BULLETIN DE MISE A JOUR

AIP AMENDMENT

AIRAC FRANCE eAIP NR 10/2026

DATE DE MISE EN VIGUEUR / *IMPLEMENTATION DATE* 01 OCT 2026

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
GEN			
GEN 0.2-1	01 OCT 2026	GEN 0.2-1	P.D.
GEN 0.4-1	01 OCT 2026	GEN 0.4-1	P.D.
GEN 0.4-2	01 OCT 2026	GEN 0.4-2	P.D.
GEN 0.4-3	01 OCT 2026	GEN 0.4-3	P.D.
GEN 0.4-4	01 OCT 2026	GEN 0.4-4	P.D.
GEN 0.4-5	01 OCT 2026	GEN 0.4-5	P.D.
GEN 0.4-6	01 OCT 2026	GEN 0.4-6	P.D.
GEN 0.4-7	01 OCT 2026	GEN 0.4-7	P.D.
GEN 0.4-8	01 OCT 2026	GEN 0.4-8	P.D.
GEN 0.4-9	01 OCT 2026	GEN 0.4-9	P.D.
GEN 0.4-10	01 OCT 2026	GEN 0.4-10	P.D.
GEN 0.4-11	01 OCT 2026	GEN 0.4-11	P.D.
GEN 0.4-12	01 OCT 2026	GEN 0.4-12	P.D.
GEN 0.4-13	01 OCT 2026	GEN 0.4-13	P.D.
GEN 0.4-14	01 OCT 2026	GEN 0.4-14	P.D.
GEN 0.4-15	01 OCT 2026	GEN 0.4-15	P.D.
GEN 0.4-16	01 OCT 2026	GEN 0.4-16	P.D.
GEN 0.4-17	01 OCT 2026	GEN 0.4-17	P.D.
GEN 0.4-18	01 OCT 2026	GEN 0.4-18	P.D.
GEN 0.4-19	01 OCT 2026	GEN 0.4-19	P.D.
GEN 0.4-20	01 OCT 2026	GEN 0.4-20	P.D.
GEN 0.4-21	01 OCT 2026	GEN 0.4-21	P.D.
GEN 0.4-22	01 OCT 2026	GEN 0.4-22	P.D.
GEN 0.4-23	01 OCT 2026	GEN 0.4-23	P.D.
GEN 0.4-24	01 OCT 2026	GEN 0.4-24	P.D.
GEN 0.4-25	01 OCT 2026	GEN 0.4-25	P.D.
GEN 0.4-26	01 OCT 2026	GEN 0.4-26	P.D.
GEN 0.4-27	01 OCT 2026	GEN 0.4-27	P.D.
GEN 0.4-28	01 OCT 2026	GEN 0.4-28	P.D.
GEN 0.4-29	01 OCT 2026	GEN 0.4-29	P.D.
GEN 0.4-30	01 OCT 2026	GEN 0.4-30	P.D.
GEN 0.4-31	01 OCT 2026	GEN 0.4-31	P.D.
GEN 0.4-32	01 OCT 2026	GEN 0.4-32	P.D.
GEN 0.4-33	01 OCT 2026	GEN 0.4-33	P.D.
GEN 0.4-34	01 OCT 2026	GEN 0.4-34	P.D.
GEN 0.4-35	01 OCT 2026	GEN 0.4-35	P.D.
GEN 0.4-36	01 OCT 2026	GEN 0.4-36	P.D.
GEN 2.4-1	01 OCT 2026	GEN 2.4-1	P.D.
GEN 2.4-8	01 OCT 2026	GEN 2.4-8	P.D.
GEN 2.5-1	01 OCT 2026	GEN 2.5-1	P.D.
GEN 2.5-2	01 OCT 2026	GEN 2.5-2	P.D.
GEN 2.5-4	01 OCT 2026	GEN 2.5-4	P.D.
GEN 2.5-5	01 OCT 2026	GEN 2.5-5	P.D.
GEN 3.1-1	01 OCT 2026	GEN 3.1-1	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
GEN 3.1-2	01 OCT 2026	GEN 3.1-2	P.D.
GEN 3.1-3	01 OCT 2026	GEN 3.1-3	P.D.
GEN 3.2-1	01 OCT 2026	GEN 3.2-1	P.D.
GEN 3.2-2	01 OCT 2026	GEN 3.2-2	P.D.
GEN 3.2-3	01 OCT 2026	GEN 3.2-3	P.D.
ENR			
ENR 1.1-7	01 OCT 2026	ENR 1.1-7	P.D.
ENR 2.1-46	01 OCT 2026	ENR 2.1-46	P.D.
ENR 2.2-34	01 OCT 2026	ENR 2.2-34	P.D.
ENR 3.2-48	01 OCT 2026	ENR 3.2-48	P.D.
ENR 3.2-68	01 OCT 2026	ENR 3.2-68	P.D.
ENR 3.2-69	01 OCT 2026	ENR 3.2-69	P.D.
ENR 3.2-70	01 OCT 2026	ENR 3.2-70	P.D.
ENR 4.1-5	01 OCT 2026	ENR 4.1-5	P.D.
ENR 4.1-6	01 OCT 2026	ENR 4.1-6	P.D.
ENR 4.4-2	01 OCT 2026	ENR 4.4-2	P.D.
ENR 4.4-3	01 OCT 2026	ENR 4.4-3	P.D.
ENR 4.4-4	01 OCT 2026	ENR 4.4-4	P.D.
ENR 4.4-5	01 OCT 2026	ENR 4.4-5	P.D.
ENR 4.4-6	01 OCT 2026	ENR 4.4-6	P.D.
ENR 4.4-7	01 OCT 2026	ENR 4.4-7	P.D.
ENR 4.4-8	01 OCT 2026	ENR 4.4-8	P.D.
ENR 4.4-9	01 OCT 2026	ENR 4.4-9	P.D.
ENR 4.4-10	01 OCT 2026	ENR 4.4-10	P.D.
ENR 4.4-11	01 OCT 2026	ENR 4.4-11	P.D.
ENR 4.4-12	01 OCT 2026	ENR 4.4-12	P.D.
ENR 4.4-13	01 OCT 2026	ENR 4.4-13	P.D.
ENR 4.4-14	01 OCT 2026	ENR 4.4-14	P.D.
ENR 4.4-15	01 OCT 2026	ENR 4.4-15	P.D.
ENR 4.4-16	01 OCT 2026	ENR 4.4-16	P.D.
ENR 4.4-17	01 OCT 2026	ENR 4.4-17	P.D.
ENR 4.4-18	01 OCT 2026	ENR 4.4-18	P.D.
ENR 4.4-19	01 OCT 2026	ENR 4.4-19	P.D.
ENR 4.4-20	01 OCT 2026	ENR 4.4-20	P.D.
ENR 4.4-21	01 OCT 2026	ENR 4.4-21	P.D.
ENR 4.4-22	01 OCT 2026	ENR 4.4-22	P.D.
ENR 4.4-23	01 OCT 2026	ENR 4.4-23	P.D.
ENR 4.4-24	01 OCT 2026	ENR 4.4-24	P.D.
ENR 4.4-25	01 OCT 2026	ENR 4.4-25	P.D.
ENR 4.4-26	01 OCT 2026	ENR 4.4-26	P.D.
ENR 4.4-27	01 OCT 2026	ENR 4.4-27	P.D.
ENR 4.4-31	01 OCT 2026	ENR 4.4-31	P.D.
ENR 4.4-33	01 OCT 2026	ENR 4.4-33	P.D.
ENR 5.2-5	01 OCT 2026	ENR 5.2-5	P.D.
ENR 5.2-6	01 OCT 2026	ENR 5.2-6	P.D.
ENR 5.2-7	01 OCT 2026	ENR 5.2-7	P.D.
ENR 5.2-8	01 OCT 2026	ENR 5.2-8	P.D.
ENR 5.2-9	01 OCT 2026	ENR 5.2-9	P.D.
ENR 5.2-10	01 OCT 2026	ENR 5.2-10	P.D.
ENR 5.2-11	01 OCT 2026	ENR 5.2-11	P.D.
ENR 5.2-12	01 OCT 2026	ENR 5.2-12	P.D.
ENR 5.2-13	01 OCT 2026	ENR 5.2-13	P.D.
ENR 5.2-14	01 OCT 2026	ENR 5.2-14	P.D.
ENR 5.2-15	01 OCT 2026	ENR 5.2-15	P.D.
ENR 5.2-16	01 OCT 2026	ENR 5.2-16	P.D.
ENR 5.2-17	01 OCT 2026	ENR 5.2-17	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
ENR 5.4-1	01 OCT 2026	ENR 5.4-1	P.D.
ENR 5.5-74	01 OCT 2026	ENR 5.5-74	P.D.
ENR 5.5-75	01 OCT 2026	ENR 5.5-75	P.D.
ENR 5.5-76	01 OCT 2026	ENR 5.5-76	P.D.
ENR 5.5-77	01 OCT 2026	ENR 5.5-77	P.D.
ENR 5.5-78	01 OCT 2026	ENR 5.5-78	P.D.
ENR 5.5-79	01 OCT 2026	ENR 5.5-79	P.D.
ENR 5.5-80	01 OCT 2026	ENR 5.5-80	P.D.
ENR 5.5-81	01 OCT 2026	ENR 5.5-81	P.D.
ENR 5.5-82	01 OCT 2026	ENR 5.5-82	P.D.
ENR 5.5-83	01 OCT 2026	ENR 5.5-83	P.D.
ENR 5.5-84	01 OCT 2026	ENR 5.5-84	P.D.
ENR 5.5-85	01 OCT 2026	ENR 5.5-85	P.D.
ENR 5.5-86	01 OCT 2026	ENR 5.5-86	P.D.
ENR 5.5-87	01 OCT 2026	ENR 5.5-87	P.D.
ENR 5.5-88	01 OCT 2026	ENR 5.5-88	P.D.
ENR 5.5-89	01 OCT 2026	ENR 5.5-89	P.D.
ENR 5.5-90	01 OCT 2026	ENR 5.5-90	P.D.
ENR 5.5-91	01 OCT 2026	ENR 5.5-91	P.D.
ENR 5.5-92	01 OCT 2026	ENR 5.5-92	P.D.
ENR 5.5-93	01 OCT 2026	ENR 5.5-93	P.D.
ENR 5.5-94	01 OCT 2026	ENR 5.5-94	P.D.
ENR 5.5-95	01 OCT 2026	ENR 5.5-95	P.D.
ENR 5.5-96	01 OCT 2026	ENR 5.5-96	P.D.
ENR 5.5-97	01 OCT 2026	ENR 5.5-97	P.D.
ENR 5.5-98	01 OCT 2026	ENR 5.5-98	P.D.
ENR 5.5-99	01 OCT 2026	ENR 5.5-99	P.D.
ENR 5.5-100	01 OCT 2026	ENR 5.5-100	P.D.
ENR 5.5-101	01 OCT 2026	ENR 5.5-101	P.D.
ENR 5.5-102	01 OCT 2026	ENR 5.5-102	P.D.
ENR 5.5-103	01 OCT 2026	ENR 5.5-103	P.D.
ENR 5.5-104	01 OCT 2026	ENR 5.5-104	P.D.
ENR 5.5-105	01 OCT 2026	ENR 5.5-105	P.D.
ENR 5.5-106	01 OCT 2026	ENR 5.5-106	P.D.
ENR 5.5-107	01 OCT 2026	ENR 5.5-107	P.D.
ENR 5.5-108	01 OCT 2026	ENR 5.5-108	P.D.
ENR 5.5-109	01 OCT 2026	ENR 5.5-109	P.D.
AD			
AD 1.3-4	01 OCT 2026	AD 1.3-4	P.D.
AD 1.3-5	01 OCT 2026	AD 1.3-5	P.D.
AD 1.3-6	01 OCT 2026	AD 1.3-6	P.D.
AD 1.3-7	01 OCT 2026	AD 1.3-7	P.D.
AD 1.3-8	01 OCT 2026	AD 1.3-8	P.D.
AD 1.3-10	01 OCT 2026	AD 1.3-10	P.D.
AD 1.3-11	01 OCT 2026	AD 1.3-11	P.D.
AD 1.3-12	01 OCT 2026	AD 1.3-12	P.D.
AD 1.3-13	01 OCT 2026	AD 1.3-13	P.D.
AD 1.3-14	01 OCT 2026	AD 1.3-14	P.D.
AD 1.3-15	01 OCT 2026	AD 1.3-15	P.D.
AD 1.3-16	01 OCT 2026	AD 1.3-16	P.D.
AD 1.3-17	01 OCT 2026	AD 1.3-17	P.D.
AD 1.3-18	01 OCT 2026	AD 1.3-18	P.D.
AD 1.3-19	01 OCT 2026	AD 1.3-19	P.D.
AD 1.3-20	01 OCT 2026	AD 1.3-20	P.D.
AD 1.3-21	01 OCT 2026	AD 1.3-21	P.D.
AD 1.3-22	01 OCT 2026	AD 1.3-22	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD 1.3-23	01 OCT 2026	AD 1.3-23	P.D.
AD 1.3-24	01 OCT 2026	AD 1.3-24	P.D.
AD 1.3-25	01 OCT 2026	AD 1.3-25	P.D.
AD 1.3-26	01 OCT 2026	AD 1.3-26	P.D.
AD 1.3-27	01 OCT 2026	AD 1.3-27	P.D.
AD 1.3-28	01 OCT 2026	AD 1.3-28	P.D.
AD 1.3-29	01 OCT 2026	AD 1.3-29	P.D.
AD 1.3-30	01 OCT 2026	AD 1.3-30	P.D.
AD 1.3-31	01 OCT 2026	AD 1.3-31	P.D.
AD 1.3-32	01 OCT 2026	AD 1.3-32	P.D.
AD 1.3-33	01 OCT 2026	AD 1.3-33	P.D.
NIL		AD 1.3-34	P.D.
AD 1.3-51	01 OCT 2026	AD 1.3-51	P.D.
AD 1.3-52	01 OCT 2026	AD 1.3-52	P.D.
AD 1.3-53	01 OCT 2026	AD 1.3-53	P.D.
AD 1.3-54	01 OCT 2026	AD 1.3-54	P.D.
AD 1.3-55	01 OCT 2026	AD 1.3-55	P.D.
AD 1.3-56	01 OCT 2026	AD 1.3-56	P.D.
AD 1.3-57	01 OCT 2026	AD 1.3-57	P.D.
AD 1.3-58	01 OCT 2026	AD 1.3-58	P.D.
AD 1.3-59	01 OCT 2026	AD 1.3-59	P.D.
AD 1.3-60	01 OCT 2026	AD 1.3-60	P.D.
AD 1.3-61	01 OCT 2026	AD 1.3-61	P.D.
AD 1.3-62	01 OCT 2026	AD 1.3-62	P.D.
AD 1.3-63	01 OCT 2026	AD 1.3-63	P.D.
AD 1.3-64	01 OCT 2026	AD 1.3-64	P.D.
AD 1.3-65	01 OCT 2026	AD 1.3-65	P.D.
AD 1.3-66	01 OCT 2026	AD 1.3-66	P.D.
AD 1.3-67	01 OCT 2026	AD 1.3-67	P.D.
AD 1.3-68	01 OCT 2026	AD 1.3-68	P.D.
AD 1.3-69	01 OCT 2026	AD 1.3-69	P.D.
AIX LES MILLES			
AD-2.LFMA-4	01 OCT 2026	AD-2.LFMA-4	P.D.
AD-2.LFMA-5	01 OCT 2026	AD-2.LFMA-5	P.D.
AD 2 LFMA ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFMA ADC 01	P.D.
AD 2 LFMA DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFMA DATA 01	P.D.
AD 2 LFMA DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFMA DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFMA SID RWY ALL OMNI	01 OCT 2026	AD 2 LFMA SID RWY ALL OMNI	P.D.
AD 2 LFMA STAR RWY ALL RNAV CONV	01 OCT 2026	AD 2 LFMA STAR RWY ALL RNAV CONV	P.D.
AMIENS-GLISY			
AD-2.LFAY-2	01 OCT 2026	AD-2.LFAY-2	P.D.
ANGERS MARCE			
AD-2.LFJR-1	01 OCT 2026	AD-2.LFJR-1	P.D.
AD-2.LFJR-2	01 OCT 2026	AD-2.LFJR-2	P.D.
AD-2.LFJR-3	01 OCT 2026	AD-2.LFJR-3	P.D.
AD-2.LFJR-4	01 OCT 2026	AD-2.LFJR-4	P.D.
AD-2.LFJR-5	01 OCT 2026	AD-2.LFJR-5	P.D.
AD-2.LFJR-6	01 OCT 2026	AD-2.LFJR-6	P.D.
AD 2 LFJR ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFJR ADC 01	P.D.
AD 2 LFJR AOC RWY08-26	01 OCT 2026	AD 2 LFJR AOC RWY08-26	P.D.
AD 2 LFJR DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFJR DATA 01	P.D.
AD 2 LFJR DATA RWY08 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFJR DATA RWY08 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP FASDB	01 OCT 2026	AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP FASDB	P.D.
AD 2 LFJR IAC RWY08 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFJR IAC RWY08 RNP	P.D.
AD 2 LFJR IAC RWY26 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFJR IAC RWY26 RNP	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
BEAUVAIS TILLE			
AD-2.LFOB-5	01 OCT 2026	AD-2.LFOB-5	P.D.
AD-2.LFOB-7	01 OCT 2026	AD-2.LFOB-7	P.D.
AD 2 LFOB DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFOB DATA 01	P.D.
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 01	P.D.
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 02	P.D.
AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 02	P.D.
AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB INSTR 01	P.D.
AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL	01 OCT 2026	AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL	P.D.
AD 2 LFOB IAC RWY12 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFOB IAC RWY12 RNP	P.D.
AD 2 LFOB IAC RWY30 FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFOB IAC RWY30 FNA RNP	P.D.
CAHORS LALBENQUE			
AD-2.LFCC-1	01 OCT 2026	AD-2.LFCC-1	P.D.
AD-2.LFCC-2	01 OCT 2026	AD-2.LFCC-2	P.D.
AD 2 LFCC ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCC ADC 01	P.D.
DEAUVILLE NORMANDIE			
AD-2.LFRG-5	01 OCT 2026	AD-2.LFRG-5	P.D.
AD-2.LFRG-6	01 OCT 2026	AD-2.LFRG-6	P.D.
AD-2.LFRG-9	01 OCT 2026	AD-2.LFRG-9	P.D.
AD-2.LFRG-10	01 OCT 2026	AD-2.LFRG-10	P.D.
AD 2 LFRG ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG ADC 01	P.D.
AD 2 LFRG AOC RWY12-30	01 OCT 2026	AD 2 LFRG AOC RWY12-30	P.D.
AD 2 LFRG DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA 01	P.D.
AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP FASDB	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP FASDB	P.D.
AD 2 LFRG DATA RWY30 ILS Y LOC Y CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA RWY30 ILS Y LOC Y CODE	P.D.
AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP FASDB	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP FASDB	P.D.
AD 2 LFRG DATA SID RWY12 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA SID RWY12 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFRG DATA SID RWY30 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG DATA SID RWY30 RNAV CODE 01	P.D.
NIL		AD 2 LFRG DATA STAR RWY12 RNAV CODE 01	P.D.
NIL		AD 2 LFRG DATA STAR RWY30 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY12 CONV	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY12 CONV	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY12 CONV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY12 CONV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY30 CONV	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY30 CONV	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY30 CONV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY30 CONV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV	P.D.
AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV INSTR 01	P.D.
NIL		AD 2 LFRG STAR RWY12 RNAV	P.D.
NIL		AD 2 LFRG STAR RWY30 CONV	P.D.
NIL		AD 2 LFRG STAR RWY30 RNAV	P.D.
AD 2 LFRG IAC RWY12 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFRG IAC RWY12 RNP	P.D.
AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Y LOC Y	01 OCT 2026	AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Y LOC Y	P.D.
AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Z LOC Z	01 OCT 2026	AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Z LOC Z	P.D.
AD 2 LFRG IAC RWY30 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFRG IAC RWY30 RNP	P.D.
AD 2 LFRG IAC RWY30 VOR	01 OCT 2026	NIL	
NIL		AD 2 LFRG IAC RWY30 VOR Y	P.D.
NIL		AD 2 LFRG IAC RWY30 VOR Z	P.D.
LE HAVRE OCTEVILLE			
AD-2.LFOH-2	01 OCT 2026	AD-2.LFOH-2	P.D.
AD-2.LFOH-3	01 OCT 2026	AD-2.LFOH-3	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD-2.LFOH-5	01 OCT 2026	AD-2.LFOH-5	P.D.
AD-2.LFOH-6	01 OCT 2026	AD-2.LFOH-6	P.D.
AD-2.LFOH-7	01 OCT 2026	AD-2.LFOH-7	P.D.
AD-2.LFOH-8	01 OCT 2026	AD-2.LFOH-8	P.D.
AD 2 LFOH ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFOH ADC 01	P.D.
AD 2 LFOH AOC RWY04-22	01 OCT 2026	AD 2 LFOH AOC RWY04-22	P.D.
AD 2 LFOH DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFOH DATA 01	P.D.
AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP FASDB	01 OCT 2026	AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP FASDB	P.D.
AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP FASDB	01 OCT 2026	AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP FASDB	P.D.
AD 2 LFOH IAC RWY04 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFOH IAC RWY04 RNP	P.D.
AD 2 LFOH IAC RWY22 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFOH IAC RWY22 RNP	P.D.
MURET LHERM			
AD-2.LFBR-1	01 OCT 2026	AD-2.LFBR-1	P.D.
AD-2.LFBR-2	01 OCT 2026	AD-2.LFBR-2	P.D.
AD-2.LFBR-3	01 OCT 2026	AD-2.LFBR-3	P.D.
AD-2.LFBR-4	01 OCT 2026	AD-2.LFBR-4	P.D.
AD-2.LFBR-5	01 OCT 2026	AD-2.LFBR-5	P.D.
AD-2.LFBR-6	01 OCT 2026	AD-2.LFBR-6	P.D.
AD 2 LFBR ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFBR ADC 01	P.D.
AD 2 LFBR DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFBR DATA 01	P.D.
AD 2 LFBR DATA RWY12 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFBR DATA RWY12 RNP CODE	P.D.
NIL		AD 2 LFBR IAC RWY12 NDB	P.D.
AD 2 LFBR IAC RWY12 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFBR IAC RWY12 RNP	P.D.
NANTES ATLANTIQUE			
AD-2.LFRS-7	01 OCT 2026	AD-2.LFRS-7	P.D.
AD-2.LFRS-8	01 OCT 2026	AD-2.LFRS-8	P.D.
AD 2 LFRS MIA TEXT 02	01 OCT 2026	AD 2 LFRS MIA TEXT 02	P.D.
AD 2 LFRS DATA RWY21 RNP Z AR CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRS DATA RWY21 RNP Z AR CODE	P.D.
AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA RNP Z AR	01 OCT 2026	AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA RNP Z AR	P.D.
AD 2 LFRS IAC RWY21 INA RNP AR	01 OCT 2026	AD 2 LFRS IAC RWY21 INA RNP AR	P.D.
NICE COTE D'AZUR			
AD 2 LFMN DATA STAR WEST RWY ALL RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFMN DATA STAR WEST RWY ALL RNAV CODE 01	P.D.
PARIS CHARLES DE GAULLE			
AD-2.LFPG-2	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-2	P.D.
AD-2.LFPG-4	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-4	P.D.
AD-2.LFPG-5	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-5	P.D.
AD-2.LFPG-6	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-6	P.D.
AD-2.LFPG-7	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-7	P.D.
AD-2.LFPG-15	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-15	P.D.
AD-2.LFPG-18	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-18	P.D.
AD-2.LFPG-31	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-31	P.D.
AD-2.LFPG-37	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-37	P.D.
AD-2.LFPG-38	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-38	P.D.
AD-2.LFPG-44	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-44	P.D.
AD-2.LFPG-45	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-45	P.D.
AD-2.LFPG-46	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-46	P.D.
AD-2.LFPG-47	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-47	P.D.
AD-2.LFPG-48	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-48	P.D.
AD-2.LFPG-49	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-49	P.D.
AD-2.LFPG-55	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-55	P.D.
AD-2.LFPG-56	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-56	P.D.
AD-2.LFPG-57	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-57	P.D.
AD-2.LFPG-58	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-58	P.D.
AD-2.LFPG-59	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-59	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD-2.LFPG-60	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-60	P.D.
AD-2.LFPG-61	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-61	P.D.
AD-2.LFPG-62	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-62	P.D.
AD-2.LFPG-63	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-63	P.D.
AD-2.LFPG-64	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-64	P.D.
AD-2.LFPG-65	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-65	P.D.
AD-2.LFPG-66	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-66	P.D.
AD-2.LFPG-67	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-67	P.D.
AD-2.LFPG-68	01 OCT 2026	AD-2.LFPG-68	P.D.
AD-2.LFPG-69	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPG APDC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG APDC 01	P.D.
AD 2 LFPG APDC 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPG APDC 03	P.D.
AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R	01 OCT 2026	AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R	P.D.
AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L	01 OCT 2026	AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L	P.D.
AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R	01 OCT 2026	AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R	P.D.
AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L	01 OCT 2026	AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L	P.D.
AD 2 LFPG MVA 01	01 OCT 2026	NIL	
NIL		AD 2 LFPG AMG 01	P.D.
AD 2 LFPG DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA 01	P.D.
AD 2 LFPG DATA 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA 02	P.D.
AD 2 LFPG DATA 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA 03	P.D.
AD 2 LFPG DATA 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA 04	P.D.
AD 2 LFPG DATA 05	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA 05	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA ILS CAT123 LOC CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA ILS CAT123 LOC CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA RNP CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA ILS CAT123 LOC CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA ILS CAT123 LOC CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA RNP CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA ILS CAT123 LOC CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA ILS CAT123 LOC CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA RNP CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA ILS CAT123 LOC CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA ILS CAT123 LOC CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA RNP CODE	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 02	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 03	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 04	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 02	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 03	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 04	P.D.
