès l'envol et jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure « En-Route » prévu dans le FPL.

22.3.3.4.2 Restrictions SID Est

Les SIDs LANVI sont planifiables H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :
- si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI.
- si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.
Les SIDs RANUX sont planifiables H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B :
- si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL, même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.
Attention : si un plan de vol utilisant un de ces SIDs est suspendu, l'envoi d'un message DLA pour dé-suspendre le vol peut parfois décaler le vol dans une période où l'état d'activation de la zone militaire interférente a changé, et la route initiale n'est alors plus compatible avec l'activité de la zone.
Dans ce cas-là, il convient d'envoyer un message CHG pour changer la route initiale et utiliser le bon SID, compatible avec le nouvel état d'activité de la zone interférente.

22.3.4 Départs : DCT FPL

22.3.3.1 Field of application

For RWY 07, 09, 21 and 25, these flight routes are drawn up and defined as full-RNAV 1 procedures until reaching the waypoint joining the "En-Route" network.

22.3.3.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

The departures are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors. However, for departures from RWY 21, DME/DME coverage is not guaranteed below 1500ft AMSL.

The ATC unit permanently provides radar services.

22.3.3.3 Aircraft equipment

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

In accordance with Order of 20 October 2015, aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.

Only certain flights mentioned in this Order may be subject to exemption. This measure is not applicable to :

- State aircraft ;
- Emergency aircraft ;
- Medical aircraft.

22.3.3.4 Operating procedures

22.3.3.4.1 Departures RWY 07, 09, 21 and 25

All SID from all RWY are only published for RNAV navigation with GNSS and/or DME/DME sensors, but require GNSS below 1500 ft.

The pilot not being able to fly the RNAV SID must report "Unable RNAV 1" upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency (exempt flights only) in order to get radar guidance as soon as airborne until the time when they can resume their own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL.

22.3.3.4.2 East SID restrictions

LANVI SIDs are available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :
- if one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.
- if none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to destination.
RANUX SIDs are available H24 according to the activity of the military area LFR175B :
- if the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.
Warning : if a flight plan using one of these SIDs is suspended, a filed DLA message to deal with the suspension of the flight, may occasionnally reschedule the flight in a period where activation status of interfering military area has changed, then the original route is no more compatible with the area activity.
In such situation, it is needed to file a CHG message in order to change the route and to use the proper SID, compatible with the new activity status of the interfering area.

22.3.4 Departures : DCT FPL

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

The pilots must comply with the following procedures :

			Réacteurs / *Jets*	Hélices / *Propellers*
SID RNAV ou / *or* DCT FPL	Secteur Nord / *North Sector*	EGOZE	FL < 115	FL < 115
	Secteur Est / *East Sector*	NIPOR - ALIMO	FL < 115	FL < 115
	Secteur Sud / *South Sector*	OLZOM - MONOT - DORDI	FL < 145	Tous / *All* FL (1)
	Secteur Ouest / *West Sector*	ELCOB - LGL	FL < 115	FL < 115

Préciser FPL case 15

- Vers le secteur Nord : DCT EGOZE puis DCT premier point de rejointe de la structure En-Route.
- Vers le secteur Est : DCT NIPOR ou ALIMO.
- Vers le secteur Sud (1) : SID OLZOM, MONOT ou DORDI.
- Vers le secteur Ouest : DCT ELCOB ou LGL.

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné (Voir descriptif AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI, SID RWY21 RNAV EAST INI, SID RWY21 RNAV WEST INI et SID RWY25 INI).

- Vers le secteur Nord : guidage radar vers EGOZE.
- Vers le secteur Est : guidage radar vers CTL pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO.
- Vers le secteur Sud (1) : suivre SID OLZOM -MONOT ou DORDI.
- Vers le secteur Ouest : guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL.

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR doivent préciser :

après OLZOM : DCT ERIXU

après MONOT :
- MONOT DCT LAMUT ou
- MONOT DCT UFFIX puis DCT OKEKO ou DCT PIMUP.

Pour ces départs avec RFL < FL 115 . L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'une partie du vol peut être effectuée en espace aérien de classe E (notamment sur ELCOB et LGL) dans lequel peuvent évoluer des vols VFR inconnus de l'ATC.

Write in FPL item 15

- To the North sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En Route structure.
- To East sector : DCT NIPOR or ALIMO.
- To South sector (1) : SID OLZOM , MONOT or DORDI.
- To West sector : DCT ELCOB or LGL.

After an initial departure depending on the runway used for take-off (See AD 2 LFPB SID RWY07-09 INI, SID RWY21 RNAV EAST INI, SID RWY21 RNAV WEST INI and SID RWY25 INI).

- To the North sector : radar vectoring to EGOZE.
- To East sector : radar vectoring to CTL to join NIPOR or radar vectoring to RDL 101° CLM, to join ALIMO.
- To South sector (1) : follow SID OLZOM -MONOT or DORDI.
- To West sector : radar vectoring to join ELCOB or LGL.

(1) The propeller ACFT inbound UIR must specify :

after OLZOM : DCT ERIXU

after MONOT :
- MONOT DCT LAMUT or
- MONOT DCT UFFIX then DCT OKEKO or DCT PIMUP.

For these departures with RFL < FL 115. Pilots must be aware that they may fly through class E airspace (in particular on ELCOB and LGL) in which VFR traffic unknown to ATC can fly.

22.3.5 Panne de radiocommunication

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

22.3.5 Radiocommunication failure

Comply with the departure route and assigned level to D40 ARP LFPB then proceed as indicated in the FPL in force.

22.3.6 CPDLC

CPDLC utilisable au-dessus du FL100. Le Logon de Paris ACC est LFFF.

22.3.6 CPDLC

CPDLC available above FL 100. Logon of Paris ACC is LFFF.

22.3.7 POGO

22.3.7.1 Définition

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

Ils comportent soit un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) soit un départ omnidirectionnel, suivi d'un itinéraire de raccordement en navigation conventionnelle pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination. Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.

22.3.7 POGO

22.3.7.1 Definition

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

They include either an initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or a omnidirectional departure followed by a conventional navigation junction route to join the destination AD final approach procedure. These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.

22.3.7.2 Plan de vol

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

22.3.7.2 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

22.3.7.3 Utilisation

Les exploitants aériens doivent planifier l'heure d'arrivée à PARIS LE BOURGET dans les périodes suivantes (heures locales) :

Avant 0730, de 0930 à 1030, de 1230 à 1345, de 1515 à 1630, après 1830.

22.3.7.3 Utilization

Air operators are to schedule the time of arrival at PARIS LE BOURGET within the following time periods (local time) :

Before 0730, between 0930 and 1030, between 1230 and 1345, between 1515 and 1630, after 1830.

22.3.7.4 Vols PARIS LE BOURGET > MELUN

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

22.3.7.4 Flights PARIS LE BOURGET > MELUN

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

22.4 CONSIGNES PARTICULIERES / STAR

22.4 SPECIAL PROCEDURES / STAR

22.4.1 ITINERAIRES NORMALISES D'ARRIVEES AUX INSTRUMENTS (STAR)

A l'arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés exclusivement de STAR RNAV.

22.4.1 STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL ROUTES (STAR)

On arrival PARIS CHARLES DE GAULLE, all sectors in PARIS TMA are exclusively provided by RNAV STAR.

22.4.1.1 Domaine d'application

22.4.1.1 Field of application

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse. Ces contraintes sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.

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

The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements. These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.

22.4.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Ces itinéraires sont protégés pour une navigation RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

Tous les points de cheminements (WP) sont des points à anticipation de virage hormis les points délivrés sur clairance ATC servant de base à un circuit d'attente.

Les circuits d'attente « En-Route » et ceux basés sur un IAF sont protégés principalement en RNAV "mode manuel" mais également en navigation conventionnelle entre les FL070 et FL110 (sauf LORNI et MOPAR) lorsque l'infrastructure de radionavigation le permet.

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

22.4.1.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

These routes are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors.

All the waypoints (WP) are anticipation turn points except the points delivered on ATC clearance used as base for holding pattern.

The "En-Route" and "IAF" holding patterns are mainly protected with RNAV "manual mode" but also for conventional navigation between FL070 and FL110 (except LORNI and MOPAR) when radionavigation infrastructure enables it.

The ATC unit permanently provides radar services.

22.4.1.3 Equipement des aéronefs

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

Les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris-Le Bourget doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV1 définie par le document 9613 de l'OACI.

Cette mesure n'est pas applicable aux aéronefs :

- appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui et aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;

- qui se trouvent en situation d'urgence ;

- qui effectuent des vols médicaux ou des évacuations sanitaires.

22.4.1.3 Aircraft equipment

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

Aircraft from or to Paris-Le Bourget Airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV1 specification defined by ICAO 9613 document.

This is not applicable to :

- State aircraft ;

- Emergency aircraft ;

- Medical aircraft.

22.4.1.4 Utilisation

Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR sont publiés « RNAV » et sont utilisables en mode de navigation « RNAV1 » basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

En cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit s'annoncer "Impossible RNAV 1" dès le début de la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.

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

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

Limitation de vitesse :

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, 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.

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

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

22.4.1.4 Operating procedures

STAR published "RNAV" are to be flied with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.

In case of lost of RNAV capability, the pilot must report "Unable RNAV 1" as soon as the required navigation precision is lost in order to get radar guidance.

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

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

Speed limitation :

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

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

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

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

22.4.1.5 Panne de radiocommunication

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

Particularité des arrivées LFPB par MOBRO en face à l'Ouest.

Afficher 7600.

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

22.4.1.5 Radiocommunication failure

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

In case of radar guidance, get back to the initial STAR.

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

Stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following :

- EAT

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

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

Characteristic of arrivals LFPB by MOBRO in West configuration.

Squawk 7600.

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception.

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

Particularité des arrivées LFPB par VEBEK

Afficher 7600.

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception.

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

In case of radar guidance, get back to initial STAR.

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

On reaching MOBRO, do not join MOPAR holding pattern but leave directly the IAF MOBRO at this level to perform the approach procedure until landing.

Characteristic of arrivals LFPB by VEBEK

Squawk 7600.

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

In case of radar guidance, get back to initial STAR.

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

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

22.4.1.6 Particularités en l'absence d'instruction du contrôle

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

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée, au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé réception.

Ce principe est valable dans toutes les configurations, pour toutes les arrivées LFPB utilisant les IAF MOBRO, MOPAR, KOLIV, VEBEK, OKABO et BANOX gérés par les approches de CDG ou d'Orly.

22.4.1.6 Procedure by default without ATC instruction

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

In such situation, on reaching the IAF, do not join the holding pattern, but perform by default the initial approach procedure, at the last assigned level which has been acknowledged.

This rule has to be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPB and using the IAF MOBRO, MOPAR, KOLIV, VEBEK, OKABO and BANOX handled by CDG APP or Orly APP.

22.4.1.7 Indicateurs d'itinéraires STAR

22.4.1.7 STAR indicators

	Face à l'Ouest *West facing*	**Face à l'Est** *East facing*
Réacteurs et Hélices *Jets and Propollers*	W et/ *and* P	E

AD 2 LFPB.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé de radar secondaire (voir AD 1.0)

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées «COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS » sont disponibles à l'adresse :

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

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

Additional information for the preparation of flights called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" are available at

https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/en/collaborative-aerodrome-safety-highlights-eng.

These data are published for informational purposes only, and are not exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and Sup AIP.

AD 2 LFPB.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 LFPB.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*

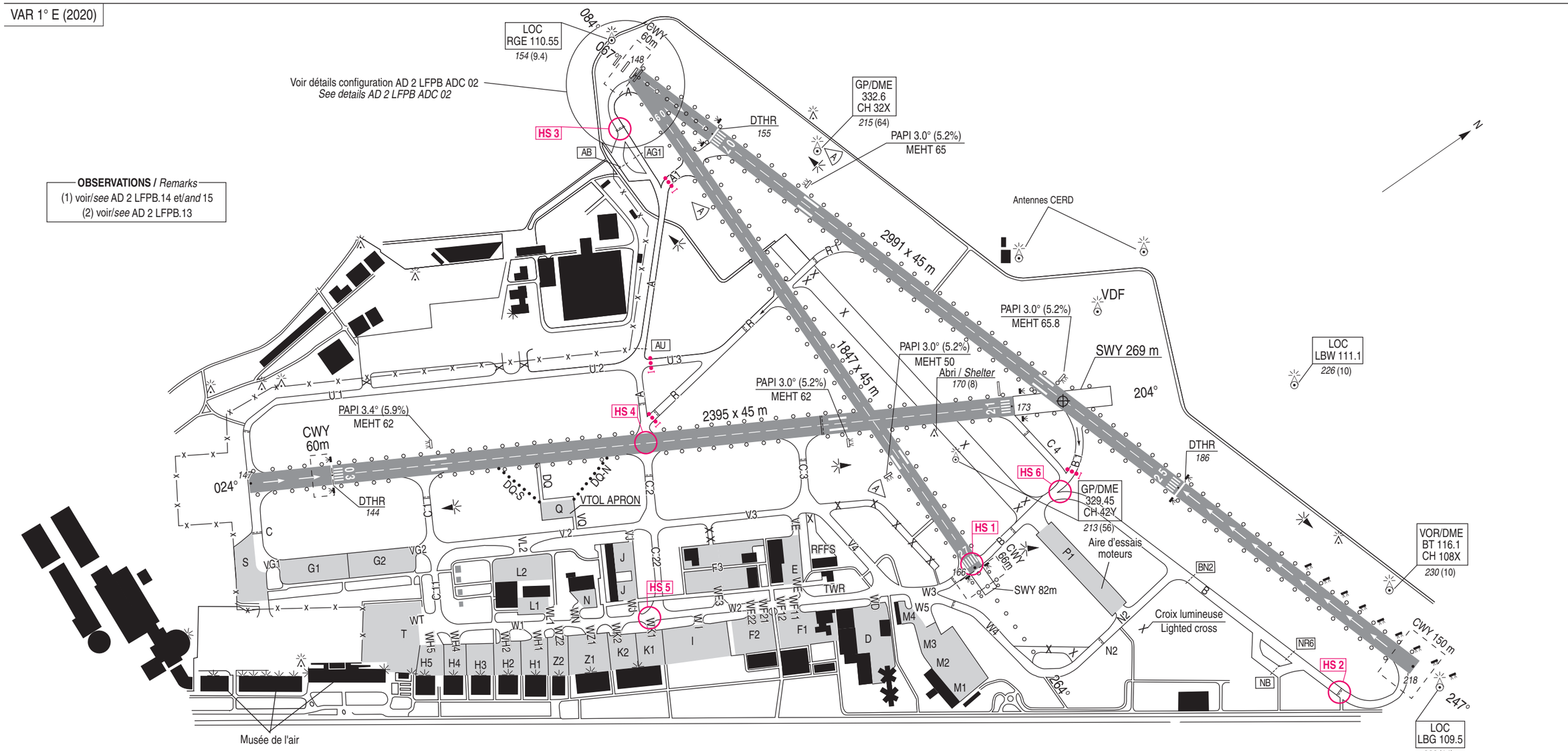
© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 120.005 ☎ 01 48 62 43 92
DELIVERY (PREVOL) : 121.955
GND (SOL) : 121.905

PARIS **LE BOURGET**
48 58 10 N - 002 26 29 E
ALT AD : 220 ft (8 hPa)

VAR 1° E (2020)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*			RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA (2)	TODA (2)	ASDA (2)	LDA (2)	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 03	48° 56' 55.39" N	002° 25' 36.71" E	03	NIL	LIH	2395	2395	2664	2130	Revêtue Paved	47 F/C/W/T	NIL	NIL	NIL	NIL
DTHR 03	48° 57' 03.16" N	002° 25' 42.18" E													
THR 21	48° 58' 05.75" N	002° 26' 26.18" E	21	NIL	LIH	2130	2190	2130	2130			550*	550*	550*	550*
THR 07	48° 57' 49.81" N	002° 25' 13.04" E	07	420 m LIH	LIH	2901	3051	2901	2602	Revêtue Paved	58 R/C/W/U	550*	550*	550*	550*
DTHR 07	48° 57' 53.46" N	002° 25' 26.63" E													
THR 25	48° 58' 26.46" N	002° 27' 29.71" E	25	NIL	LIH	2938	3051	2938	2049			550*	550*	550*	550*
DTHR 25	48° 58' 15.49" N	002° 26' 48.77" E													
THR 09	48° 57' 49.25" N	002° 25' 13.45" E	09	NIL	LIH	1847	1913	1929	NIL	Revêtue Paved	47 F/C/W/T	550*	550*	550*	550*
THR 27	48° 57' 54.19" N	002° 26' 43.97" E	27	510 m LIH	LIH	NIL	NIL	NIL	1805			NIL	NIL	NIL	NIL
												* 800 m de nuit / *at night*			

LEGENDE / *KEY*

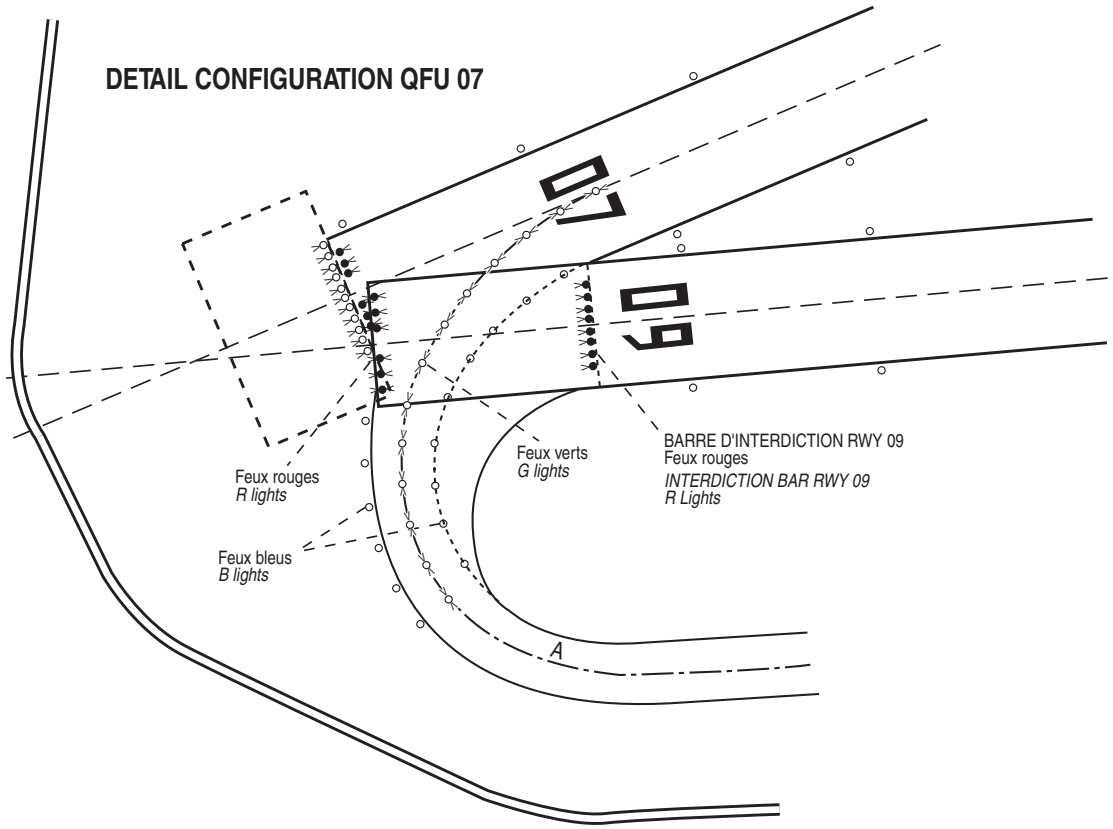
- Diffusomètre/*Scatterometer*
- Point d'attente / *Holding point*
- Point d'attente intermédiaire *Intermediate holding point*
- Barre d'entrée interdite *No-entry bar*
- Aire de trafic / *Apron*
- Point chaud / *Hot spot* Voir / *See* GMC

ALT / HGT : ft
GUND : 144 ft

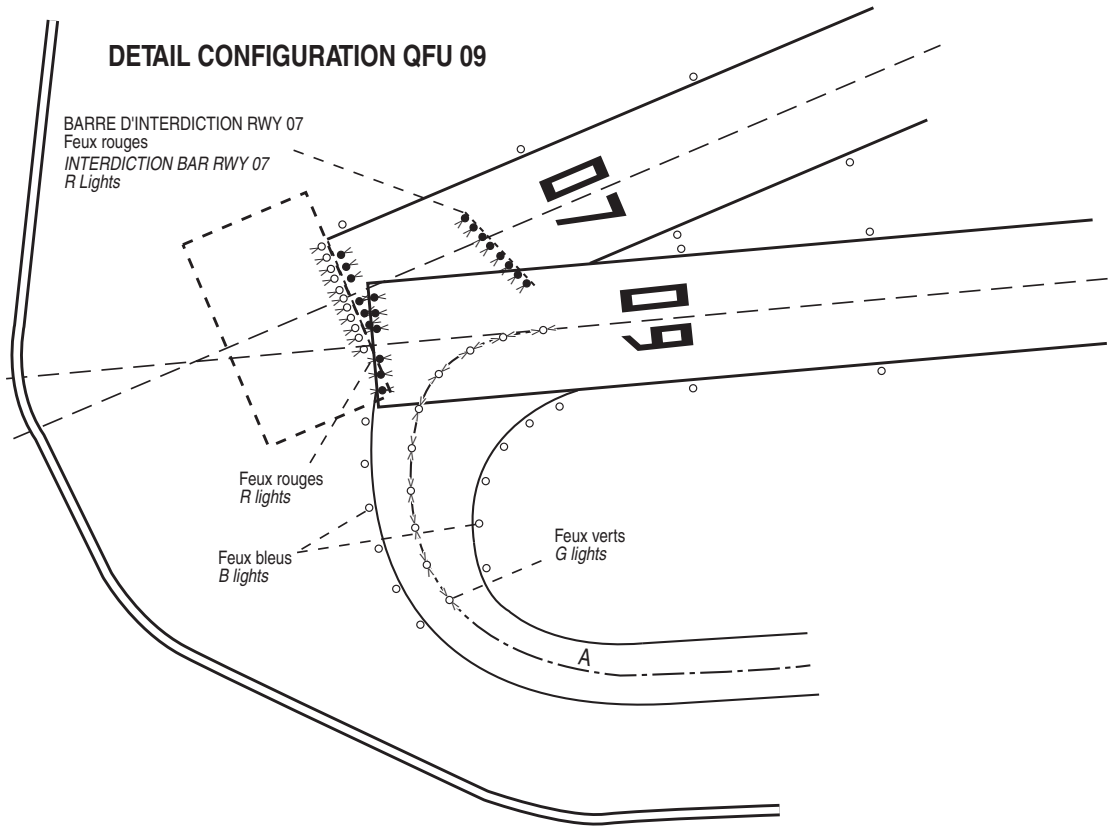
0 50 100 500 m

© SIA

DETAIL CONFIGURATION QFU 07



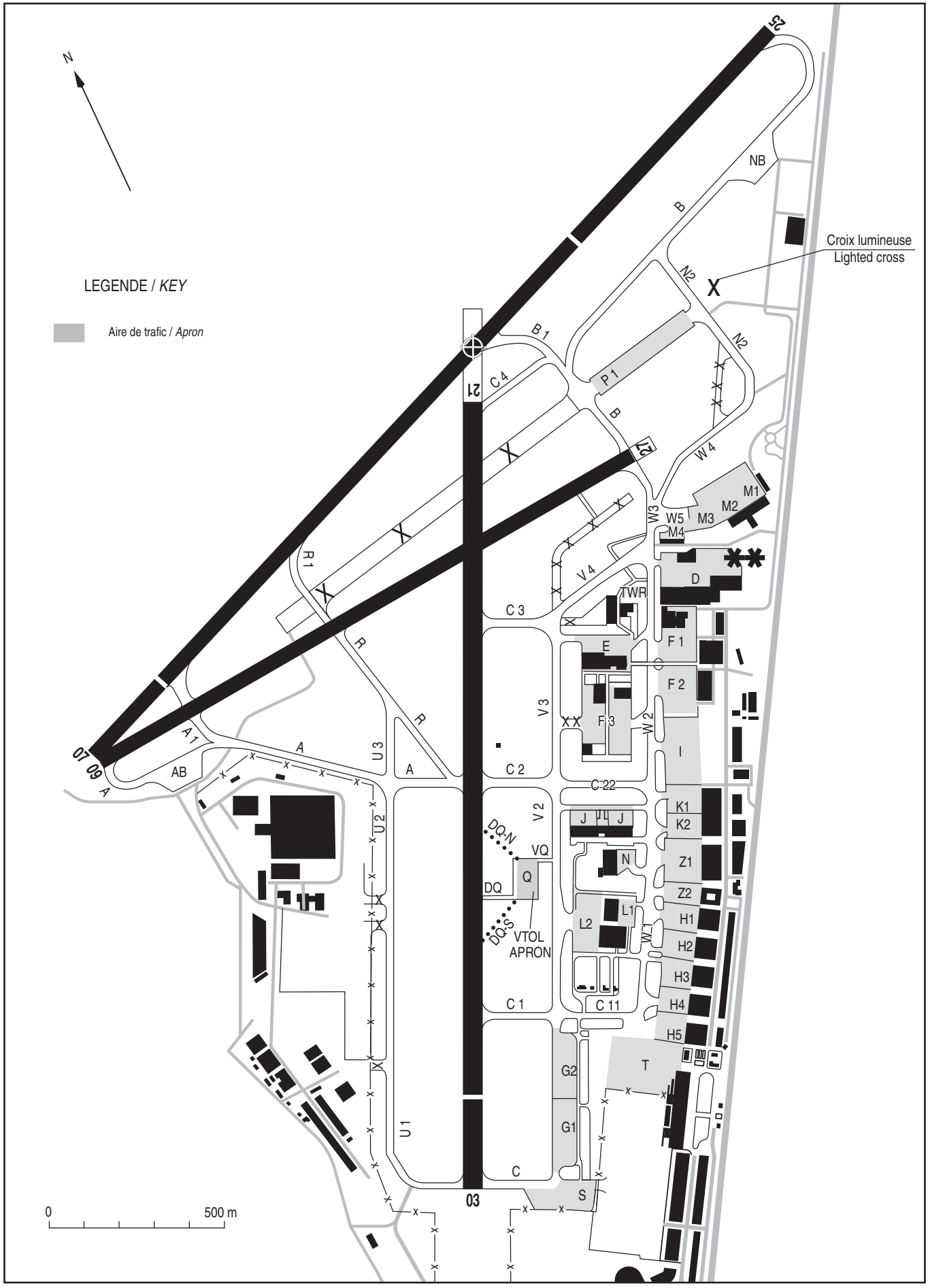
DETAIL CONFIGURATION QFU 09



© **SIA**

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

PARIS **LE BOURGET**

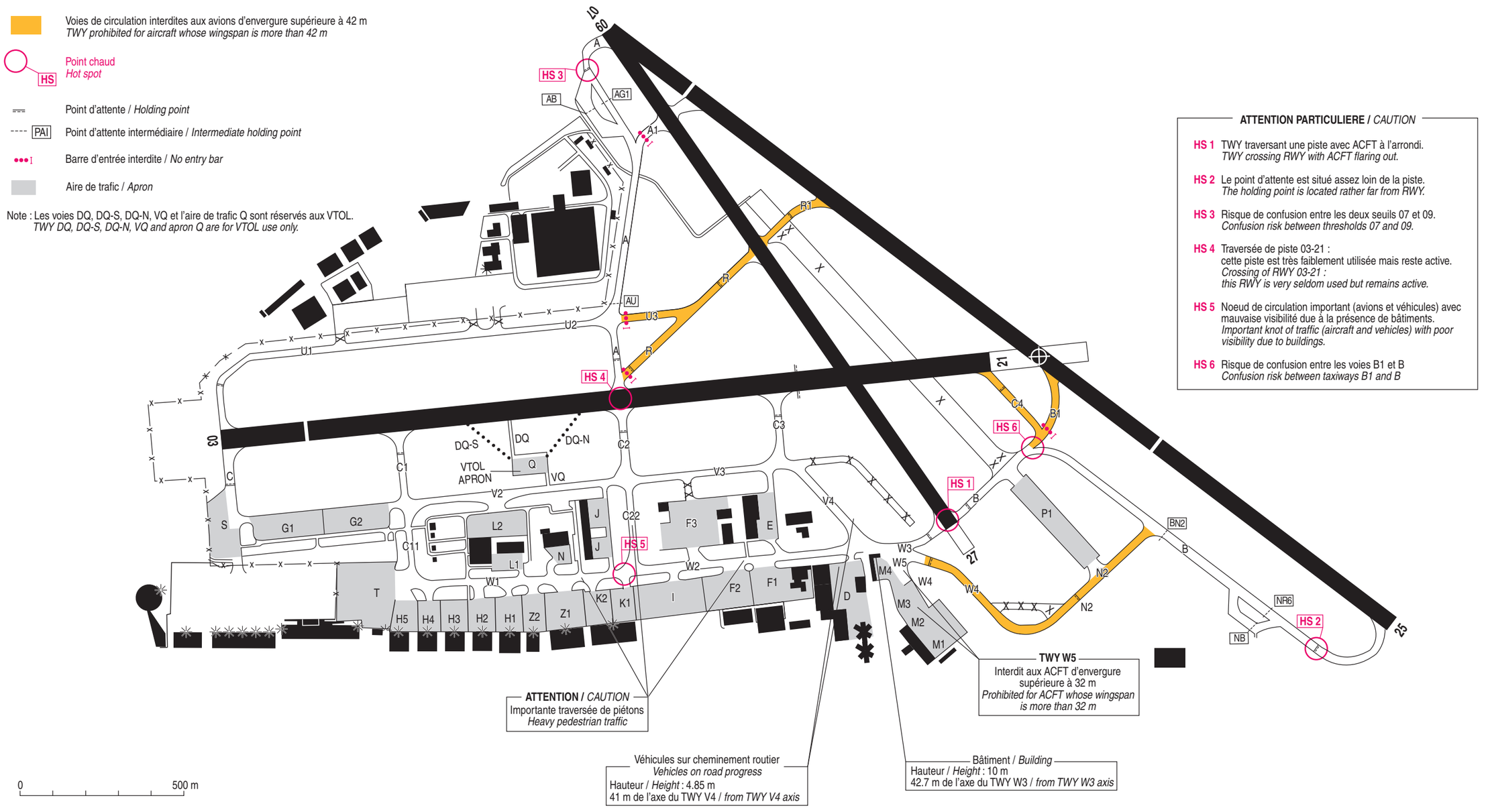


© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

PARIS **LE BOURGET**

Carte des cheminements pour les avions dont l'envergure est inférieure à 52 m
Ground movement chart for aircraft whose wingspan is less than 52 m



© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

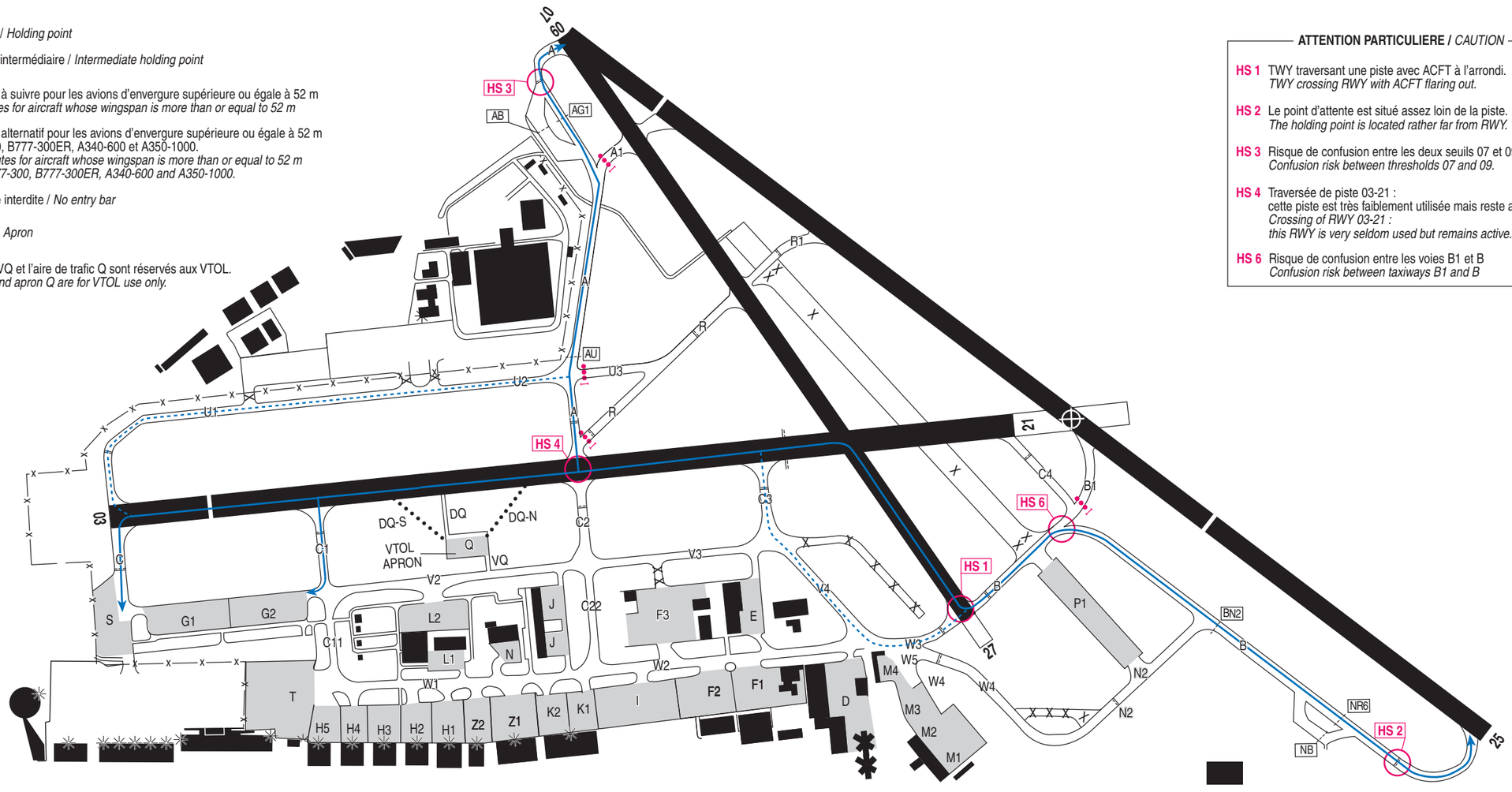
PARIS **LE BOURGET**

Carte des cheminements pour les avions dont l'envergure est supérieure ou égale à 52 m et inférieure à 65 m
Ground movement chart for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m and less than 65 m

LEGENDE / *KEY*

- HS — Point chaud / *Hot spot*
- Point d'attente / *Holding point*
- PAI — Point d'attente intermédiaire / *Intermediate holding point*
- Cheminement à suivre pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 52 m
  Specified routes for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m
- Cheminement alternatif pour les avions d'envergure supérieure ou égale à 52 m sauf B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000.
  Alternative routes for aircraft whose wingspan is more than or equal to 52 m except for B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000.
- Barre d'entrée interdite / *No entry bar*
- Aire de trafic / *Apron*

Note : Les voies DQ, DQ-S, DQ-N, VQ et l'aire de trafic Q sont réservés aux VTOL.
TWY DQ, DQ-S, DQ-N, VQ and apron Q are for VTOL use only.



ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION*

HS 1 TWY traversant une piste avec ACFT à l'arrondi.
TWY crossing RWY with ACFT flaring out.

HS 2 Le point d'attente est situé assez loin de la piste.
The holding point is located rather far from RWY.

HS 3 Risque de confusion entre les deux seuils 07 et 09.
Confusion risk between thresholds 07 and 09.

HS 4 Traversée de piste 03-21 :
cette piste est très faiblement utilisée mais reste active.
Crossing of RWY 03-21 :
this RWY is very seldom used but remains active.

HS 6 Risque de confusion entre les voies B1 et B
Confusion risk between taxiways B1 and B

© SIA

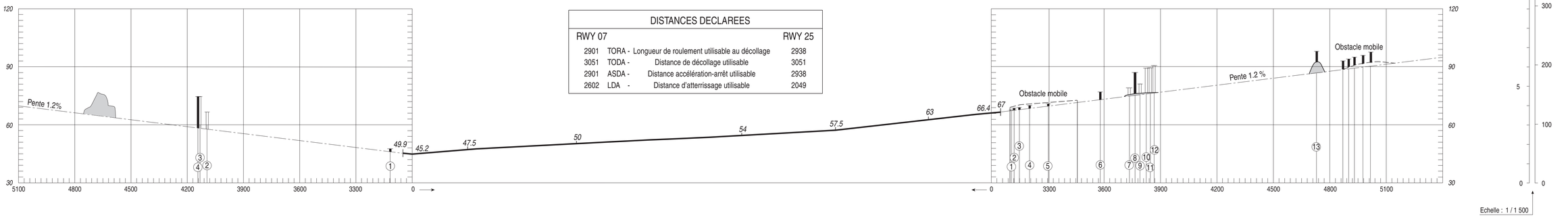
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

Aerodrome Obstacle chart - ICAO - type A

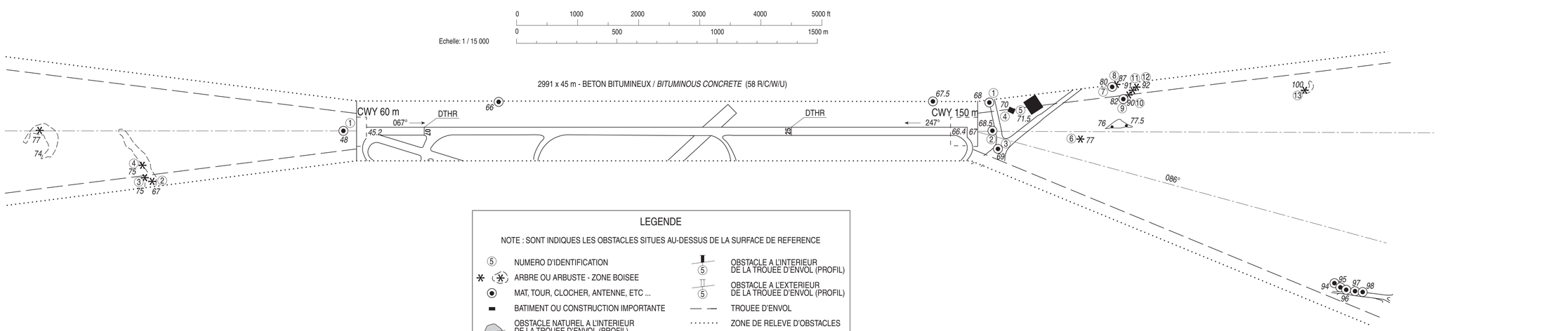
PARIS **LE BOURGET**
RWY 07/25

VAR 1°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



DISTANCES DECLAREES			
RWY 07			RWY 25
2901	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2938
3051	TODA -	Distance de décollage utilisable	3051
2901	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2938
2602	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2049



LEGENDE

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

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, 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 2001
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A

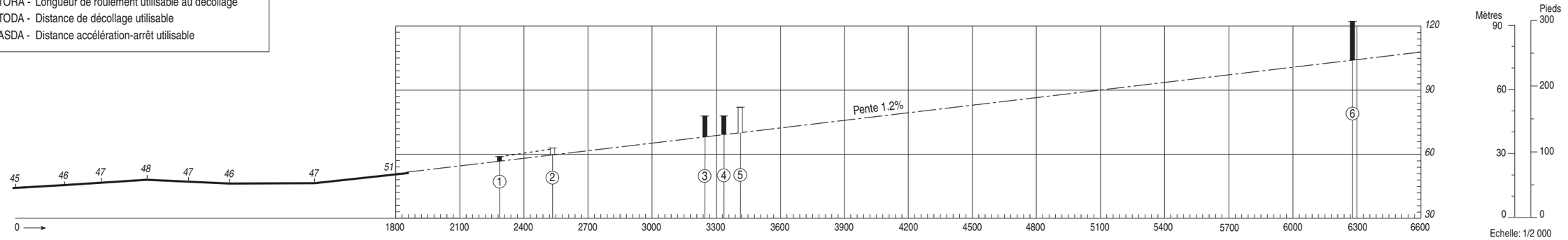
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

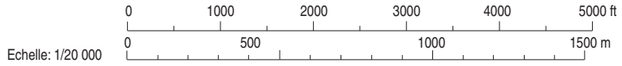
PARIS **LE BOURGET**
RWY 09

VAR 1°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES	
RWY 09	
1847	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage
1913	TODA - Distance de décollage utilisable
1929	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable





LEGENDE

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

- ⑤ 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)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ 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 1995
Nivellement rattaché au N.G.F.

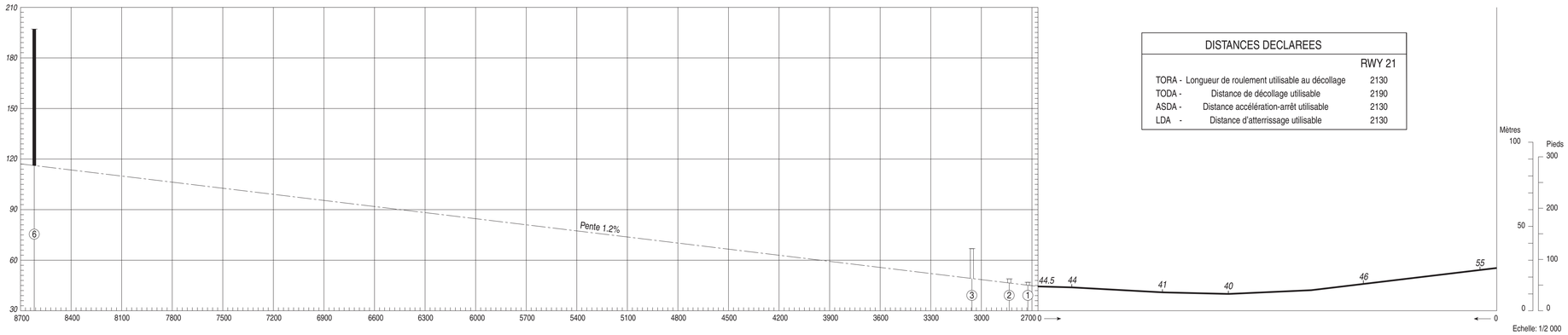
© SIA

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

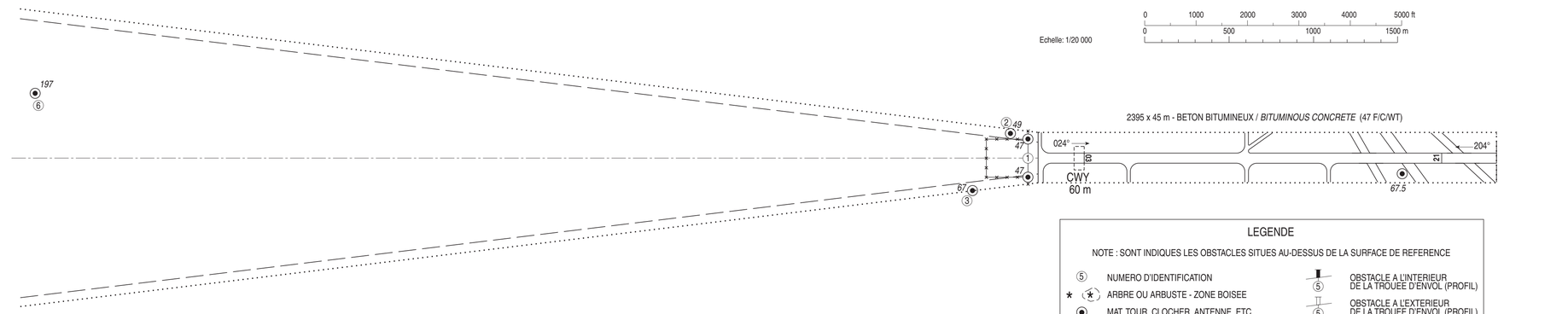
PARIS **LE BOURGET**
RWY 21

VAR 1°E (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



DISTANCES DECLAREES		RWY 21
TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2130
TODA -	Distance de décollage utilisable	2190
ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2130
LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2130



LEGENDE

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

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE
- MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- ⑤ 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 2002
Nivellement rattaché au N.G.F.

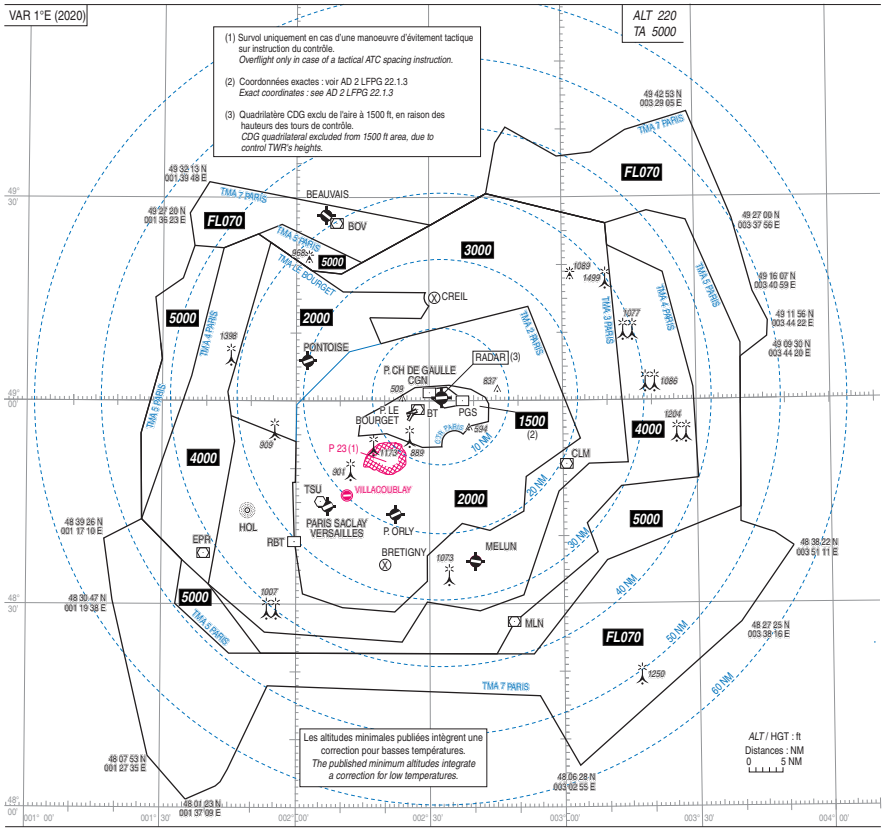
© SIA

PARIS LE BOURGET

Altitudes Minimales de Guidage

Minimum Vectoring Altitudes

FREQ : voir /*see* AD 2 LFPB COM 01



Points avec coordonnées géographiques : Définis par les limites de l'espace aérien géré par les approches parisiennes, hors sommet de TMA.
Points with geographic coordinates : *based on Parisian approaches airspace's boundaries, out of TMA corners.*

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Voir AD 2 LFPB 22
En cas d'interruption des communications au cours d'une APCH radar, rejoindre et suivre la trajectoire d'APCH standard publiée pour la piste en service.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

See AD 2 LFPB 22
In the event of a loss of communication during a radar APCH, join and follow the standard APCH track published for the RWY in use.

© SIA

PARIS LE BOURGET
Fréquences / *Frequencies*

Avertissement : Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance. Une fréquence peut alors être remplacée par une autre des caractéristiques équivalentes.

Caution: *The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work. A frequency can then be replaced by another of equiva-lent characteristics.*

PARIS LE BOURGET

ATIS LE BOURGET		120.005
TWR LE BOURGET	Prévol / *Delivery*	121.955
	Sol / *Ground*	121.905
	Tour / *Tower*	118.930 - 118.405 (s)

PARIS CHARLES DE GAULLE

APP DE GAULLE	Départ / *Departure*	**DIKOL - OPALE - ATREX - NURMO - EVX - RANUX**	124.355 - 126.580 (s)
		LANVI - BUBLI - BAXIR	131.205 - 126.580 (s)
		AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI	
		PILUL - LGL - OLZOM	133.380 - 126.580 (s)
		MONOT - DORDI	
	Approche / *Approach*	**MOPAR - MOBRO - LORNI - VEBEK**	121.155 - 136.280 - 126.580 (s)
		OKABO - BANOX	125.830 - 136.280 - 126.580 (s)
	Transit / *Transit*	ACFT à l'arrivée ou au départ de *On arrival or on departure of* **LFOB - LFPT**	119.855

PARIS ORLY

APP ORLY	Départ / *Departure*	127.750 - 128.380 (s)
	Approche / *Approach*	123.875 - 124.450 - 118.855 (s)

SEINE

ATIS SEINE		128.175
APP SEINE	Approche / *Approach*	118.050 - 120.325 - 134.300 - 134.875

© Service de l'Information Aéronautique, France

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BT	REF AD2 LFPB. 19		X	X	X
BOV	REF AD2 LFOB. 19	X	X	X	X
CLM	REF ENR 4.1	X		X	X
CTL	REF ENR 4.1	X			X
DJL	REF ENR 4.1	X		X	
DPE	REF ENR 4.1		X	X	
EPL	REF ENR 4.1	X		X	
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF AD2 LFPO. 19	X	X	X	
MLN	REF ENR 4.1	X	X	X	
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
←					
RBT	REF ENR 4.1	X		X	
REM	REF ENR 4.1		X	X	
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
ROU	REF ENR 4.1	X	X	X	
TRO	REF ENR 4.1	X		X	
TSU	REF ENR 4.1		X	X	

	ABOBO	REF ENR 4.4	X		X	
	ADADA	REF ENR 4.4	X		X	
	AGOPA	REF ENR 4.4	X		X	
	AKONO	REF ENR 4.4	X		X	
→	AMJUS	REF ENR 4.4	X		X	X
	ATREX	REF ENR 4.4	X		X	
	AVLON	REF ENR 4.4	X		X	
	BANOX	REF ENR 4.4	X	X	X	X
	BAXIR	REF ENR 4.4	X		X	
	BEKOS	REF ENR 4.4	X		X	
	BENAR	REF ENR 4.4	X		X	
	BIBAX	REF ENR 4.4	X		X	
	BOLLY	REF ENR 4.4	X		X	
	BUBLI	REF ENR 4.4	X		X	
	CREIL	REF ENR 4.4	X			X
	DEROL	REF ENR 4.4	X		X	
	DEVIM	REF ENR 4.4	X		X	X
	DIKOL	REF ENR 4.4	X		X	
	DOBIK	REF ENR 4.4	X			X
	DOPAP	REF ENR 4.4	X		X	
	DORDI	REF ENR 4.4	X		X	
	EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	
	EGOZE	REF ENR 4.4	X			
	ELCOB	REF ENR 4.4	X		X	
	EPURI	REF ENR 4.4	X		X	
	ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
	GIMER	REF ENR 4.4	X		X	
	GITAN	REF ENR 4.4	X		X	
	INRUN	REF ENR 4.4	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
KELUD	REF ENR 4.4	X		X	
KEPER	REF ENR 4.4	X		X	
KOLIV	REF ENR 4.4	X		X	X
KOVAK	REF ENR 4.4	X		X	
LALUX	REF ENR 4.4	X		X	
LANVI	REF ENR 4.4	X		X	
LAPAX	REF ENR 4.4	X		X	
LARPO	REF ENR 4.4	X			X
LASIV	REF ENR 4.4	X		X	
LATRA	REF ENR 4.4	X		X	
LESGA	REF ENR 4.4	X		X	
LIRSO	REF ENR 4.4	X			X
LORNI	REF ENR 4.4	X	X	X	X
LUKIP	REF ENR 4.4	X		X	
LUMAN	REF ENR 4.4	X		X	
LUPAM	REF ENR 4.4	X		X	
LUVAL	REF ENR 4.4	X		X	
MATIX	REF ENR 4.4	X		X	
MOBRO	REF ENR 4.4	X		X	X
MONOT	REF ENR 4.4	X		X	
MOPAR	REF ENR 4.4	X	X	X	X
MOPIL	REF ENR 4.4	X		X	
NEGUR	REF ENR 4.4	X			X
NEPAR	REF ENR 4.4	X		X	
NERKI	REF ENR 4.4	X		X	
NURMO	REF ENR 4.4	X		X	
ODEBU	REF ENR 4.4	X		X	
OKABO	REF ENR 4.4	X	X	X	X
OKASI	REF ENR 4.4	X		X	
OLZOM	REF ENR 4.4	X			
OPALE	REF ENR 4.4	X		X	
OSTIP	REF ENR 4.4	X		X	
OXCEL	REF ENR 4.4	X		X	
PEKIM	REF ENR 4.4	X		X	
PEXIR	REF ENR 4.4	X		X	
PIBAT	REF ENR 4.4	X		X	
PILUL	REF ENR 4.4	X		X	
PITAV	REF ENR 4.4	X		X	
PIVER	REF ENR 4.4	X		X	
RANUX	REF ENR 4.4	X		X	
RENSA	REF ENR 4.4	X		X	
ROMGO	REF ENR 4.4	X	X	X	
SABLE	REF ENR 4.4	X		X	
SOTUS	REF ENR 4.4	X		X	
SUBOX	REF ENR 4.4	X			X
VEBEK	REF ENR 4.4	X		X	X
VELOL	REF ENR 4.4	X		X	
VEPET	REF ENR 4.4	X		X	
XERAM	REF ENR 4.4	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
FF 501	48°24'43'' N 001°01'57'' E	X		X	
PB090	48°58'08.8'' N 002°31'13.4'' E	X		X	
PB093	48°57'04.4'' N 002°46'55.3'' E	X		X	
PB094	48°56'31.7'' N 002°54'19.1'' E	X		X	
PB095	48°56'03.6'' N 003°00'35.8'' E	X		X	
PB096	49°08'13.2'' N 002°56'16.1'' E	X		X	
PB098	48°55'38.5'' N 003°06'07.7'' E	X		X	
PB103	48°53'07.0'' N 002°49'50.0'' E	X		X	
PB105	48°52'40.0'' N 002°47'22.0'' E	X		X	
PB107	48°48'46.0'' N 002°25'32.0'' E	X		X	
PB109	48°43'30.0'' N 002°49'26.0'' E	X		X	
PB111	48°27'57.0'' N 002°25'03.0'' E	X		X	
PB113	48°24'06.0'' N 002°19'05.0'' E	X		X	
PB 250	48°56'14.4'' N 002°19'41.3'' E	X		X	
PB 252	48°55'31.4'' N 002°17'15.5'' E	X		X	
PB 253	48°55'04.2'' N 002°15'43.4'' E	X		X	
PB 254	48°59'00.0'' N 002°12'08.9'' E	X		X	
PB 256	48°54'39.1'' N 002°07'17.3'' E	X		X	
PB 258	48°54'06.5'' N 001°57'58.5'' E	X		X	
PB259	48°53'35.0'' N 002°10'42.0'' E	X		X	
PB260	48°49'50.0'' N 002°10'11.0'' E	X		X	
PB277	48°21'51.0'' N 002°18'35.0'' E	X		X	
PB407	48°53'08.6'' N 002°07'51.7'' E	X			X
PB408	48°54'34.2'' N 002°13'07.3'' E	X			X
PB409	48°52'52.3'' N 002°53'46.4'' E	X			X
PB410	48°53'21.2'' N 002°08'38.0'' E	X			X
PB411	48°57'07.2'' N 002°29'50.6'' E	X			X
PB412	48°56'13.1'' N 002°34'58.3'' E	X			X
PB413	48°52'52.3'' N 002°53'46.4'' E	X			X
PB414	49°02'50.3'' N 003°03'57.6'' E	X			X
PB425	48°57'45.4'' N 002°44'35.8'' E	X			X
PB426	48°57'57.7'' N 002°39'53.8'' E	X			X
PB430	48°58'26.1'' N 002°28'19.5'' E	X			X
PB431	48°56'20.2'' N 002°16'42.8'' E	X			X
PB433	48°57'42.8'' N 002°23'16.7'' E	X			X
PB434	48°56'24.9'' N 002°16'25.4'' E	X			X
PB435	49°00'07.6'' N 002°10'46.4'' E	X			X
PB500	48°49'18.1'' N 002°35'11.1'' E	X			X
PB501	48°46'54.7'' N 001°45'05.4'' E	X			X
PB502	48°45'33.3'' N 001°46'29.2'' E	X			X
PB503	49°07'36.9'' N 001°41'06.7'' E	X			X
PB504	48°46'36.5'' N 002°13'34.5'' E	X			X
PB505	48°48'52.8'' N 002°27'38.7'' E	X			X
PB506	48°49'28.8'' N 002°29'08.5'' E	X			X
PB508	48°47'26.2'' N 003°15'42.3'' E	X			X
PB510	49°02'39.6'' N 003°26'10.4'' E	X			X
PG101	48°50'22.1'' N 002°37'23.0'' E	X		X	
PG102	48°43'14.6'' N 002°35'24.7'' E	X		X	
PG286	48°57'29.9'' N 001°53'33.3'' E	X		X	
PG502	49°06'16.6'' N 002°23'12.7'' E	X			X
PG528	49°21'31.0'' N 002°32'01.0'' E	X			X
PG534	49°15'42.2'' N 002°23'16.7'' E	X			X
PG536	49°13'54.1'' N 002°42'54.0'' E	X			X
FPB07	48°54'34.2'' N 002°13'07.1'' E	X			X
FPB27	48°58'36.7'' N 002°39'56.5'' E	X			X
RW07	48°57'53.46'' N 002°25'26.63'' E	X			X
RW27	48°57'54.19'' N 002°26'43.97'' E	X			X
IF ILS/LOC RWY 07	VOIR/*SEE* PB 410		X		X
FAF LOC RWY 07	VOIR/*SEE* FPB07		X		X
IF ILS/LOC RWY 27	48°58'50.9'' N 002°44'28.9'' E		X		X
FAF LOC RWY 27	VOIR/*SEE* FPB27		X		X

© Service de l'Information Aéronautique, France

FNA ILS CAT I ou / *or* LOC RWY 07

RMK	GNSS required							MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID : BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	PB410	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNAV1
	See chart ILS CAT I ou / *or* LOC RWY 07											
	CF	PB411	-	104	104.9	3.7	-	800	800	185	-	RNAV1
	TF	PB412	-	104	104.9	3.5	-	2000	3000	-	-	RNAV1
	TF	PB413	-	104	104.9	12.8	-	2000	3000	-	-	RNAV1
	TF	PB414	-	033	033.9	12.0	-	3000	3000	-	-	RNAV1
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

FNA RNP RWY 07

RMK	GNSS required							MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID : BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	PB410	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNAV1 / RNP APCH
	TF	FPB07	-	067	067.6	3.2	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	RW07	Yes	067	067.7	8.8	-	-	-	185	-3.0 / 15	RNP APCH
	CF	PB411	-	104	104.9	3	-	800	800	185	-	RNAV1
	TF	PB412	-	104	104.9	3.5	-	2000	3000	-	-	RNAV1
	TF	PB413	-	104	105.0	12.8	-	2000	3000	-	-	RNAV1
	TF	PB414	-	033	033.9	12.0	-	3000	3000	-	-	RNAV1
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

PRECODING (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1E / OKABO 1E RWY 07
PRECODING (GNSS) INA **RNAV** BANOX 1E / KOLIV 1E RWY 07

INA RNAV RWY 07

MAG VAR 2020 1,0°E — REF NAVAID : BT

RMK													
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 1E	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	300	-	1,0
	TF	LARPO	-	257	257,8	44,1	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PG502	-	267	268,5	8,0	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKABO 1E	IF	OKABO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	CLM	-	312	313,3	25,9	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB500	-	264	265,5	17,0	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB505	-	264	265,2	5,0	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BANOX 1E	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL090	250	-	1,0
	TF	SUBOX	-	025	026,0	11,7	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB501	-	066	067,3	5,0	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	066	-	-	-	-	-	-	-	-
INA KOLIV 1E	IF	KOLIV	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	PB503	-	155	156,5	11,3	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPB
Runway	07
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E07A
LTP/FTP Latitude	485753.4595N
LTP/FTP Longitude	0022526.6285E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	91.1
FPAP Latitude	485826.4580N
Delta FPAP Latitude (seconds)	32.9985
FPAP Longitude	0022729.7075E
Delta FPAP Longitude (seconds)	123.0790
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
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 02 10 06 0C 07 00 00 01 37 30 05 67 70 03 15 C9 50 0A 01 8F 17 CD 01 01 8E C1 03 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF 2F CA E4 4F
Calculated CRC Value	2FCAE44F

© SIA

FNA RNP RWY25

RMK	-								MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	PB425	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	PB426	-	273	273.7	3.1	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	PB430	Yes	273	273.7	7.7	-	-	-	-	-3.0°/15	RNP APCH
	TF	PB431	-	254	254.6	7.9	-	-	2000	-	-	RNP APCH
	TF	PON	-	314	314.6	13.4	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	MOPAR	Yes	316	317.1	16.1	-	FL070	FL070	230	-	RNAV1
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

PRECODING (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1W / OKABO 1W RWY 25
PRECODING (GNSS) INA **RNAV** BANOX 1W / MOPAR 1W RWY 25
PRECODING (GNSS) INA **RNAV** MOBRO 1W RWY 25

INA RNAV RWY 25

RMK	(1) Sur instruction ATC uniquement / *Only on ATC clearance*							MAG VAR 2020 1,0°E			REF NAVAID : BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 1W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	250	-	1,0
	TF	CTL	-	207	207,9	8,9	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB510	-	224	224,9	7,9	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKABO 1W	IF	OKABO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	DOBIK	-	312	313,3	5,7	-	-	-	-	-	1,0
	TF	LIRSO	-	338	339,3	6,2	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB508	-	329	329,9	5,6	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BANOX 1W	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	PB502	-	043	043,8	15,4	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB504	-	085	086,5	18,0	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB506	-	073	074,3	10,7	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	073	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOPAR 1W (1)	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	1,0
	TF	PG534	-	093	093,9	24,8	-	-	-	-	-	1,0
	TF	CREIL	-	093	094,4	5,0	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PG536	-	099	100,1	8,0	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOBRO 1W	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	BOV	-	092	092,9	21,4	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PG528	-	106	107,2	15,6	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

PRECODING FNA **ILS CAT 1 ou /** ***or*** **LOC** RWY 27

FNA ILS CAT 1 ou / ***or*** **LOC RWY 27**

RMK	API / *Missed APCH* : RNAV 1 GNSS requis / *required*							MAG VAR 2020 1.0°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 (m)	NAV Spec
APCH	*See chart* FNA ILS CAT 1 ou / *or* LOC RWY 27											
	-	PB433	-	-	-	-	-	-	2000	-	-	RNAV 1
	TF	PB434	-	253	254.0	4.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PB435	-	314	315.0	5.3	-	-	3000	230	-	RNAV 1

↓ ↓

© SIA

FNA RNP RWY27

RMK	-								MAG VAR 2020 1.0°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
INA	IF	INRUN	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNP APCH
APCH	TF	NEGUR	-	265	265.8	4.7	-	3000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FPB27	-	265	265.7	11.7	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	RW27	Yes	264	265.4	8.7	-	-	-	-	-3.0°/16.1	RNP APCH
	TF	PB433	-	264	265.3	2.3	-	-	2000	185	-	RNP APCH
	TF	PB434	-	253	254.0	4.7	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	PB435	-	314	315.0	5.3	-	-	3000	230	-	RNP APCH

© SIA

PRECODING (GNSS) INA **RNAV** VEBEK 1W / OKABO 1W RWY 27
PRECODING (GNSS) INA **RNAV** BANOX 1W / MOPAR 1W RWY 27
PRECODING (GNSS) INA **RNAV** MOBRO 1W RWY 27

INA RNAV RWY 27 — MAG VAR 2020 1,0°E — REF NAVAID : BT

RMK	(1) Sur instruction ATC uniquement / *Only on ATC clearance*											
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 1W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL110	FL110	250	-	1,0
	TF	CTL	-	207	207,9	8,9	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB510	-	224	224,9	7,9	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKABO 1W	IF	OKABO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	DOBIK	-	312	313,3	5,7	-	-	-	-	-	1,0
	TF	LIRSO	-	338	339,3	6,2	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB508	-	329	329,9	5,6	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BANOX 1W	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	PB502	-	043	043,8	15,4	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB504	-	085	086,5	18,0	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PB506	-	073	074,3	10,7	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	073	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOPAR 1W (1)	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	1,0
	TF	PG534	-	093	093,9	24,8	-	-	-	-	-	1,0
	TF	CREIL	-	093	094,4	5,0	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PG536	-	099	100,1	8,0	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOBRO 1W	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070	FL070	250	-	1,0
	TF	BOV	-	092	092,9	21,4	-	-	-	-	-	1,0
	TF	PG528	-	106	107,2	15,6	-	-	-	-	-	1,0
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPB
Runway	27
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E27A
LTP/FTP Latitude	485754.1940N
LTP/FTP Longitude	0022643.9710E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	94.4
FPAP Latitude	485749.2480N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-4.9460
FPAP Longitude	0022513.4465E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-90.5245
Threshold Crossing Height	53.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	80.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 02 10 06 0C 1B 00 00 01 37 32 05 24 76 03 15 06 AD 0C 01 B0 17 5C D9 FF C7 3C FD 12 02 2C 01 00 00 C8 AF 96 21 F3 24
Calculated CRC Value	9621F324

© SIA

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

SID RNAV RWY 07											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
OPALE 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	1.0
ATREX 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	1.0
NURMO 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0
AGOPA 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

SID RNAV RWY 07											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
ERIXU 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG102	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB095	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
LGL 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7Q											
-	CA	-	-	067	067.8	-	-	650	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / ***Jets (R) and propellers (H)***

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

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
OPALE 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	1.0
ATREX 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	1.0
NURMO 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	1.0
OPALE 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	1.0
ATREX 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	1.0
NURMO 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09

RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
RANUX 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
BUBLI 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB 098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0
AGOPA 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG102	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
PILUL 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB095	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
AGOPA 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG102	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB095	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
LGL 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	1.0
LGL 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
DORDI 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB103	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	180	181.5	25.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	182	183.5	14.2	-	-	-	220	1.0
DORDI 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB105	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PB107	-	254	255.0	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	195	196.0	5.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	220	1.0
MONOT 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB103	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB109	-	181	181.6	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB111	-	225	226.3	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	175	176.0	23.0	-	-	-	220	1.0
MONOT 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB105	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PB107	-	254	255.0	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	195	196.0	5.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB277	-	187	188.3	22.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	160	160.6	17.9	-	-	-	220	1.0
OLZOM 7J											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB103	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB109	-	181	181.6	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB113	-	225	226.3	28.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.2	14.9	-	-	-	220	1.0
OLZOM 7M											
-	CA	-	-	084	085.3	-	-	570	-	-	1.0
-	CF	PB090	Yes	084	085.3	-	-	-	-	-	1.0
-	CF	PB093	Yes	095	096.1	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB105	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PB107	-	254	255.0	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	195	196.0	5.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	220	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
OPALE 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	317	318.5	61.6	-	-	-	-	1.0
ATREX 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	329	330.4	44.9	-	-	-	-	1.0
NURMO 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB096	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NURMO	-	349	350.3	42.0	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB098	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

SID RNAV RWY 21											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
AGOPA 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG102	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	PB095	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	177	178.3	5.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
LGL 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7Q											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB093	Yes	-	-	-	L	-	-	205	1.0
-	DF	KELUD	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21

RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
OPALE 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB252	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	1.0
ATREX 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB252	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
NURMO 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB252	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	DF	LUPAM	-	074	075.0	21.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	DF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

SID RNAV RWY 21											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
AGOPA 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB258	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB258	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	154	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DOPAP	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OXCEL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
LGL 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PG286	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7P											
-	CA	-	-	204	204.8	-	-	550	-	-	1.0
-	DF	PB253	Yes	-	-	-	-	-	-	205	1.0
-	DF	PG286	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
OPALE 7C											
-	CA	-	-	245	246.4	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB250	Yes	245	246.4	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	1.0
ATREX 7C											
-	CA	-	-	245	246.4	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB250	Yes	245	246.4	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
NURMO 7C											
-	CA	-	-	245	246.4	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB250	Yes	245	246.4	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
OPALE 7F											
-	CA	-	-	245	246.4	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB250	Yes	245	246.4	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	1.0
ATREX 7F											
-	CA	-	-	245	246.4	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB250	Yes	245	246.4	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
NURMO 7F											
-	CA	-	-	245	246.4	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB250	Yes	245	246.4	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB254	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	074	075.0	21.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25

RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
BAXIR 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.5	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	074	075.0	21.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.5	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PIVER	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

SID RNAV RWY 25

RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
AGOPA 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB258	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB258	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	154	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DOPAP	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OXCEL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
AGOPA 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB258	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB258	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	175	175.7	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	154	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
OKASI 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	DOPAP	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB256	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	OXCEL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
LGL 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG286	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG286	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	1.0
LGL 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG286	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG286	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

Réacteur (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

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

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
DORDI 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB259	Yes	245	245.9	3.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB260	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	123	124.5	10.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	220	1.0
DORDI 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB259	Yes	245	245.9	3.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB260	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	123	124.5	10.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	220	1.0
MONOT 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB259	Yes	245	245.9	3.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB260	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	123	124.5	10.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB277	-	187	188.3	22.2	-	-	-		1.0
-	TF	MONOT	-	160	160.6	17.9	-	-	-	220	1.0
MONOT 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB259	Yes	245	245.9	3.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB260	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	123	124.5	10.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	175	176.0	38.9	-	-	-	220	1.0
OLZOM 7C											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB259	Yes	245	245.9	3.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB260	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	123	124.5	10.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	220	1.0
OLZOM 7F											
-	CA	-	-	245	246.2	-	-	600	-	-	1.0
-	CF	PB253	Yes	245	246.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PB259	Yes	245	245.9	3.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PB260	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	123	124.5	10.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	220	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
RWY 07