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 05	01 OCT 2026	AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 05	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV DIKOL RANUX LANVI BAXIR BUBLI	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV DIKOL RANUX LANVI BAXIR BUBLI	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV ELCOB LGL	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV ELCOB LGL	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OLZOM MONOT DORDI	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OLZOM MONOT DORDI	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-26L-26R POGO LFPO RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-26L-26R POGO LFPO RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 01	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 02	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 03	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 04	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 05	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 05	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 06	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 06	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 07	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 07	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 08	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 08	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 09	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 09	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 10	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 10	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 11	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV RANUX LANVI BUBLI DIKOL BAXIR	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV RANUX LANVI BUBLI DIKOL BAXIR	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI	P.D.
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY08R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY08R FNA ILS CAT123 LOC	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY09L FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY09L FNA ILS CAT123 LOC	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY09R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY09R FNA ILS CAT123 LOC	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA ILS CAT123 LOC	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA RNP	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA ILS CAT123 LOC	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA RNP	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA ILS CAT123 LOC	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA RNP	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA ILS CAT123 LOC	P.D.
AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA RNP	P.D.
PARIS LE BOURGET			
AD-2.LFPB-15	01 OCT 2026	AD-2.LFPB-15	P.D.
AD-2.LFPB-17	01 OCT 2026	AD-2.LFPB-17	P.D.
AD-2.LFPB-18	01 OCT 2026	AD-2.LFPB-18	P.D.
AD-2.LFPB-19	01 OCT 2026	AD-2.LFPB-19	P.D.
AD-2.LFPB-20	01 OCT 2026	AD-2.LFPB-20	P.D.
AD-2.LFPB-21	01 OCT 2026	AD-2.LFPB-21	P.D.
AD-2.LFPB-22	01 OCT 2026	AD-2.LFPB-22	P.D.
AD 2 LFPB ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB ADC 01	P.D.
NIL		AD 2 LFPB AMG 01	P.D.
AD 2 LFPB MVA 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPB DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA 01	P.D.
AD 2 LFPB DATA 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA 02	P.D.
AD 2 LFPB DATA 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA 03	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 02	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 02	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 03	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 04	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 05	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 05	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 06	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 06	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 02	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 03	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 04	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 02	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 03	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 04	P.D.
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 05	01 OCT 2026	AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 05	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV EAST	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV EAST	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV NORTH	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV NORTH	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV SOUTH	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV SOUTH	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV WEST	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV WEST	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07-09 CONV POGO EAST LFPN LFPV	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07-09 CONV POGO EAST LFPN LFPV	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07-09 RNAV INI	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07-09 RNAV INI	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 02	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY09 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY09 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 02	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 03	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 04	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV EAST	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV EAST	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV NORTH	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV NORTH	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV SOUTH	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV SOUTH	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV WEST	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV WEST	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV EAST INI	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV EAST INI	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV WEST INI	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV WEST INI	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 02	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 03	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 04	P.D.
NIL		AD 2 LFPB SID RWY25 CONV POGO WEST LFPN LFPV INSTR 01	P.D.
NIL		AD 2 LFPB SID RWY25 CONV POGO WEST LFPN LFPV	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INI	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INI	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 02	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 03	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 04	P.D.
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV OLZOM MONOT DORDI	01 OCT 2026	AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV OLZOM MONOT DORDI	P.D.
AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO	01 OCT 2026	AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO	P.D.
AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO	01 OCT 2026	AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO	P.D.
PARIS ORLY			
AD-2.LFPO-2	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-2	P.D.
AD-2.LFPO-4	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-4	P.D.
AD-2.LFPO-5	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-5	P.D.
AD-2.LFPO-9	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-9	P.D.
AD-2.LFPO-12	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-12	P.D.
AD-2.LFPO-23	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-23	P.D.
AD-2.LFPO-24	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-24	P.D.
AD-2.LFPO-25	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-25	P.D.
AD-2.LFPO-26	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-26	P.D.
AD-2.LFPO-27	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-27	P.D.
AD-2.LFPO-28	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-28	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD-2.LFPO-29	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-29	P.D.
AD-2.LFPO-30	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-30	P.D.
AD-2.LFPO-31	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-31	P.D.
AD-2.LFPO-32	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-32	P.D.
AD-2.LFPO-33	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-33	P.D.
AD-2.LFPO-34	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-34	P.D.
AD-2.LFPO-35	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-35	P.D.
AD-2.LFPO-36	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-36	P.D.
AD-2.LFPO-37	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-37	P.D.
AD-2.LFPO-38	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-38	P.D.
AD-2.LFPO-39	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-39	P.D.
AD-2.LFPO-40	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-40	P.D.
AD-2.LFPO-41	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-41	P.D.
AD-2.LFPO-42	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-42	P.D.
AD-2.LFPO-43	01 OCT 2026	AD-2.LFPO-43	P.D.
NIL		AD-2.LFPO-44	P.D.
NIL		AD-2.LFPO-45	P.D.
AD 2 LFPO ADC 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPO ADC 02	P.D.
AD 2 LFPO APDC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPO APDC 01	P.D.
AD 2 LFPO MVA 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPO COM 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPO COM 01	P.D.
NIL		AD 2 LFPO AMG 01	P.D.
AD 2 LFPO DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPO DATA 01	P.D.
AD 2 LFPO DATA 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPO DATA 02	P.D.
AD 2 LFPO DATA 03	01 OCT 2026	AD 2 LFPO DATA 03	P.D.
AD 2 LFPO DATA 04	01 OCT 2026	AD 2 LFPO DATA 04	P.D.
AD 2 LFPO DATA RWY02 FNA ILS CAT1 LOC CODE	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPO DATA RWY02 FNA RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPO DATA RWY02 FNA RNP CODE	P.D.
AD 2 LFPO DATA RWY02 RNP FASDB	01 OCT 2026	AD 2 LFPO DATA RWY02 RNP FASDB	P.D.
AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA ILS CAT1 LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA ILS CAT1 LOC	P.D.
AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA RNP	P.D.
PARIS SACLAY VERSAILLES			
AD-2.LFPN-11	01 OCT 2026	AD-2.LFPN-11	P.D.
AD 2 LFPN DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPN DATA 01	P.D.
NIL		AD 2 LFPN IAC RWY07L FNA VOR Z	P.D.
PAU PYRENEES			
AD-2.LFBP-3	01 OCT 2026	AD-2.LFBP-3	P.D.
PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN			
AD-2.LFPT-1	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-1	P.D.
AD-2.LFPT-2	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-2	P.D.
AD-2.LFPT-3	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-3	P.D.
AD-2.LFPT-4	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-4	P.D.
AD-2.LFPT-5	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-5	P.D.
AD-2.LFPT-6	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-6	P.D.
AD-2.LFPT-8	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-8	P.D.
AD-2.LFPT-9	01 OCT 2026	AD-2.LFPT-9	P.D.
AD 2 LFPT DATA 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPT DATA 01	P.D.
AD 2 LFPT DATA 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPT DATA 02	P.D.
AD 2 LFPT DATA ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 CODE 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPT DATA ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 CODE 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPT DATA RWY04 OZHIS RNP Z CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFPT DATA RWY04 OZHIS RNP Z CODE	P.D.
NIL		AD 2 LFPT DATA SID RWY04-22 POGO LFPN LFPV 02 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02	01 OCT 2026	AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 INSTR 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 INSTR 01	01 OCT 2026	NIL	
NIL		AD 2 LFPT SID RWY04-22 POGO LFPN LFPV 01 CONV	P.D.
NIL		AD 2 LFPT SID RWY04-22 POGO LFPN LFPV 01 CONV INSTR 01	P.D.
NIL		AD 2 LFPT SID RWY04-22 POGO LFPN LFPV 02 RNAV CONV	P.D.
NIL		AD 2 LFPT SID RWY04-22 POGO LFPN LFPV 02 RNAV CONV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV MATIX MOPIL VEDUS SONUR	01 OCT 2026	AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV MATIX MOPIL VEDUS SONUR	P.D.
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV PEXIR VELOL	01 OCT 2026	AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV PEXIR VELOL	P.D.
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV TRO RLP TINIL	01 OCT 2026	AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV TRO RLP TINIL	P.D.
AD 2 LFPT IAC RWY04 MOPAR RNP Y	01 OCT 2026	AD 2 LFPT IAC RWY04 MOPAR RNP Y	P.D.
AD 2 LFPT IAC RWY04 OZHIS RNP Z	01 OCT 2026	AD 2 LFPT IAC RWY04 OZHIS RNP Z	P.D.
AD 2 LFPT IAC RWY04 VEXAV RNP X	01 OCT 2026	AD 2 LFPT IAC RWY04 VEXAV RNP X	P.D.
AD 2 LFPT IAC RWY22 MOPAR OZHIS RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFPT IAC RWY22 MOPAR OZHIS RNP	P.D.
AD 2 LFPT IAC RWY22 VPT	01 OCT 2026	AD 2 LFPT IAC RWY22 VPT	P.D.
QUIMPER PLUGUFFAN			
AD-2.LFRQ-1	01 OCT 2026	AD-2.LFRQ-1	P.D.
AD-2.LFRQ-2	01 OCT 2026	AD-2.LFRQ-2	P.D.
AD-2.LFRQ-4	01 OCT 2026	AD-2.LFRQ-4	P.D.
AD-2.LFRQ-5	01 OCT 2026	AD-2.LFRQ-5	P.D.
AD-2.LFRQ-6	01 OCT 2026	AD-2.LFRQ-6	P.D.
AD-2.LFRQ-7	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFRQ ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ ADC 01	P.D.
AD 2 LFRQ AOC RWY09-27	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ AOC RWY09-27	P.D.
AD 2 LFRQ DATA RWY09 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ DATA RWY09 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFRQ DATA RWY27 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ DATA RWY27 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFRQ DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFRQ DATA SID RWY27 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ DATA SID RWY27 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV	P.D.
AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV	P.D.
AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFRQ IAC RWY09 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ IAC RWY09 RNP	P.D.
AD 2 LFRQ IAC RWY27 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFRQ IAC RWY27 RNP	P.D.
RODEZ AVEYRON			
AD-2.LFCR-1	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-1	P.D.
AD-2.LFCR-2	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-2	P.D.
AD-2.LFCR-3	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-3	P.D.
AD-2.LFCR-4	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-4	P.D.
AD-2.LFCR-5	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-5	P.D.
AD-2.LFCR-6	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-6	P.D.
AD-2.LFCR-7	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-7	P.D.
AD-2.LFCR-8	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-8	P.D.
AD-2.LFCR-9	01 OCT 2026	AD-2.LFCR-9	P.D.
AD 2 LFCR ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR ADC 01	P.D.
AD 2 LFCR APDC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR APDC 01	P.D.
AD 2 LFCR APDC 02	01 OCT 2026	AD 2 LFCR APDC 02	P.D.
AD 2 LFCR AOC RWY13-31	01 OCT 2026	AD 2 LFCR AOC RWY13-31	P.D.
NIL		AD 2 LFCR ARC 01	P.D.
AD 2 LFCR DATA RWY13 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFCR DATA RWY13 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFCR DATA RWY31 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFCR DATA RWY31 RNP CODE	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD 2 LFCR DATA SID RWY13 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR DATA SID RWY13 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFCR DATA SID RWY31 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR DATA SID RWY31 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFCR DATA STAR RWY13 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR DATA STAR RWY13 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFCR DATA STAR RWY31 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR DATA STAR RWY31 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV	P.D.
AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV	P.D.
AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFCR STAR RWY13 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFCR STAR RWY13 RNAV	P.D.
AD 2 LFCR STAR RWY31 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFCR STAR RWY31 RNAV	P.D.
AD 2 LFCR IAC RWY13 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFCR IAC RWY13 RNP	P.D.
AD 2 LFCR IAC RWY13 VPT	01 OCT 2026	AD 2 LFCR IAC RWY13 VPT	P.D.
AD 2 LFCR IAC RWY31 ILS LOC	01 OCT 2026	AD 2 LFCR IAC RWY31 ILS LOC	P.D.
AD 2 LFCR IAC RWY31 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFCR IAC RWY31 RNP	P.D.
SAINT NAZAIRE MONTOIR			
AD-2.LFRZ-4	01 OCT 2026	AD-2.LFRZ-4	P.D.
AD-2.LFRZ-5	01 OCT 2026	AD-2.LFRZ-5	P.D.
AD-2.LFRZ-6	01 OCT 2026	AD-2.LFRZ-6	P.D.
AD-2.LFRZ-7	01 OCT 2026	AD-2.LFRZ-7	P.D.
AD-2.LFRZ-8	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFRZ ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ ADC 01	P.D.
AD 2 LFRZ APDC 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFRZ GMC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ GMC 01	P.D.
AD 2 LFRZ AOC RWY07-25	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ AOC RWY07-25	P.D.
AD 2 LFRZ DATA RWY07 RNP AR CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ DATA RWY07 RNP AR CODE	P.D.
AD 2 LFRZ DATA RWY25 RNP CODE	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ DATA RWY25 RNP CODE	P.D.
AD 2 LFRZ DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFRZ DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	P.D.
AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV	P.D.
AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV	P.D.
AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV INSTR 01	P.D.
AD 2 LFRZ IAC RWY07 RNP AR	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ IAC RWY07 RNP AR	P.D.
AD 2 LFRZ IAC RWY07 VPT	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ IAC RWY07 VPT	P.D.
AD 2 LFRZ IAC RWY25 NDB	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ IAC RWY25 NDB	P.D.
AD 2 LFRZ IAC RWY25 RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFRZ IAC RWY25 RNP	P.D.
TOULOUSE BLAGNAC			
AD-2.LFBO-8	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-8	P.D.
AD-2.LFBO-9	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-9	P.D.
AD-2.LFBO-10	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-10	P.D.
AD-2.LFBO-11	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-11	P.D.
AD-2.LFBO-12	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-12	P.D.
AD-2.LFBO-13	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-13	P.D.
AD-2.LFBO-14	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-14	P.D.
AD-2.LFBO-15	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-15	P.D.
AD-2.LFBO-16	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-16	P.D.
AD-2.LFBO-17	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-17	P.D.
AD-2.LFBO-18	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-18	P.D.
AD-2.LFBO-19	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-19	P.D.
AD-2.LFBO-20	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-20	P.D.
AD-2.LFBO-21	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-21	P.D.
AD-2.LFBO-22	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-22	P.D.
AD-2.LFBO-23	01 OCT 2026	AD-2.LFBO-23	P.D.
AD-2.LFBO-24	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFBO MIA TEXT 02	01 OCT 2026	AD 2 LFBO MIA TEXT 02	P.D.
AD 2 LFBO ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFBO ADC 01	P.D.