STAR RNAV RWY 07											
RMK	-						MAG VAR 20 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)
MATIX 9E	**(FIR)**										
	IF	MATIX									1.0
	TF	GITAN		173	173.8	43.6		FL140	FL140	300	1.0
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					1.0
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	300	1.0
MOPIL 9E	**(UIR)**										
	IF	MOPIL							FL260		1.0
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2		FL140	FL140	300	1.0
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					1.0
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	300	1.0
RENSA 9E	**(UIR FIR)**										
	IF	RENSA						FL260	FL260		1.0
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0		FL140	FL140	300	1.0
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					1.0
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	300	1.0
EPL 9E	**(UIR)**										
	IF	EPL									1.0
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					1.0
	TF	BOLLY		253	253.6	42.0					1.0
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL150	FL150	250	1.0
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		1.0
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		1.0
RLP 9E	**(FIR)**										
	IF	RLP									1.0
	TF	BOLLY		284	284.5	45.6					1.0
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL150	FL150	250	1.0
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		1.0
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		1.0
DJL 9E	**(UIR FIR)**										
	IF	DJL									1.0
	TF	AKONO		321	322.5	33.8			FL260	280	1.0
	TF	BOLLY		321	322.1	28.7					1.0
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL150	FL150	250	1.0
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		1.0
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		1.0
PIBAT 9E	**(FIR)**										
	IF	PIBAT									1.0
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					1.0
	TF	TRO		007	008.2	41.9		FL150	FL150	250	1.0
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		1.0
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		1.0
MOU 9E	**(FIR)**										
	IF	MOU									1.0
	TF	TRO		007	008.2	93.7		FL150	FL150	250	1.0
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		1.0
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		1.0
TRO 9E	**(UIR FIR)**										
	IF	TRO						FL150	FL150	250	1.0
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL090	FL090		1.0
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		1.0
KEPER 9E	**(UIR)**										
	IF	KEPER						FL240	FL240		1.0
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	1.0
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					1.0
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL130	FL130		1.0
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL100	FL100	250	1.0
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL090	250	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 07

STAR RNAV RWY 07											
RMK	-						MAG VAR 20 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)
KOVAK 9E (FIR)											
	IF	KOVAK								280	1,0
	TF	BENAR		344	345,3	16,1					1,0
	TF	ROMGO		034	035,4	6,9					1,0
	TF	FF 501		061	062,4	8,5		FL130	FL130		1,0
	TF	NERKI		062	062,6	13,2		FL100	FL100	250	1,0
	TF	BANOX		062	062,6	8,0		FL090	FL090	250	1,0
SABLE 9E (FIR)											
	IF	SABLE									1,0
	TF	LUMAN		078	078,8	27,3				280	1,0
	TF	ROMGO		034	035,1	30,0					1,0
	TF	FF 501		061	062,4	8,5		FL130	FL130		1,0
	TF	NERKI		062	062,6	13,2		FL100	FL100	250	1,0
	TF	BANOX		062	062,6	8,0		FL090	FL090	250	1,0
ROMGO 9E (UIR FIR)											
	IF	ROMGO									1,0
	TF	FF 501		061	062,4	8,5		FL130	FL130		1,0
	TF	NERKI		062	062,6	13,2		FL100	FL100	250	1,0
	TF	BANOX		062	062,6	8,0		FL090	FL090	250	1,0
PEXIR 9E											
	IF	PEXIR							FL130	250	1,0
	TF	PITAV		091	092,1	12,6			FL090		1,0
	TF	KOLIV		075	075,6	25,8			FL070	250	1,0
	TF	MOPAR		093	093,8	7,4		FL070	FL070		1,0
VELOL 9E											
	IF	VELOL							FL140	250	1,0
	TF	VEPET		148	148,6	16,0			FL090		1,0
	TF	KOLIV		173	173,7	24,8			FL070	250	1,0
	TF	MOPAR		093	093,8	7,4		FL070	FL070		1,0

HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKABO	-	OKABO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 25

STAR RNAV RWY 25

RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 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)	Nav Spec
MATIX 9W	**(FIR)**										
	IF	MATIX									RNAV 1
	TF	GITAN		173	173.8	43.6		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
MOPIL 9W	**(UIR)**										
	IF	MOPIL							FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
RENSA 9W	**(UIR FIR)**										
	IF	RENSA						FL260	FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
EPL 9W	**(UIR)**										
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					RNAV 1
	TF	BOLLY		253	253.6	42.0					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
RLP 9W	**(FIR)**										
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	BOLLY		284	284.5	45.6					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
DJL 9W	**(UIR FIR)**										
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	AKONO		321	322.5	33.8			FL260	280	RNAV 1
	TF	BOLLY		321	322.1	28.7					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
PIBAT 9W	**(FIR)**										
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
MOU 9W	**(FIR)**										
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
TRO 9W	**(UIR FIR)**										
	IF	TRO						FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
KEPER 9W	**(UIR)**										
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1

© SIA

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 25

STAR RNAV RWY 25											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 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)	Nav Spec
KOVAK 9W (FIR)											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
SABLE 9W (FIR)											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
ROMGO 9W (UIR FIR)											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
PEXIR 9W											
	IF	PEXIR							FL150	250	RNAV 1
	TF	PITAV		091	092.1	12.6			FL110		RNAV 1
	TF	MOBRO		058	059.1	30.7		FL070	FL070	250	RNAV 1
VELOL 9W											
	IF	VELOL							FL140	250	RNAV 1
	TF	VEPET		148	148.6	16.0			FL090		RNAV 1
	TF	MOBRO		164	164.9	15.8		FL070	FL070	250	RNAV 1

HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKABO	-	OKABO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 27

STAR RNAV RWY 27											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 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)	Nav Spec
MATIX 9W	**(FIR)**										
	IF	MATIX									RNAV 1
	TF	GITAN		173	173.8	43.6		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	254.0	2.5					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
MOPIL 9W	**(UIR)**										
	IF	MOPIL							FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		182	182.8	46.2		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
RENSA 9W	**(UIR FIR)**										
	IF	RENSA						FL260	FL260		RNAV 1
	TF	SOTUS		254	254.6	34.0		FL140	FL140	280	RNAV 1
	TF	GIMER		253	253.8	3.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		242	243.1	12.8		FL110	FL110	250	RNAV 1
EPL 9W	**(UIR)**										
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	LUVAL		267	268.1	36.3					RNAV 1
	TF	BOLLY		253	253.6	42.0					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
RLP 9W	**(FIR)**										
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	BOLLY		284	284.5	45.6					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
DJL 9W	**(UIR FIR)**										
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	AKONO		321	322.5	33.8			FL260	280	RNAV 1
	TF	BOLLY		321	322.1	28.7					RNAV 1
	TF	TRO		321	321.8	12.2		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
PIBAT 9W	**(FIR)**										
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
MOU 9W	**(FIR)**										
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7		FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
TRO 9W	**(UIR FIR)**										
	IF	TRO						FL130	FL130	250	RNAV 1
	TF	EPURI		313	313.6	18.0		FL080	FL080		RNAV 1
	TF	OKABO		312	313.4	8.1		FL070	FL070		RNAV 1
KEPER 9W	**(UIR)**										
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1

© SIA

PARIS LE BOURGET (LFPB)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 27

STAR RNAV RWY 27											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 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)	Nav Spec
KOVAK 9W	**(FIR)**										
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
SABLE 9W	**(FIR)**										
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
ROMGO 9W	**(UIR FIR)**										
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL110	FL110		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL090	FL090	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
PEXIR 9W											
	IF	PEXIR							FL150	250	RNAV 1
	TF	PITAV		091	092.1	12.6			FL110		RNAV 1
	TF	MOBRO		058	059.1	30.7		FL070	FL070	250	RNAV 1
VELOL 9W											
	IF	VELOL							FL140	250	RNAV 1
	TF	VEPET		148	148.6	16.0			FL090		RNAV 1
	TF	MOBRO		164	164.9	15.8		FL070	FL070	250	RNAV 1

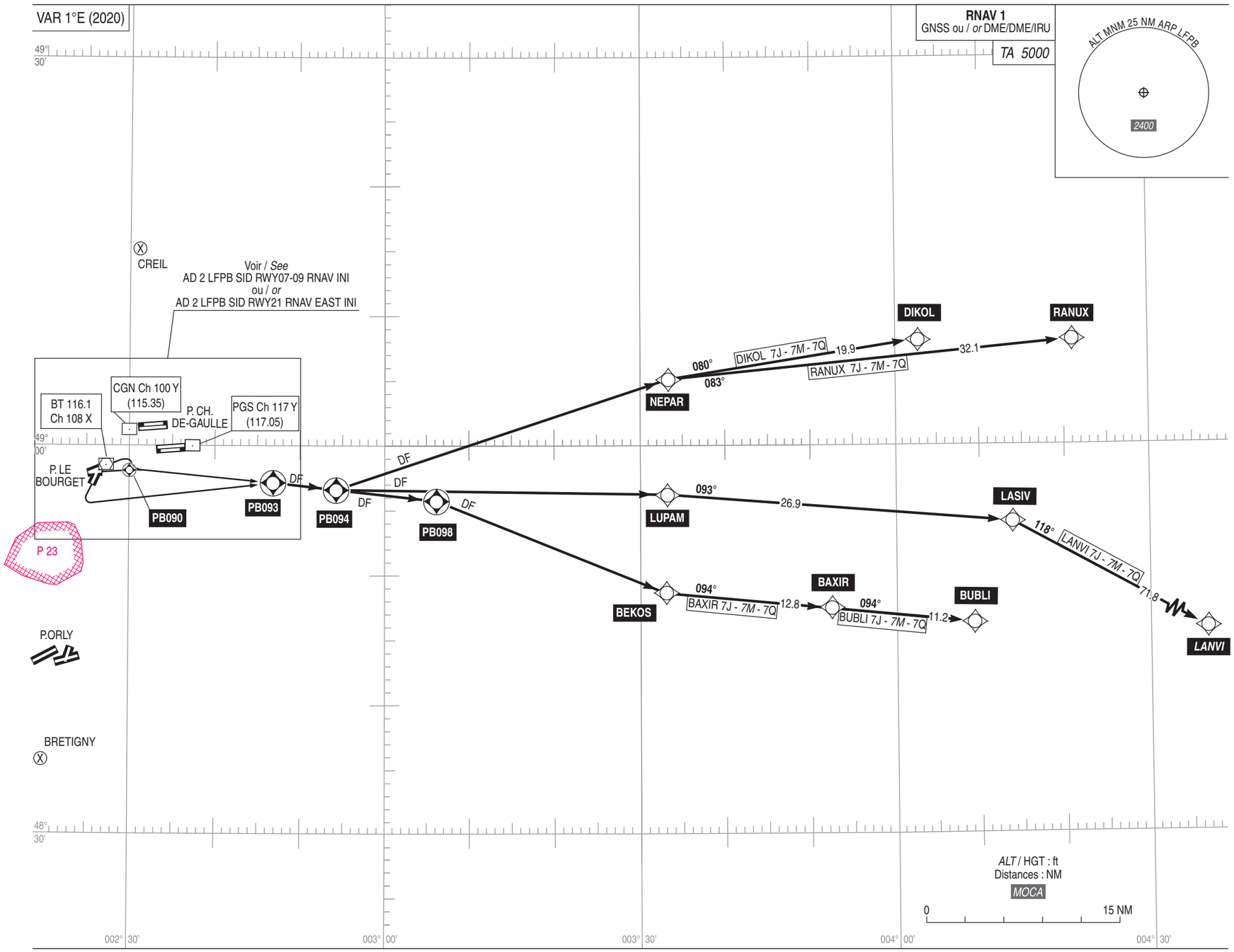
HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKABO	-	OKABO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 195*)
RWY 09 (7J-*7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1)
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*115 < FL < 195*)
RWY 09 (7J-*7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)

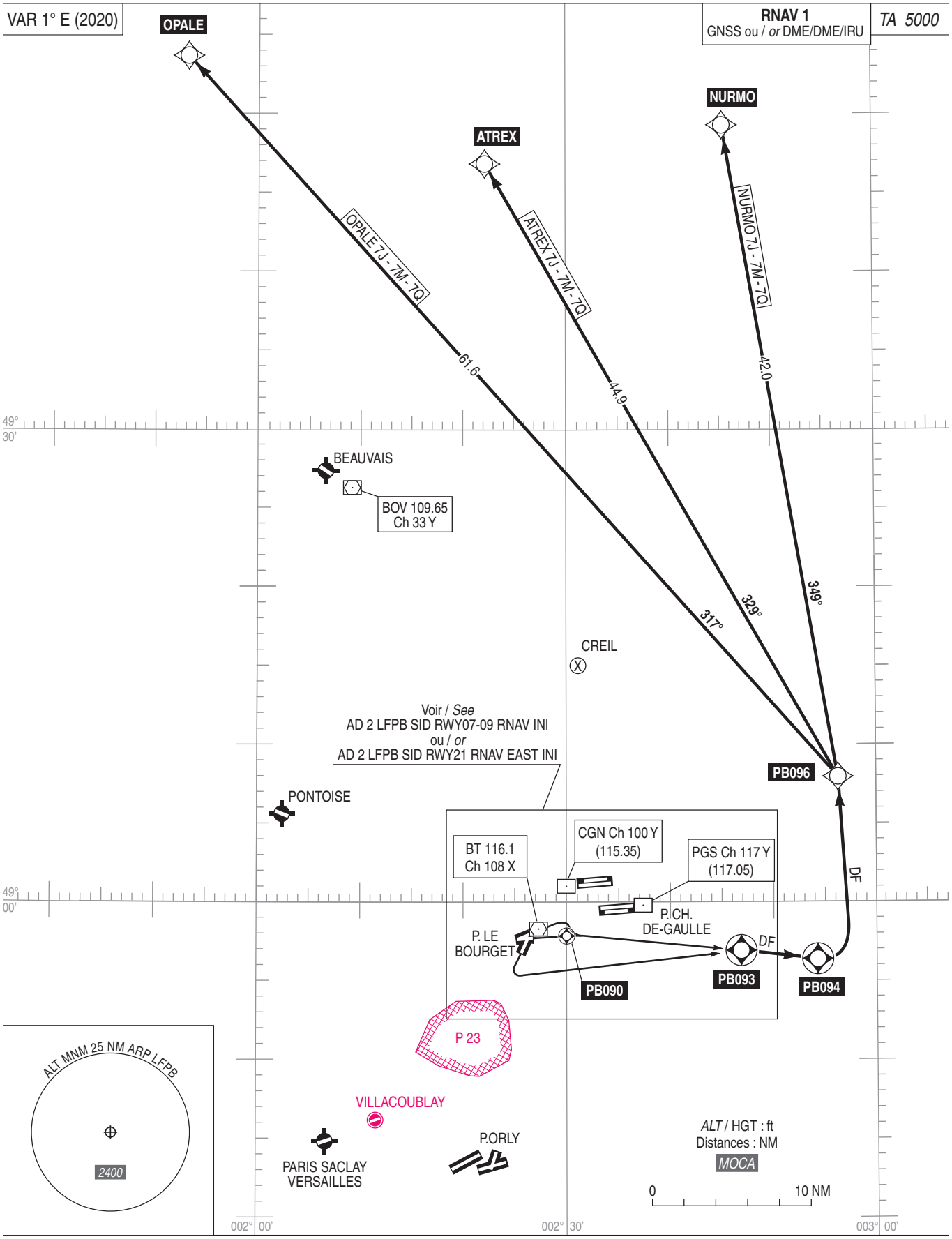
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

(1) Voir / *See* AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR
(2) Réacteurs uniquement / *Jets only*
(3) *115 < FL < 195*



© SIA

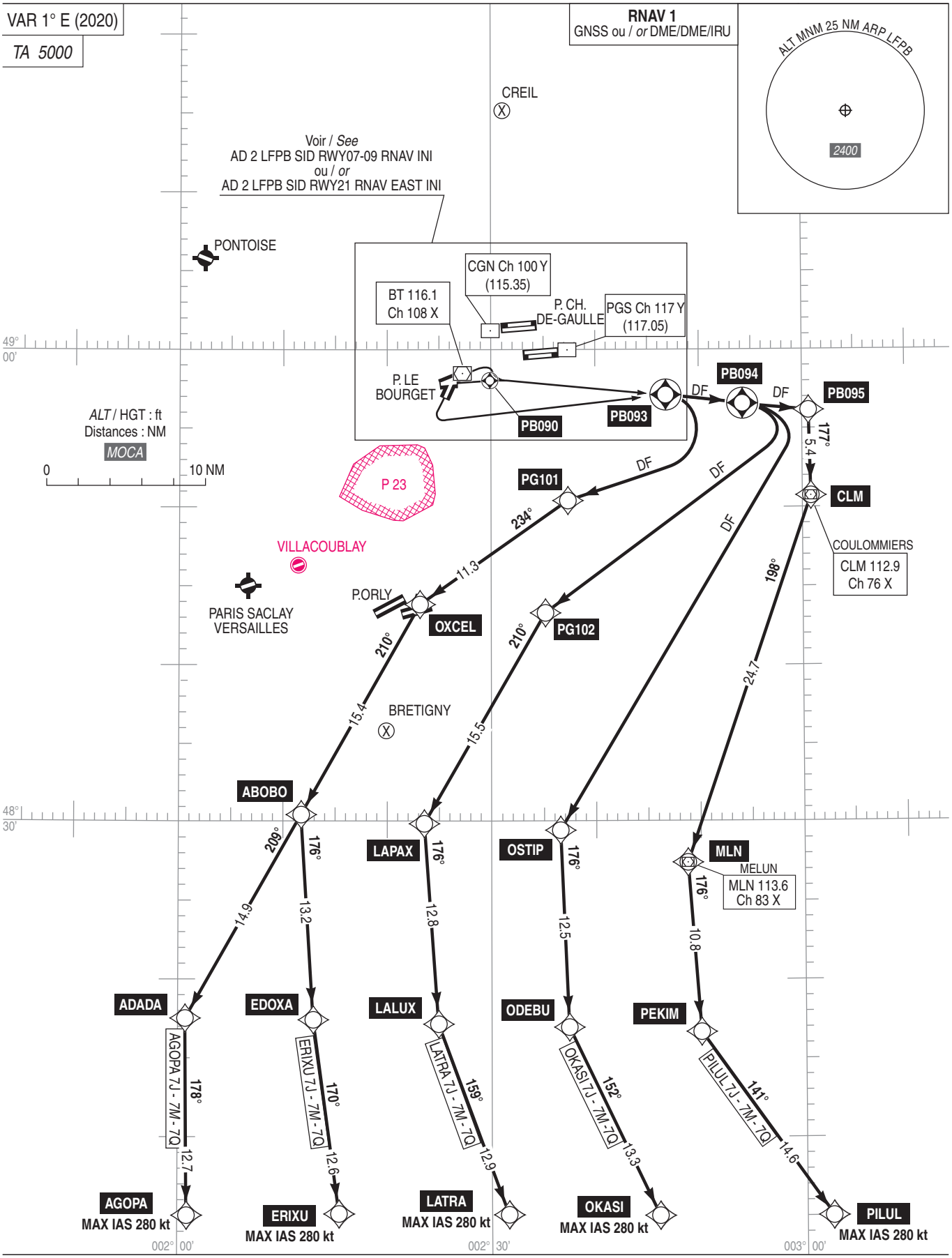
PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 115*)
RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

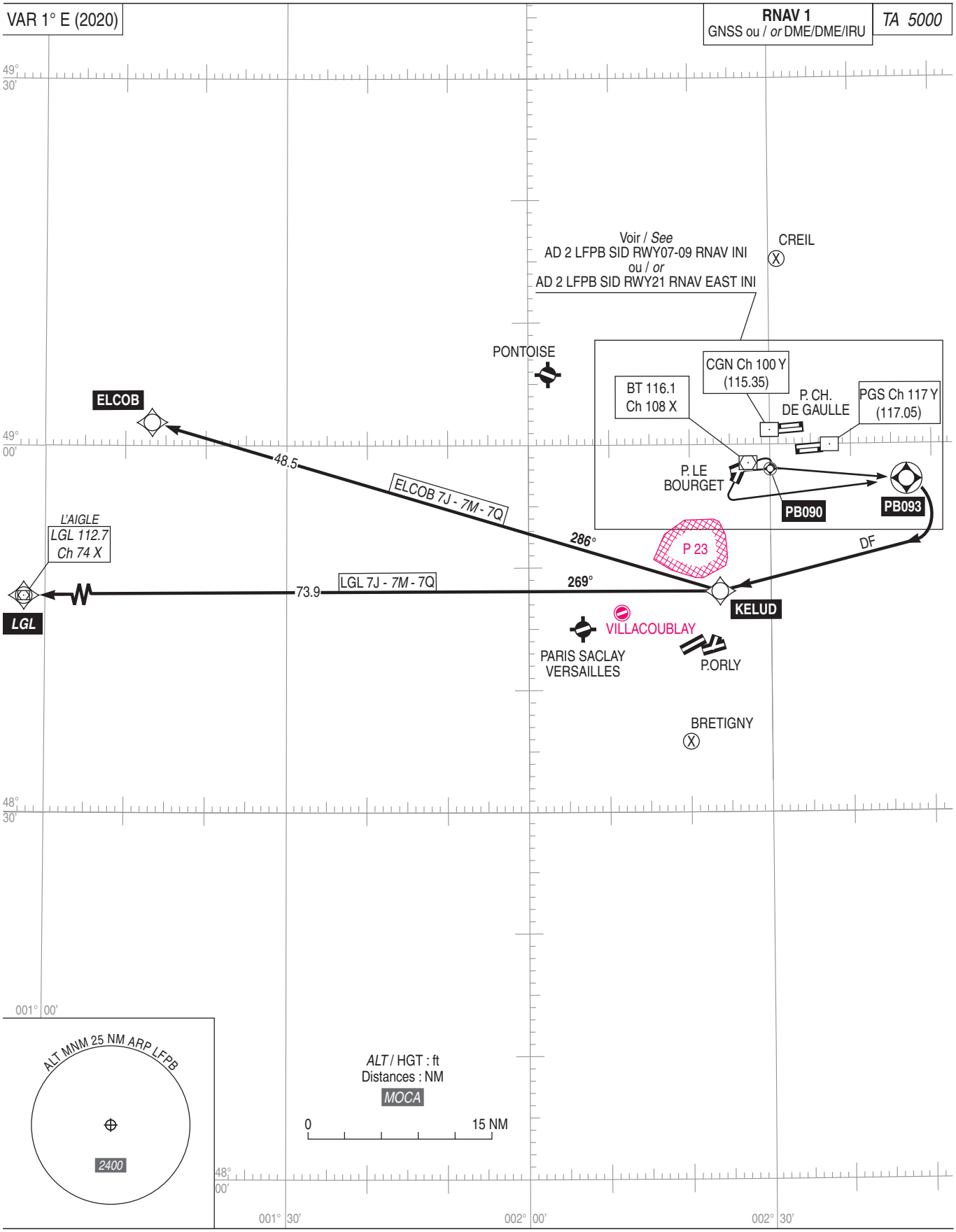
PARIS LE BOURGET
SID RNAV Réacteurs / *Jets* (*FL >195*)
RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 115*)
RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)



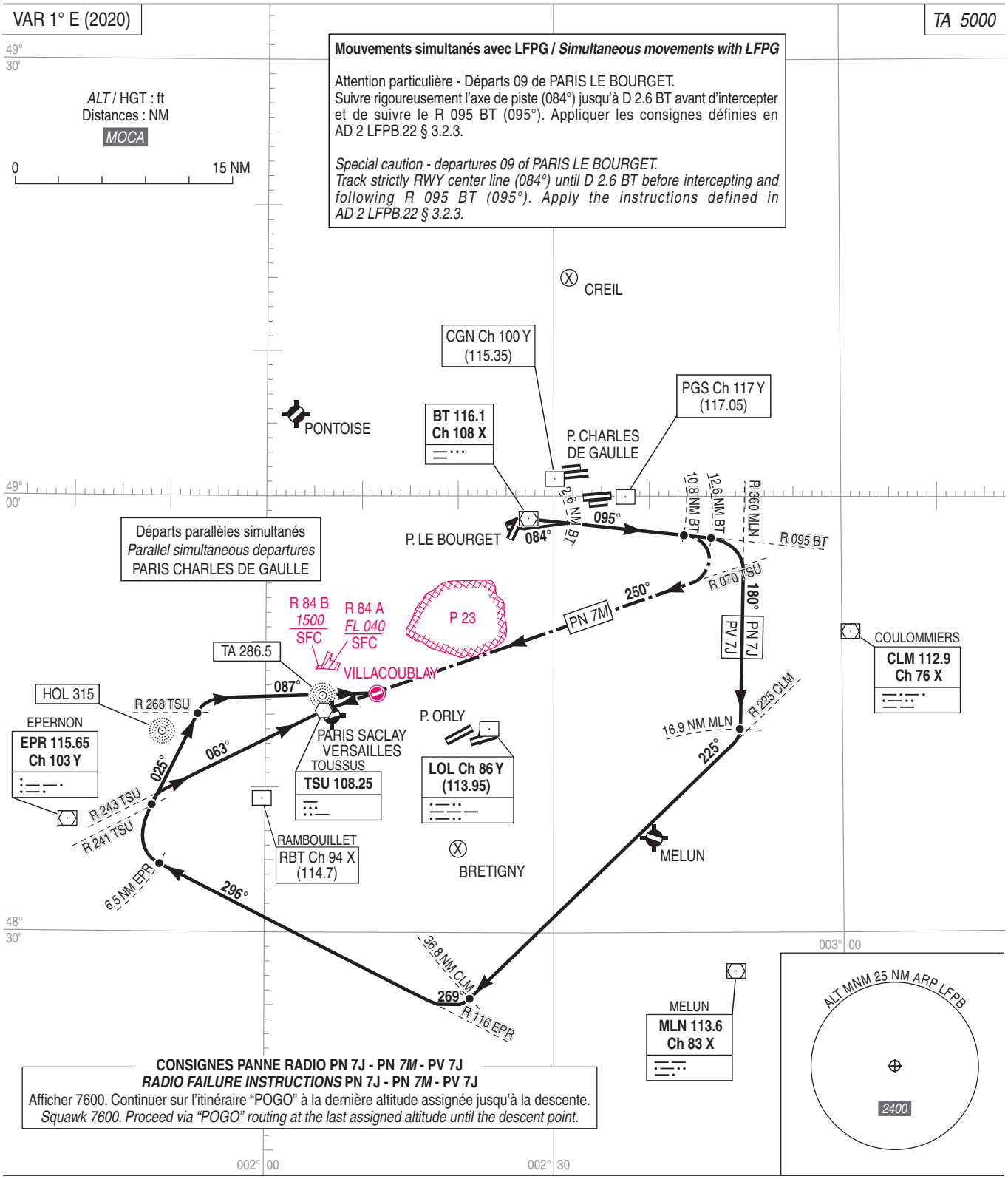
AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

PARIS LE BOURGET
Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 - 09 (POGO)
Connecting routings RWY 07 - 09 (POGO)

FREQ : voir/*see* AD 2 LFPB COM 01, AD 2 LFPN COM 01, AD 2 LFPV COM 01

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



Consignes particulières : Voir AD 2 LFPB.22 § 3.6
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

Specific instructions: See AD 2 LFPB § 3.6
- *Noise pollution: Comply with noise abatement procedures.*
- *Speed: IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient: If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● Suite procédure APCH : Voir carte IAC AD 2 LFPN ou LFPV.

● *Next APCH procedure: See IAC chart AD 2 LFPN or LFPV.*

AMDT 10/26 **CHG :** Indicateurs de validité/*Validity indicators*, suppression/*removal* VOR PON, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

PARIS LE BOURGET
Départs initiaux / *Initial departures*
SID RNAV : RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 (7Q)
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

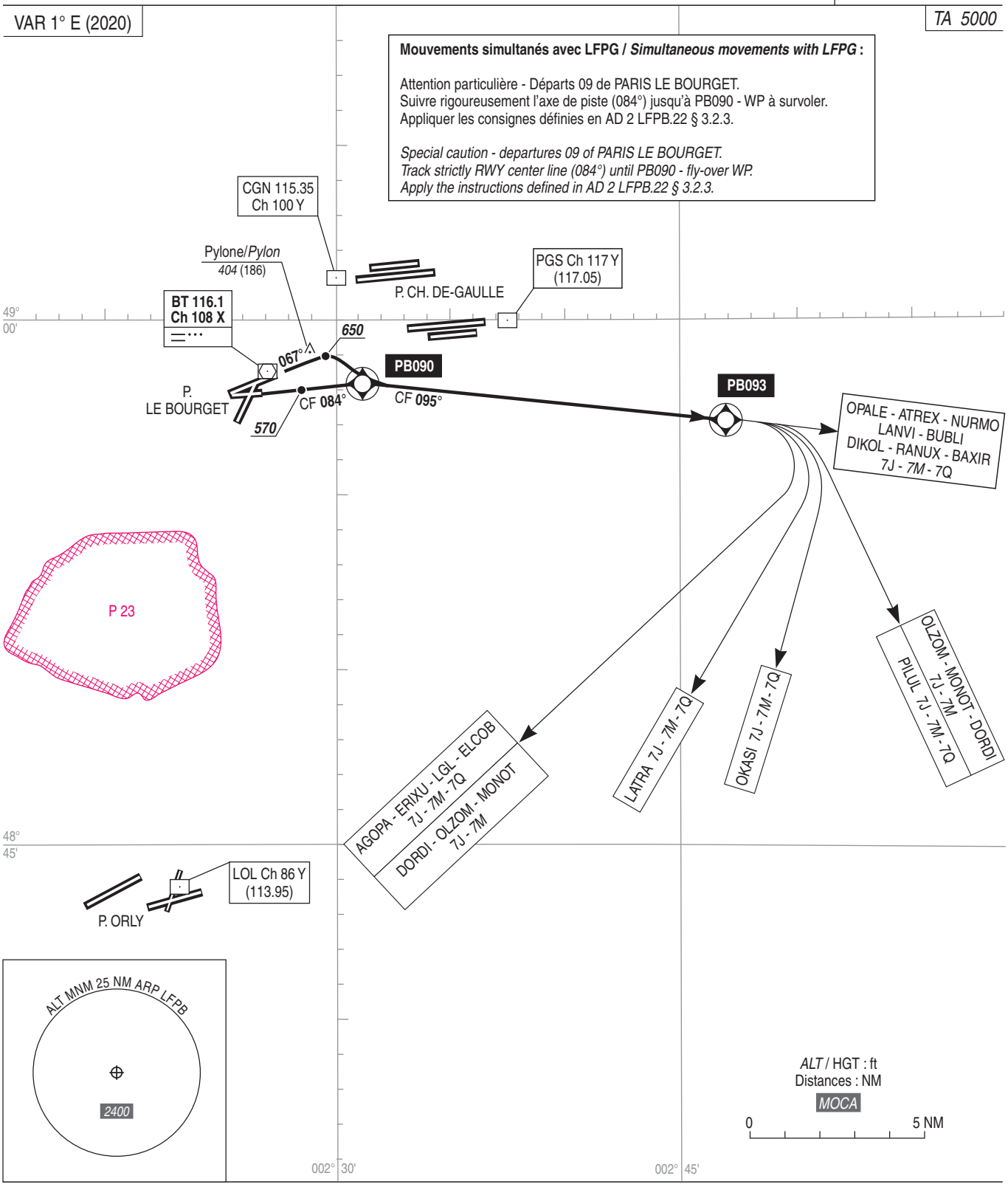
VAR 1° E (2020)

TA 5000

Mouvements simultanés avec LFPG / *Simultaneous movements with LFPG* :

Attention particulière - Départs 09 de PARIS LE BOURGET.
Suivre rigoureusement l'axe de piste (084°) jusqu'à PB090 - WP à survoler.
Appliquer les consignes définies en AD 2 LFPB.22 § 3.2.3.

Special caution - departures 09 of PARIS LE BOURGET.
Track strictly RWY center line (084°) until PB090 - fly-over WP.
Apply the instructions defined in AD 2 LFPB.22 § 3.2.3.



© SIA

PARIS LE BOURGET
Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 (POGO)
Connecting routings RWY 07 (POGO)

POGO	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
PN 7J	Monter 067°. A 620 ft AMSL, à droite R 095 BT (095°). A D 12,6 BT, à droite R 360 MLN (180°). A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°). A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°). A D 6,5 EPR, à droite 025°. Au R 241 TSU, à droite R 243 TSU (063°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. *Climb 067°.* *At 620 ft AMSL, turn right to intercept R 095 BT (095°).* *At D 12,6 BT , turn right R 360 MLN (180°).* *At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).* *At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR (296°).* *At D 6,5 EPR, turn right 025°.* *At R 241 TSU, turn right R 243 TSU (063°) to intercept the read back FNA procedure.*	**3000 ft AMSL**
PN 7M	Monter 067°. A 620 ft AMSL, à droite R 095 BT (095°). A D 10,8 BT, à droite R 070 TSU (250°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. *Climb 067°.* *At 620 ft AMSL, turn right to intercept R 095 BT (095°).* *At D 10,8 BT, turn right R 070 TSU (250°) to intercept the read back FNA procedure.*	**3000 ft AMSL**
PV 7J	Monter 067°. A 620 ft AMSL, à droite R 095 BT (095°). A D 12,6 BT, à droite 360° MLN (180°). A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°). A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°). A D 6,5 EPR, à droite 025°. Au R 268 TSU, à droite 087° pour intercepter la procédure FNA collationnée. *Climb 067°.* *At 620 ft AMSL, turn right to intercept R 095 BT (095°).* *At D 12,6 BT , turn right R 360 MLN (180°).* *At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).* *At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR (296°).* *At D 6,5 EPR, turn right 025°.* *At R 268 TSU, turn right 087° to intercept the read back FNA procedure.*	**3000 ft AMSL**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 07	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5%
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers* (2) Réservé réacteurs/*Jets only* SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,* *- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* (3) FL > 195 (4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 *SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.* *If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195.* (5) Pente minimale théorique de montée 3,4% jusqu'à 650 ft, puis 3.3 % - Obstacle : pylône altitude 403.5ft (xxxft) situé à 1,8NM au nord-est de la DER 07. Minimum theoretical climb gradient 3,4% until 650 ft – Obstacle : pylon elevation 403.5ft (xxxft) located 1.8NM north-east of DER 07.

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
OPALE 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB096 puis vers OPALE. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB096 then to OPALE.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB096 puis vers ATREX. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB096 then to ATREX.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB096 puis vers NURMO. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB096 then to NURMO.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
DIKOL 7Q 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers NEPAR puis vers DIKOL. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to NEPAR then to DIKOL.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL (4)	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers NEPAR puis vers RANUX. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to NEPAR then to RANUX.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 7Q (2) (3) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°,* then direct to PB094. Direct to LUPAM then to LASIV. To LANVI.	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 7Q 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB098 puis direct BEKOS. Vers BAXIR. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BAXIR.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1))	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PB098 puis direct BEKOS. Vers BUBLI. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BUBLI.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 07			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
AGOPA 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280kt. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UL 167
ERIXU 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280kt *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 860
LATRA 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280kt *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 133
OKASI 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB094. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB094. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 133
PILUL 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers PB095. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. MAX IAS 280kt *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to PB095. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 975
LGL 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers KELUD. Vers LGL. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to KELUD. To LGL.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
ELCOB 7Q DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 067°, à 650 ft tourner à droite vers PB093 sur la route 095°, puis direct vers KELUD. Vers ELCOB. *Climb on track 067°, at 650 ft turn right to PB093 on course 095°, then direct to KELUD. To ELCOB.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 – UT 176

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Itinéraires normalisés de liaison RWY 09 (POGO)
Connecting routings RWY 09 (POGO)

POGO	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
PN 7J	Monter vers le niveau initial 084°. A D 2,6 BT, à droite R 095 BT (095°). A D 12,6 BT, à droite R 360 MLN (180°). A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°). A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°). A D 6,5 EPR, à droite 025°. Au R 241 TSU, à droite R 243 TSU (063°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. *Climb to initial level 084°.* *At D 2,6 BT, turn right R 095 BT (095°).* *At D 12,6 BT , turn right R 360 MLN (180°).* *At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).* *At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR (296°).* *At D 6,5 EPR, turn right 025°.* *At R 241 TSU, turn right R 243 TSU (063°) to intercept the read back FNA procedure.*	**3000 ft AMSL**
PN 7M	Monter vers le niveau initial 084°. A D 2,6 BT, à droite R 095 BT (095°). A D 10,8 BT, à droite R 070 TSU (250°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. *Climb to initial level 084°.* *At D 2,6 BT, turn right R 095 BT (095°).* *At D 10,8 BT, turn right R 070 TSU (250°) to intercept the read back FNA procedure.*	**3000 ft AMSL**
PV 7J	Monter vers le niveau initial 084°. A D 2,6 BT, à droite R 095 BT (095°). A D 12,6 BT, à droite R 360 MLN (180°). A D 16,9 MLN, à droite R 225 CLM (225°). A D 36,8 CLM, à droite 269° pour intercepter et suivre le R 116 EPR (296°). A D 6,5 EPR, à droite 025°. Au R 268 TSU, à droite 087° pour intercepter la procédure FNA collationnée. *Climb to initial level 084°.* *At D 2,6 BT, turn right R 095 BT (095°).* *At D 12,6 BT, turn right R 360 MLN (180°).* *At D 16,9 MLN, turn right R 225 CLM (225°).* *At D 36,8 CLM, turn right 269° to intercept and follow R 116 EPR (296°).* *At D 6,5 EPR, turn right 025°.* *At R 268 TSU, turn right 087° to intercept the read back FNA procedure.*	**3000 ft AMSL**

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5%
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers* Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs *If (H) not mentioned : Jets only* (2) Réservé réacteurs/*Jets only* SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,* *- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* (3) FL > 195 (4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. *SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.* *If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.* (5) Réservés Hélices (tous RFL) et Réacteurs avec RFL<145. *Propellers (all RFL) and Jets RFL<145 only.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
OPALE 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers OPALE. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB096. To OPALE.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers ATREX. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB096. To ATREX.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers NURMO. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB096. To NURMO.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
OPALE 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers OPALE. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB096. To OPALE.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers ATREX. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB096. To ATREX.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PB096. Vers NURMO. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB096. To NURMO.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
DIKOL 7J 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to NEPAR. To DIKOL.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
RANUX 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL (4)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to NEPAR. To RANUX.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 7J (2) (3) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 7J 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BAXIR. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BAXIR.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1))	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BUBLI. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BUBLI.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
DIKOL 7M 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to NEPAR. To DIKOL.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL (4)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to NEPAR. To RANUX.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 7M (2) (3) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 7M 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BAXIR. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BAXIR.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1))	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct jusqu'à PB098. Direct vers BEKOS puis vers BUBLI. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PB098. Direct to BEKOS then to BUBLI.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
AGOPA 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ERIXU 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB095 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
AGOPA 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 7M *DME critique/ Critical DME : NIL*	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. *Direct jusqu'à PB094 puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA.* MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct jusqu'à PB094 puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB094 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to PB095 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers LGL. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to KELUD then to LGL.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 09			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ELCOB 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers ELCOB. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to KELUD then to ELCOB.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 – UT 176
LGL 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers LGL. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to KELUD then to LGL.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
ELCOB 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers KELUD puis vers ELCOB. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°.* *Direct to KELUD then to ELCOB.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 – UT 176
DORDI 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB103, puis vers MLN. Vers DORDI. MAX IAS 220kt. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB103, then to MLN. To DORDI.* *MAX IAS 220kt.*	3000ft AMSL	Voir utilisation R31 *See R31 use*
DORDI 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB105, puis vers PB107. Vers OXCEL puis vers DORDI. MAX IAS 220kt. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB105 then to PB107. To OXCEL then to DORDI.* *MAX IAS 220kt.*	FL070	Voir utilisation R31 *See R31 use*
MONOT 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB103, puis vers PB109. Vers PB111 puis vers MONOT. MAX IAS 220kt. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB103, then to PB109. To PB111 then to MONOT.* *MAX IAS 220kt*	3000ft AMSL	Voir utilisation R161 *See R161 use*
MONOT 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB105, puis vers PB107. Vers OXCEL, puis vers PB277 puis vers MONOT. MAX IAS 220kt. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB105, then to PB107. To OXCEL, then to PB277 then to MONOT.* *MAX IAS 220kt.*	FL070	Voir utilisation R161 *See R161 use*
OLZOM 7J DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB103, puis vers PB109. Vers PB113 puis vers OLZOM. MAX IAS 220kt. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB103, then to PB109. To PB113 then to OLZOM.* *MAX IAS 220kt.*	3000ft AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 *See G40-G54-J301 use*
OLZOM 7M DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 084°, à 570 ft ou au-dessus continuer vers PB090 sur la route 084°, puis vers PB093 sur la route 095°. Direct vers PB105, puis vers PB107. Vers OXCEL puis vers OLZOM. MAX IAS 220kt. *Climb on track 084°, at or above 570 ft continue to PB090 on course 084°, then to PB093 on course 095°. Direct to PB105, then to PB107. To OXCEL ten to OLZOM.* *MAX IAS 220kt.*	FL070	Voir utilisation G40-G54-J301 *See G40-G54-J301 use*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET

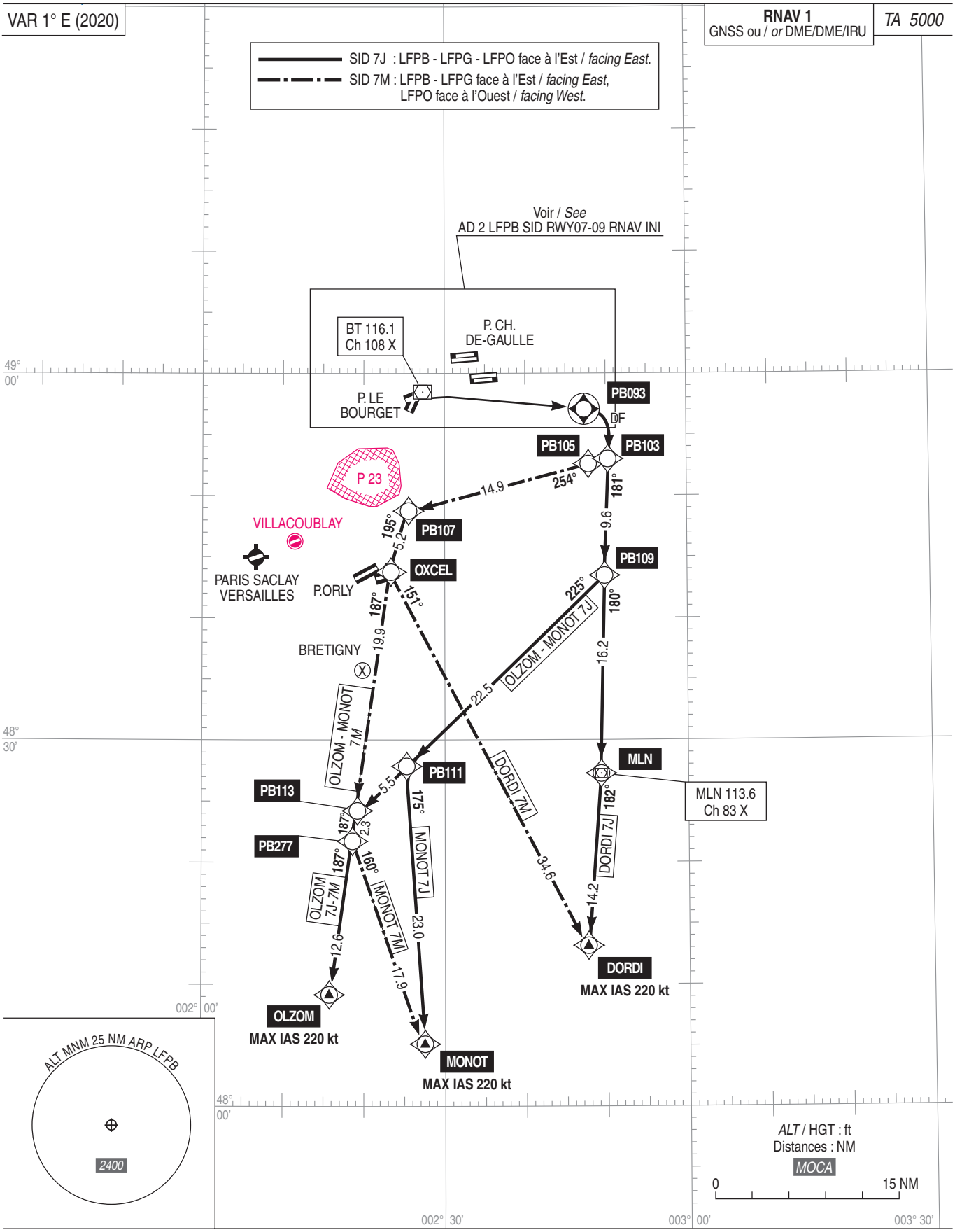
SID RNAV Réacteurs / *Jets* (*FL < 145*) - Hélices / *Propellers* (Tous / *All FL*)

LFPB RWY 09 (7J - *7M*)

OLZOM - MONOT - DORDI

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

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

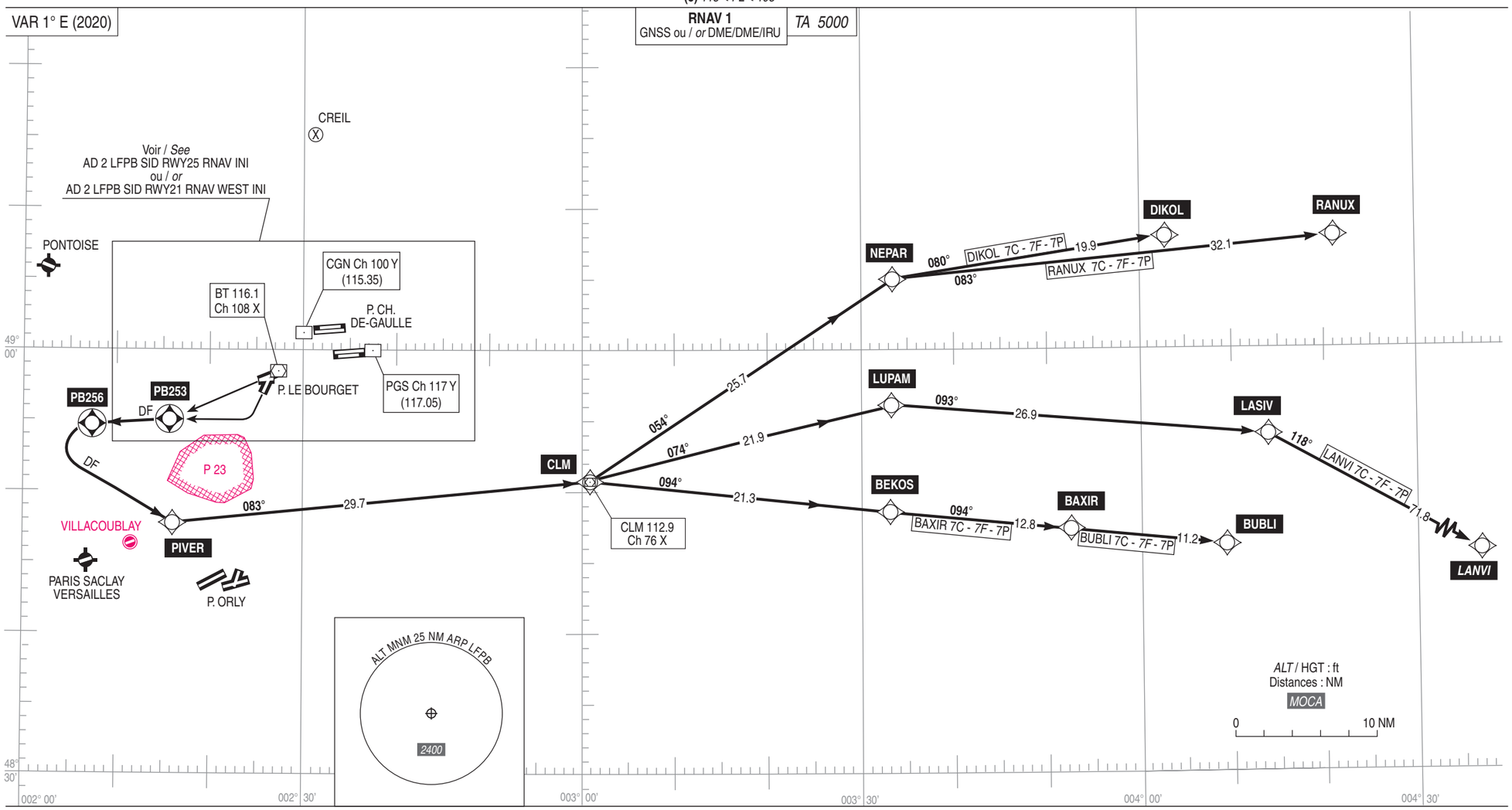


© SIA

PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 195*)
RWY 25 (7C - 7F) - RWY 21 (7P)
RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1)
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*115 < FL < 195*)
RWY 25 (7C - 7F) - RWY 21 (7P)
DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)

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

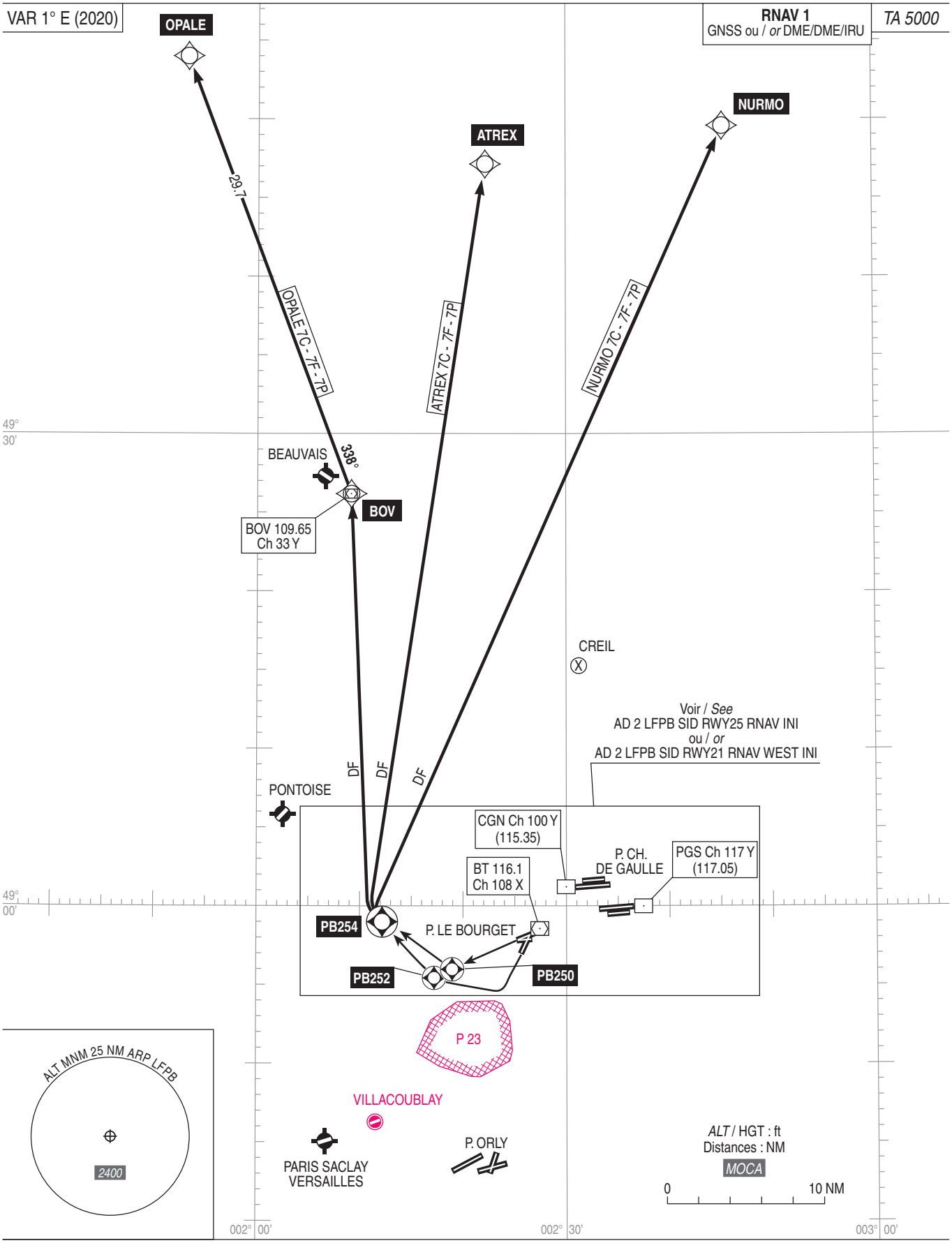
(1) Voir / *See* AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR et / *and* AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR
(2) Réacteurs uniquement / *Jets only*
(3) *115 < FL < 195*



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

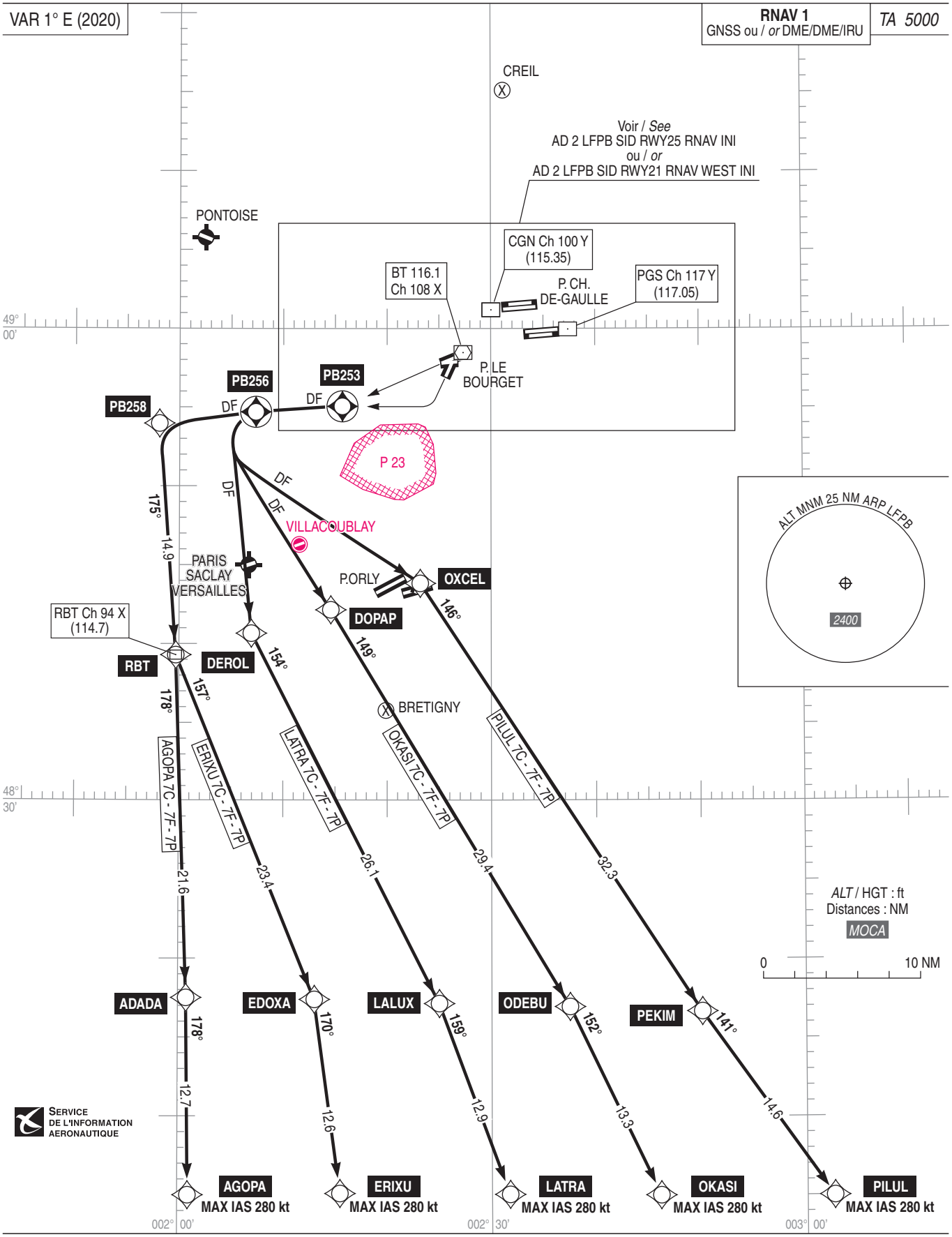
PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 115*)
RWY 25 (7C - 7F) - RWY 21 (7P)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, indicateurs de validité/*validity indicators,* TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization.*

© SIA

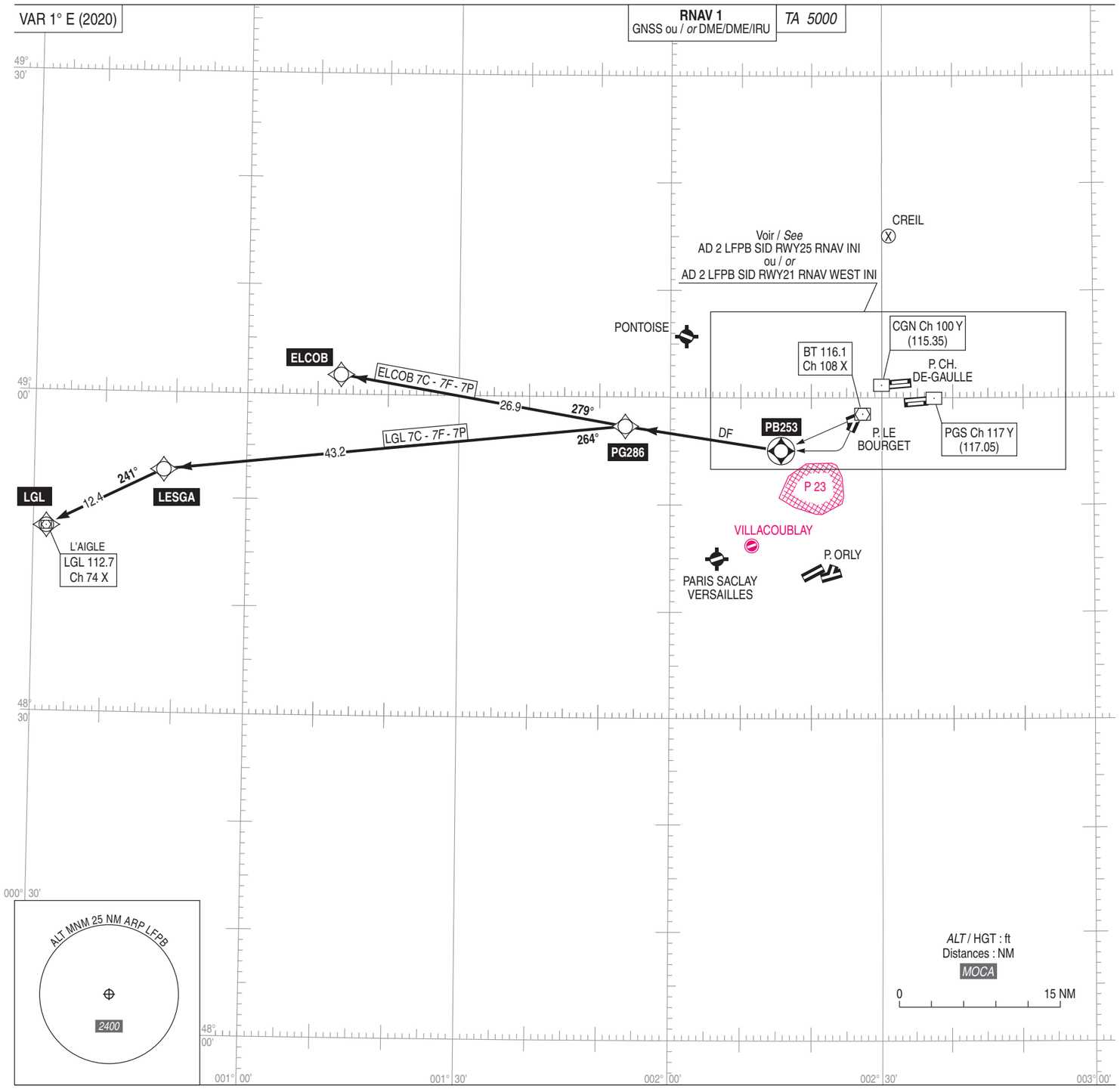
PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs / *Jets* (*FL > 195*)
RWY 25 (7C - 7F) - RWY 21 (7P)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs et Hélices /*Jets and Propellers* (*FL > 115*)
RWY 25 (7C - *7F*) - RWY 21 (7P)
LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

PARIS LE BOURGET

Départs initiaux Est / *East initial departures*

SID RNAV RWY 21

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

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

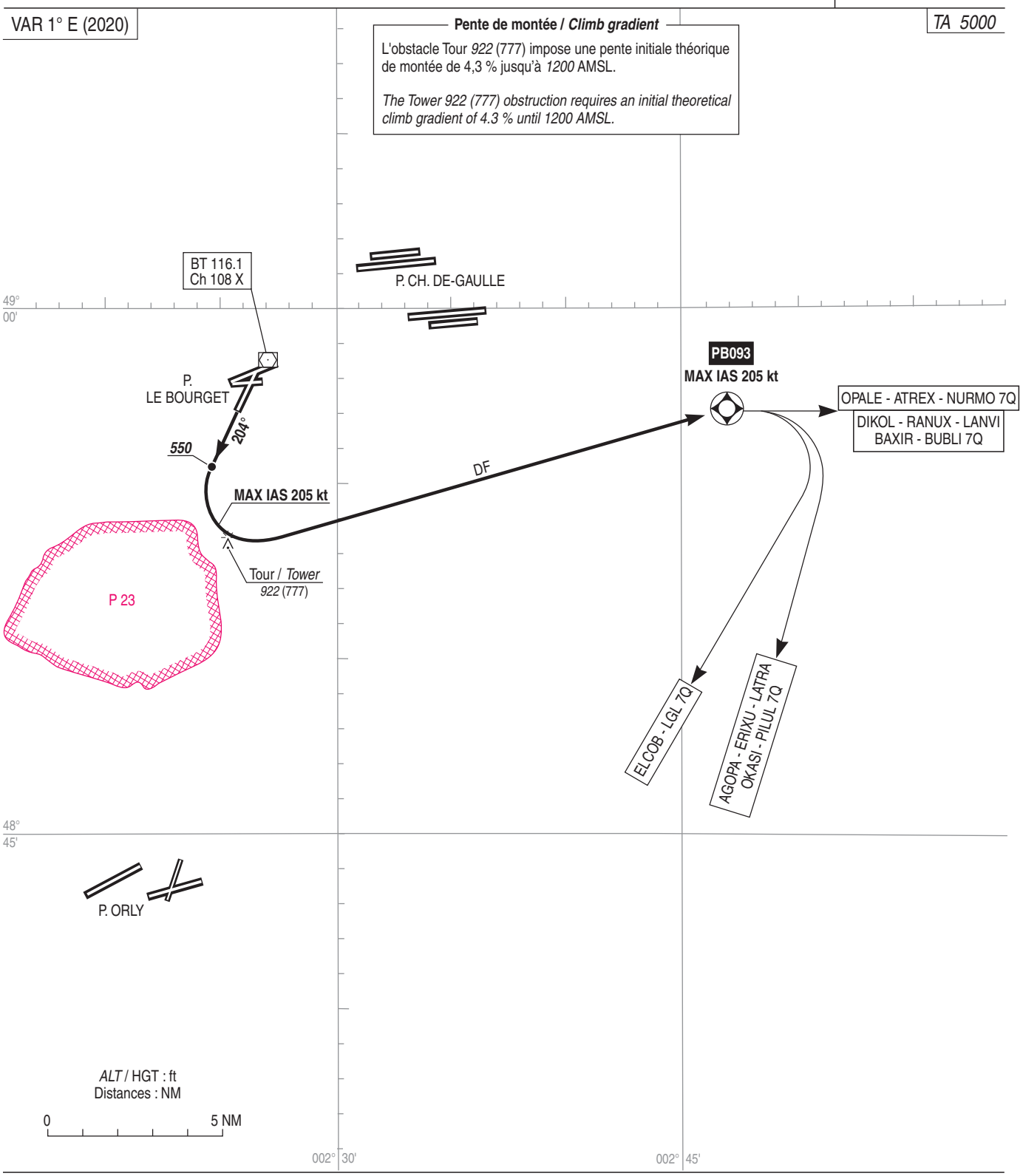
VAR 1° E (2020)

TA 5000

Pente de montée / *Climb gradient*

L'obstacle Tour *922* (777) impose une pente initiale théorique de montée de 4,3 % jusqu'à *1200* AMSL.

The Tower 922 (777) obstruction requires an initial theoretical climb gradient of 4.3 % until 1200 AMSL.



© SIA

PARIS LE BOURGET

Départs initiaux Ouest/ *West initial departures*

SID RNAV RWY 21

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

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

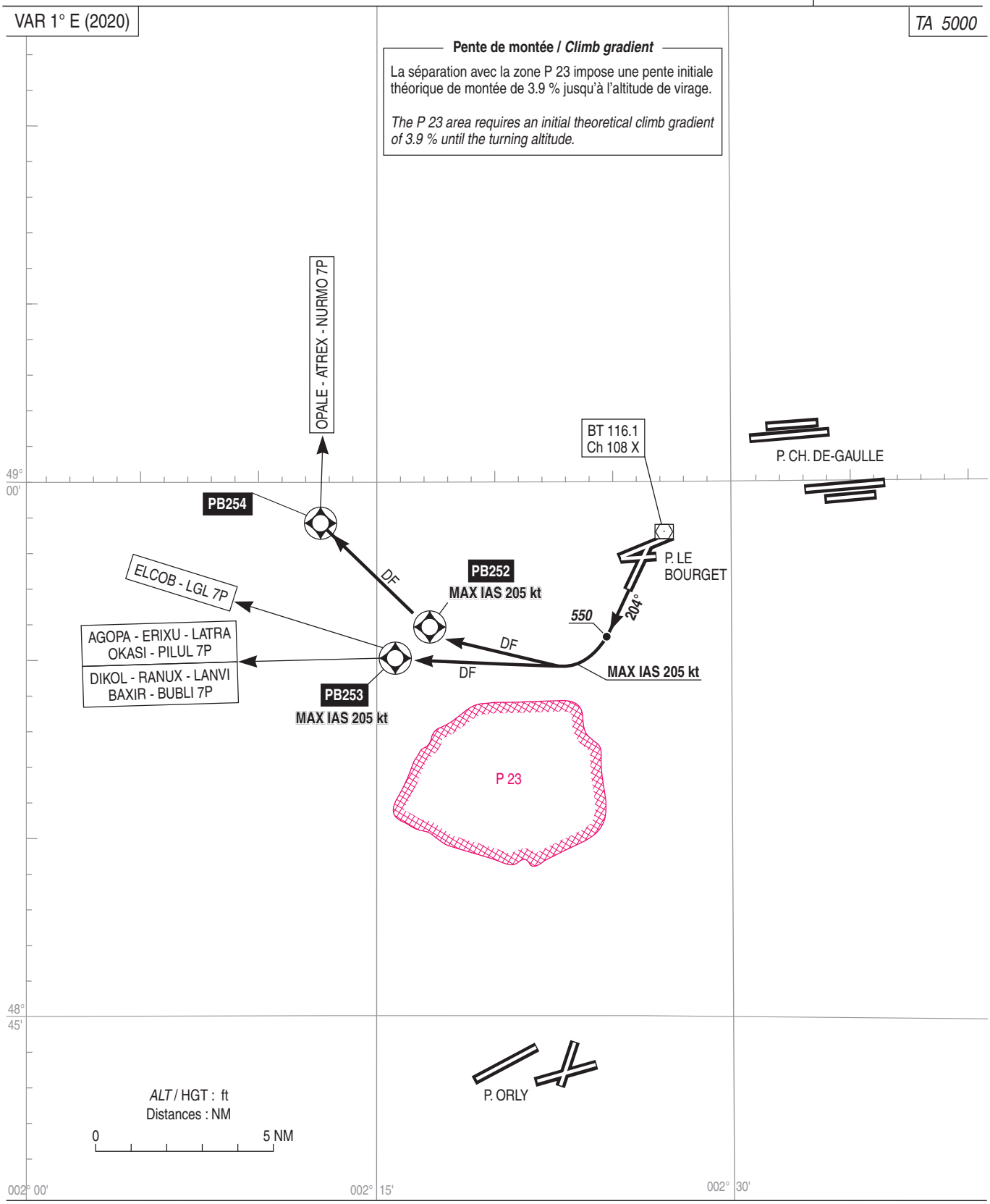
VAR 1° E (2020)

TA 5000

Pente de montée / *Climb gradient*

La séparation avec la zone P 23 impose une pente initiale théorique de montée de 3.9 % jusqu'à l'altitude de virage.

The P 23 area requires an initial theoretical climb gradient of 3.9 % until the turning altitude.