PAGE A INSERER *Page to be inserted*	DATE	PAGE A SUPPRIMER *Page to be removed*	DATE
AD 2 LFBO ADC TEXT 01	01 OCT 2026	NIL	
AD 2 LFBO APDC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFBO APDC 01	P.D.
AD 2 LFBO APDC 03	01 OCT 2026	AD 2 LFBO APDC 03	P.D.
AD 2 LFBO GMC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFBO GMC 01	P.D.
AD 2 LFBO GMC 02	01 OCT 2026	AD 2 LFBO GMC 02	P.D.
AD 2 LFBO GMC 03	01 OCT 2026	AD 2 LFBO GMC 03	P.D.
AD 2 LFBO GMC 04	01 OCT 2026	AD 2 LFBO GMC 04	P.D.
AD 2 LFBO MVA 01	01 OCT 2026	NIL	
NIL		AD 2 LFBO AMSR 01	P.D.
AD 2 LFBO DATA RWY32L INA CODE GNSS	01 OCT 2026	AD 2 LFBO DATA RWY32L INA CODE GNSS	P.D.
AD 2 LFBO DATA RWY32R INA CODE GNSS	01 OCT 2026	AD 2 LFBO DATA RWY32R INA CODE GNSS	P.D.
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV	01 OCT 2026	AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV	P.D.
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV	P.D.
AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV	P.D.
AD 2 LFBO STAR RWY14 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFBO STAR RWY14 RNAV	P.D.
AD 2 LFBO STAR RWY32 RNAV	01 OCT 2026	AD 2 LFBO STAR RWY32 RNAV	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Y LOC Y	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Y LOC Y	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Z LOC Z	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Z LOC Z	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA RNP	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Z CAT 1 2 3 LOC Z	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Z CAT 1 2 3 LOC Z	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA RNP	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14L INA GNSS	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14L INA GNSS	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14R INA GNSS	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14R INA GNSS	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA VOR	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA VOR	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Y LOC Y	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Y LOC Y	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Z LOC Z	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Z LOC Z	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32L INA GNSS	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32L INA GNSS	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA VOR	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA VOR	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA RNP	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Y LOC Y	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Y LOC Y	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Z LOC Z	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Z LOC Z	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA RNP	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA RNP	P.D.
AD 2 LFBO IAC RWY32R INA GNSS	01 OCT 2026	AD 2 LFBO IAC RWY32R INA GNSS	P.D.
CAZAUX			
AD-2.LFBC-6	01 OCT 2026	AD-2.LFBC-6	P.D.
AD 2 LFBC ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFBC ADC 01	P.D.
LANDIVISIAU			
AD 2 LFRJ ADC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRJ ADC 01	P.D.
AD 2 LFRJ ADC TEXT 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRJ ADC TEXT 01	P.D.
AD 2 LFRJ GMC 01	01 OCT 2026	AD 2 LFRJ GMC 01	P.D.
LE LUC LE CANNET			
AD-2.LFMC-1	01 OCT 2026	AD-2.LFMC-1	P.D.
AD-2.LFMC-6	01 OCT 2026	AD-2.LFMC-6	P.D.
LORIENT LANN BIHOUE			
AD-2.LFRH-7	01 OCT 2026	AD-2.LFRH-7	P.D.
ORANGE CARITAT			
AD-2.LFMO-6	01 OCT 2026	AD-2.LFMO-6	P.D.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 0.2 REGISTRE DES AMENDEMENTS DE L'AIP