© SIA

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% (4)
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* (1) *(R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers* Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs *If (H) not mentioned : Jets only* (2) Réservé réacteurs/*Jets only* SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,* *- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* (3) *FL > 195* (4) Départs via PB093 : Pente ATS 6% jusqu'à 2000ft, puis 5,5% */ Departures via PB093 : ATS gradient 6% until 2000ft, then 5,5%* (5) Pente minimale théorique de montée 4,3% jusqu'à 1200ft - Obstacle : tour altitude 922 ft (777 ft) située à 3,9NM au sud de la DER 21. *Minimum theoretical climb gradient 4,3% until 1200ft - Obstacle : tower elevation 922 ft (777 ft) located 3,9NM south of DER 21* (6) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. *SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.* *If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
OPALE 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PB096 puis vers OPALE. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB096 then to OPALE.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PB096 puis vers ATREX. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB096 then to ATREX.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PB096 puis vers NURMO. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB096 then to NURMO.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
DIKOL 7Q 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers NEPAR puis vers DIKOL. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to NEPAR then to DIKOL.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 7Q (6)	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers NEPAR puis vers RANUX. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to NEPAR then to RANUX.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 7Q (2) (3)	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to LUPAM then to LASIV. To LANVI.*	4000 AMSL (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 7Q 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct jusqu'à PB098 puis direct BEKOS. Vers BAXIR. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BAXIR.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1))	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
BUBLI 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct jusqu'à PB098 puis direct BEKOS. Vers BUBLI. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PB098 then to BEKOS. To BUBLI.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
AGOPA 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280kt *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280kt *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280kt *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALAUX then to LATRA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct jusqu'à PB094. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB094. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers PB095. Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. MAX IAS 280kt *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to PB095. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers KELUD. Vers LGL. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to KELUD. To LGL.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
ELCOB 7Q	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus tourner à gauche direct jusqu'à PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), puis direct vers KELUD. Vers ELCOB. *Climb on track 204°, at or above 550 ft turn left direct to PB093 MAX IAS 205KT (4)(5), then direct to KELUD. To ELCOB.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 21			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
OPALE 7P	*Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB252 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB254, puis direct vers BOV. Vers OPALE.* *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB252 MAX IAS 205KT, then direct to PB254, then direct to BOV. To OPALE.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB252 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB254, puis direct vers ATREX. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB252 MAX IAS 205KT, then direct to PB254, then direct to ATREX.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB252 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB254, puis direct vers NURMO. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB252 MAX IAS 205KT, then direct to PB254,* then direct to NURMO.	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
DIKOL 7P 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 7P (3) (6)	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 7P (2) (3)	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 7P 115 < FL < 195	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
BUBLI 7P (3)	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 21
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

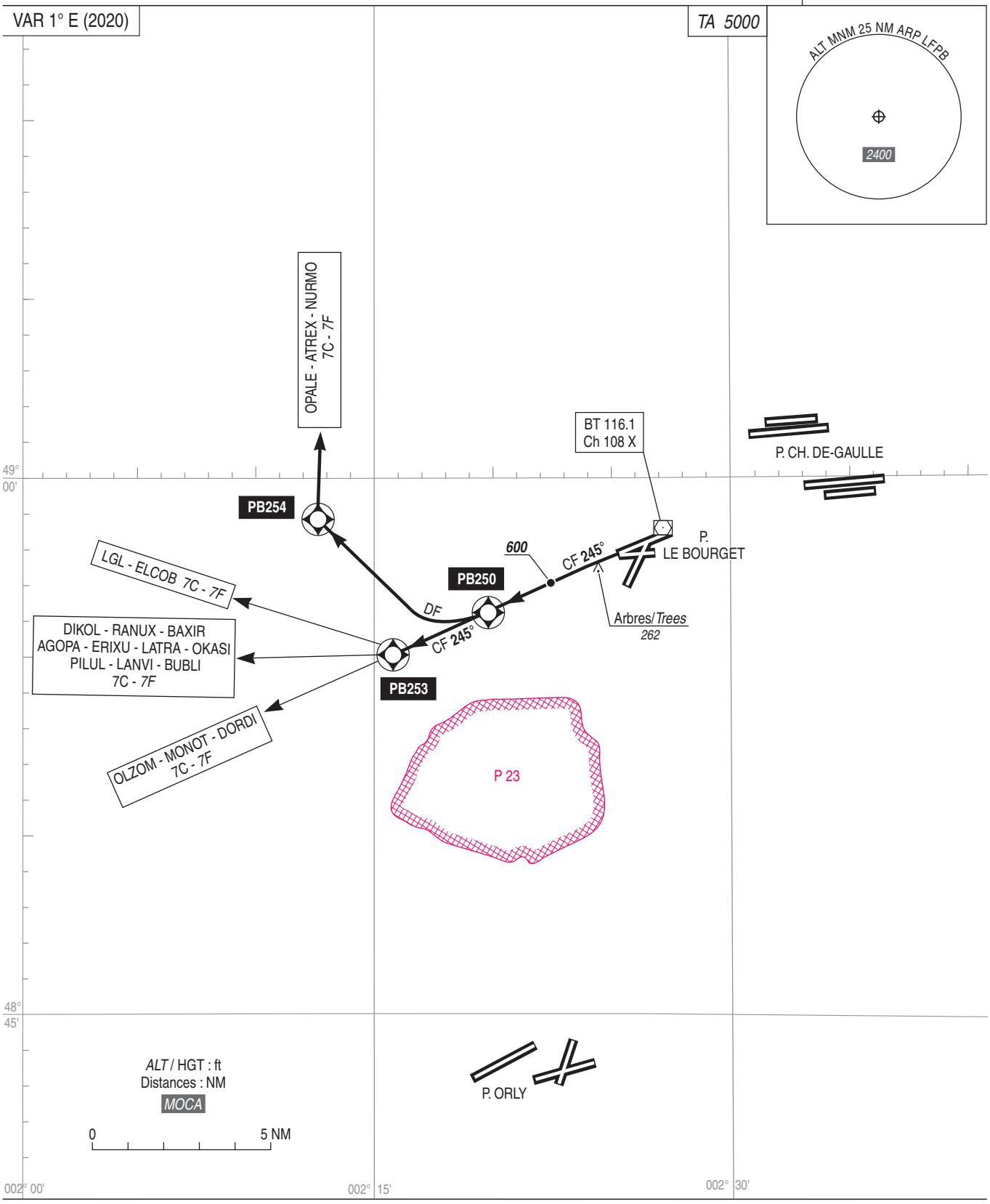
SID RNAV RWY 21			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
AGOPA 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to DEROL then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct jusqu'à PB256. Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PB256. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PG286. Vers LESGA puis vers LGL. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PG286. To LESGA then to LGL.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
ELCOB 7P	Monter sur la route 204°, à 550 ft ou au-dessus direct jusqu'à PB253 MAX IAS 205KT, puis direct vers PG286. Vers ELCOB. *Climb on track 204°, at or above 550 ft direct to PB253 MAX IAS 205KT, then direct to PG286. To ELCOB.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 – UT 176

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
Départs initiaux RNAV RWY 25
RNAV initial departures RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU



© SIA

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/*or* DME/DME/IRU
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5%
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* Pente minimale théorique de montée 4,1% jusqu'à PB250 ou PB253 - Obstacle : relief altitude 261ft (113ft) situé à 0.6NM de la DER 25 dans l'axe de piste. *Minimum theoretical climb gradient 4,1% until PB250 or PB253 - Obstacle : terrain elevation 261ft (113ft) located 0.6NM from DER 25 on extended runway centerline.* (1) (R) : Réacteurs / *Jets* - (H) : Hélices / *Propellers* Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs *If (H) not mentioned : Jets only* (2) Réservé réacteurs/*Jets only* SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is active, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,* *- If none of these areas are active, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.* (3) FL > 195 (4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B. Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. *SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.* *If the area is active, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL>195 after waypoints DIKOL and SUIPE.* (5) Réservés Hélices (tous RFL) et Réacteurs avec RFL<145. *Propellers (all RFL) and Jets RFL<145 only.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
OPALE 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers BOV puis vers OPALE. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to BOV then to OPALE.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers ATREX. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245°* then direct to PB254. Direct to ATREX.	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers NURMO. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to NURMO.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
OPALE 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers BOV puis vers OPALE. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to BOV then to OPALE.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers ATREX. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to ATREX.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB250 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB254. Direct vers NURMO. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB250 on course 245° then direct to PB254. Direct to NURMO.*	3000 AMSL (R) (1) 3000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
DIKOL 7C 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
RANUX 7C (3) (4) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 7C (2) (3) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 7C 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 7C (3) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
DIKOL 7F 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers DIKOL. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to DIKOL.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 7F (3) (4) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers NEPAR puis vers RANUX. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To NEPAR then to RANUX.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 7F (2) (3) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.*	FL 070 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 7F 115 < FL < 195 DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BAXIR. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BAXIR.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 7F (3) DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers PIVER puis vers CLM. Vers BEKOS puis vers BUBLI. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to PIVER then to CLM. To BEKOS then to BUBLI.*	FL 070 (R) (1) FL 070 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
AGOPA 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ERIXU 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DEROL then to LALAUX. To LATRA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
AGOPA 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
ERIXU 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PB258. Vers RBT puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB258. To RBT then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LATRA 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DEROL then to LALAUX. To LATRA. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
OKASI 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
PILUL 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct jusqu'à PB256. Direct vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280kt *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PB256. Direct to OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280kt*	FL 070 (R) (1)	NIL
LGL 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers LESGA puis vers LGL. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To LESGA then to LGL.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25			
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
ELCOB 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers ELCOB. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To ELCOB.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 – UT 176
LGL 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers LESGA puis vers LGL. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To LESGA then to LGL.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 – UN 491 – UT 176 – UT 190
ELCOB 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245° puis direct vers PG286. Vers ELCOB. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245° then direct to PG286. To ELCOB.*	4000 AMSL (R) (1) 4000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 – UT 176
DORDI 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers DORDI. MAX IAS 220kt. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To DORDI.* *MAX IAS 220kt.*	4000ft AMSL	Voir utilisation R31 *See R31 use*
DORDI 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers DORDI. MAX IAS 220kt. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To DORDI.* *MAX IAS 220kt.*	4000ft AMSL	Voir utilisation R31 *See R31 use*
MONOT 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers PB277 puis vers MONOT. MAX IAS 220kt. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To PB277 then to MONOT.* *MAX IAS 220kt.*	4000ft AMSL	Voir utilisation R161 *See R161 use*
MONOT 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers MONOT. MAX IAS 220kt. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To MONOT.* *MAX IAS 220kt.*	4000ft AMSL	Voir utilisation R161 *See R161 use*
OLZOM 7C DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers OLZOM. MAX IAS 220kt. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To OLZOM.* *MAX IAS 220kt.*	4000ft AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 *See G40-G54-J301 use*
OLZOM 7F DME critique/ *Critical DME* : NIL (5)	Monter sur la route 245°, à 600 ft ou au-dessus continuer vers PB253 sur la route 245°, puis vers PB259. Direct vers PB260, puis vers OXCEL. Vers OLZOM. MAX IAS 220kt. *Climb on track 245°, at or above 600 ft continue to PB253 on course 245°, then to PB259. Direct to PB260, then to OXCEL. To OLZOM.* *MAX IAS 220kt.*	4000ft AMSL	Voir utilisation G40-G54-J301 *See G40-G54-J301 use*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS LE BOURGET
SID RNAV Réacteurs / *Jets* (*FL < 145*) - Hélices / *Propellers* (Tous / *All FL*)
LFPB RWY 25 (7C - *7F*)
OLZOM - MONOT - DORDI

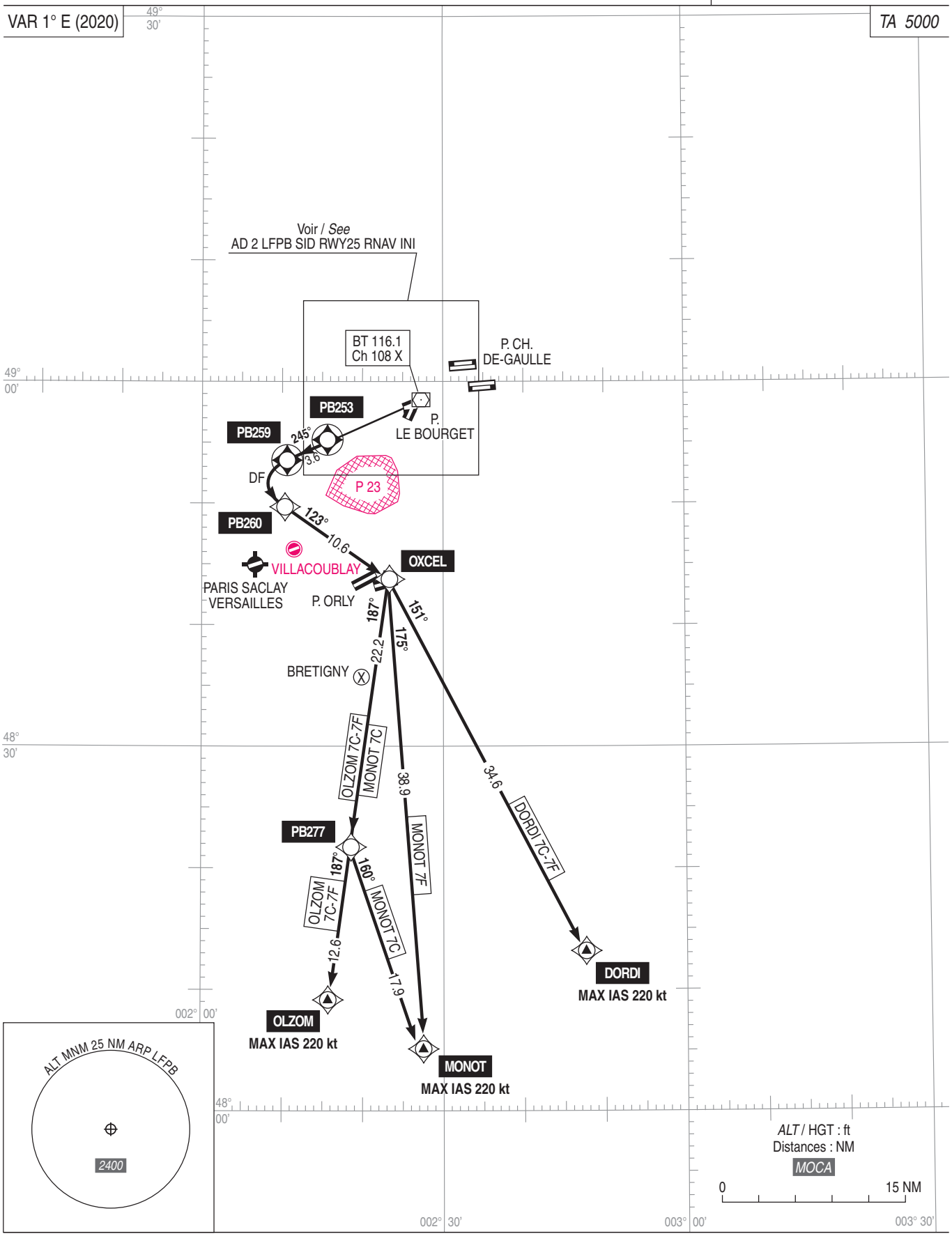
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME/IRU

VAR 1° E (2020)

TA 5000



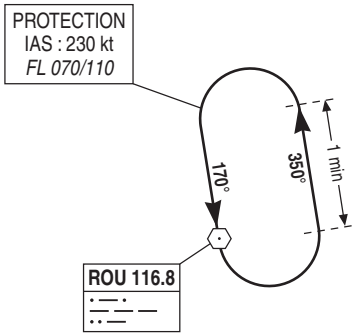
© SIA

ATTENTES CONVENTIONNELLES

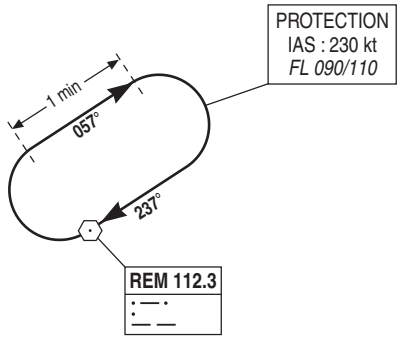
Conventional Holdings

VAR 1°E (20)	Secteur Nord / *North sector*

Secteur Nord-Ouest
North-West sector



Secteur Nord-Est
North-East sector



- En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
- La rejointe des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.

- Due to lack of conventionnal standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.
- Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.
- Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.

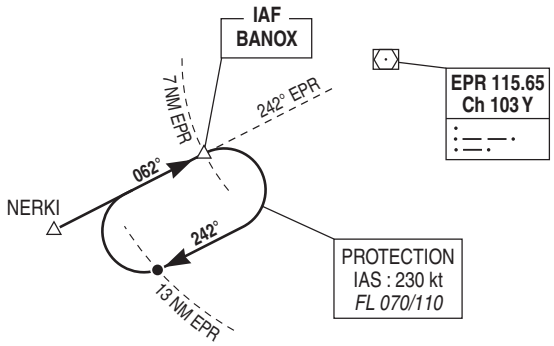
© SIA

ATTENTES CONVENTIONNELLES

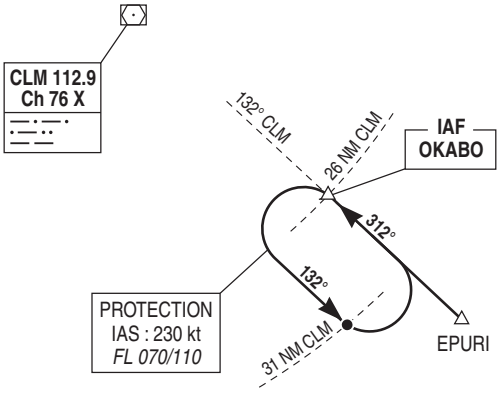
Conventional Holdings

VAR 1°E (20) | Secteur Sud / *South sector*

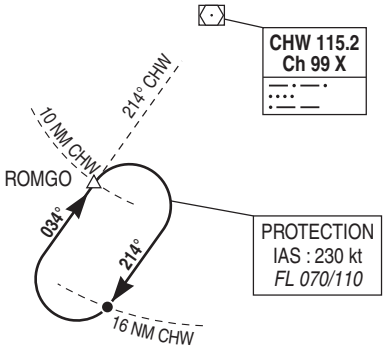
Secteur Sud-Ouest
South-West sector



Secteur Sud-Est
South-East sector



Secteur Sud-Ouest
South-West sector



- En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
- La rejointe des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.

- *Due to lack of conventionnal standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.*
- *Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.*
- *Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.*

© SIA

PARIS LE BOURGET

STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

RWY 07 (9E)

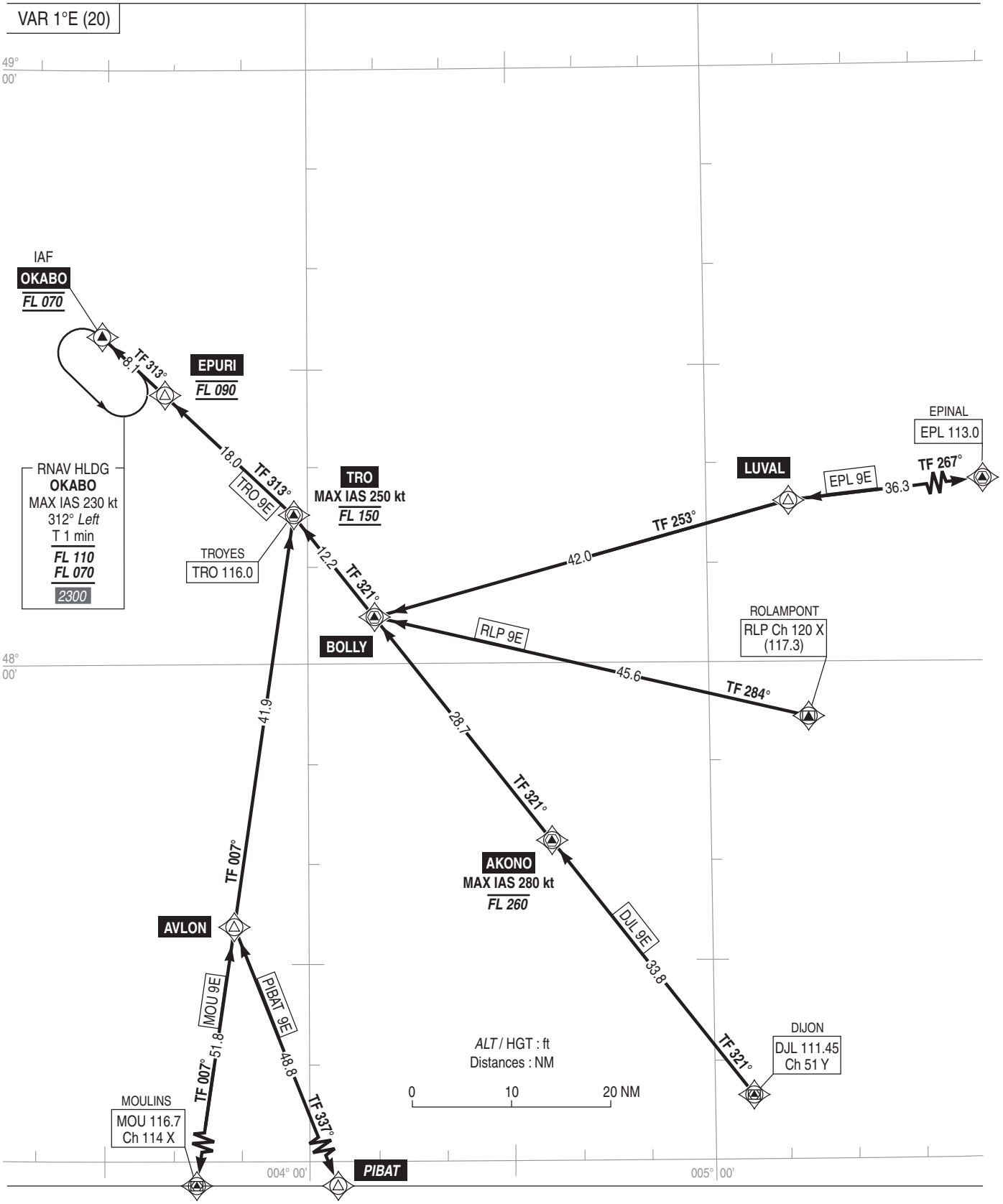
EPL - RLP - DJL - PIBAT - MOU - TRO

(Protégées pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

IAF : OKABO

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

TF : Track to Fix



Consignes particulières : voir AD 2 LFPB.22 § 4.

Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.

© SIA

PARIS LE BOURGET

STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

RWY 07 (9E)

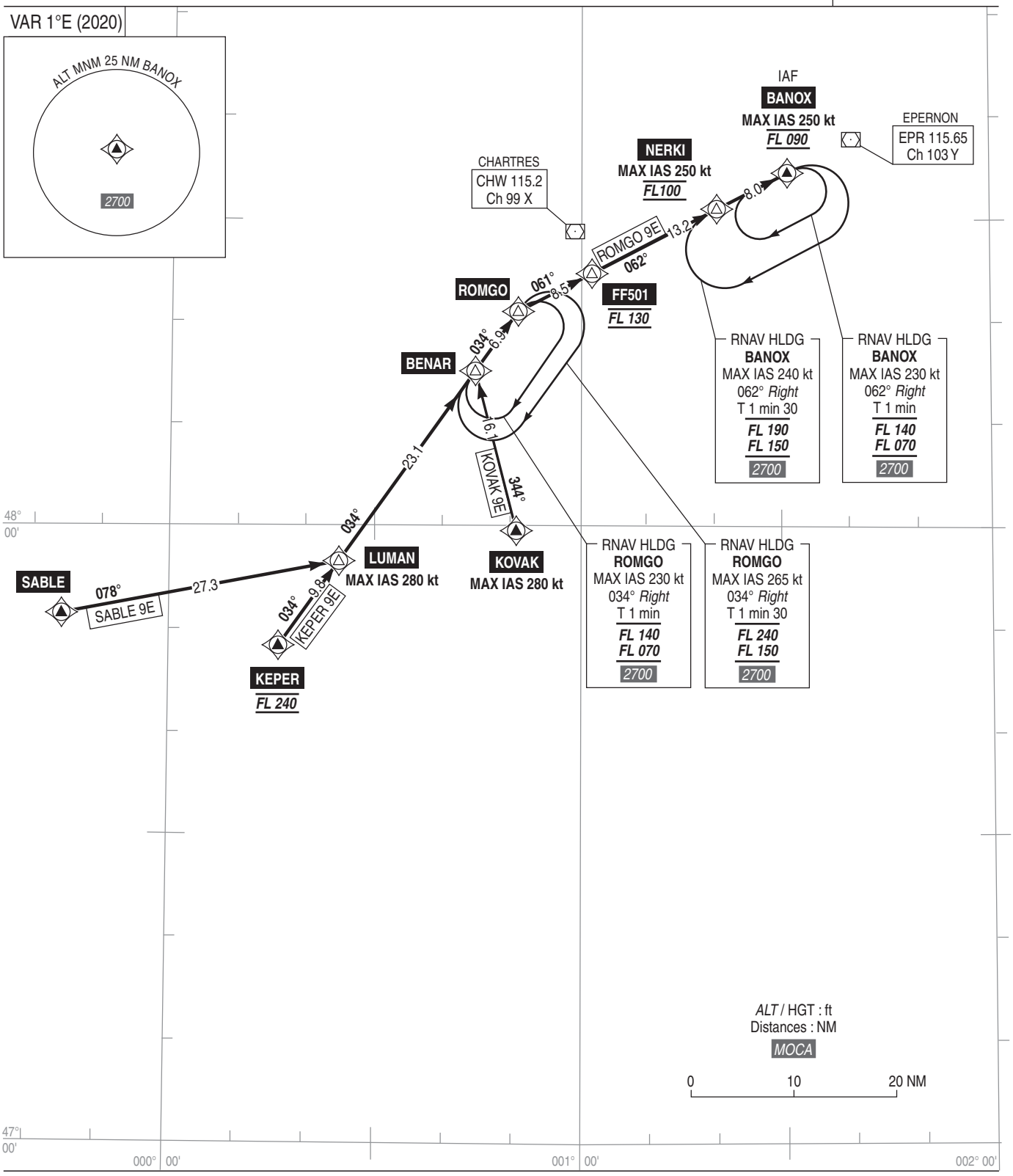
KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

(Protégées pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

IAF : BANOX

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1



CONSIGNES PARTICULIERES ET
PANNE DE RADIOCOMMUNICATION : Voir AD 2 LFPB.22 § 4.

SPECIAL INSTRUCTIONS AND
RADIOCOMMUNICATION FAILURE : *See AD 2 LFPB.22 § 4.*

© SIA

PARIS LE BOURGET

STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

RWY 07

MATIX - MOPIL - RENSA (9E)

(Protégées pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

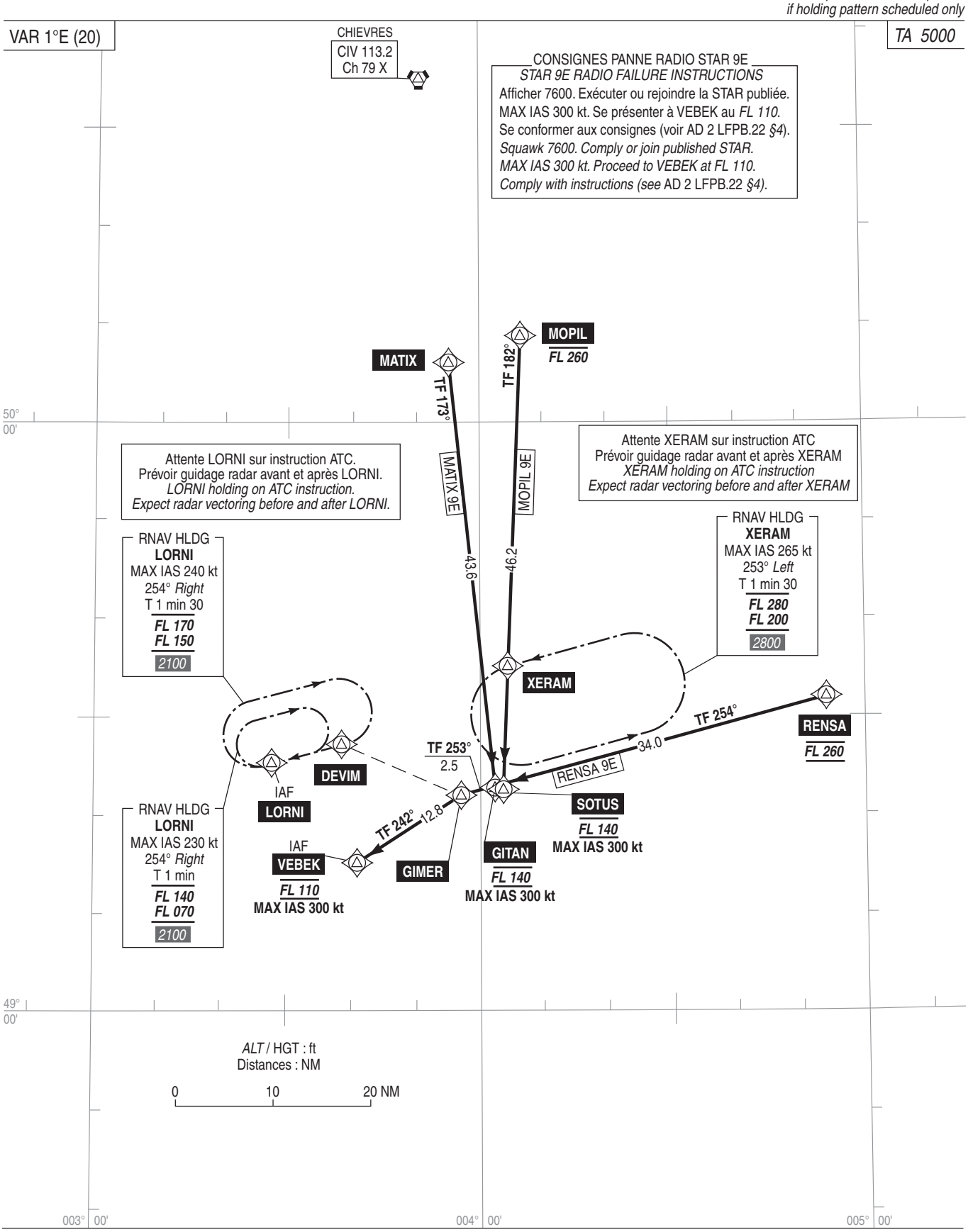
IAF : VEBEK / LORNI *

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

TF : Track to Fix

Sur intruction ATC
On ATC instruction

* IAF LORNI : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only



© SIA

PARIS LE BOURGET

STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

RWY 07

PEXIR - VELOL (9E)

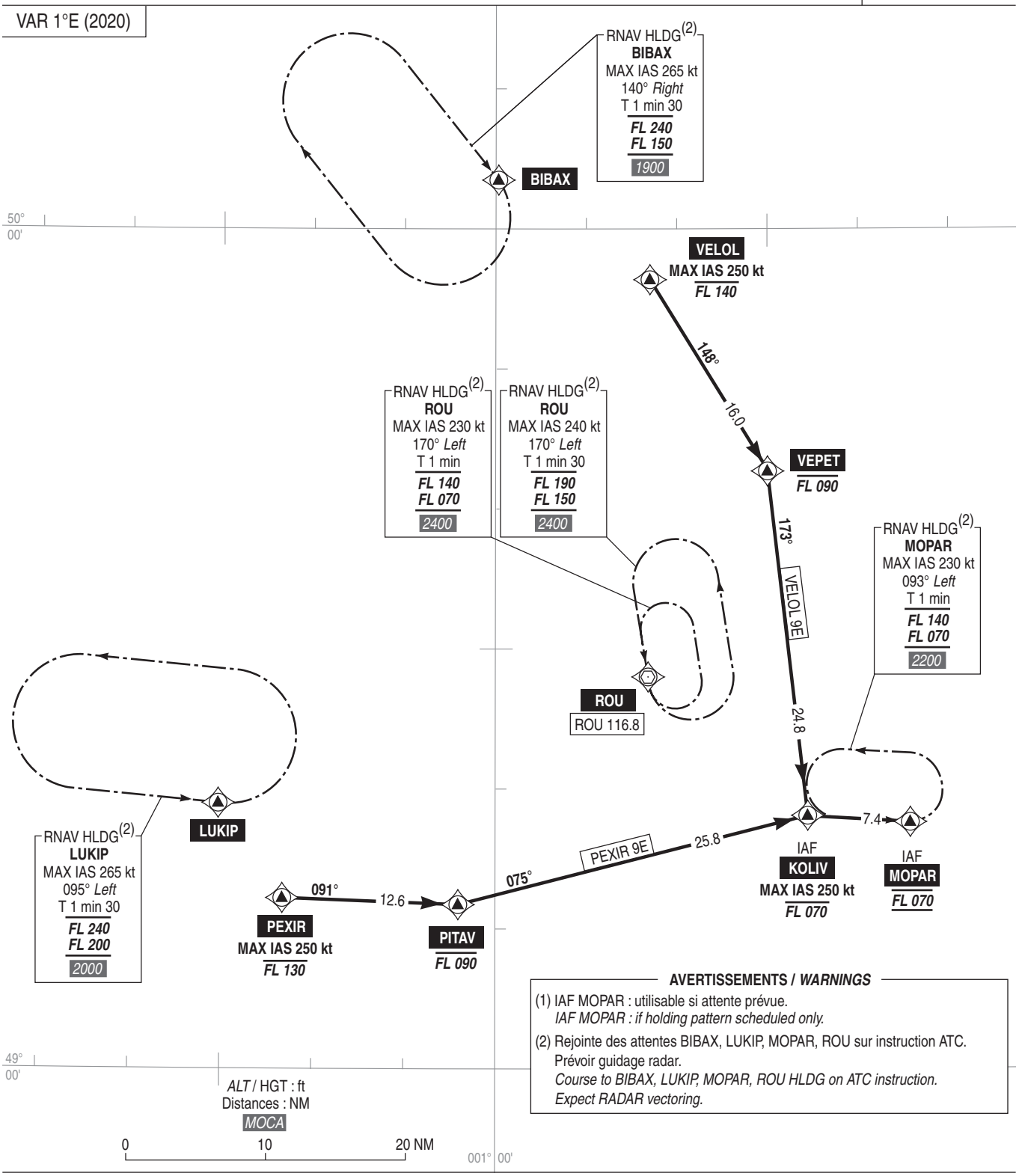
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

IAF : KOLIV / MOPAR(1)

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1

Sur instruction ATC
On ATC instrution



AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

(1) IAF MOPAR : utilisable si attente prévue.
IAF MOPAR : if holding pattern scheduled only.

(2) Rejointe des attentes BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU sur instruction ATC. Prévoir guidage radar.
Course to BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU HLDG on ATC instruction. Expect RADAR vectoring.

Consignes particulières : see AD 2 LFPB.22 § 4.

Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.

© SIA

PARIS LE BOURGET

STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

RWY 25 - 27 (9W)

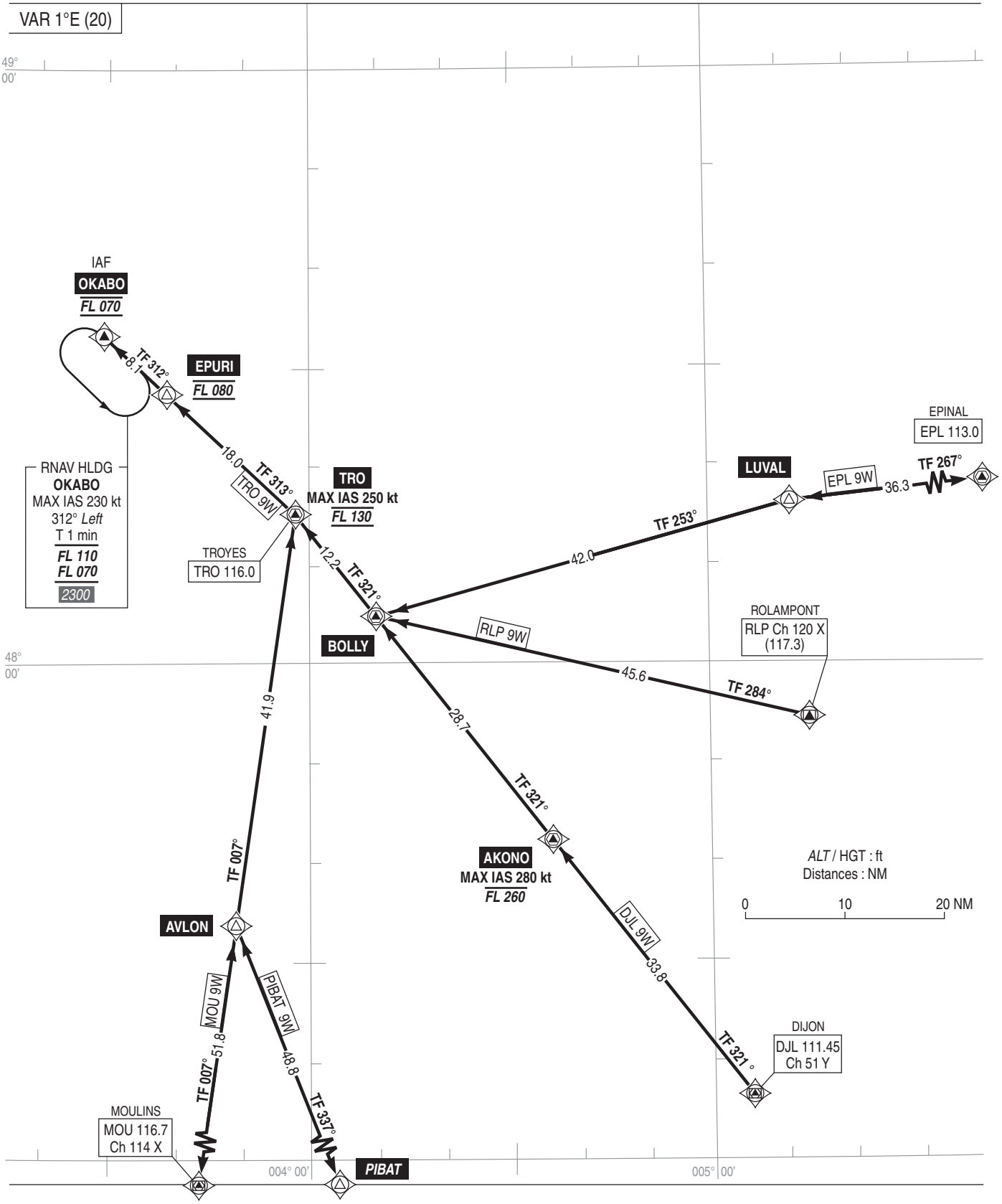
EPL - RLP - DJL - PIBAT - MOU - TRO

(Protégées pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

IAF : OKABO

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

TF : Track to Fix



Consignes particulières : voir AD 2 LFPB.22 § 4.

Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.

© SIA

PARIS LE BOURGET

STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

RWY 25 - 27 (9W)

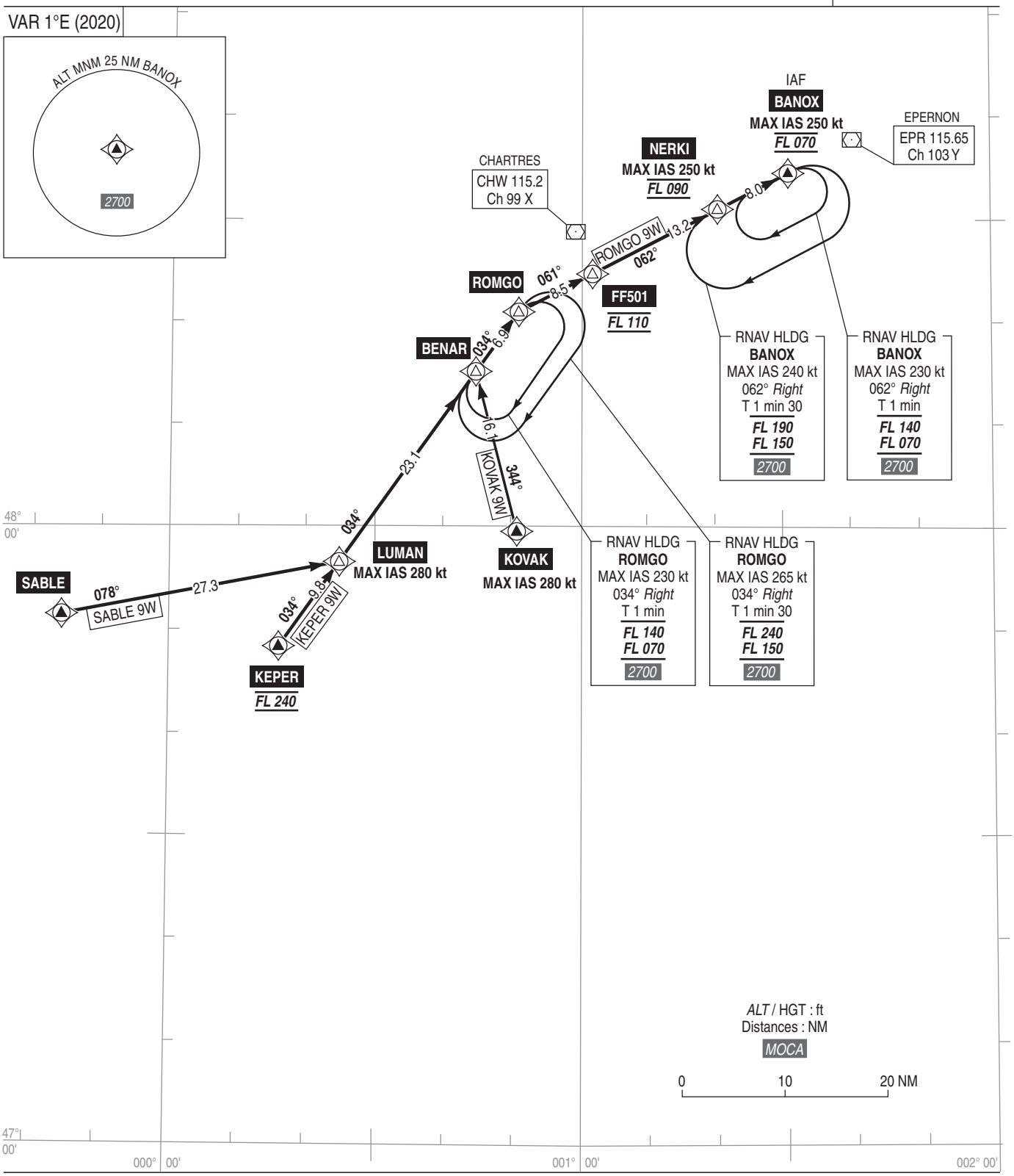
KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

(Protégées pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

IAF : BANOX

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1



CONSIGNES PARTICULIERES ET PANNE DE RADIOCOMMUNICATION : Voir AD 2 LFPB.22 § 4.

SPECIAL INSTRUCTIONS AND RADIOCOMMUNICATION FAILURE : *See AD 2 LFPB.22* § 4.

© SIA

PARIS LE BOURGET

STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

RWY 25 - 27

MATIX - MOPIL - RENSA (9W)

(Protégées pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

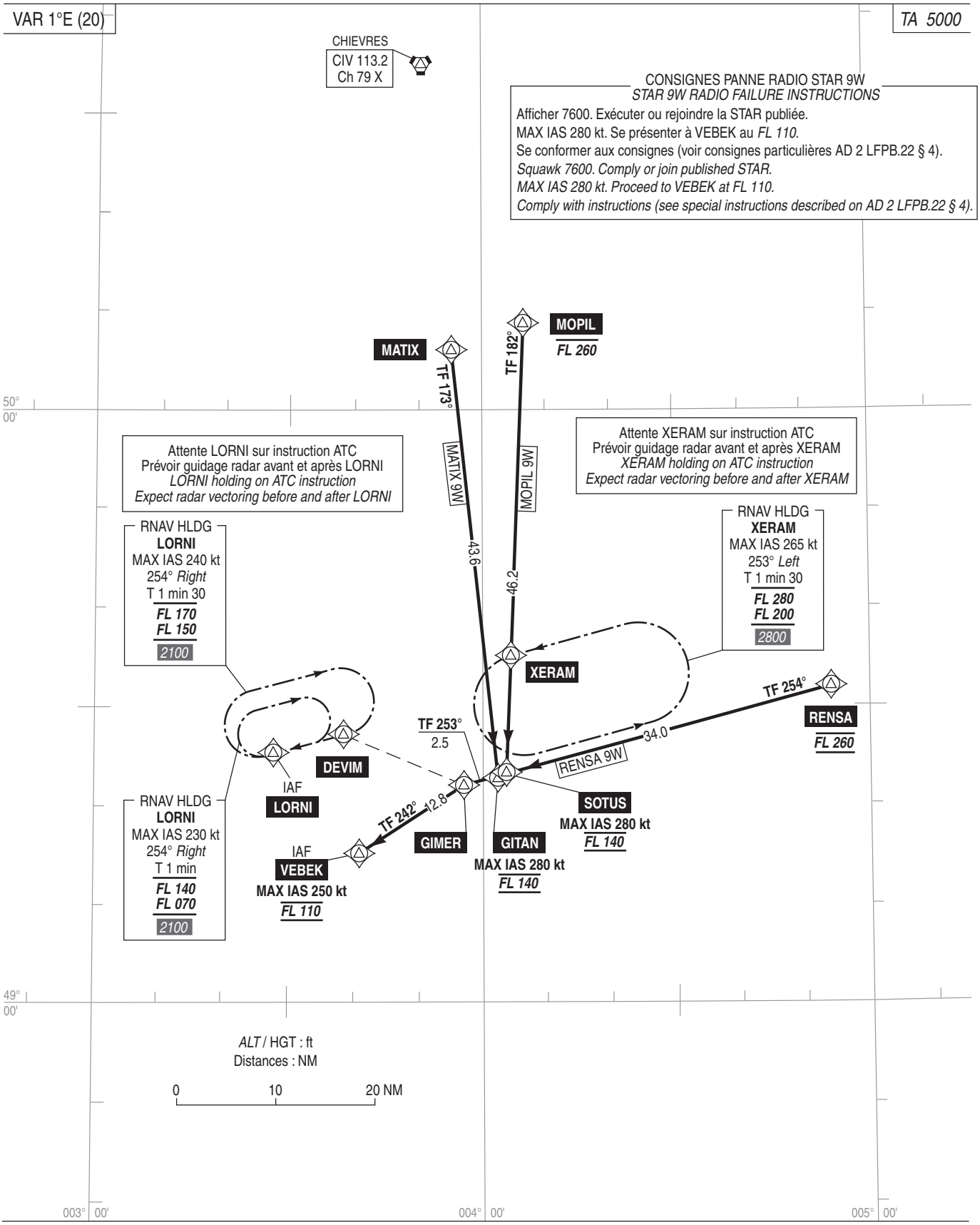
IAF : VEBEK / LORNI *

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

TF : Track to Fix

Sur intruction ATC
On ATC instruction

* IAF LORNI : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only



© SIA

PARIS LE BOURGET
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
RWY 25-27
PEXIR - VELOL (9W)

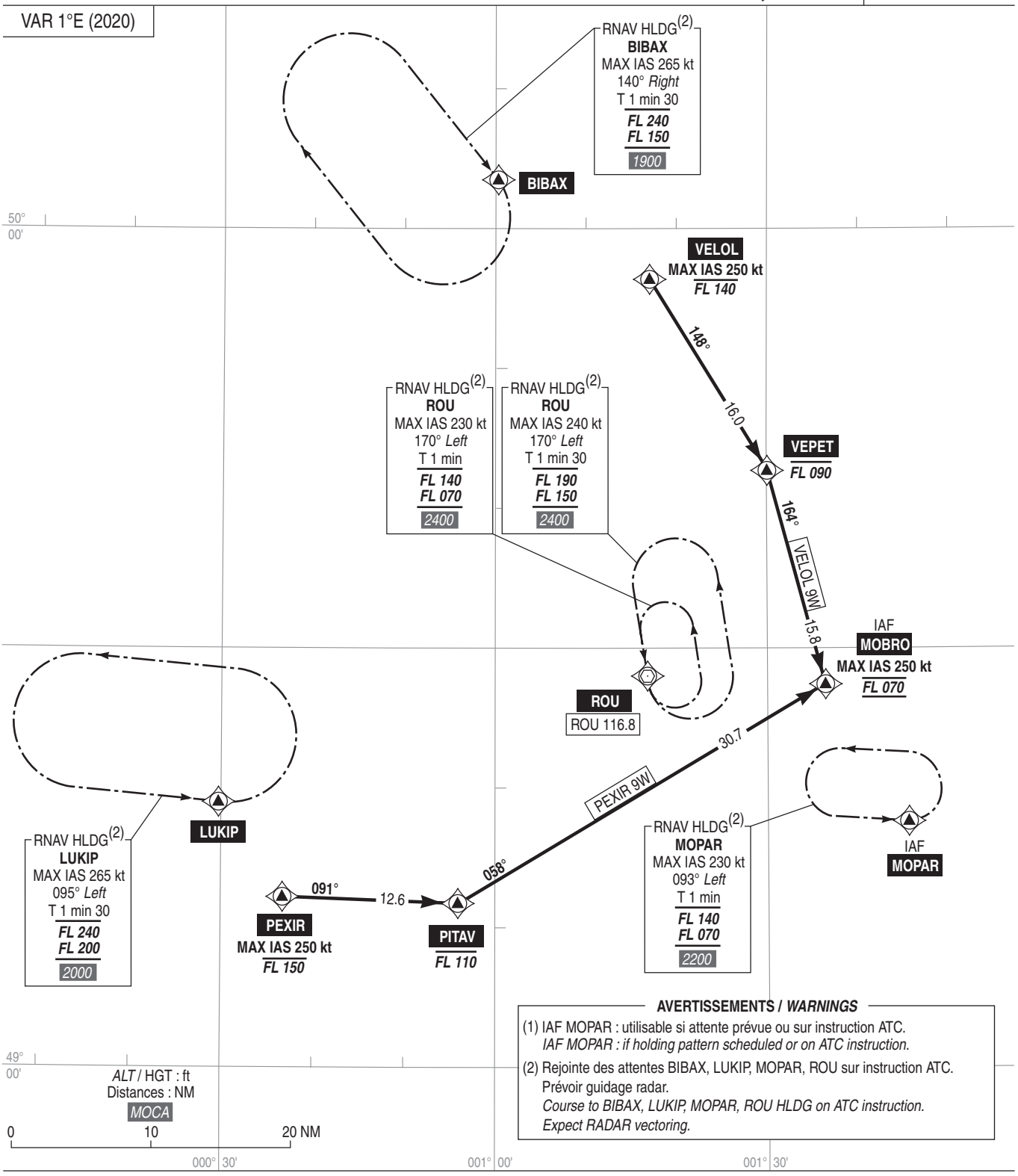
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

IAF : MOBRO / MOPAR(1)

FREQ : Voir/*See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC
By ATC instrution

RNAV 1



AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

(1) IAF MOPAR : utilisable si attente prévue ou sur instruction ATC.
IAF MOPAR : if holding pattern scheduled or on ATC instruction.

(2) Rejointe des attentes BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU sur instruction ATC.
Prévoir guidage radar.
Course to BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU HLDG on ATC instruction.
Expect RADAR vectoring.

Consignes particulières : voir AD 2 LFPB.22 § 4.

Special instructions : see AD 2 LFPB.22 § 4.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

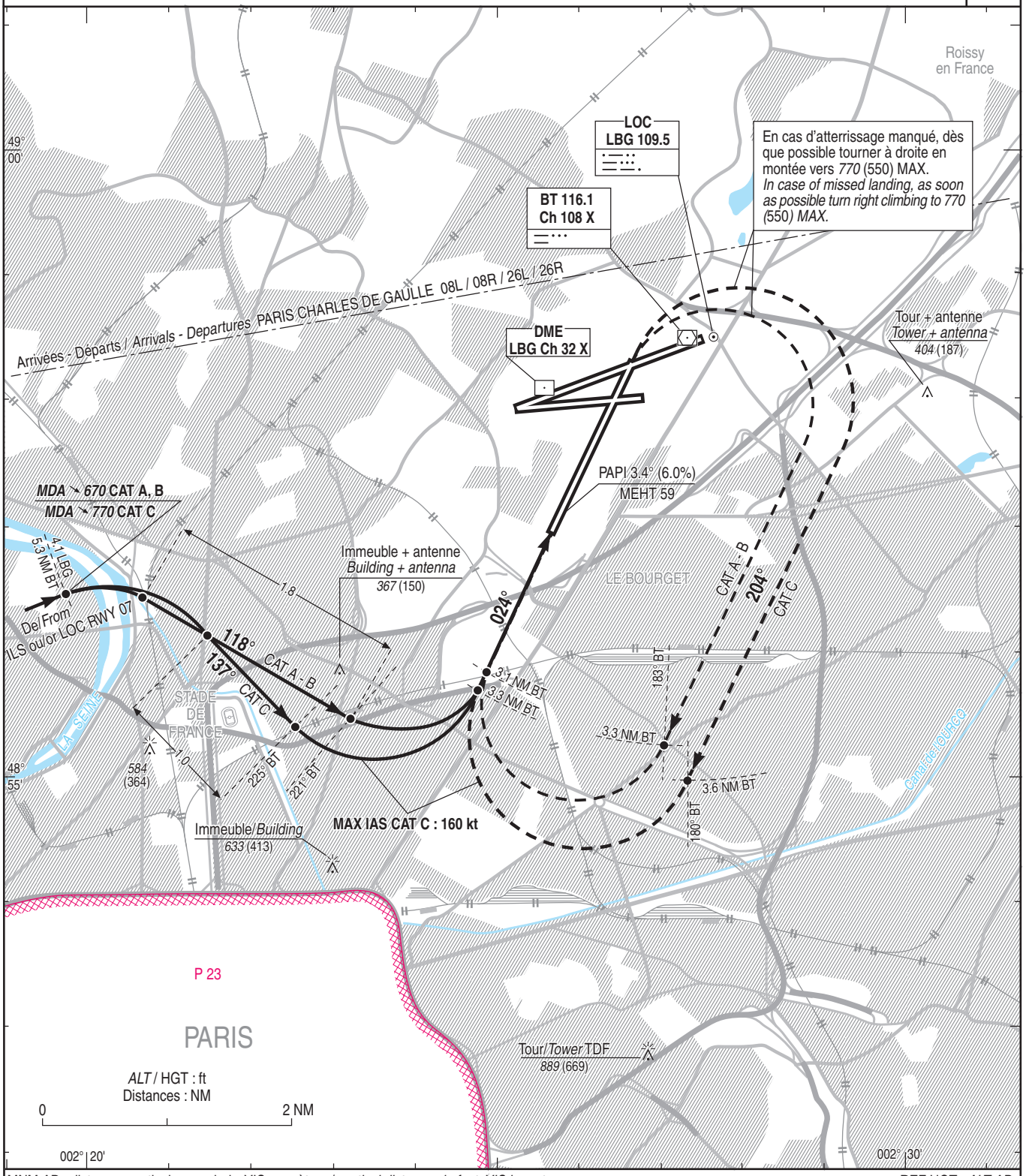
***ALT AD : 220 (8 hPa)**, DTHR : 144*

PARIS **LE BOURGET**

VPT A RWY 03

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR 1°E (20)



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

CAT	VPT A	
	MDA (H)	VIS
A	***1460*** (1240)	1500
B		1600
C		2400

Observations / *Remarks* : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / *OCS PAPI limited at 7 km.*
Procédure interdite pour CAT D / *Procedure prohibited for CAT D.*

CAT A, B : Descendre de la MDA vers *670* (450). Ne pas descendre en dessous de *670* (450) avant le début du segment d'alignement. *Descend from MDA to 670 (450). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment.*

CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers *770* (550). Ne pas descendre en dessous de *770* (550) avant le début du segment d'alignement.
MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

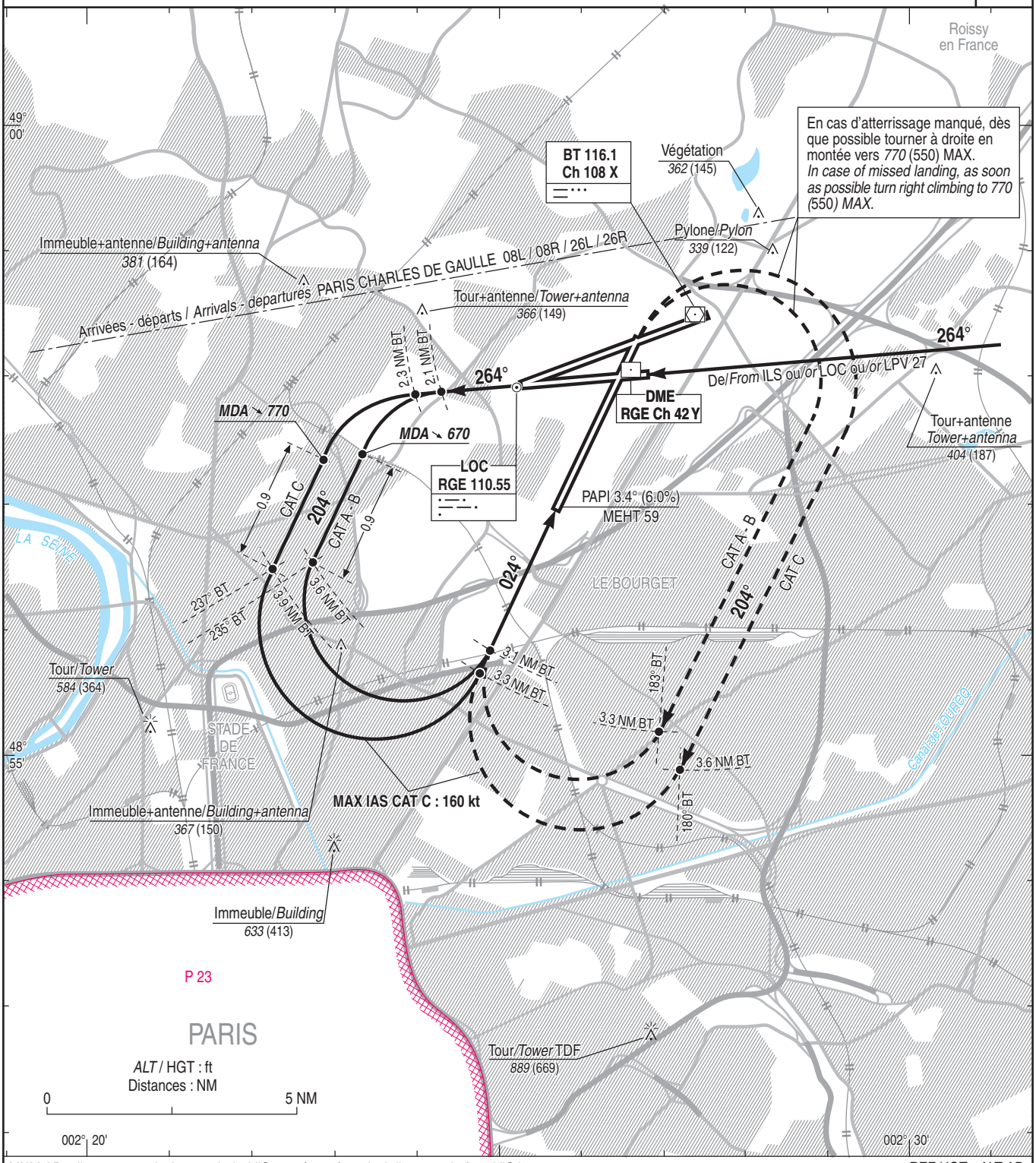
***ALT AD : 220 (8 hPa)**, DTHR : 144*

PARIS **LE BOURGET**

VPT C RWY 03

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR
1°E
(20)



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

CAT	VPT C	
	MDA (H)	VIS
A	***720*** (500)	1500
B	***720*** (500)	1600
C	***820*** (600)	2400

Observations / *Remarks* : Surface de protection obstacle du PAPI limitée à 7 km / *OCS PAPI limited at 7 km.*

CAT A, B : Descendre de la MDA vers *670* (450) sur la branche vent arrière (RM 204°). Ne pas descendre en dessous de *670* (450) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
Descend from MDA to 670 (450) on downwind leg (MAG 204°). Do not descend below 670 (450) before the beginning of straight line segment.

CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers *770* (550) sur la branche vent arrière (RM 204°). Ne pas descendre en dessous de *770* (550) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 770 (550) on downwind leg (MAG 204°). Do not descend below 770 (550) before the beginning of straight line segment.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

INA **RNAV** BANOX 1E RWY 07

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1

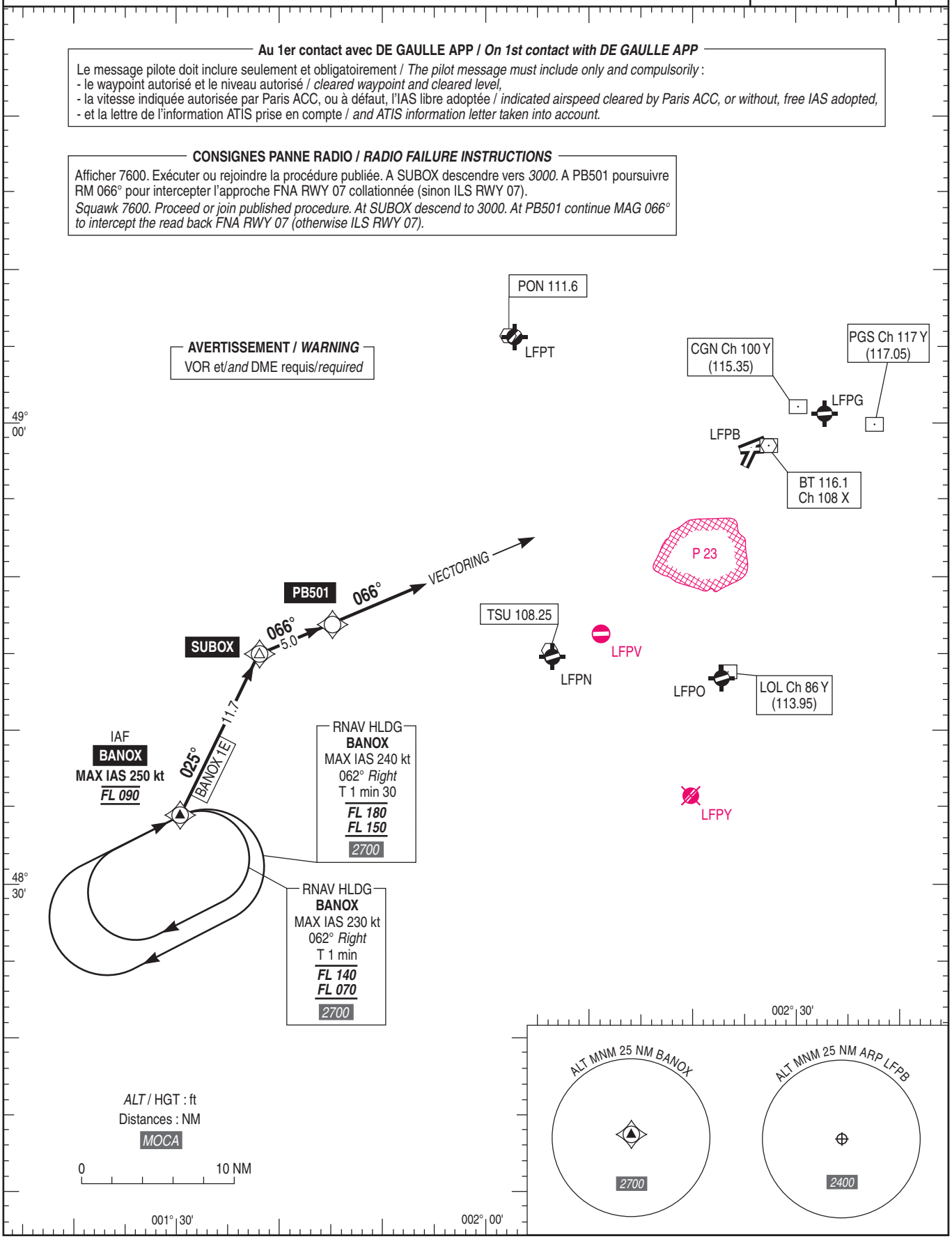
VAR 1°E (2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP*

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A SUBOX descendre vers *3000*. A PB501 poursuivre RM 066° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).
Squawk 7600. Proceed or join published procedure. At SUBOX descend to 3000. At PB501 continue MAG 066° to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

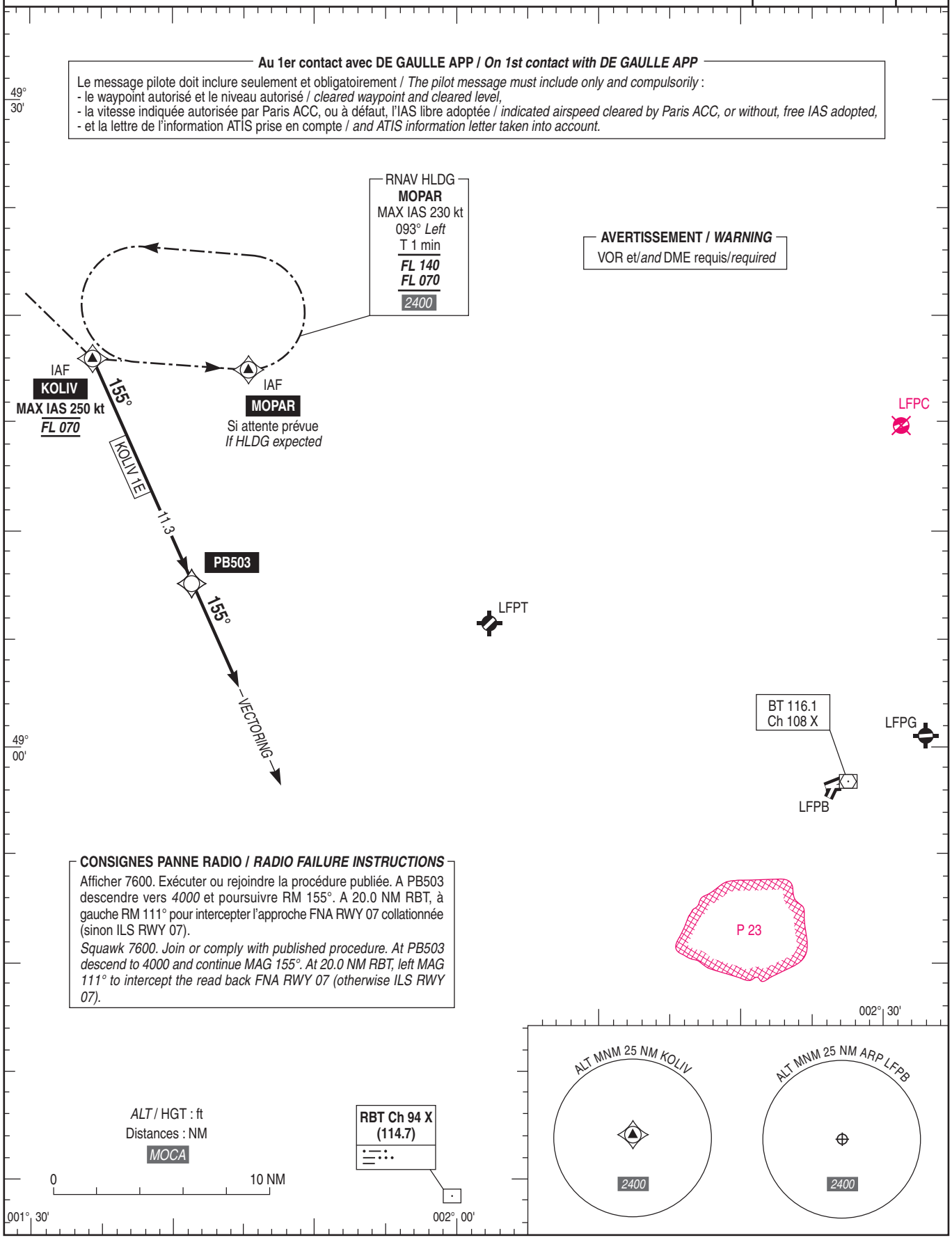
INA **RNAV** KOLIV 1E RWY 07

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before and after MOPAR.

RNAV 1

VAR 1° E (2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS **LE BOURGET**

CAT A B C D

INA **RNAV** OKABO 1E RWY 07

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP*

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée. A 36.0 NM CLM, à droite RM 021° et descendre vers *3000* pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).
Squawk 7600. Comply with published procedure. At 36.0 NM CLM, right MAG 021° and descend to 3000 to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).

AVERTISSEMENT / *WARNING*

VOR et/*and* DME requis/*required*

49° 30'
49° 00'
48° 30'
002° 30'
003° 00'
003° 30'

LFPC
LFPG
LFPB
BT 116.1
Ch 108 X
LFPV
LFPO
LFPY
LFPM
P 23
PB505
PB500
CLM
CLM 112.9
Ch 76 X
Sur clairance ATC
with ATC clearance
VECTORING
280°
17.0
264°
5.0
264°
VECTORING
264°
OKABO 1E
25.9
312°
IAF
OKABO
MAX IAS 250 kt
FL 070
RNAV HLDG
OKABO
MAX IAS 230 kt
312° *Left*
T 1 min
FL 110
FL 070
2300
ALT MNM 25 NM ARP LFPB
2400
ALT MNM 25 NM OKABO
2400
ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0
15 NM

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

INA **RNAV** VEBEK 1E RWY 07

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après LORNI.
With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before and after LORNI.

RNAV 1

VAR 1° E (2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP*

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG502 descendre vers *3000.* A PG502 poursuivre R 087 PON (RM 267°). A PON poursuivre R 267 PON (RM 267°). A D 27.6 BT, à gauche RM 155°. A D 20.0 RBT, à gauche RM 111° pour intercepter l'approche FNA RWY 07 collationnée (sinon ILS RWY 07).
Squawk 7600. Join or comply with published procedure. At PG502 descend to 3000. At PG502 continue R 087 PON (MAG 267°). At PON continue R 267 PON (MAG 267°). At D 27.6 BT, left MAG 155°. At D 20.0 RBT, left MAG 111° to intercept the read back FNA RWY 07 (otherwise ILS RWY 07).

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
FL 170
FL 150
2700

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
FL 140
FL 070
2700

IAF
LORNI
Si attente prévue
If HLDG expected

DEVIM

AVERTISSEMENT / *WARNING*
VOR et/*and* DME requis/*required*

LFOB

LFPC

PON 111.6

LFPT

VECTORING

267°

8.0

PG502

267°

LARPO

257°

44.1

VEBEK 1E

IAF
VEBEK
MAX IAS 300 kt
FL 110

LFPG

LFPB

P 23

49° 30'

49° 00'

48° 30'

002° 30'

003° 00'

003° 30'

ALT MNM 25 NM *ARP LFPB*
2400

ALT MNM 25 NM VEBEK
2700

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA

0 15 NM

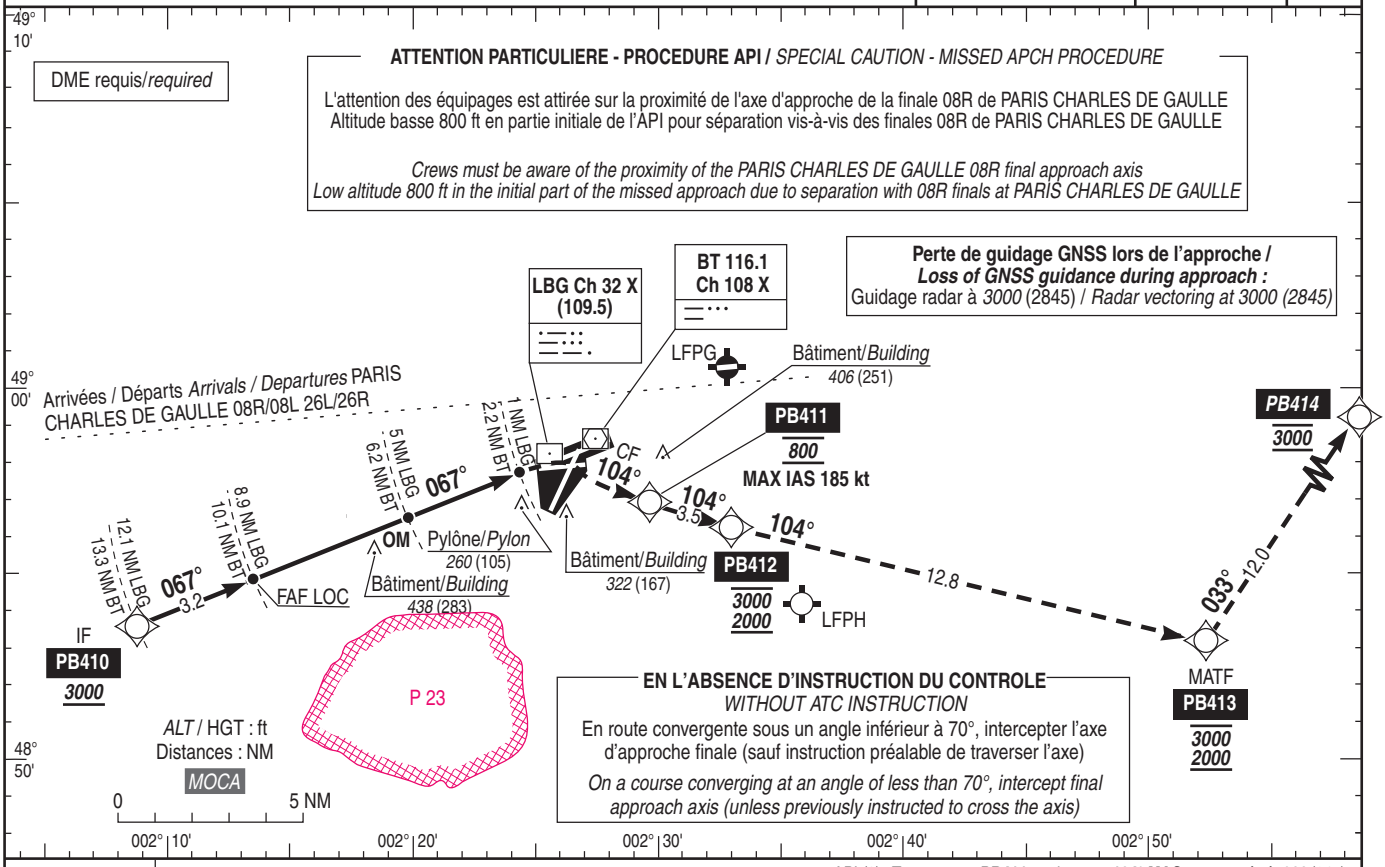
© SIA

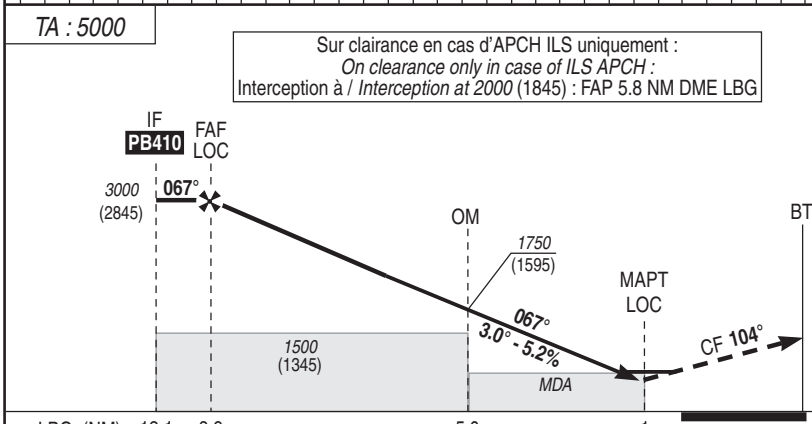
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 220, ***DTHR : 155 (6 hPa)***

PARIS **LE BOURGET**

FNA ILS CAT I ou/*or* LOC RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01	**RNAV 1** GNSS requis / *required*	**ILS - DME** **LBG 109.5** RDH/TCH : 50	VAR 1°E (20)





API (2) : Tourner vers **PB411** sur la route **104° MAG**, en montée à ***800*** (645), MAX IAS 185 kt, puis vers **PB412** et monter à ***2000*** (1845) **MNM**.
Continuer vers **PB413** à ***3000*** (2845) **MAX**, puis vers **PB414** à ***3000*** (2845) et suivre instructions du contrôle.
En cas de panne radio et d'interruption d'approche à une altitude au-dessus du palier de l'API : dès l'interruption d'approche, suivre la trajectoire API standard en montée vers l'altitude ***3000***. En cas de panne radio en API, à **PB414** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA VEBEK 6W) ou effectuer une nouvelle procédure.
Ne pas tourner avant 1 NM LBG (MAPT). Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH (2): Turn towards **PB411** on course **MAG 104°** climbing to **800** (645), MAX IAS 185 kt, then proceed **PB412** and climb to **2000** (1845) **MNM**. Continue towards **PB413** to **3000** (2845) **MAX** and towards **PB414** at **3000** (2845) and follow ATC instructions.*
*In case of radio failure and approach cancellation at an altitude higher than missed APCH initial level-off : from approach cancellation, follow standard missed APCH trajectory climbing to altitude **3000**. In case of radio failure in missed APCH, at **PB414** proceed to **LORNI** at **FL 070** to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see chart INA VEBEK 6W) or proceed to another INA procedure.*
***Do not turn before 1 NM LBG (MAPT).** Level acceleration not studied.*

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

CAT	ILS			LOC			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***550*** (390)	1400	388	***580*** (430)	1600	424	***710*** (560)	1500
B	***560*** (400)	1400	398				***800*** (650)	1600
C	***570*** (410)	1500	408				***1320*** (1170)	2400
D	***580*** (420)	1500	418				***1320*** (1170)	3600

(2) Informer Le Bourget TWR en APCH finale si la contrainte "at or above *2000*" à PB412 ne peut être satisfaite en cas de remise de gaz.
Advise Le Bourget TWR on final APCH if ACFT is unable to comply with restriction "at or above 2000" at PB412 in case of missed APCH.

DME LBG

NM	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***2700***	***2380***	***2060***	***1750***	***1430***	***1110***	***790***
(HGT)	(2545)	(2225)	(1905)	(1595)	(1275)	(955)	(635)

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT. / *Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.* (1) (2) Voir consignes / *See instructions* AD 2 LFPB.22.2.5
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* ENR 1.5
Rotondité non prise en compte sur la carte / *Curvature of the Earth's surface not taken into account on the chart*

FAF - MAPT	7.9 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		6 min 48	5 min 36	4 min 46	4 min 09	3 min 40	3 min 17	2 min 59	2 min 35
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 220, ***DTHR : 155 (6 hPa)***

PARIS **LE BOURGET**

FNA **RNP** RWY 07

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01	**RNP APCH** LPV et LNAV-VNAV seulement/only **RNAV 1** GNSS requis / *GNSS required*	**EGNOS** **CH 44250** **E07A** RDH : 50	VAR 1°E (20)

ATTENTION PARTICULIERE - PROCEDURE API / *SPECIAL CAUTION - MISSED APCH PROCEDURE*

L'attention des équipages est attirée sur la proximité de l'axe d'approche de la finale 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE
Altitude basse 800 ft en partie initiale de l'API pour séparation vis-à-vis des finales 08R de PARIS CHARLES DE GAULLE

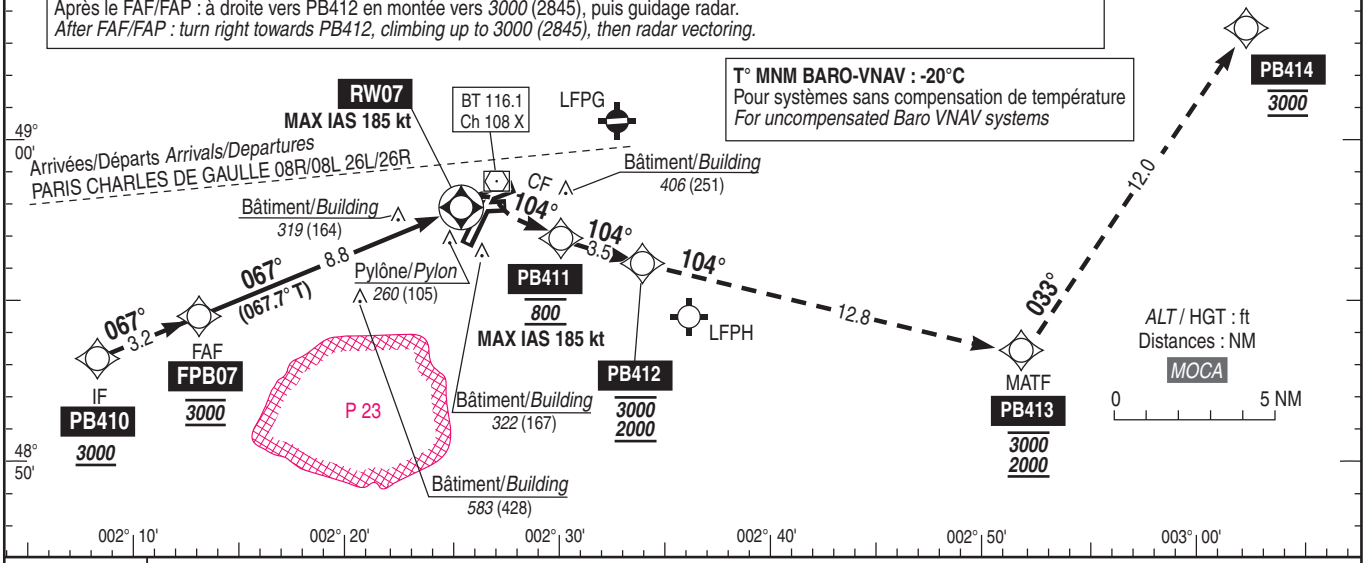
Crews must be aware of the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE 08R final approach axis
Low altitude 800 ft in the initial part of the missed approach due to separation with 08R finals at PARIS CHARLES DE GAULLE

Prévoir un guidage radar pour rejoindre l'axe de piste / *Expect radar vectoring to RWY extended centerline.*
Voir / *See* AD 2 LFPG AMG et/*and* AD 2 LFPB.22.

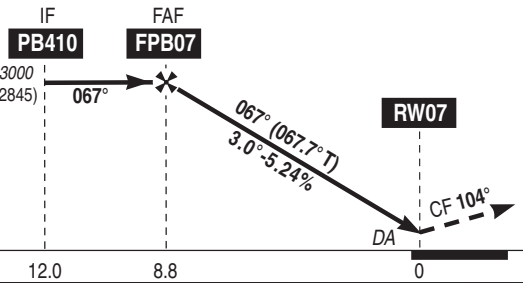
En l'absence d'instruction du contrôle / ***Without ATC instruction :***
En route convergente sous un angle inférieur à 70°, intercepter l'axe d'approche finale RNP (sauf instruction préalable de traverser l'axe)
On a course converging at an angle of less than 70°, intercept RNP final approach course (unless previously instructed to cross the axis)

Perte de guidage GNSS lors de l'approche / ***Loss of GNSS guidance during approach:***
Avant le FAF/FAP: guidage radar à *3000* (2845)
Before FAF/FAP: radar vectoring at 3000 (2845).
Après le FAF/FAP : à droite vers PB412 en montée vers *3000* (2845), puis guidage radar.
After FAF/FAP : turn right towards PB412, climbing up to 3000 (2845), then radar vectoring.

T° MNM BARO-VNAV : -20°C
Pour systèmes sans compensation de température
For uncompensated Baro VNAV systems



TA : 5000



API (2): A **RW07** tourner vers **PB411** sur la route **104° MAG**, en montée à ***800*** (645), MAX IAS 185 kt, puis vers **PB412** et monter à ***2000*** (1845) **MNM**.
Continuer vers **PB413** à ***3000*** (2845) **MAX**, puis vers **PB414** à ***3000*** (2845) et suivre instructions du contrôle.
En cas de panne radio et d'interruption d'approche à une altitude au-dessus du palier de l'API : dès l'interruption d'approche, suivre la trajectoire API standard en montée vers ***3000***. En cas de panne radio en API, à **PB414** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA VEBEK 6W) ou effectuer une nouvelle procédure. Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH (2): At ***RW07*** *turn towards* ***PB411*** *on course* ***MAG 104°*** *climbing up to* ***800*** *(645),* MAX IAS 185 kt, *then proceed* ***PB412*** *and climb to* ***2000*** *(1845)* ***MNM****. Continue towards* ***PB413*** *to* ***3000*** *(2845)* ***MAX*** *and towards* ***PB414*** *at* ***3000*** *(2845) and follow ATC instructions. In case of radio failure and approach cancellation at an altitude higher than missed APCH initial level-off : from approach cancellation, follow standard missed APCH trajectory climbing to* ***3000****. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PB414*** *proceed to* ***LORNI*** *at* ***FL 070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see chart INA VEBEK 6W) or proceed to another INA procedure. Level acceleration not studied.*

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

CAT	LPV API : 2.5%			LPV API : 5%			LNAV / VNAV			MVL / *Circling* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	VIS
A	***560*** (410)	1500	403	***540*** (380)	1300	376	***560*** (410)	1500	363	***710*** (560)	1500
B	***570*** (420)	1500	413	***550*** (390)	1400	386	***570*** (420)	1500	373	***800*** (650)	1600
C	***580*** (430)	1600	423	***560*** (400)	1500	396	***580*** (430)	1600	417	***1320*** (1170)	2400
D	***590*** (440)	1600	433	***570*** (410)	1500	406	***640*** (480)	1800	478	***1320*** (1170)	3600

(2) Informer Le Bourget TWR en APCH finale si la contrainte "at or above *2000*" à PB412 ne peut être satisfaite en cas de remise de gaz.
Advise Le Bourget TWR on final APCH if ACFT is unable to comply with restriction "at or above 2000" at PB412 in case of missed APCH.

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT.
/ *Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*
(1) (2) Voir consignes / *See instructions* AD 2 LFPB.22
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir / *see* ENR 1.5
Rotondité non prise en compte sur la carte / *Curvature of the Earth's surface not taken into account on the chart*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - RW07	8.8 NM	7 min 32	6 min 12	5 min 16	4 min 35	4 min 03	3 min 38	3 min 18	2 min 51

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS **LE BOURGET**

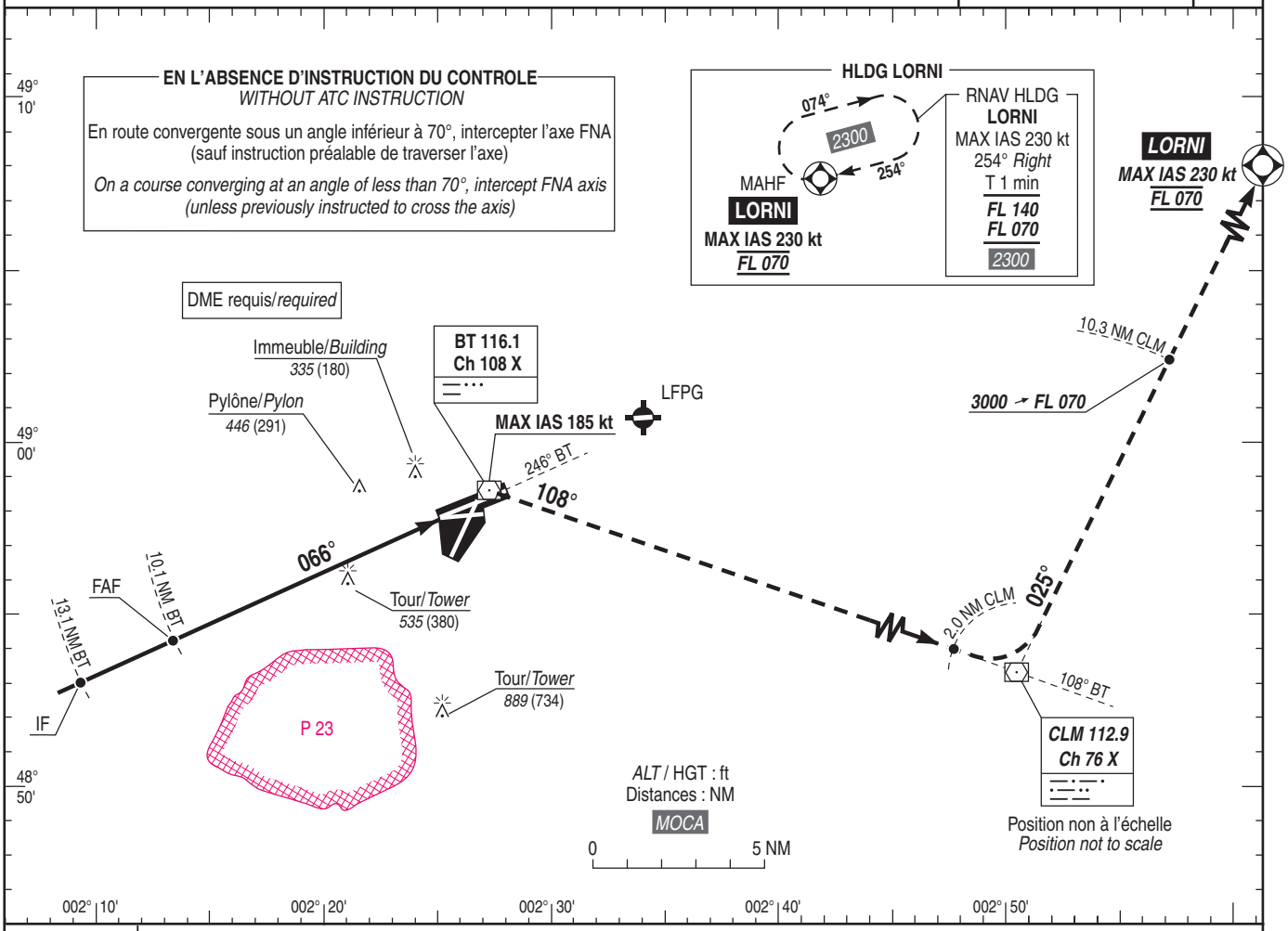
CAT A B C D
ALT AD : 220, ***DTHR : 155 (6 hPa)***

FNA VOR RWY 07

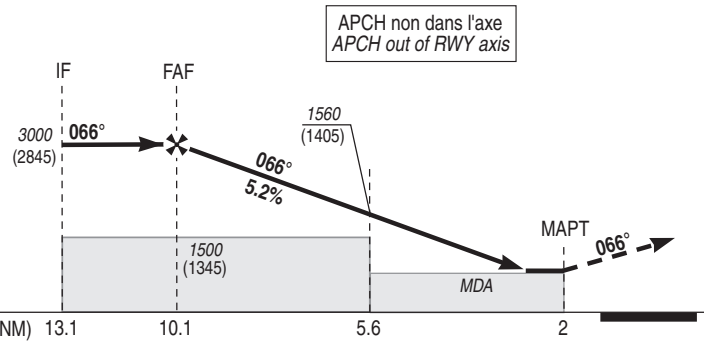
FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

HLDG API / *Missed APCH*
RNAV 1
requis / *required*

VAR
1°E
(20)



TA : 5000



API : Suivre le **RDL 246° BT** (RM 066°). A **BT**, tourner à **droite** pour intercepter et suivre le **RDL 108° BT** (RM 108°) vers **CLM** en montée vers ***3000*** (2845) **MAX**. A **2.0 NM CLM**, tourner à **gauche** pour intercepter et suivre **RDL 025° CLM** (RM 025°) vers **LORNI**. A **10.3 NM CLM**, monter au ***FL070*** (MAX IAS 230 kt) ou suivre clairance du contrôle. Monter à *1100* (945) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Follow ***RDL 246° BT*** *(MAG 066°). At* ***BT****, turn* ***right*** *to intercept and follow* ***RDL 108° BT*** *(MAG 108°) to* ***CLM*** *climbing to* ***3000*** *(2845)* ***MAX****. At* ***2.0 NM CLM****, turn* ***left*** *to intercept and follow* ***RDL 025° CLM*** *(MAG 025°) to* ***LORNI****. At* ***10.3 NM CLM****, climb to* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt) or follow ATC clearance.*
Climb to 1100 (945) 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 DTHR*

CAT	VOR			MVL / *Circling*	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***590*** (430)	1500	430	***740*** (580)	1500
B		1500		***740*** (580)	1600
C		1600		***1290*** (1130)	2400
D		1600		***1290*** (1130)	3600

DME BT

NM	**10**	**9**	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**
ALT	***2960***	***2640***	***2320***	***2000***	***1680***	***1360***	***1040***	***730***
(HGT)	(2805)	(2485)	(2165)	(1845)	(1525)	(1205)	(885)	(575)

Observations/*Remarks* : MVL : MAX IAS 185 kt ;interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT. / *Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - DTHR	8.8 NM	07 min 31	06 min 12	05 min 16	04 min 35	04 min 03	03 min 18	02 min 51
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

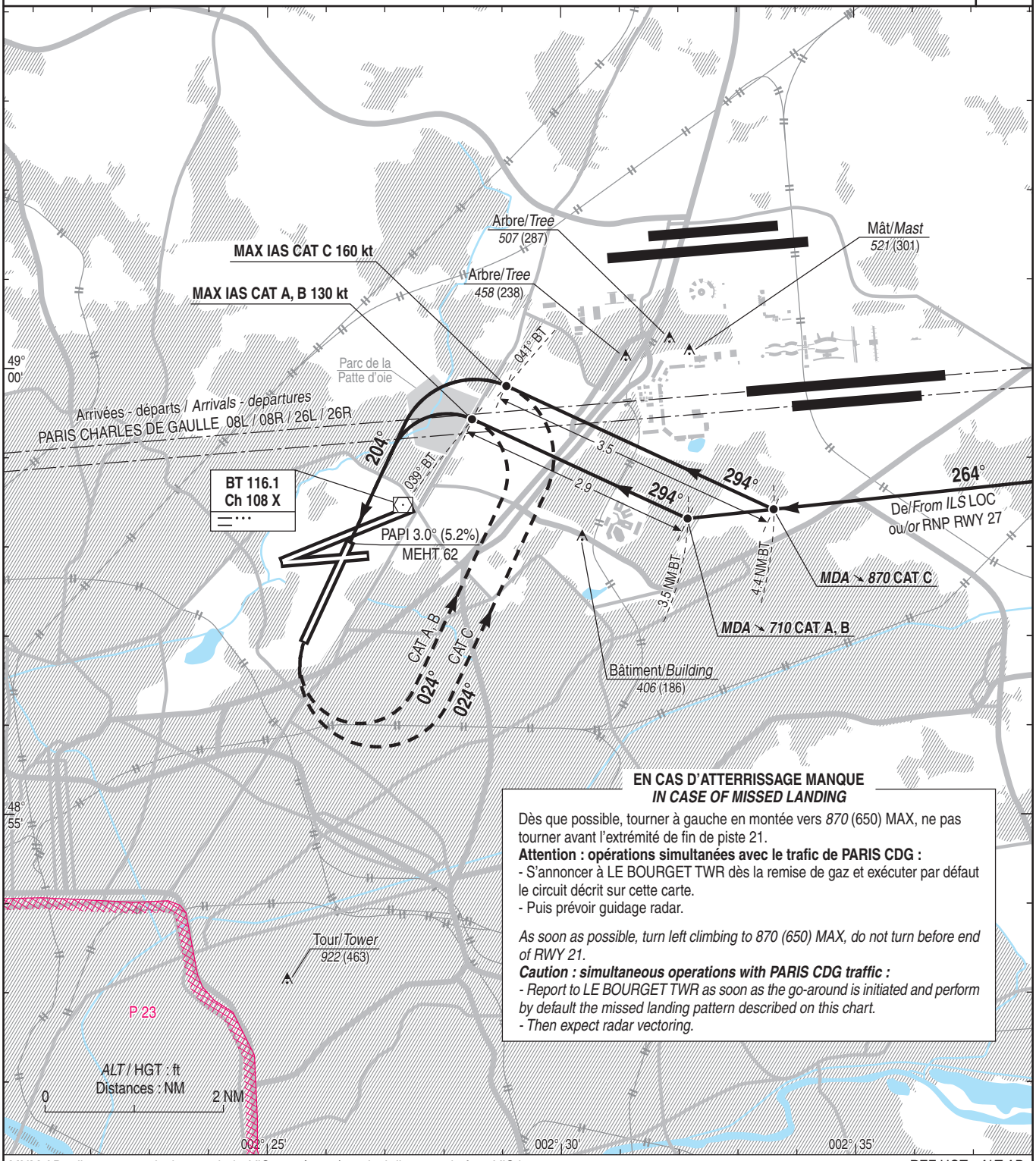
***ALT AD : 220 (8 hPa)**, THR : 173*

PARIS **LE BOURGET**

VPT B RWY 21

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

VAR 1°E (20)



EN CAS D'ATTERRISSAGE MANQUE
IN CASE OF MISSED LANDING

Dès que possible, tourner à gauche en montée vers *870* (650) MAX, ne pas tourner avant l'extrémité de fin de piste 21.
Attention : opérations simultanées avec le trafic de PARIS CDG :
- S'annoncer à LE BOURGET TWR dès la remise de gaz et exécuter par défaut le circuit décrit sur cette carte.
- Puis prévoir guidage radar.

As soon as possible, turn left climbing to 870 (650) MAX, do not turn before end of RWY 21.
Caution : simultaneous operations with PARIS CDG traffic :
- Report to LE BOURGET TWR as soon as the go-around is initiated and perform by default the missed landing pattern described on this chart.
- Then expect radar vectoring.

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

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VPT B	
	MDA (H)	VIS
A	***1470*** (1250)	1500
B	***1470*** (1250)	1600
C	***1740*** (1520)	2400

Observations / *Remarks* :

CAT A, B : MAX IAS 130 kt. Descendre de la MDA vers *710* (490). Ne pas descendre en-dessous de *710* (490) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
MAX IAS 130 kt. Descend from MDA to 710 (490). Do not descend below 710 (490) before the beginning of straight line segment.

CAT C : MAX IAS 160 kt. Descendre de la MDA vers *870* (650). Ne pas descendre en dessous de *870* (650) avant le début du segment rectiligne d'alignement.
MAX IAS 160 kt. Descend from MDA to 870 (650). Do not descend below 870 (650) before the beginning of straight line segment.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 220, ***DTHR : 186 (7 hPa)***

PARIS **LE BOURGET**

FNA **RNP** RWY 25

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01

RNP APCH
LNAV seulement / *only*

VAR 1°E (20)

PANNE DE GUIDAGE GNSS LORS DE L'APPROCHE
LOSS OF GNSS GUIDANCE IN APPROACH

A gauche route 260° en montée vers *2000* (1814) puis guidage radar.
Left track 260°, climb to 2000 (1814), then radar vectoring.

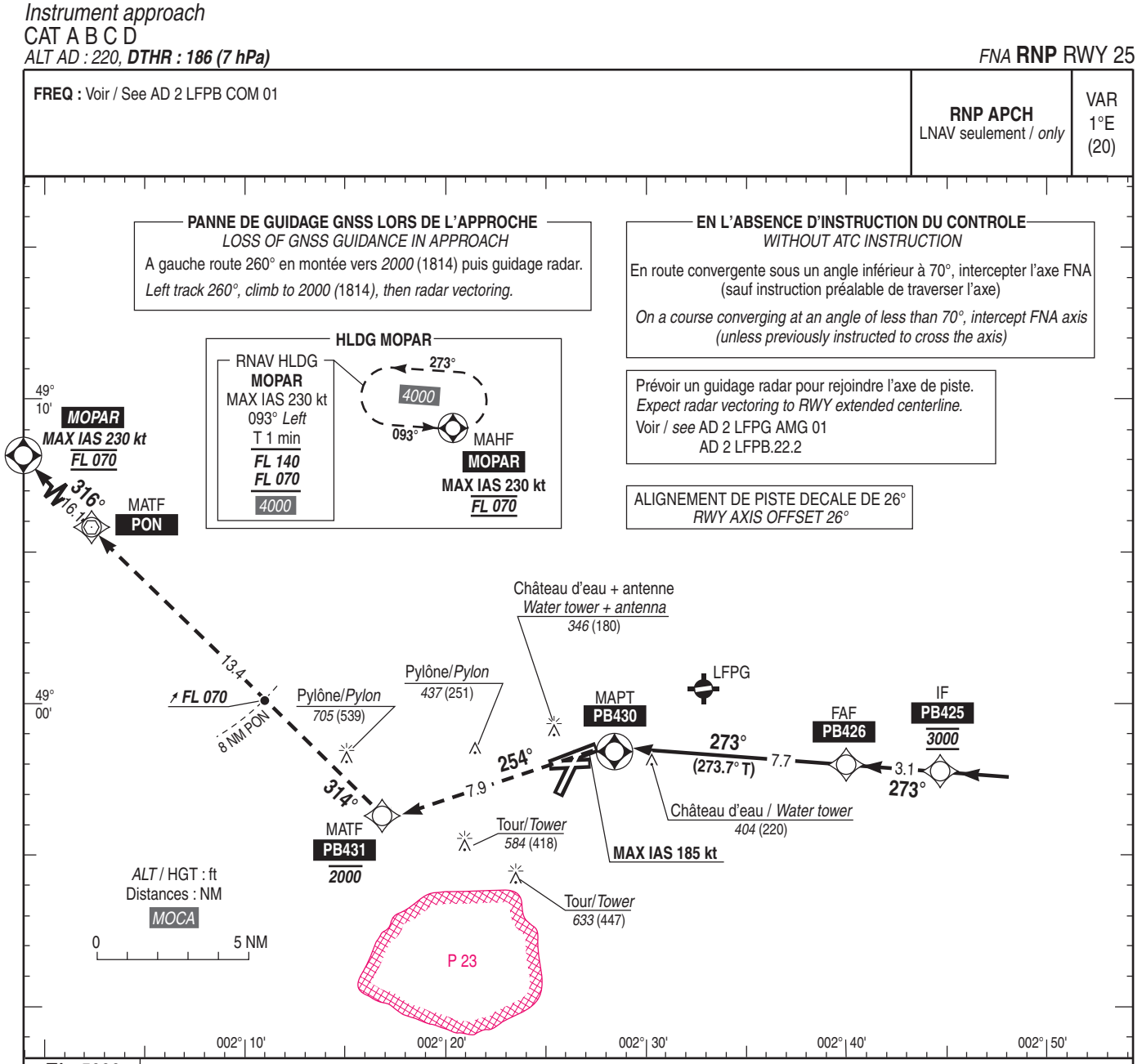
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTROLE
WITHOUT ATC INSTRUCTION

En route convergente sous un angle inférieur à 70°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe)
On a course converging at an angle of less than 70°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis)

Prévoir un guidage radar pour rejoindre l'axe de piste.
Expect radar vectoring to RWY extended centerline.
Voir / *see* AD 2 LFPG AMG 01
AD 2 LFPB.22.2

ALIGNEMENT DE PISTE DECALE DE 26°
RWY AXIS OFFSET 26°

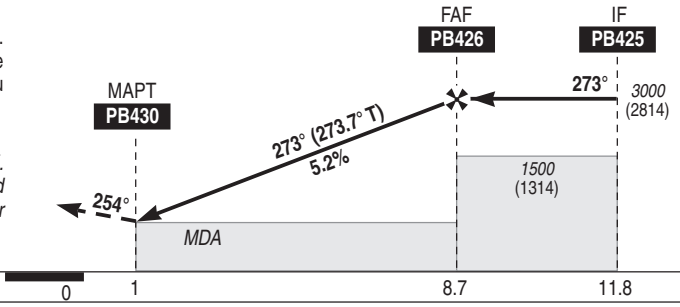
HLDG MOPAR
RNAV HLDG
MOPAR
MAX IAS 230 kt
093° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 070
4000



TA : 5000

API : A **PB430**, tourner vers **PB431** en montée vers ***2000*** (1814) **MAX**. A **PB431**, continuer vers **PON**. **8NM avant PON**, monter ***FL070*** puis poursuivre jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente **MOPAR** (MAX IAS 230 kt) ou suivre clairance du contrôle.
Monter à *1100* (914) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At ***PB430****, turn towards* ***PB431*** *climbing to* ***2000*** *(1814)* ***MAX****. At* ***PB431****, continue towards* ***PON****.* ***8NM before PON****, climb up to* ***FL070*** *and proceed to* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate* ***MOPAR*** *holding (MAX IAS 230 kt) or follow ATC clearance.*
Climb to 1100 (914) prior to level acceleration.