RECORD OF AIP AMENDMENTS

AMENDEMENT AIP *AIP AMENDMENT*			
NR/Year ***NR/Year***	**Date de publication** ***Publication date***	**Date d'insertion** ***Date inserted***	**Inséré par** ***Inserted by***

AMENDEMENT AIRAC AIP *AIP AIRAC AMENDMENT*			
NR/Year ***NR/Year***	**Date de publication** ***Publication date***	**Date d'entrée en vigueur** ***Effective date***	**Inséré par** ***Inserted by***
10/25	21 AUG 2025	02 OCT 2025	
12/25	18 SEP 2025	27 NOV 2025	
01/26	11 DEC 2025	22 JAN 2026	
02/26	08 JAN 2026	19 FEB 2026	
03/26	05 FEB 2026	19 MAR 2026	
04/26	05 MAR 2026	16 APR 2026	
05/26	02 APR 2026	14 MAY 2026	
06/26	30 APR 2026	11 JUN 2026	
07/26	28 MAY 2026	09 JUL 2026	
08/26	25 JUN 2026	06 AUG 2026	
09/26	23 JUL 2026	03 SEP 2026	
10/26	20 AUG 2026	01 OCT 2026	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN-0.4 LISTE RECAPITULATIVE DES PAGES DE EAIP

CHECKLIST OF EAIP PAGES

PARTIE 1 GENERALITES (GEN)
PART 1 - GENERAL (GEN)

GEN 0

GEN 0.1-1	26 DEC 2024
GEN 0.1-2	26 DEC 2024
GEN 0.1-3	26 DEC 2024
GEN 0.2-1	01 OCT 2026
GEN 0.3-1	01 JUL 2014
GEN 0.4-1	01 OCT 2026
GEN 0.4-2	01 OCT 2026
GEN 0.4-3	01 OCT 2026
GEN 0.4-4	01 OCT 2026
GEN 0.4-5	01 OCT 2026
GEN 0.4-6	01 OCT 2026
GEN 0.4-7	01 OCT 2026
GEN 0.4-8	01 OCT 2026
GEN 0.4-9	01 OCT 2026
GEN 0.4-10	01 OCT 2026
GEN 0.4-11	01 OCT 2026
GEN 0.4-12	01 OCT 2026
GEN 0.4-13	01 OCT 2026
GEN 0.4-14	01 OCT 2026
GEN 0.4-15	01 OCT 2026
GEN 0.4-16	01 OCT 2026
GEN 0.4-17	01 OCT 2026
GEN 0.4-18	01 OCT 2026
GEN 0.4-19	01 OCT 2026
GEN 0.4-20	01 OCT 2026
GEN 0.4-21	01 OCT 2026
GEN 0.4-22	01 OCT 2026
GEN 0.4-23	01 OCT 2026
GEN 0.4-24	01 OCT 2026
GEN 0.4-25	01 OCT 2026
GEN 0.4-26	01 OCT 2026
GEN 0.4-27	01 OCT 2026
GEN 0.4-28	01 OCT 2026
GEN 0.4-29	01 OCT 2026
GEN 0.4-30	01 OCT 2026
GEN 0.4-31	01 OCT 2026
GEN 0.4-32	01 OCT 2026
GEN 0.4-33	01 OCT 2026
GEN 0.4-34	01 OCT 2026
GEN 0.4-35	01 OCT 2026
GEN 0.4-36	01 OCT 2026
GEN 0.5-1	20 JUL 2017
GEN 0.6-1	22 JAN 2026
GEN 0.6-2	08 AUG 2024

GEN 1

GEN 1.1-1	03 DEC 2020
GEN 1.1-2	03 DEC 2020
GEN 1.1-3	04 JAN 2018
GEN 1.1-4	26 DEC 2024
GEN 1.1-5	11 JUL 2024
GEN 1.1-6	23 MAY 2019
GEN 1.1-7	23 MAY 2019
GEN 1.1-8	06 AUG 2026
GEN 1.1-9	20 MAR 2025
GEN 1.1-10	26 DEC 2024
GEN 1.1-11	26 DEC 2024
GEN 1.2-1	09 NOV 2017
GEN 1.2-2	09 NOV 2017
GEN 1.2-3	09 NOV 2017
GEN 1.2-4	09 NOV 2017
GEN 1.2-5	09 NOV 2017
GEN 1.2-6	09 NOV 2017
GEN 1.2-7	09 NOV 2017
GEN 1.2-8	09 NOV 2017
GEN 1.2-9	09 NOV 2017
GEN 1.3-1	09 NOV 2017
GEN 1.3-2	04 FEB 2016
GEN 1.3-3	04 FEB 2016
GEN 1.3-4	04 FEB 2016
GEN 1.3-5	04 FEB 2016
GEN 1.3-6	04 FEB 2016
GEN 1.3-7	04 FEB 2016
GEN 1.3-8	04 FEB 2016
GEN 1.3-9	22 JAN 2026
GEN 1.3-10	22 JAN 2026
GEN 1.3-11	21 JUN 2018
GEN 1.4-1	04 FEB 2016
GEN 1.4-2	21 MAR 2024
GEN 1.4-3	21 MAR 2024
GEN 1.5-1	27 NOV 2025
GEN 1.5-2	27 NOV 2025
GEN 1.5-3	27 NOV 2025
GEN 1.5-4	27 NOV 2025
GEN 1.5-5	27 NOV 2025
GEN 1.5-6	27 NOV 2025
GEN 1.5-7	27 NOV 2025
GEN 1.6-1	15 AUG 2019
GEN 1.6-2	23 FEB 2023
GEN 1.6-3	23 FEB 2023
GEN 1.7-1	10 OCT 2019
GEN 1.7-2	10 OCT 2019
GEN 1.7-3	02 OCT 2025
GEN 1.7-4	02 OCT 2025
GEN 1.7-5	02 OCT 2025
GEN 1.7-6	02 OCT 2025
GEN 1.7-7	02 OCT 2025
GEN 1.7-8	02 OCT 2025
GEN 1.7-9	02 OCT 2025
GEN 1.7-10	02 OCT 2025
GEN 1.7-11	02 OCT 2025
GEN 1.7-12	02 OCT 2025
GEN 1.7-13	02 OCT 2025
GEN 1.7-14	02 OCT 2025
GEN 1.7-15	02 OCT 2025
GEN 1.7-16	02 OCT 2025
GEN 1.7-17	02 OCT 2025
GEN 1.7-18	02 OCT 2025
GEN 1.7-19	02 OCT 2025
GEN 1.7-20	02 OCT 2025
GEN 1.7-21	02 OCT 2025
GEN 1.7-22	02 OCT 2025
GEN 1.7-23	02 OCT 2025
GEN 1.7-24	02 OCT 2025
GEN 1.7-25	02 OCT 2025
GEN 1.7-26	02 OCT 2025
GEN 1.7-27	02 OCT 2025
GEN 1.7-28	02 OCT 2025
GEN 1.7-29	02 OCT 2025
GEN 1.7-30	02 OCT 2025
GEN 1.7-31	02 OCT 2025
GEN 1.7-32	02 OCT 2025
GEN 1.7-33	02 OCT 2025
GEN 1.7-34	02 OCT 2025
GEN 1.7-35	02 OCT 2025
GEN 1.7-36	02 OCT 2025
GEN 1.7-37	02 OCT 2025
GEN 1.7-38	02 OCT 2025
GEN 1.7-39	02 OCT 2025
GEN 1.7-40	02 OCT 2025
GEN 1.7-41	02 OCT 2025
GEN 1.7-42	02 OCT 2025
GEN 1.7-43	02 OCT 2025
GEN 1.7-44	02 OCT 2025
GEN 1.7-45	02 OCT 2025
GEN 1.7-46	02 OCT 2025
GEN 1.7-47	02 OCT 2025
GEN 1.7-48	02 OCT 2025
GEN 1.7-49	02 OCT 2025
GEN 1.7-50	02 OCT 2025
GEN 1.7-51	02 OCT 2025
GEN 1.7-52	02 OCT 2025
GEN 1.7-53	02 OCT 2025
GEN 1.7-54	02 OCT 2025
GEN 1.7-55	02 OCT 2025
GEN 1.7-56	02 OCT 2025
GEN 1.7-57	02 OCT 2025
GEN 1.7-58	02 OCT 2025
GEN 1.7-59	02 OCT 2025
GEN 1.7-60	02 OCT 2025
GEN 1.7-61	02 OCT 2025
GEN 1.7-62	02 OCT 2025
GEN 1.7-63	02 OCT 2025
GEN 1.7-64	02 OCT 2025
GEN 1.7-65	02 OCT 2025
GEN 1.7-66	02 OCT 2025
GEN 1.7-67	02 OCT 2025
GEN 1.7-68	02 OCT 2025
GEN 1.7-69	02 OCT 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 1.7-70	02 OCT 2025
GEN 1.7-71	02 OCT 2025
GEN 1.7-72	02 OCT 2025
GEN 1.7-73	02 OCT 2025
GEN 1.7-74	02 OCT 2025
GEN 1.7-75	02 OCT 2025
GEN 1.7-76	02 OCT 2025
GEN 1.7-77	02 OCT 2025
GEN 1.7-78	02 OCT 2025
GEN 1.7-79	02 OCT 2025
GEN 1.7-80	02 OCT 2025
GEN 1.7-81	02 OCT 2025
GEN 1.7-82	02 OCT 2025
GEN 1.7-83	02 OCT 2025
GEN 1.7-84	02 OCT 2025
GEN 1.7-85	02 OCT 2025
GEN 1.7-86	02 OCT 2025
GEN 1.7-87	02 OCT 2025
GEN 1.7-88	02 OCT 2025
GEN 1.7-89	02 OCT 2025
GEN 1.7-90	02 OCT 2025
GEN 1.7-91	02 OCT 2025
GEN 1.7-92	02 OCT 2025
GEN 1.7-93	02 OCT 2025
GEN 1.7-94	02 OCT 2025
GEN 1.7-95	02 OCT 2025
GEN 1.7-96	02 OCT 2025
GEN 1.7-97	02 OCT 2025
GEN 1.7-98	02 OCT 2025

GEN 2

GEN 2.1-1	12 AUG 2021
GEN 2.1-2	26 DEC 2024
GEN 2.1-3	26 DEC 2024
GEN 2.1-4	09 NOV 2017
GEN 2.1-5	09 NOV 2017
GEN 2.1-6	09 NOV 2017
GEN 2.1-7	09 NOV 2017
GEN 2.1-8	09 NOV 2017
GEN 2.1-9	09 NOV 2017
GEN 2.1-10	09 NOV 2017
GEN 2.2-1	22 JAN 2026
GEN 2.2-2	22 JAN 2026
GEN 2.2-3	22 JAN 2026
GEN 2.2-4	22 JAN 2026
GEN 2.2-5	22 JAN 2026
GEN 2.2-6	22 JAN 2026
GEN 2.2-7	22 JAN 2026
GEN 2.2-8	22 JAN 2026
GEN 2.2-9	22 JAN 2026
GEN 2.2-10	22 JAN 2026
GEN 2.2-11	22 JAN 2026
GEN 2.2-12	22 JAN 2026
GEN 2.3-1	07 AUG 2025
GEN 2.4-1	01 OCT 2026
GEN 2.4-2	19 FEB 2026
GEN 2.4-3	19 FEB 2026
GEN 2.4-4	19 FEB 2026
GEN 2.4-5	14 MAY 2026
GEN 2.4-6	22 JAN 2026
GEN 2.4-7	22 JAN 2026
GEN 2.4-8	01 OCT 2026
GEN 2.5-1	01 OCT 2026
GEN 2.5-2	01 OCT 2026
GEN 2.5-3	03 SEP 2026
GEN 2.5-4	01 OCT 2026
GEN 2.5-5	01 OCT 2026
GEN 2.6-1	20 JUL 2017
GEN 2.6-2	01 JUL 2014
GEN 2.6-3	09 NOV 2017
GEN 2.6-4	09 NOV 2017
GEN 2.7-1	25 MAR 2021
GEN 2.7-2	25 MAR 2021
GEN 2.7-3	25 MAR 2021

GEN 3

GEN 3.1-1	01 OCT 2026
GEN 3.1-2	01 OCT 2026
GEN 3.1-3	01 OCT 2026
GEN 3.1-4	22 JAN 2026
GEN 3.1-5	26 DEC 2024
GEN 3.1-6	26 DEC 2024
GEN 3.1-REGIONS DE SERVICE DES BRIA	02 DEC 2021
GEN 3.2-1	01 OCT 2026
GEN 3.2-2	01 OCT 2026
GEN 3.2-3	01 OCT 2026
GEN 3.3-1	12 JUN 2025
GEN 3.3-2	18 APR 2024
GEN 3.3-3	18 APR 2024
GEN 3.3-4	20 MAR 2025
GEN 3.3-5	18 APR 2024
GEN 3.3-6	14 MAY 2026
GEN 3.3-7	30 DEC 2021
GEN 3.3-8	07 AUG 2025
GEN 3.3-9	20 MAR 2025
GEN 3.4-1	21 MAR 2024
GEN 3.4-2	21 MAR 2024
GEN 3.4-3	21 MAR 2024
GEN 3.4-4	21 MAR 2024
GEN 3.4-5	21 MAR 2024
GEN 3.4-6	21 MAR 2024
GEN 3.4-7	21 MAR 2024
GEN 3.4-8	26 DEC 2024
GEN 3.4-9	26 DEC 2024
GEN 3.4-10	26 DEC 2024
GEN 3.4-11	21 MAR 2024
GEN 3.4-12	21 MAR 2024
GEN 3.4-13	21 MAR 2024
GEN 3.4-14	21 MAR 2024
GEN 3.4-15	21 MAR 2024
GEN 3.4-16	21 MAR 2024
GEN 3.4-17	21 MAR 2024
GEN 3.4-18	21 MAR 2024
GEN 3.4-19	21 MAR 2024
GEN 3.4-20	21 MAR 2024
GEN 3.4-21	21 MAR 2024
GEN 3.4-22	21 MAR 2024
GEN 3.4-23	21 MAR 2024
GEN 3.4-24	21 MAR 2024
GEN 3.4-25	21 MAR 2024
GEN 3.4-26	21 MAR 2024
GEN 3.4-27	20 MAR 2025
GEN 3.4-28	21 MAR 2024
GEN 3.4-29	20 MAR 2025
GEN 3.4-30	21 MAR 2024
GEN 3.4-31	21 MAR 2024
GEN 3.4-32	07 AUG 2025
GEN 3.4-33	21 MAR 2024
GEN 3.4-51	07 SEP 2023
GEN 3.4-52	16 APR 2026
GEN 3.4-53	07 SEP 2023
GEN 3.4-54	07 SEP 2023
GEN 3.4-55	09 JUL 2026
GEN 3.4-56	09 JUL 2026
GEN 3.4-57	06 AUG 2026
GEN 3.4-58	07 SEP 2023
GEN 3.4-59	16 APR 2026
GEN 3.4-60	16 APR 2026
GEN 3.4-61	16 APR 2026
GEN 3.4-62	07 SEP 2023
GEN 3.4-63	16 APR 2026
GEN 3.4-64	28 NOV 2024
GEN 3.4-65	07 SEP 2023
GEN 3.5-1	26 JAN 2023
GEN 3.5-2	26 JAN 2023
GEN 3.5-3	20 MAR 2025
GEN 3.5-4	26 JAN 2023
GEN 3.5-5	26 JAN 2023
GEN 3.5-6	26 JAN 2023
GEN 3.5-7	26 JAN 2023
GEN 3.5-8	26 JAN 2023
GEN 3.5-9	26 JAN 2023
GEN 3.5-10	26 JAN 2023
GEN 3.5-11	08 AUG 2024
GEN 3.5-12	14 MAY 2026
GEN 3.5-13	15 MAY 2025
GEN 3.5-14	15 MAY 2025
GEN 3.5-15	15 MAY 2025
GEN 3.5-16	20 MAR 2025
GEN 3.5-17	20 MAR 2025
GEN 3.5-18	07 AUG 2025
GEN 3.5-19	20 MAR 2025
GEN 3.5-20	28 DEC 2023
GEN 3.5-21	19 MAR 2026
GEN 3.6-1	26 JAN 2023
GEN 3.6-2	02 OCT 2025
GEN 3.6-3	26 JAN 2023
GEN 3.6-4	02 OCT 2025
GEN 3.6-5	02 OCT 2025
GEN 3.6-6	26 JAN 2023
GEN 3.6-7	26 JAN 2023
GEN 3.6-8	26 JAN 2023
GEN 3.6 - PLAN DE COORDINATION DE SAUVETAGE	11 OCT 2018
GEN 3.7-1	22 JAN 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 4

GEN 4.1-1	10 JUL 2025
GEN 4.1-2	10 JUL 2025
GEN 4.1-3	10 JUL 2025
GEN 4.1-4	10 JUL 2025
GEN 4.1-5	10 JUL 2025
GEN 4.1-6	10 JUL 2025
GEN 4.1-7	10 JUL 2025
GEN 4.1-8	10 JUL 2025
GEN 4.2-1	24 MAR 2022
GEN 4.2-2	24 MAR 2022
GEN 4.2-3	24 MAR 2022
GEN 4.2-4	24 MAR 2022
GEN 4.2-5	24 MAR 2022
GEN 4.2-6	24 MAR 2022
GEN 4.2-7	24 MAR 2022
GEN 4.2-8	24 MAR 2022

PARTIE 2 EN-ROUTE (ENR)
PART 2 - EN-ROUTE (ENR)

ENR 0

ENR 0.1-1	06 OCT 2022
ENR 0.6-1	03 NOV 2022
ENR 0.6-2	03 OCT 2024

ENR 1

ENR 1.1-1	27 NOV 2025
ENR 1.1-2	27 NOV 2025
ENR 1.1-3	27 NOV 2025
ENR 1.1-4	27 NOV 2025
ENR 1.1-5	27 NOV 2025
ENR 1.1-6	27 NOV 2025
ENR 1.1-7	01 OCT 2026
ENR 1.2-1	27 NOV 2025
ENR 1.2-2	27 NOV 2025
ENR 1.2-3	19 MAR 2026
ENR 1.2-4	19 MAR 2026
ENR 1.2-5	19 MAR 2026
ENR 1.2-6	14 MAY 2026
ENR 1.3-1	27 NOV 2025
ENR 1.3-2	27 NOV 2025
ENR 1.4-1	13 AUG 2020
ENR 1.4-2	16 APR 2026
ENR 1.4-3	30 DEC 2021
ENR 1.4-4	30 DEC 2021
ENR 1.5-1	22 FEB 2024
ENR 1.5-2	22 FEB 2024
ENR 1.5-3	22 FEB 2024
ENR 1.5-4	22 FEB 2024
ENR 1.5-5	22 FEB 2024
ENR 1.5-6	22 FEB 2024
ENR 1.5-7	22 FEB 2024
ENR 1.5-8	22 FEB 2024
ENR 1.5-9	22 FEB 2024
ENR 1.5-10	22 FEB 2024
ENR 1.5-11	22 FEB 2024
ENR 1.6-1	19 MAY 2022
ENR 1.6-2	08 SEP 2022
ENR 1.6-3	19 MAY 2022
ENR 1.6-4	19 MAY 2022
ENR 1.6-5	19 MAY 2022
ENR 1.7-1	30 DEC 2021
ENR 1.7-2	30 DEC 2021
ENR 1.7-3	28 DEC 2023
ENR 1.7-4	28 DEC 2023
ENR 1.7-5	28 DEC 2023
ENR 1.8-1	26 MAR 2020
ENR 1.9-1	20 JUL 2017
ENR 1.9-2	03 DEC 2020
ENR 1.9-3	07 SEP 2023
ENR 1.9-4	07 SEP 2023
ENR 1.9-5	30 MAR 2017
ENR 1.9-6	30 MAR 2017
ENR 1.10-1	23 FEB 2023
ENR 1.10-2	23 FEB 2023
ENR 1.10-3	23 FEB 2023
ENR 1.10-4	23 FEB 2023
ENR 1.10-5	23 FEB 2023
ENR 1.10-6	23 FEB 2023
ENR 1.10-7	23 FEB 2023
ENR 1.10-8	23 FEB 2023
ENR 1.10-9	23 FEB 2023
ENR 1.10-10	23 FEB 2023
ENR 1.10-11	23 FEB 2023
ENR 1.10-12	23 FEB 2023
ENR 1.10-13	23 FEB 2023
ENR 1.10-14	23 FEB 2023
ENR 1.10-15	23 FEB 2023
ENR 1.10-16	23 FEB 2023
ENR 1.10-17	23 FEB 2023
ENR 1.10-18	23 FEB 2023
ENR 1.10-19	23 FEB 2023
ENR 1.11-1	23 FEB 2023
ENR 1.11-2	28 NOV 2024
ENR 1.11-3	14 MAY 2026
ENR 1.11-4	08 AUG 2024
ENR 1.11-5	20 FEB 2025
ENR 1.11-6	08 AUG 2024
ENR 1.11-7	04 SEP 2025
ENR 1.11-8	28 NOV 2024
ENR 1.11-9	04 SEP 2025
ENR 1.11-10	07 AUG 2025
ENR 1.11-11	08 AUG 2024
ENR 1.11-12	08 AUG 2024
ENR 1.11-13	08 AUG 2024
ENR 1.12-1	27 NOV 2025
ENR 1.12-2	27 NOV 2025
ENR 1.12-3	27 NOV 2025
ENR 1.12-4	27 NOV 2025
ENR 1.13-1	27 NOV 2025
ENR 1.14-1	19 JUL 2018
ENR 1.14-2	19 JUL 2018
ENR 1.14-3	19 JUL 2018

ENR 2

ENR 2.1-1	13 JUL 2023
ENR 2.1-2	04 SEP 2025
ENR 2.1-3	02 OCT 2025
ENR 2.1-4	17 APR 2025
ENR 2.1-5	02 OCT 2025
ENR 2.1-6	16 APR 2026
ENR 2.1-7	16 APR 2026
ENR 2.1-8	16 APR 2026
ENR 2.1-9	16 APR 2026
ENR 2.1-10	16 APR 2026
ENR 2.1-11	16 APR 2026
ENR 2.1-12	16 APR 2026
ENR 2.1-13	16 APR 2026
ENR 2.1-14	16 APR 2026
ENR 2.1-15	16 APR 2026
ENR 2.1-16	16 APR 2026
ENR 2.1-17	16 APR 2026
ENR 2.1-18	16 APR 2026
ENR 2.1-19	16 APR 2026
ENR 2.1-20	16 APR 2026
ENR 2.1-21	16 APR 2026
ENR 2.1-22	16 APR 2026
ENR 2.1-23	16 APR 2026
ENR 2.1-24	16 APR 2026
ENR 2.1-25	16 APR 2026
ENR 2.1-26	16 APR 2026
ENR 2.1-27	16 APR 2026
ENR 2.1-28	16 APR 2026
ENR 2.1-29	16 APR 2026
ENR 2.1-30	16 APR 2026
ENR 2.1-31	16 APR 2026
ENR 2.1-32	16 APR 2026
ENR 2.1-33	16 APR 2026
ENR 2.1-34	16 APR 2026
ENR 2.1-35	16 APR 2026
ENR 2.1-36	16 APR 2026
ENR 2.1-37	16 APR 2026
ENR 2.1-38	16 APR 2026
ENR 2.1-39	16 APR 2026
ENR 2.1-40	16 APR 2026
ENR 2.1-41	16 APR 2026
ENR 2.1-42	16 APR 2026
ENR 2.1-43	16 APR 2026
ENR 2.1-44	16 APR 2026
ENR 2.1-45	16 APR 2026
ENR 2.1-46	01 OCT 2026
ENR 2.1-47	16 APR 2026
ENR 2.1-48	16 APR 2026
ENR 2.1-49	16 APR 2026
ENR 2.1-50	16 APR 2026
ENR 2.1-51	16 APR 2026
ENR 2.1-52	16 APR 2026
ENR 2.1-53	03 SEP 2026
ENR 2.1-54	16 APR 2026
ENR 2.1-55	16 APR 2026
ENR 2.1-56	16 APR 2026
ENR 2.1-57	16 APR 2026
ENR 2.1-58	16 APR 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 2.1-59	16 APR 2026
ENR 2.1-60	16 APR 2026
ENR 2.1-61	16 APR 2026
ENR 2.1-62	16 APR 2026
ENR 2.1-63	16 APR 2026
ENR 2.1-64	16 APR 2026
ENR 2.1-65	16 APR 2026
ENR 2.1-66	16 APR 2026
ENR 2.1-67	16 APR 2026
ENR 2.1-68	16 APR 2026
ENR 2.1-69	16 APR 2026
ENR 2.1-70	16 APR 2026
ENR 2.1-71	16 APR 2026
ENR 2.1-72	16 APR 2026
ENR 2.1-73	16 APR 2026
ENR 2.1-74	16 APR 2026
ENR 2.1-75	11 JUN 2026
ENR 2.1-76	11 JUN 2026
ENR 2.1-77	11 JUN 2026
ENR 2.1-78	11 JUN 2026
ENR 2.1-79	16 APR 2026
ENR 2.1-80	16 APR 2026
ENR 2.2-1	29 MAR 2018
ENR 2.2-2	16 APR 2026
ENR 2.2-3	13 AUG 2020
ENR 2.2-4	16 MAY 2024
ENR 2.2-5	23 MAR 2023
ENR 2.2-6	03 OCT 2024
ENR 2.2-7	28 NOV 2024
ENR 2.2-8	16 APR 2026
ENR 2.2-9	16 APR 2026
ENR 2.2-10	25 MAR 2021
ENR 2.2-11	28 NOV 2024
ENR 2.2-12	17 APR 2025
ENR 2.2-13	15 JUL 2021
ENR 2.2-14	15 MAY 2025
ENR 2.2-15	15 MAY 2025
ENR 2.2-16	11 JUN 2026
ENR 2.2-17	11 JUN 2026
ENR 2.2-18	11 JUN 2026
ENR 2.2-19	11 JUN 2026
ENR 2.2-20	21 APR 2022
ENR 2.2-21	21 APR 2022
ENR 2.2-22	21 APR 2022
ENR 2.2-23	23 JAN 2025
ENR 2.2-24	23 JAN 2025
ENR 2.2-25	07 SEP 2023
ENR 2.2-26	17 APR 2025
ENR 2.2-27	28 NOV 2024
ENR 2.2-28	28 NOV 2024
ENR 2.2-29	28 NOV 2024
ENR 2.2-30	28 NOV 2024
ENR 2.2-31	06 AUG 2026
ENR 2.2-32	28 NOV 2024
ENR 2.2-33	17 APR 2025
ENR 2.2-34	01 OCT 2026
ENR 2.2-35	17 APR 2025
ENR 2.2-36	06 AUG 2026
ENR 2.2-37	06 AUG 2026
ENR 2.2-38	28 NOV 2024
ENR 2.2-39	28 NOV 2024
ENR 2.2-40	28 NOV 2024
ENR 2.2-41	15 MAY 2025
ENR 2.2-42	15 MAY 2025
ENR 2.2-43	28 NOV 2024
ENR 2.2-44	28 NOV 2024
ENR 2.2-45	28 NOV 2024
ENR 2.2-46	22 JAN 2026
ENR 2.2-47	28 NOV 2024
ENR 2.2-48	19 MAR 2026
ENR 2.2-49	19 MAR 2026
ENR 2.2-50	27 NOV 2025
ENR 2.2-51	27 NOV 2025
ENR 2.2-52	27 NOV 2025
ENR 2.2-53	27 NOV 2025
ENR 2.2-54	27 NOV 2025
ENR 2.2-55	27 NOV 2025
ENR 2.2-56	27 NOV 2025
ENR 2.2-57	27 NOV 2025
ENR 2.2-58	27 NOV 2025
ENR 2.2-59	27 NOV 2025
ENR 2.2-60	27 NOV 2025
ENR 2.2-61	27 NOV 2025
ENR 2.2-62	27 NOV 2025
ENR 2.2-63	27 NOV 2025
ENR 2.2-64	27 NOV 2025
ENR 2.2-65	27 NOV 2025
ENR 2.2-66	22 JAN 2026
ENR 2.2-67	27 NOV 2025
ENR 2.2-68	03 SEP 2026
ENR 2.2-69	06 AUG 2026
ENR 2.2-70	03 SEP 2026
ENR 2.2-71	16 APR 2026
ENR 2.2-72	11 JUN 2026
ENR 2.2-73	09 JUL 2026
ENR 2.2-74	19 FEB 2026
ENR 2.2-75	16 APR 2026
ENR 2.2-76	03 SEP 2026
ENR 2.2-77	03 SEP 2026
ENR 2.2-78	03 SEP 2026
ENR 2.2-79	03 SEP 2026
ENR 2.2-80	03 SEP 2026
ENR 2.2-81	03 SEP 2026
ENR 2.2-82	03 SEP 2026
ENR 2.2-83	03 SEP 2026
ENR 2.2-84	03 SEP 2026
ENR 2.2-85	03 SEP 2026

ENR 3

ENR 3.0-1	29 DEC 2022
ENR 3.0-2	29 DEC 2022
ENR 3.0-3	29 DEC 2022
ENR 3.1-1	11 AUG 2022
ENR 3.2-1	19 FEB 2026
ENR 3.2-2	19 FEB 2026
ENR 3.2-3	19 FEB 2026
ENR 3.2-4	19 FEB 2026
ENR 3.2-5	19 FEB 2026
ENR 3.2-6	19 FEB 2026
ENR 3.2-7	19 FEB 2026
ENR 3.2-8	19 FEB 2026
ENR 3.2-9	19 FEB 2026
ENR 3.2-10	19 FEB 2026
ENR 3.2-11	19 FEB 2026
ENR 3.2-12	19 FEB 2026
ENR 3.2-13	19 FEB 2026
ENR 3.2-14	19 FEB 2026
ENR 3.2-15	19 FEB 2026
ENR 3.2-16	19 FEB 2026
ENR 3.2-17	19 FEB 2026
ENR 3.2-18	19 FEB 2026
ENR 3.2-19	19 FEB 2026
ENR 3.2-20	19 FEB 2026
ENR 3.2-21	19 FEB 2026
ENR 3.2-22	19 FEB 2026
ENR 3.2-23	19 FEB 2026
ENR 3.2-24	19 FEB 2026
ENR 3.2-25	03 SEP 2026
ENR 3.2-26	19 FEB 2026
ENR 3.2-27	19 FEB 2026
ENR 3.2-28	19 FEB 2026
ENR 3.2-29	19 FEB 2026
ENR 3.2-30	16 APR 2026
ENR 3.2-31	19 FEB 2026
ENR 3.2-32	16 APR 2026
ENR 3.2-33	19 FEB 2026
ENR 3.2-34	16 APR 2026
ENR 3.2-35	16 APR 2026
ENR 3.2-36	14 MAY 2026
ENR 3.2-37	19 FEB 2026
ENR 3.2-38	19 FEB 2026
ENR 3.2-39	14 MAY 2026
ENR 3.2-40	19 FEB 2026
ENR 3.2-41	19 FEB 2026
ENR 3.2-42	19 FEB 2026
ENR 3.2-43	19 FEB 2026
ENR 3.2-44	19 FEB 2026
ENR 3.2-45	14 MAY 2026
ENR 3.2-46	16 APR 2026
ENR 3.2-47	14 MAY 2026
ENR 3.2-48	01 OCT 2026
ENR 3.2-49	19 FEB 2026
ENR 3.2-50	14 MAY 2026
ENR 3.2-51	16 APR 2026
ENR 3.2-52	16 APR 2026
ENR 3.2-53	16 APR 2026
ENR 3.2-54	16 APR 2026
ENR 3.2-55	06 AUG 2026
ENR 3.2-56	16 APR 2026
ENR 3.2-57	16 APR 2026
ENR 3.2-58	03 SEP 2026
ENR 3.2-59	16 APR 2026
ENR 3.2-60	16 APR 2026
ENR 3.2-61	16 APR 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 3.2-62	16 APR 2026
ENR 3.2-63	16 APR 2026
ENR 3.2-64	16 APR 2026
ENR 3.2-65	16 APR 2026
ENR 3.2-66	16 APR 2026
ENR 3.2-67	16 APR 2026
ENR 3.2-68	01 OCT 2026
ENR 3.2-69	01 OCT 2026
ENR 3.2-70	01 OCT 2026
ENR 3.2-71	16 APR 2026
ENR 3.2-72	16 APR 2026
ENR 3.2-73	16 APR 2026
ENR 3.2-74	16 APR 2026
ENR 3.2-75	16 APR 2026
ENR 3.2-76	16 APR 2026
ENR 3.2-77	16 APR 2026
ENR 3.2-78	16 APR 2026
ENR 3.2-79	16 APR 2026
ENR 3.2-80	16 APR 2026
ENR 3.2-81	16 APR 2026
ENR 3.2-82	16 APR 2026
ENR 3.2-83	16 APR 2026
ENR 3.2-84	16 APR 2026
ENR 3.2-85	16 APR 2026
ENR 3.2-86	16 APR 2026
ENR 3.2-87	16 APR 2026
ENR 3.2-88	03 SEP 2026
ENR 3.2-89	03 SEP 2026
ENR 3.2-90	03 SEP 2026
ENR 3.2-91	03 SEP 2026
ENR 3.2-92	16 APR 2026
ENR 3.3-1	29 DEC 2022
ENR 3.3-2	26 DEC 2024
ENR 3.3-3	16 JUN 2022
ENR 3.3-4	27 NOV 2025
ENR 3.3-5	27 NOV 2025
ENR 3.3-6	28 NOV 2024
ENR 3.3-7	28 NOV 2024
ENR 3.3-8	17 APR 2025
ENR 3.3-9	28 NOV 2024
ENR 3.3-10	28 NOV 2024
ENR 3.3-11	22 JAN 2026
ENR 3.3-12	16 APR 2026
ENR 3.3-13	16 APR 2026
ENR 3.3-14	16 APR 2026
ENR 3.3-15	09 JUL 2026
ENR 3.3-16	16 APR 2026
ENR 3.3-17	16 APR 2026
ENR 3.3-18	16 APR 2026
ENR 3.3-19	16 APR 2026
ENR 3.3-20	16 APR 2026
ENR 3.3-21	16 APR 2026
ENR 3.3-22	16 APR 2026
ENR 3.3-23	16 APR 2026
ENR 3.3-24	16 APR 2026
ENR 3.3-25	16 APR 2026
ENR 3.3-26	16 APR 2026
ENR 3.3-27	16 APR 2026
ENR 3.3-28	16 APR 2026
ENR 3.3-29	16 APR 2026
ENR 3.3-30	16 APR 2026
ENR 3.3-31	16 APR 2026
ENR 3.3 - LFBB ITI NIGHT VFR	16 JUN 2022
ENR 3.3 - LFEE ITI NIGHT VFR	28 NOV 2024
ENR 3.3 - LFFF ITI NIGHT VFR PARIS AREA	16 APR 2026
ENR 3.3 - LFMM ITI SURVOL MEDITERRANEE VFR	16 APR 2026
ENR 3.3 - LFMM MEDITERRANEE ITI NIGHT VFR	16 APR 2026
ENR 3.3 - LFMM NORTH ITI NIGHT VFR	28 NOV 2024
ENR 3.3 - LFMM SOUTH ITI NIGHT VFR	27 NOV 2025
ENR 3.3 - LFRR ITI NIGHT VFR	16 JUN 2022
ENR 3.3 - LFRR ITI TRANSMANCHE VFR	13 JUL 2023
ENR 3.4-1	16 JUN 2022
ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC BORDEAUX 01	16 JUN 2022
ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC BORDEAUX 02	16 JUN 2022
ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC BREST	16 JUN 2022
ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC MARSEILLE 01	27 NOV 2025
ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC MARSEILLE 02	27 NOV 2025
ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC PARIS	27 NOV 2025
ENR 3.4 - CIRCUITS D'ATTENTE EN UIR FRANCE UAC REIMS	27 NOV 2025

ENR 4

ENR 4.1-1	19 MAR 2026
ENR 4.1-2	03 SEP 2026
ENR 4.1-3	06 AUG 2026
ENR 4.1-4	09 JUL 2026
ENR 4.1-5	01 OCT 2026
ENR 4.1-6	01 OCT 2026
ENR 4.1-7	11 JUN 2026
ENR 4.2-1	01 JUL 2014
ENR 4.3-1	12 AUG 2021
ENR 4.4-1	19 MAR 2026
ENR 4.4-2	01 OCT 2026
ENR 4.4-3	01 OCT 2026
ENR 4.4-4	01 OCT 2026
ENR 4.4-5	01 OCT 2026
ENR 4.4-6	01 OCT 2026
ENR 4.4-7	01 OCT 2026
ENR 4.4-8	01 OCT 2026
ENR 4.4-9	01 OCT 2026
ENR 4.4-10	01 OCT 2026
ENR 4.4-11	01 OCT 2026
ENR 4.4-12	01 OCT 2026
ENR 4.4-13	01 OCT 2026
ENR 4.4-14	01 OCT 2026
ENR 4.4-15	01 OCT 2026
ENR 4.4-16	01 OCT 2026
ENR 4.4-17	01 OCT 2026
ENR 4.4-18	01 OCT 2026
ENR 4.4-19	01 OCT 2026
ENR 4.4-20	01 OCT 2026
ENR 4.4-21	01 OCT 2026
ENR 4.4-22	01 OCT 2026
ENR 4.4-23	01 OCT 2026
ENR 4.4-24	01 OCT 2026
ENR 4.4-25	01 OCT 2026
ENR 4.4-26	01 OCT 2026
ENR 4.4-27	01 OCT 2026
ENR 4.4-28	09 JUL 2026
ENR 4.4-29	16 APR 2026
ENR 4.4-30	09 JUL 2026
ENR 4.4-31	01 OCT 2026
ENR 4.4-32	19 MAR 2026
ENR 4.4-33	01 OCT 2026
ENR 4.4-34	09 JUL 2026
ENR 4.4-35	09 JUL 2026
ENR 4.4-36	09 JUL 2026
ENR 4.5-1	03 OCT 2024
ENR 4.5-2	19 FEB 2026

ENR 5

ENR 5.1-1	16 APR 2026
ENR 5.1-2	27 NOV 2025
ENR 5.1-3	21 APR 2022
ENR 5.1-4	17 APR 2025
ENR 5.1-5	25 JAN 2024
ENR 5.1-6	17 APR 2025
ENR 5.1-7	21 APR 2022
ENR 5.1-8	20 APR 2023
ENR 5.1-9	20 APR 2023
ENR 5.1-10	18 APR 2024
ENR 5.1-11	28 NOV 2024
ENR 5.1-12	27 NOV 2025
ENR 5.1-13	18 APR 2024
ENR 5.1-14	18 APR 2024
ENR 5.1-15	18 APR 2024
ENR 5.1-16	27 NOV 2025
ENR 5.1-17	28 NOV 2024
ENR 5.1-18	28 NOV 2024
ENR 5.1-19	16 APR 2026
ENR 5.1-20	16 APR 2026
ENR 5.1-21	16 APR 2026
ENR 5.1-22	16 APR 2026
ENR 5.1-23	16 APR 2026
ENR 5.1-24	16 APR 2026
ENR 5.1-25	16 APR 2026
ENR 5.1-26	16 APR 2026
ENR 5.1-27	16 APR 2026
ENR 5.1-28	16 APR 2026
ENR 5.1-29	16 APR 2026
ENR 5.1-30	16 APR 2026
ENR 5.1-31	16 APR 2026
ENR 5.1-32	16 APR 2026
ENR 5.1-33	16 APR 2026
ENR 5.1-34	16 APR 2026
ENR 5.1-35	16 APR 2026
ENR 5.1-36	16 APR 2026
ENR 5.1-37	16 APR 2026
ENR 5.1-38	16 APR 2026
ENR 5.1-39	16 APR 2026
ENR 5.1-40	16 APR 2026
ENR 5.1-41	16 APR 2026
ENR 5.1-42	16 APR 2026
ENR 5.1-43	16 APR 2026
ENR 5.1-44	16 APR 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.1-45	16 APR 2026	ENR 5.1-132	16 APR 2026
ENR 5.1-46	16 APR 2026	ENR 5.1-133	16 APR 2026
ENR 5.1-47	16 APR 2026	ENR 5.1-134	16 APR 2026
ENR 5.1-48	16 APR 2026	ENR 5.1-135	16 APR 2026
ENR 5.1-49	16 APR 2026	ENR 5.1-136	16 APR 2026
ENR 5.1-50	16 APR 2026	ENR 5.1-137	16 APR 2026
ENR 5.1-51	16 APR 2026	ENR 5.1-138	16 APR 2026
ENR 5.1-52	16 APR 2026	ENR 5.1-139	16 APR 2026
ENR 5.1-53	16 APR 2026	ENR 5.1-140	16 APR 2026
ENR 5.1-54	16 APR 2026	ENR 5.1-141	16 APR 2026
ENR 5.1-55	16 APR 2026	ENR 5.1-142	16 APR 2026
ENR 5.1-56	16 APR 2026	ENR 5.1-143	16 APR 2026
ENR 5.1-57	16 APR 2026	ENR 5.1-144	16 APR 2026
ENR 5.1-58	16 APR 2026	ENR 5.1-145	16 APR 2026
ENR 5.1-59	16 APR 2026	ENR 5.1-146	16 APR 2026
ENR 5.1-60	16 APR 2026	ENR 5.1-147	16 APR 2026
ENR 5.1-61	16 APR 2026	ENR 5.1-148	16 APR 2026
ENR 5.1-62	16 APR 2026	ENR 5.1-149	16 APR 2026
ENR 5.1-63	16 APR 2026	ENR 5.1-150	16 APR 2026
ENR 5.1-64	16 APR 2026	ENR 5.1-151	16 APR 2026
ENR 5.1-65	16 APR 2026	ENR 5.1-152	16 APR 2026
ENR 5.1-66	16 APR 2026	ENR 5.1-153	16 APR 2026
ENR 5.1-67	16 APR 2026	ENR 5.1-154	16 APR 2026
ENR 5.1-68	16 APR 2026	ENR 5.1-155	16 APR 2026
ENR 5.1-69	16 APR 2026	ENR 5.1-156	16 APR 2026
ENR 5.1-70	16 APR 2026	ENR 5.1-157	16 APR 2026
ENR 5.1-71	16 APR 2026	ENR 5.1-158	16 APR 2026
ENR 5.1-72	16 APR 2026	ENR 5.1-159	16 APR 2026
ENR 5.1-73	16 APR 2026	ENR 5.1-160	16 APR 2026
ENR 5.1-74	16 APR 2026	ENR 5.1-161	16 APR 2026
ENR 5.1-75	16 APR 2026	ENR 5.1-162	03 SEP 2026
ENR 5.1-76	16 APR 2026	ENR 5.1-163	16 APR 2026
ENR 5.1-77	16 APR 2026	ENR 5.1-164	16 APR 2026
ENR 5.1-78	16 APR 2026	ENR 5.1-165	16 APR 2026
ENR 5.1-79	16 APR 2026	ENR 5.1-166	16 APR 2026
ENR 5.1-80	16 APR 2026	ENR 5.1-167	16 APR 2026
ENR 5.1-81	16 APR 2026	ENR 5.1-168	16 APR 2026
ENR 5.1-82	16 APR 2026	ENR 5.1-169	16 APR 2026
ENR 5.1-83	16 APR 2026	ENR 5.1-170	16 APR 2026
ENR 5.1-84	16 APR 2026	ENR 5.1-171	16 APR 2026
ENR 5.1-85	16 APR 2026	ENR 5.1-172	16 APR 2026
ENR 5.1-86	16 APR 2026	ENR 5.1-173	16 APR 2026
ENR 5.1-87	16 APR 2026	ENR 5.1-174	16 APR 2026
ENR 5.1-88	16 APR 2026	ENR 5.1-175	16 APR 2026
ENR 5.1-89	16 APR 2026	ENR 5.1-176	16 APR 2026
ENR 5.1-90	16 APR 2026	ENR 5.1-177	16 APR 2026
ENR 5.1-91	16 APR 2026	ENR 5.1-178	16 APR 2026
ENR 5.1-92	16 APR 2026	ENR 5.1-179	16 APR 2026
ENR 5.1-93	16 APR 2026	ENR 5.1-180	16 APR 2026
ENR 5.1-94	16 APR 2026	ENR 5.1-181	16 APR 2026
ENR 5.1-95	16 APR 2026	ENR 5.1-182	16 APR 2026
ENR 5.1-96	16 APR 2026	ENR 5.1-183	16 APR 2026
ENR 5.1-97	16 APR 2026	ENR 5.1-184	16 APR 2026
ENR 5.1-98	16 APR 2026	ENR 5.1-185	16 APR 2026
ENR 5.1-99	16 APR 2026	ENR 5.1-186	16 APR 2026
ENR 5.1-100	16 APR 2026	ENR 5.1-187	16 APR 2026
ENR 5.1-101	16 APR 2026	ENR 5.1-188	16 APR 2026
ENR 5.1-102	16 APR 2026	ENR 5.1-189	16 APR 2026
ENR 5.1-103	16 APR 2026	ENR 5.1-190	16 APR 2026
ENR 5.1-104	16 APR 2026	ENR 5.1-191	16 APR 2026
ENR 5.1-105	16 APR 2026	ENR 5.1-192	16 APR 2026
ENR 5.1-106	16 APR 2026	ENR 5.1-193	16 APR 2026
ENR 5.1-107	16 APR 2026	ENR 5.1-194	16 APR 2026
ENR 5.1-108	16 APR 2026	ENR 5.1-195	16 APR 2026
ENR 5.1-109	16 APR 2026	ENR 5.1-196	16 APR 2026
ENR 5.1-110	17 APR 2025	ENR 5.1-197	16 APR 2026
ENR 5.1-111	17 APR 2025	ENR 5.1-198	16 APR 2026
ENR 5.1-112	17 APR 2025	ENR 5.1-199	16 APR 2026
ENR 5.1-113	16 APR 2026	ENR 5.1-200	11 JUN 2026
ENR 5.1-114	17 APR 2025	ENR 5.1-201	11 JUN 2026
ENR 5.1-115	17 APR 2025	ENR 5.1-202	11 JUN 2026
ENR 5.1-116	16 APR 2026	ENR 5.1-203	11 JUN 2026
ENR 5.1-117	16 APR 2026	ENR 5.1-204	11 JUN 2026
ENR 5.1-118	16 APR 2026	ENR 5.1-205	11 JUN 2026
ENR 5.1-119	16 APR 2026	ENR 5.1-206	11 JUN 2026
ENR 5.1-120	16 APR 2026	ENR 5.1-207	16 APR 2026
ENR 5.1-121	16 APR 2026	ENR 5.1-208	11 JUN 2026
ENR 5.1-122	16 APR 2026	ENR 5.1-209	16 APR 2026
ENR 5.1-123	16 APR 2026	ENR 5.1-210	16 APR 2026
ENR 5.1-124	16 APR 2026	ENR 5.1-211	16 APR 2026
ENR 5.1-125	16 APR 2026	ENR 5.1-212	16 APR 2026
ENR 5.1-126	16 APR 2026	ENR 5.1-213	16 APR 2026
ENR 5.1-127	16 APR 2026	ENR 5.1-214	16 APR 2026
ENR 5.1-128	16 APR 2026	ENR 5.1-215	16 APR 2026
ENR 5.1-129	16 APR 2026	ENR 5.1-216	16 APR 2026
ENR 5.1-130	16 APR 2026	ENR 5.1-217	16 APR 2026
ENR 5.1-131	16 APR 2026	ENR 5.1-218	16 APR 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.1-219 16 APR 2026
ENR 5.1-220 16 APR 2026
ENR 5.1-251 16 APR 2026
ENR 5.1-252 16 APR 2026
ENR 5.1-301 08 OCT 2020
ENR 5.1-302 16 APR 2026
ENR 5.1-303 16 APR 2026
ENR 5.1-304 16 APR 2026
ENR 5.1-305 22 FEB 2024
ENR 5.1-306 22 FEB 2024
ENR 5.1-307 22 FEB 2024
ENR 5.1-308 22 FEB 2024
ENR 5.1-309 22 FEB 2024
ENR 5.1-310 22 FEB 2024
ENR 5.1-311 22 FEB 2024
ENR 5.1-312 28 NOV 2024
ENR 5.1-313 27 NOV 2025
ENR 5.1-314 27 NOV 2025
ENR 5.1-315 27 NOV 2025
ENR 5.1-316 16 APR 2026
ENR 5.1-317 27 NOV 2025
ENR 5.1-318 22 FEB 2024
ENR 5.1-319 22 FEB 2024
ENR 5.1-320 22 FEB 2024
ENR 5.1-321 27 NOV 2025
ENR 5.1-322 27 NOV 2025
ENR 5.1-323 27 NOV 2025
ENR 5.1-324 27 NOV 2025
ENR 5.1-325 27 NOV 2025
ENR 5.1-326 27 NOV 2025
ENR 5.1-327 27 NOV 2025
ENR 5.1-328 27 NOV 2025
ENR 5.1-329 27 NOV 2025
ENR 5.1-401 30 JAN 2020
ENR 5.1-501 21 APR 2022
ENR 5.1-502 18 APR 2024
ENR 5.1-503 13 JUL 2023
ENR 5.1-504 13 JUL 2023
ENR 5.1-505 18 APR 2024
ENR 5.1-506 17 APR 2025
ENR 5.1-507 13 JUL 2023
ENR 5.1-508 16 APR 2026
ENR 5.1-509 16 APR 2026
ENR 5.1-510 17 APR 2025
ENR 5.1-511 16 APR 2026
ENR 5 1 5 1 ZONES LF-P 86 R 86 13 JUL 2023
ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 29 21 APR 2022
ENR 5.1.5.1 - ZONE LF-R 213 28 MAR 2019
ENR 5.1-515 13 JUL 2023
ENR 5.1-516 13 JUL 2023
ENR 5.1-517 13 JUL 2023
ENR 5.1-518 13 JUL 2023
ENR 5.1-519 13 JUL 2023
ENR 5.1-520 13 JUL 2023
ENR 5.1-521 13 JUL 2023
ENR 5.1-522 13 JUL 2023
ENR 5.1-523 13 JUL 2023
ENR 5.1-524 13 JUL 2023
ENR 5.1-525 13 JUL 2023
ENR 5.1-526 13 JUL 2023
ENR 5.1-527 13 JUL 2023
ENR 5.1-528 13 JUL 2023
ENR 5.1-529 13 JUL 2023
ENR 5.1-530 13 JUL 2023
ENR 5.1-531 13 JUL 2023
ENR 5.1-532 13 JUL 2023
ENR 5.1-533 13 JUL 2023
ENR 5.1-534 13 JUL 2023
ENR 5.1-535 13 JUL 2023
ENR 5.1-536 13 JUL 2023
ENR 5.1-537 18 APR 2024
ENR 5.1-538 28 NOV 2024
ENR 5.1-539 17 APR 2025
ENR 5.1-540 17 APR 2025
ENR 5.1-541 17 APR 2025
ENR 5.1-542 17 APR 2025
ENR 5.1-543 17 APR 2025
ENR 5.1.5.2 - ESPACE REGLEMENTE-TMA PARIS-ACTIVITE VELIVOLE (PARTIE OUEST) 17 APR 2025
ENR 5.1.5.2 - ESPACE REGLEMENTE-TMA PARIS-ACTIVITE VELIVOLE (PARTIE EST) 28 MAR 2019
ENR 5.1-546 27 NOV 2025
ENR 5 1 5 3 REGLES GENERALES DE PENETRATION DANS LA ZONE LF-R 71 27 NOV 2025
ENR 5.2-1 29 DEC 2022
ENR 5.2-2 01 DEC 2022
ENR 5.2-3 01 DEC 2022
ENR 5.2-4 01 DEC 2022
ENR 5.2-5 01 OCT 2026
ENR 5.2-6 01 OCT 2026
ENR 5.2-7 01 OCT 2026
ENR 5.2-8 01 OCT 2026
ENR 5.2-9 01 OCT 2026
ENR 5.2-10 01 OCT 2026
ENR 5.2-11 01 OCT 2026
ENR 5.2-12 01 OCT 2026
ENR 5.2-13 01 OCT 2026
ENR 5.2-14 01 OCT 2026
ENR 5.2-15 01 OCT 2026
ENR 5.2-16 01 OCT 2026
ENR 5.2-17 01 OCT 2026
ENR 5.2-21 21 MAR 2024
ENR 5.2-22 21 MAR 2024
ENR 5.3-1 31 DEC 2020
ENR 5.3-2 31 DEC 2020
ENR 5.3-3 16 APR 2026
ENR 5.3-4 14 JUL 2022
ENR 5.3-5 24 MAR 2022
ENR 5.3-6 24 MAR 2022
ENR 5.3-7 28 DEC 2023
ENR 5.3-8 28 DEC 2023
ENR 5.3-9 28 DEC 2023
ENR 5.3-10 28 DEC 2023
ENR 5.3-11 17 APR 2025
ENR 5.3-12 17 APR 2025
ENR 5.3-13 17 APR 2025
ENR 5.3-14 28 DEC 2023
ENR 5.3-15 28 DEC 2023
ENR 5.3-16 28 DEC 2023
ENR 5.3-17 28 DEC 2023
ENR 5.3-20 10 SEP 2020
ENR 5.4-0 22 JAN 2026
ENR 5.4-1 01 OCT 2026
ENR 5.5-1 06 AUG 2026
ENR 5.5-2 06 AUG 2026
ENR 5.5-3 06 AUG 2026
ENR 5.5-4 06 AUG 2026
ENR 5.5-5 06 AUG 2026
ENR 5.5-6 06 AUG 2026
ENR 5.5-7 06 AUG 2026
ENR 5.5-8 06 AUG 2026
ENR 5.5-9 06 AUG 2026
ENR 5.5-10 06 AUG 2026
ENR 5.5-11 06 AUG 2026
ENR 5.5-12 06 AUG 2026
ENR 5.5-13 06 AUG 2026
ENR 5.5-14 06 AUG 2026
ENR 5.5-15 06 AUG 2026
ENR 5.5-16 06 AUG 2026
ENR 5.5-17 06 AUG 2026
ENR 5.5-18 06 AUG 2026
ENR 5.5-19 06 AUG 2026
ENR 5.5-20 06 AUG 2026
ENR 5.5-21 06 AUG 2026
ENR 5.5-22 06 AUG 2026
ENR 5.5-23 06 AUG 2026
ENR 5.5-24 06 AUG 2026
ENR 5.5-25 06 AUG 2026
ENR 5.5-26 06 AUG 2026
ENR 5.5-27 06 AUG 2026
ENR 5.5-28 06 AUG 2026
ENR 5.5-29 06 AUG 2026
ENR 5.5-30 06 AUG 2026
ENR 5.5-31 06 AUG 2026
ENR 5.5-32 06 AUG 2026
ENR 5.5-33 06 AUG 2026
ENR 5.5-34 06 AUG 2026
ENR 5.5-35 06 AUG 2026
ENR 5.5-36 06 AUG 2026
ENR 5.5-37 06 AUG 2026
ENR 5.5-38 06 AUG 2026
ENR 5.5-39 06 AUG 2026
ENR 5.5-40 06 AUG 2026
ENR 5.5-41 03 SEP 2026
ENR 5.5-42 03 SEP 2026
ENR 5.5-43 03 SEP 2026
ENR 5.5-44 16 APR 2026
ENR 5.5-45 16 APR 2026
ENR 5.5-46 06 AUG 2026
ENR 5.5-47 06 AUG 2026
ENR 5.5-48 06 AUG 2026
ENR 5.5-49 16 APR 2026
ENR 5.5-50 16 APR 2026
ENR 5.5-51 16 APR 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 5.5-52	16 APR 2026
ENR 5.5-53	06 AUG 2026
ENR 5.5-54	06 AUG 2026
ENR 5.5-55	06 AUG 2026
ENR 5.5-56	06 AUG 2026
ENR 5.5-57	06 AUG 2026
ENR 5.5-58	06 AUG 2026
ENR 5.5-59	06 AUG 2026
ENR 5.5-60	06 AUG 2026
ENR 5.5-61	06 AUG 2026
ENR 5.5-62	06 AUG 2026
ENR 5.5-63	06 AUG 2026
ENR 5.5-64	06 AUG 2026
ENR 5.5-65	06 AUG 2026
ENR 5.5-66	06 AUG 2026
ENR 5.5-67	06 AUG 2026
ENR 5.5-68	06 AUG 2026
ENR 5.5-69	06 AUG 2026
ENR 5.5-70	06 AUG 2026
ENR 5.5-71	06 AUG 2026
ENR 5.5-72	06 AUG 2026
ENR 5.5-73	06 AUG 2026
ENR 5.5-74	01 OCT 2026
ENR 5.5-75	01 OCT 2026
ENR 5.5-76	01 OCT 2026
ENR 5.5-77	01 OCT 2026
ENR 5.5-78	01 OCT 2026
ENR 5.5-79	01 OCT 2026
ENR 5.5-80	01 OCT 2026
ENR 5.5-81	01 OCT 2026
ENR 5.5-82	01 OCT 2026
ENR 5.5-83	01 OCT 2026
ENR 5.5-84	01 OCT 2026
ENR 5.5-85	01 OCT 2026
ENR 5.5-86	01 OCT 2026
ENR 5.5-87	01 OCT 2026
ENR 5.5-88	01 OCT 2026
ENR 5.5-89	01 OCT 2026
ENR 5.5-90	01 OCT 2026
ENR 5.5-91	01 OCT 2026
ENR 5.5-92	01 OCT 2026
ENR 5.5-93	01 OCT 2026
ENR 5.5-94	01 OCT 2026
ENR 5.5-95	01 OCT 2026
ENR 5.5-96	01 OCT 2026
ENR 5.5-97	01 OCT 2026
ENR 5.5-98	01 OCT 2026
ENR 5.5-99	01 OCT 2026
ENR 5.5-100	01 OCT 2026
ENR 5.5-101	01 OCT 2026
ENR 5.5-102	01 OCT 2026
ENR 5.5-103	01 OCT 2026
ENR 5.5-104	01 OCT 2026
ENR 5.5-105	01 OCT 2026
ENR 5.5-106	01 OCT 2026
ENR 5.5-107	01 OCT 2026
ENR 5.5-108	01 OCT 2026
ENR 5.5-109	01 OCT 2026
ENR 5.5-110	06 AUG 2026
ENR 5.5-111	06 AUG 2026
ENR 5.5-112	06 AUG 2026
ENR 5.5-113	06 AUG 2026
ENR 5.5-114	06 AUG 2026
ENR 5.5-115	06 AUG 2026
ENR 5.5-116	06 AUG 2026
ENR 5.5-117	06 AUG 2026
ENR 5.5-118	06 AUG 2026
ENR 5.5-119	06 AUG 2026
ENR 5.5-120	06 AUG 2026
ENR 5.5-121	06 AUG 2026
ENR 5.5-122	06 AUG 2026
ENR 5.5-123	06 AUG 2026
ENR 5.5-124	06 AUG 2026
ENR 5.5-125	06 AUG 2026
ENR 5.5-126	06 AUG 2026
ENR 5.6-1	23 JAN 2025
ENR 5.6-3	22 FEB 2024
ENR 5.6-4	03 NOV 2022
ENR 5.6-5	03 NOV 2022
ENR 5.6-6	03 NOV 2022
ENR 5.6-7	22 FEB 2024
ENR 5.6-9	22 FEB 2024
ENR 5.7-1	16 APR 2026
ENR 5.7-2	16 APR 2026
ENR 5.7-3	16 APR 2026
ENR 5.7-4	20 APR 2023
ENR 5.7-5	19 MAR 2026
ENR 5.7-6	21 APR 2022
ENR 5.7-7	16 APR 2026
ENR 5.7-8	20 APR 2023
ENR 5.7-9	16 APR 2026
ENR 5.7-10	11 JUL 2024
ENR 5.7-11	16 APR 2026
ENR 5.7-12	16 APR 2026
ENR 5.7-13	24 MAR 2022
ENR 5.7-15	17 APR 2025
ENR 5.7-16	16 APR 2026
ENR 5.7-17	17 APR 2025
ENR 5.7-18	17 APR 2025
ENR 5.7-19	17 APR 2025
ENR 5.7-20	17 APR 2025
ENR 5.7-21	17 APR 2025
ENR 5.7-22	17 APR 2025
ENR 5.7-23	17 APR 2025
ENR 5.7-24	16 APR 2026
ENR 5.7-25	17 APR 2025
ENR 5.7-26	17 APR 2025
ENR 5.7-27	17 APR 2025
ENR 5.7-28	17 APR 2025
ENR 5.7-29	17 APR 2025
ENR 5.7-30	17 APR 2025
ENR 5.7-31	17 APR 2025
ENR 5.7-32	27 NOV 2025
ENR 5.7-33	27 NOV 2025
ENR 5.7-34	27 NOV 2025
ENR 5.7-35	27 NOV 2025
ENR 5.7-36	16 APR 2026
ENR 6	
ENR 6.1 - CARTE CROISIERE ESPACE INFERIEUR	16 APR 2026
ENR 6.2 - CARTE CROISIERE ESPACE SUPERIEUR	16 APR 2026
PARTIE 3 AERODROMES (AD) *PART 3 - AERODROMES (AD)*	
AD 0	
AD 0.1-1	01 JUL 2014
AD 0.6-1	07 SEP 2023
AD 0.6-2	14 MAY 2026
AD 0.6-3	22 JAN 2026
AD 0.6-4	22 JAN 2026
AD 1	
AD 1.0-1	19 MAR 2026
AD 1.0-2	20 MAR 2025
AD 1.0-3	30 DEC 2021
AD 1.0-4	30 DEC 2021
AD 1.1-1	22 JAN 2026
AD 1.1-2	22 JAN 2026
AD 1.1-3	22 JAN 2026
AD 1.1-4	19 FEB 2026
AD 1.1-5	02 OCT 2025
AD 1.1-6	02 OCT 2025
AD 1.1-7	02 OCT 2025
AD 1.2-1	07 OCT 2021
AD 1.2-2	12 AUG 2021
AD 1.2-3	12 AUG 2021
AD 1.2-4	07 OCT 2021
AD 1.2-5	07 OCT 2021
AD 1.2-6	12 AUG 2021
AD 1.2-7	12 AUG 2021
AD 1.2-8	12 AUG 2021
AD 1.2-9	07 OCT 2021
AD 1.2-10	07 OCT 2021
AD 1.2-11	07 OCT 2021
AD 1.2-12	07 OCT 2021
AD 1.3-1	22 JAN 2026
AD 1.3-2	27 NOV 2025
AD 1.3-3	16 APR 2026
AD 1.3-4	01 OCT 2026
AD 1.3-5	01 OCT 2026
AD 1.3-6	01 OCT 2026
AD 1.3-7	01 OCT 2026
AD 1.3-8	01 OCT 2026
AD 1.3-9	09 JUL 2026
AD 1.3-10	01 OCT 2026
AD 1.3-11	01 OCT 2026
AD 1.3-12	01 OCT 2026
AD 1.3-13	01 OCT 2026
AD 1.3-14	01 OCT 2026
AD 1.3-15	01 OCT 2026
AD 1.3-16	01 OCT 2026
AD 1.3-17	01 OCT 2026
AD 1.3-18	01 OCT 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 1.3-19	01 OCT 2026
AD 1.3-20	01 OCT 2026
AD 1.3-21	01 OCT 2026
AD 1.3-22	01 OCT 2026
AD 1.3-23	01 OCT 2026
AD 1.3-24	01 OCT 2026
AD 1.3-25	01 OCT 2026
AD 1.3-26	01 OCT 2026
AD 1.3-27	01 OCT 2026
AD 1.3-28	01 OCT 2026
AD 1.3-29	01 OCT 2026
AD 1.3-30	01 OCT 2026
AD 1.3-31	01 OCT 2026
AD 1.3-32	01 OCT 2026
AD 1.3-33	01 OCT 2026
AD 1.3-35	22 JAN 2026
AD 1.3-36	22 JAN 2026
AD 1.3-37	22 JAN 2026
AD 1.3-38	22 JAN 2026
AD 1.3-39	22 JAN 2026
AD 1.3-40	09 JUL 2026
AD 1.3-41	09 JUL 2026
AD 1.3-42	09 JUL 2026
AD 1.3-43	09 JUL 2026
AD 1.3-44	09 JUL 2026
AD 1.3-45	09 JUL 2026
AD 1.3-46	09 JUL 2026
AD 1.3-47	22 JAN 2026
AD 1.3-48	22 JAN 2026
AD 1.3-49	22 JAN 2026
AD 1.3-50	03 SEP 2026
AD 1.3-51	01 OCT 2026
AD 1.3-52	01 OCT 2026
AD 1.3-53	01 OCT 2026
AD 1.3-54	01 OCT 2026
AD 1.3-55	01 OCT 2026
AD 1.3-56	01 OCT 2026
AD 1.3-57	01 OCT 2026
AD 1.3-58	01 OCT 2026
AD 1.3-59	01 OCT 2026
AD 1.3-60	01 OCT 2026
AD 1.3-61	01 OCT 2026
AD 1.3-62	01 OCT 2026
AD 1.3-63	01 OCT 2026
AD 1.3-64	01 OCT 2026
AD 1.3-65	01 OCT 2026
AD 1.3-66	01 OCT 2026
AD 1.3-67	01 OCT 2026
AD 1.3-68	01 OCT 2026
AD 1.3-69	01 OCT 2026
AD 1.3-71	04 SEP 2025
AD 1.4-1	10 JUL 2025
AD 1.4-2	10 JUL 2025
AD 1.5-1	27 NOV 2025
AD 1.5-2	19 FEB 2026
AD 1.6-1	16 APR 2026
AD 1.