DTHR ← (NM)

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

REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	LNAV		MVL / *Circling* (1) RWY25 seulement/*only*	
	MDA (H)	RVR	***MDA*** (H)	VIS
A	***890*** (700)	1900	***890*** (700)	1900
B	***890*** (700)	1900	***890*** (700)	1900
C	***1030*** (840)	2400	***1030*** (840)	2400
D	***1220*** (1030)	3600	***1220*** (1030)	3600

DIST PB430

NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT	***1190***	***1510***	***1830***	***2146***	***2465***	***2783***
(HGT)	(1004)	(1324)	(1644)	(1960)	(2279)	(2597)

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT/*Circling: MAX IAS 185 kt; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - PB430	7.7 NM	07 min 26	06 min 08	05 min 13	04 min 32	04 min 00	03 min 15	02 min 49
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

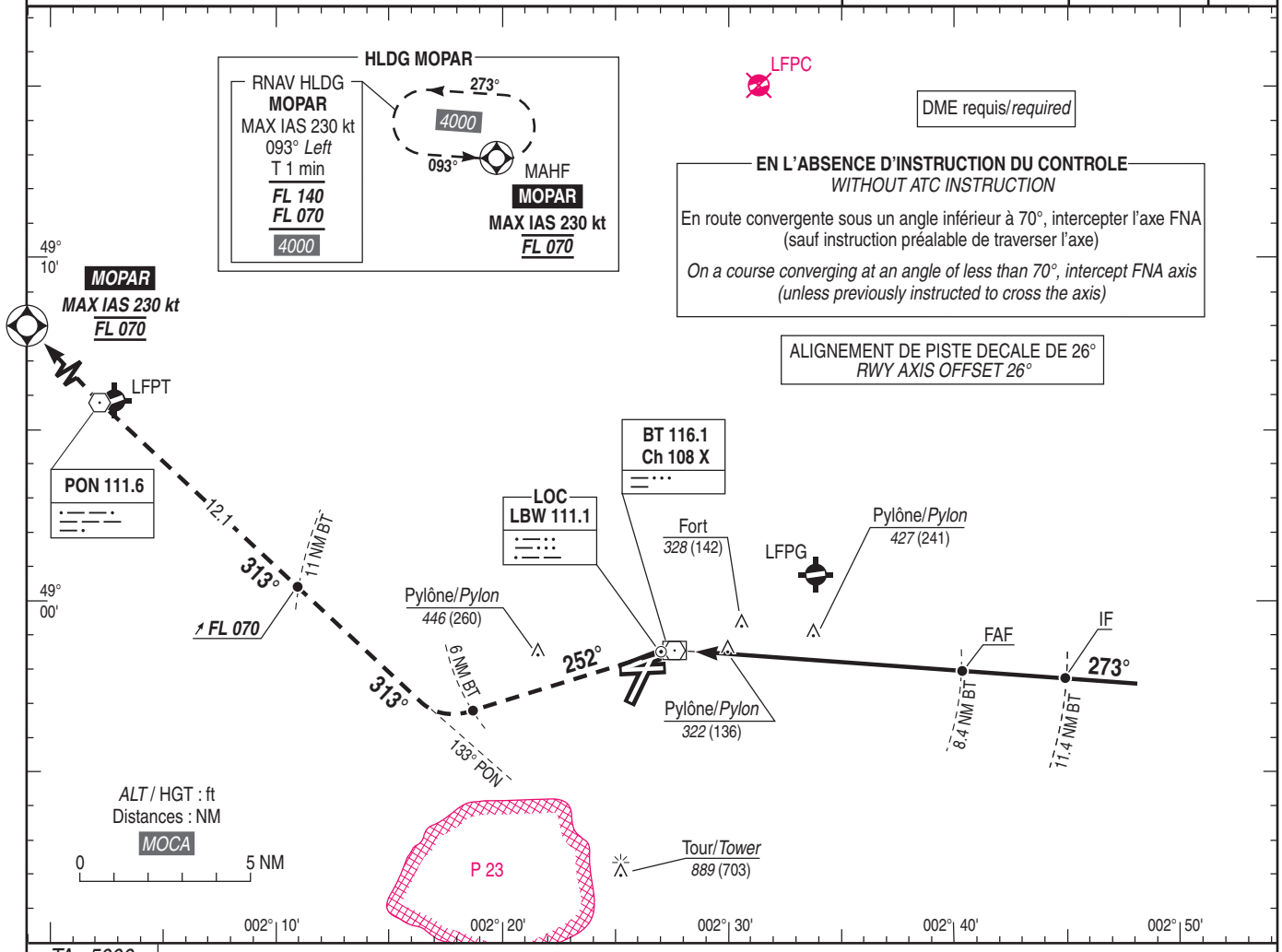
PARIS **LE BOURGET**

CAT A B C D

ALT AD : 220, ***DTHR : 186 (7 hPa)***

LOC A RWY 25

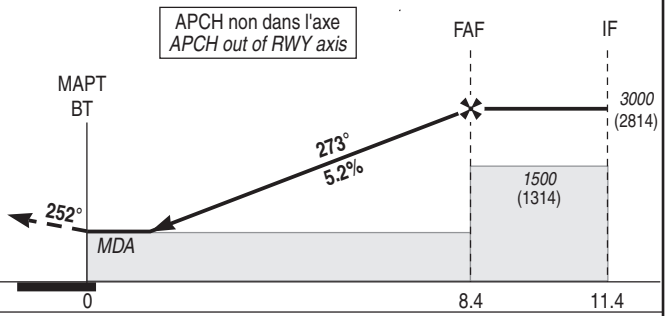
FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01	HLDG API / *Missed APCH* **RNAV 1** requis / *required*	**LOC LBW 111.1**	VAR 1°E (20)



TA : 5000

API : Au **MAPT**, tourner **à gauche** pour intercepter et suivre le **RDL 252° BT** (RM 252°) en montée vers ***2000*** (1814). A **6 NM BT**, touner à **droite** pour intercepter et suivre le **RDL 133° PON** (RM 313°) en montée vers ***3000*** (2814). A **11 NM BT** monter ***FL070***. A **PON** procéder **MOPAR** (MAX IAS 230 kt) ou suivre clairance du contrôle. Monter à *1100* (914) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At the ***MAPT****, turn* ***left*** *to intercept and follow* ***RDL 252° BT*** *(MAG 252°) climbing to* ***2000*** *(1814). At* ***6 NM BT****, turn* ***right*** *to intercept and follow* ***RDL 133° PON*** *(MAG 313°) climbing to* ***3000*** *(2814). At* ***11 NM BT*** *climb to* ***FL070****. At* ***PON****, proceed* ***MOPAR*** *(MAX IAS 230 kt) or follow ATC clearance. Climb to 1100 (914) 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 DTHR*

CAT	LOC A			MVL/*Circling* (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***700*** (520)	2400	512	***740*** (550)	1800
B	***700*** (520)	2400	512	***740*** (550)	2000
C	***800*** (610)	2800	610	***1290*** (1100)	2800
D	***890*** (700)	3600	700	***1290*** (1100)	3600

DME BT

NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ALT	***980***	***1300***	***1610***	***1930***	***2250***	***2570***	***2890***
(HGT)	(794)	(1114)	(1424)	(1744)	(2064)	(2384)	(2704)

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084°et 264° VOR BT/*Circling: MAX IAS 185 kt; prohibited North of RDL 084° and 264° VOR BT.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - DTHR	8.7 NM	07 min 27	06 min 08	05 min 13	04 min 32	04 min 01	03 min 15	02 min 49
VSP (ft/min)		372	451	531	610	690	849	982

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

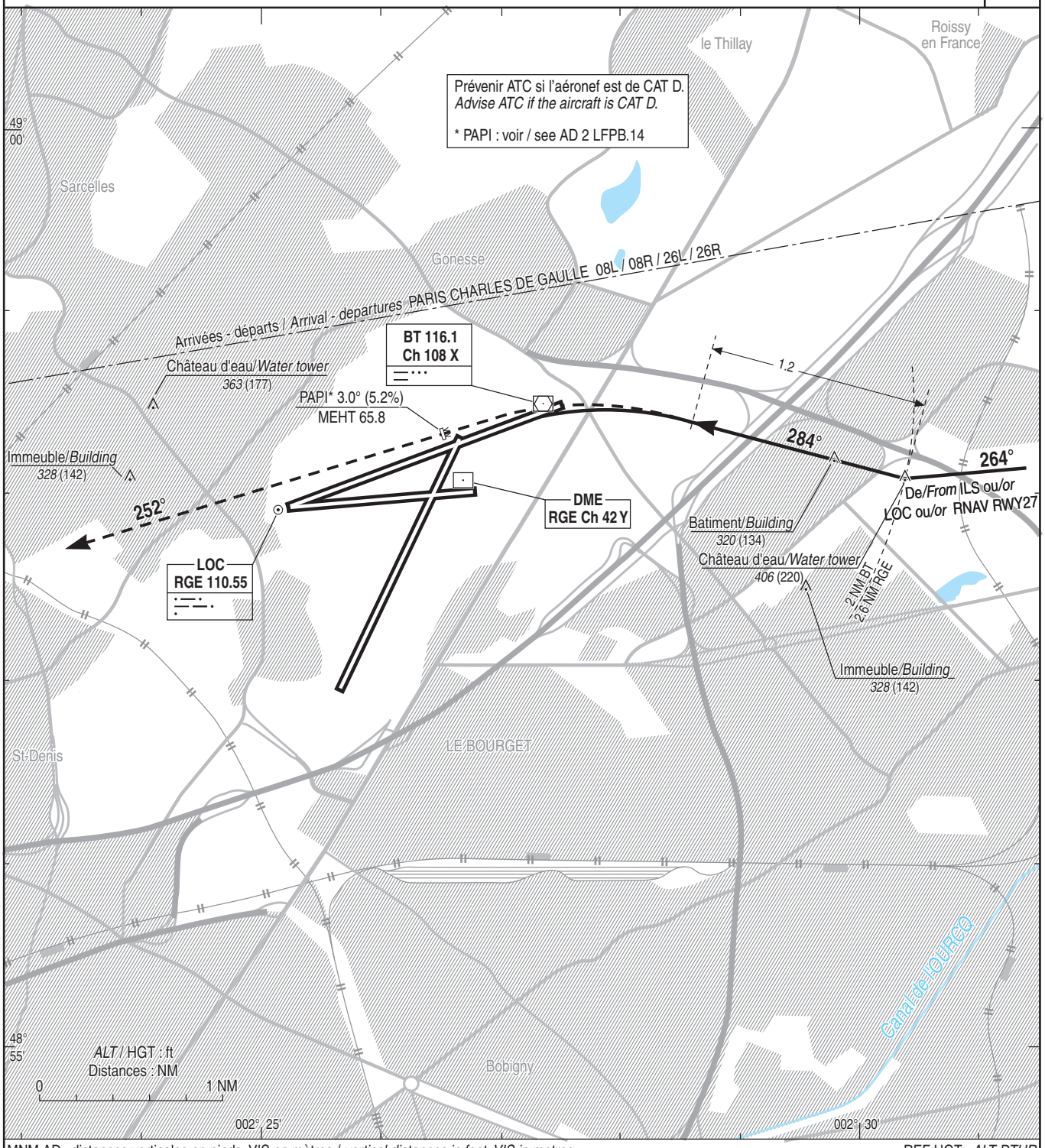
CAT A B C D
ALT AD : 220, ***DTHR : 186 (7 hPa)***

PARIS **LE BOURGET**

VPT D RWY 25

FREQ : voir / see AD 2 LFPB COM 01

VAR 1°E (20)



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

REF HGT : *ALT DTHR*

CAT	VPT D	
	MDA (H)	VIS
A	***980*** (790)	1800
B		2000
C		2800
D		3600

API : Intercepter et suivre le **RDL 252° BT** (RM 252°) en montée vers ***2000*** (1814). A 6 NM BT tourner **à droite** pour suivre le **RDL 133° PON** (RM 313°) en montée vers ***3000*** (2814). A **11 NM BT** monter ***FL070***. A **PON** procéder **MOPAR** ou suivre clairance du contrôle. Monter à *1100* (914) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Intercept and follow ***RDL 252° BT*** *(MAG 252°) climbing to* ***2000*** *(1814). At 6 NM BT turn* ***right*** *to follow* ***RDL 133° PON*** *(MAG 313°) climbing to* ***3000*** *(2814). At* ***11 NM BT*** *climb to* ***FL070***. *At* ***PON,*** *proceed* ***MOPAR*** *or follow ATC clearance. Climb to 1100 (914) prior to level acceleration.*

Observations / *Remarks* : MDA majorée (hauteur de passage au point de divergence) / *increased MDA (crossing height at divergence point).*

© SIA

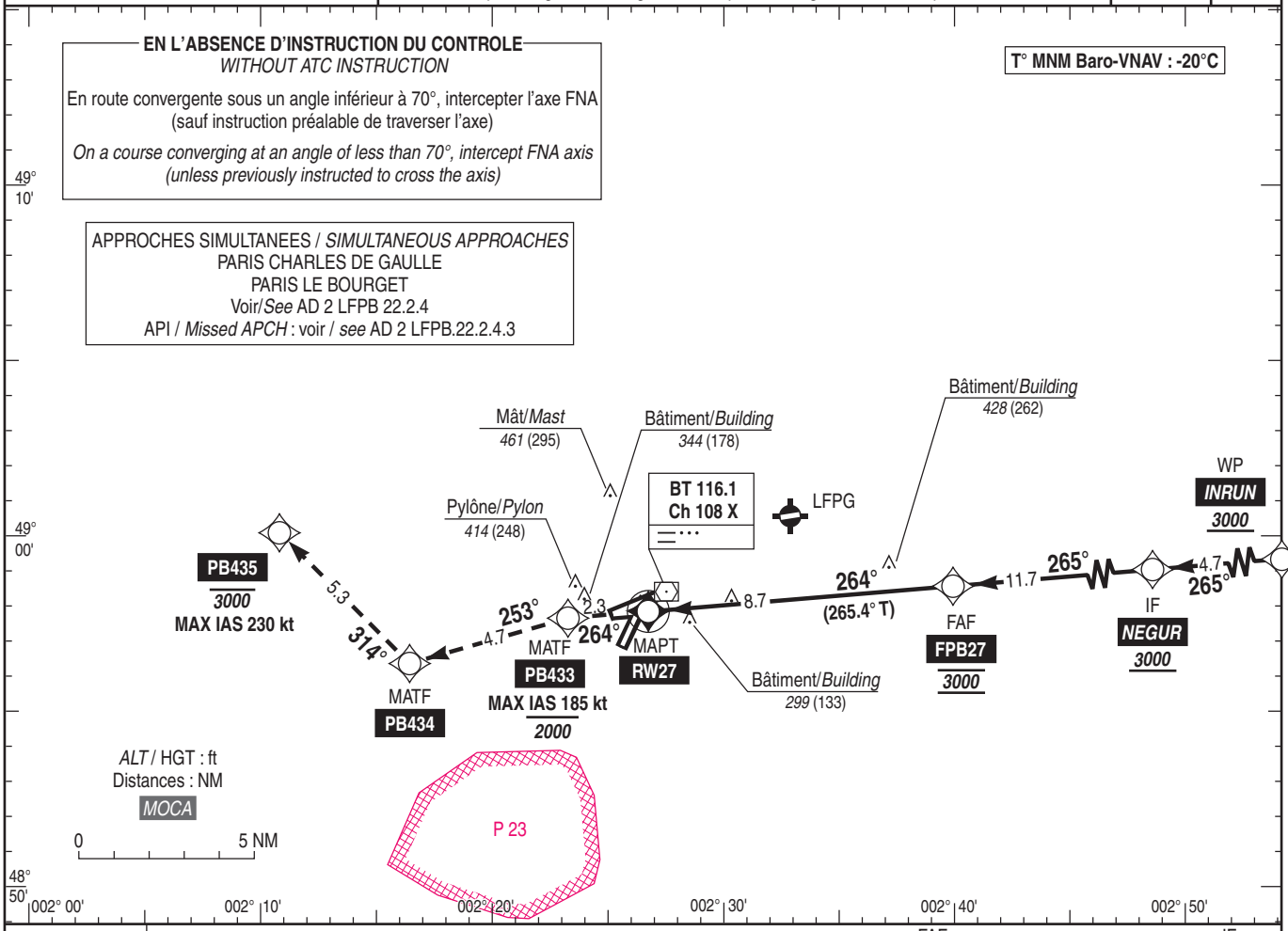
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

ALT AD : 220, ***THR : 166 (6 hPa)***

FNA **RNP** RWY 27

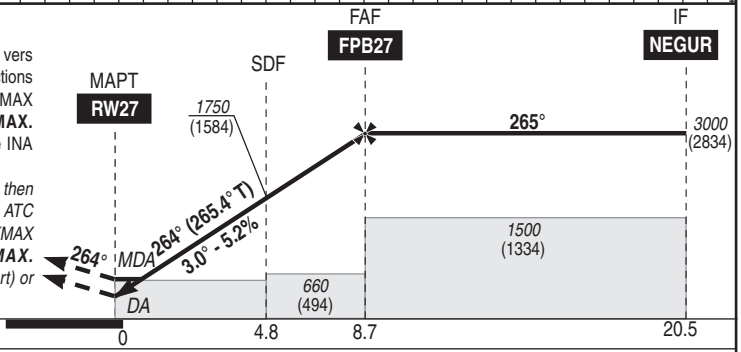
FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV non autorisées pendant les opérations simultanées Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées / *LNAV procedures Not Athorized during simultaneous operations - Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations.*	**EGNOS** **CH 44001** **E27A** RDH : 53	VAR 1°E (20)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** (MAX IAS 185 kt) puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX** (MAX IAS 230 kt), et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** (MAX IAS 185 kt) puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX.** Procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 6W) ou effectuer une nouvelle procédure..

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(1834)* ***MAX*** *(MAX IAS 185 kt), then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX*** *(MAX IAS 230 kt) and follow ATC instructions. In case of radio failure, climb* ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(834)* ***MAX*** *(MAX IAS 185 kt), then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX.*** *Proceed to* ***MOPAR*** *at* ***FL 070*** *to enter holding (MAX IAS 230 kt,see INA MOPAR 6W chart) or start another INA procedure.*



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)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***370*** (200)	750	184	***430*** (270)	900	264	***660*** (490)	1500	486	***710*** (550)	1500
B	***370*** (200)	750	194	***440*** (280)		274		1500		***800*** (640)	1600
C	***370*** (210)	750	204	***450*** (290)		284		1800		***1320*** (1150)	2400
D	***380*** (220)	800	214	***460*** (300)		293		1800		***1320*** (1150)	3600

DIST RW27							
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ALT (HGT)	***860*** (694)	***1170*** (1004)	***1490*** (1324)	***1810*** (1644)	***2130*** (1964)	***2450*** (2284)	***2770*** (2604)

Observations/*Remarks* : 1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT (notamment RWY 25). /
Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° BT VOR (especially RWY 25).
En cas de perte du signal GNSS sous l'altitude minimale de guidage (1500 ft), monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft et informer le contrôle.
In case of GNSS signal loss below 1500 ft (minimum vectoring altitude),*climb straight ahead up to 1500 ft and inform ATC.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* ENR 1.5

FAF - RW27	8.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		07 min 29	06 min 10	05 min 14	04 min 33	04 min 02	03 min 17	02 min 50
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

INA **RNAV** BANOX 1W RWY 25-27

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1

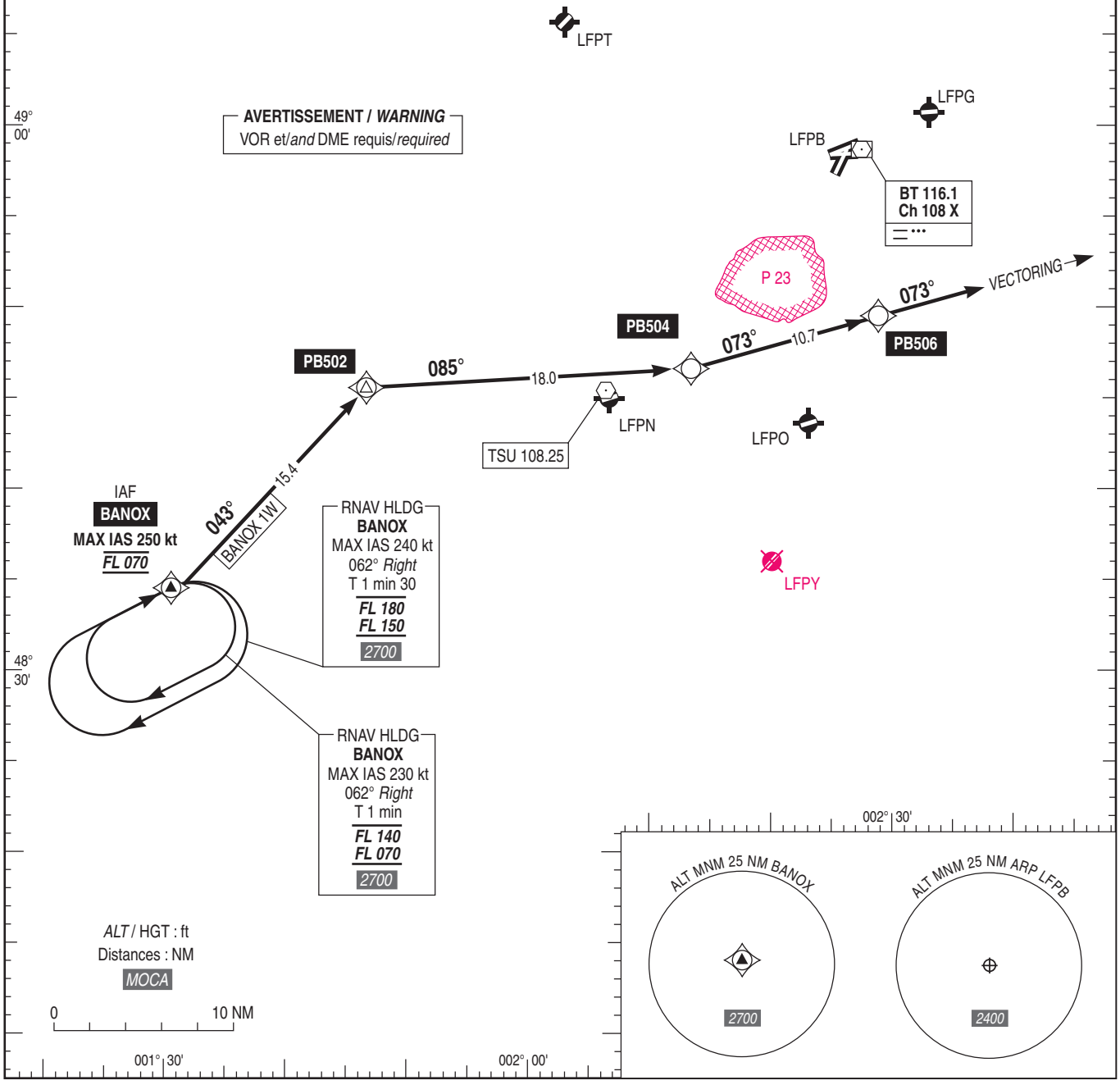
VAR 1°E (2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP*

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PB506, descendre vers *5000.* A 20.5 NM BT, à gauche RM 309° pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).
Squawk 7600. Join or comply with published procedure. At PB506, descend to 5000. At 20.5 NM BT, turn left MAG 309° to intercept the read back FNA approach (otherwise ILS RWY 27 or VPT 25 if necessary).



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**
INA **RNAV** MOBRO 1W RWY 25-27
INA **RNAV** MOPAR 1W RWY 25-27

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant MOPAR.
With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before MOPAR.

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *At 1st contact with DE GAULLE APP*

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

CONSIGNES PANNE RADIO MOBRO 1W
MOBRO 1W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG528 descendre vers *3000* et poursuivre R 106 BOV (RM 106°). A 39.7 NM BOV à droite R 013 CLM (RM 193°). A 11.5 NM CLM à droite RM 228° pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).

Squawk 7600. Comply or join published procedure. At PG528, descend to 3000 and continue R 106 BOV (MAG 106°). At 39.7 NM BOV turn right R 013 CLM (MAG 193°). At 11.5 NM CLM turn right MAG 228° to intercept the read back FNA approach (otherwise ILS approach RWY 27 or VPT 25 if necessary).

AVERTISSEMENT / *WARNING*
VOR et/*and* DME requis/*required*

IAF
MOBRO
MAX IAS 250 kt
FL 070

092°
MOBRO 1W
21.4
LFOB
BOV 109.65 Ch 33 Y
BOV
106°
15.6
PG528
106°
VECTORING

KOLIV
093°
MOPAR 1W
24.8
IAF
MOPAR
Si attente prévue
If HLDG expected
MAX IAS 300 kt
FL 120
FL 110

093°
5.0
PG534
099°
8.0
CREIL
099°
PG536
VECTORING

RNAV HLDG
MOPAR
MAX IAS 230 kt
093° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 070
2200

BT 116.1
Ch 108 X
LFPG
LFPB

CLM 112.9 Ch 76 X

P 23

CONSIGNES PANNE RADIO MOPAR 1W
MOPAR 1W RADIO FAILURE INSTRUCTIONS

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A CREIL descendre vers *3000*. A PG536 poursuivre RM 099°. A 39.3 NM BOV à droite R 013 CLM (RM 193°). A 11.5 NM CLM à droite RM 228° pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).

Squawk 7600. Comply or join published procedure. At CREIL descend to 3000. At PG536 continue MAG 099°. At 39.3 NM BOV turn right R 013 CLM (MAG 193°). At 11.5 NM CLM turn right MAG 228° to intercept the read back FNA approach (otherwise ILS approach RWY 27 or VPT 25 if necessary).

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
0 — 15 NM

49° 30'
49° 00'
48° 30'
001° 30'
002° 00'
002° 30'
003° 00'

ALT MNM 25 NM MOBRO ou/or MOPAR
2400

ALT MNM 25 NM ARP LFPB
2400

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS **LE BOURGET**

CAT A B C D

INA **RNAV** OKABO 1W RWY 25-27

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

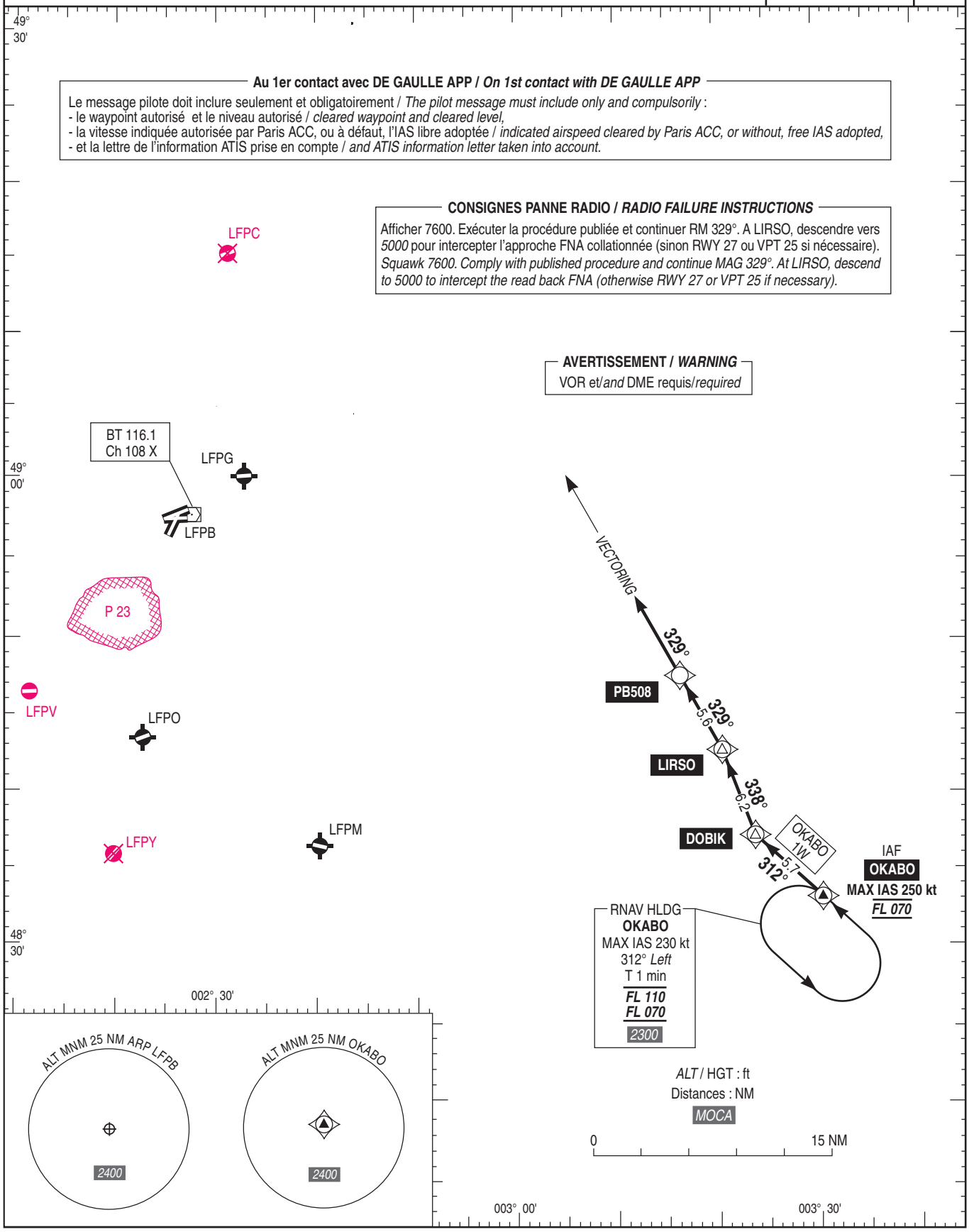
Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *On 1st contact with DE GAULLE APP*

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée et continuer RM 329°. A LIRSO, descendre vers *5000* pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).
Squawk 7600. Comply with published procedure and continue MAG 329°. At LIRSO, descend to 5000 to intercept the read back FNA (otherwise RWY 27 or VPT 25 if necessary).

AVERTISSEMENT / *WARNING*
VOR et/*and* DME requis/*required*



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

INA **RNAV** VEBEK 1W RWY 25-27

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPB COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après LORNI.
With ATC clearance only if HLDG, expect radar guidance before and after LORNI.

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

Au 1er contact avec DE GAULLE APP / *At 1st contact with DE GAULLE APP*

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement / *The pilot message must include only and compulsorily* :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé / *cleared waypoint and cleared level,*
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée / *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte / *and ATIS information letter taken into account.*

CONSIGNES PANNE RADIO / *RADIO FAILURE INSTRUCTIONS*

Afficher 7600. Exécuter la procédure publiée et continuer RM 224°. A CTL descendre vers *5000* pour intercepter l'approche FNA collationnée (sinon approche ILS RWY 27 ou VPT 25 si nécessaire).
Squawk 7600. Comply with published procedure and continue MAG 224°. At CTL descend to 5000 to intercept the read back FNA (else approach ILS RWY 27 or VPT 25 if necessary).

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

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

49° 30'

LFOB

AVERTISSEMENT / *WARNING*
VOR et/*and* DME requis/*required*

IAF
LORNI
Si attente prévue
If HLDG expected

IAF
VEBEK
MAX IAS 250 kt
FL 110

DEVIM

207°
VEBEK 1W
8.9
CTL
224°
7.9
PB510
224°
VECTORING

LFPC

LFPG

LFPB

P 23

49° 00'

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA

0 15 NM

48° 30'

002° 30'

003° 00'

003° 30'

ALT MNM 25 NM ARP LFPB
2400

ALT MNM 25 NM VEBEK
2700

© SIA

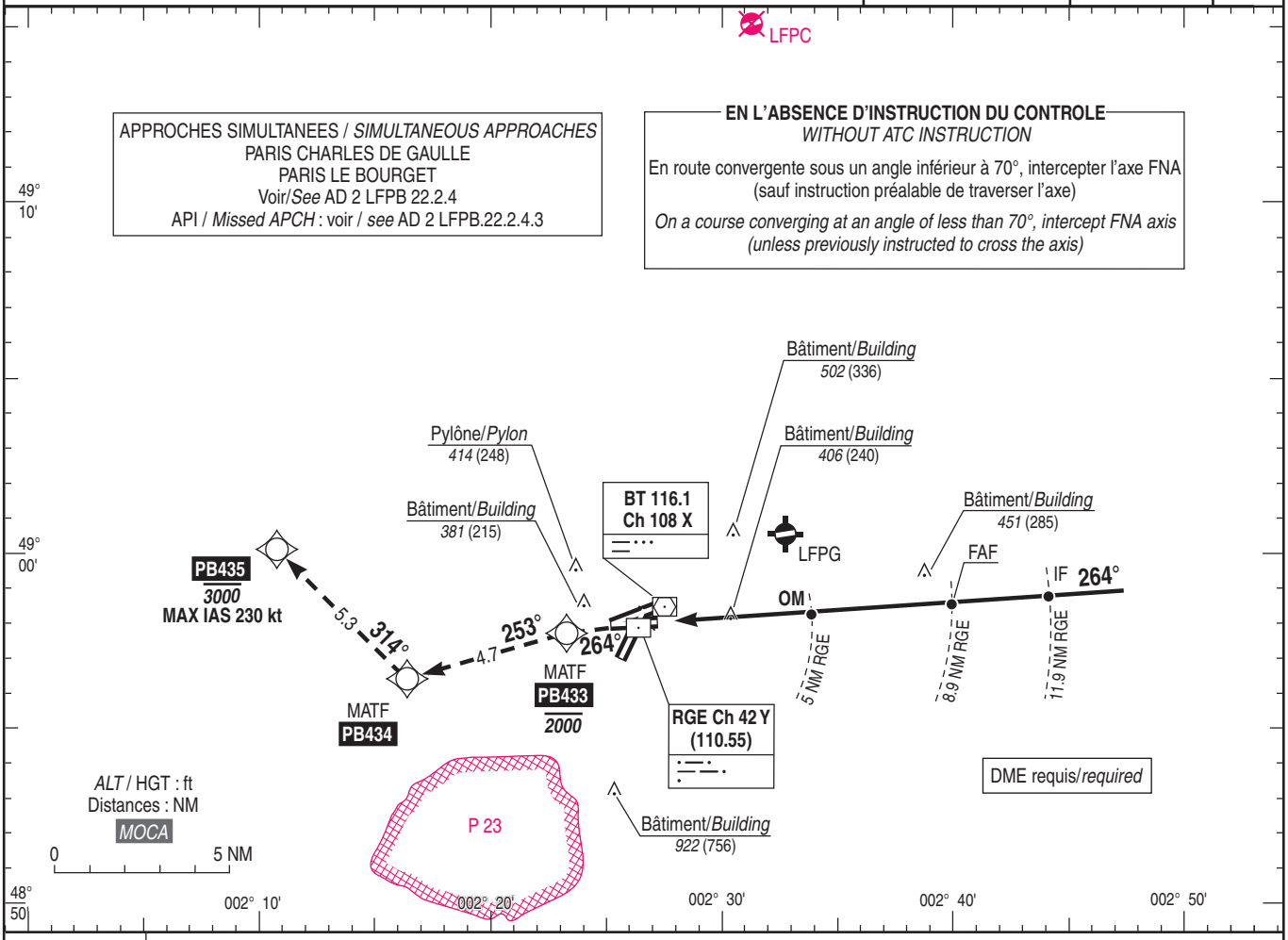
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

PARIS **LE BOURGET**

ALT AD : 220, ***THR : 166 (6 hPa)***

FNA ILS CAT I ou/*or* LOC RWY 27

FREQ : Voir / See AD 2 LFPB COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1** GNSS requis/required	**ILS - DME RGE 110.55** RDH : 53	VAR 1°E (20)

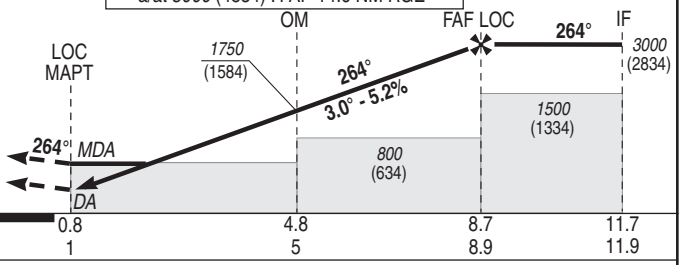


TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX** (MAX IAS 230 kt), et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio, monter **dans l'axe** vers **PB433** à ***2000*** (1834) **MAX** puis monter vers **PB434** et poursuivre vers **PB435** à ***3000*** (2834) **MAX.** Procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 6W) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(1834)* ***MAX****, then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX*** *(MAX IAS 230 kt) and follow ATC instructions. In case of radio failure, climb* ***straight ahead*** *to* ***PB433*** *up to* ***2000*** *(1834)* ***MAX****, then climb up to* ***PB434*** *and to* ***PB435*** *at* ***3000*** *(2834)* ***MAX.*** *Proceed to* ***MOPAR*** *at* ***FL 070*** *to enter holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 6W chart) or start another INA procedure.*

En cas de clairance d'APCH ILS uniquement
On clearance in case of ILS APCH only :
à/*at 2000* (1834) : FAP 5.7 NM RGE
à/*at 4000* (3834) : FAP 11.7 NM RGE
à/*at 5000* (4834) : FAP 14.6 NM RGE



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)	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***370*** (200)	750	197	***660*** (490)	1500	486	***710*** (550)	1500
B	***380*** (210)	750	207		1500		***800*** (640)	1600
C	***390*** (220)	800	217		1800		***1320*** (1150)	2400
D	***400*** (230)	800	227		1800		***1320*** (1150)	3600

DME RGE

NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**
ALT	***790***	***1110***	***1420***	***1750***	***2060***	***2380***	***2700***
(HGT)	(624)	(944)	(1254)	(1584)	(1894)	(2214)	(2534)

Observations/*Remarks* : (1) MVL : MAX IAS 185 kt ; interdites au Nord des RDL 084° et 264° VOR BT (notamment RWY 25). /
Circling : MAX IAS 185 kt ; prohibited North of RDL 084° and 264° BT VOR (especially RWY 25).
En cas de perte du signal GNSS sous l'altitude minimale de guidage (1500 ft), monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft et informer le contrôle.
In case of GNSS signal loss below 1500 ft (minimum vectoring altitude), *climb straight ahead up to 1500 ft and inform ATC.*

FAF - THR	8.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
		07 min 29	06 min 10	05 min 14	04 min 33	04 min 02	03 min 37	03 min 17	02 min 50
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA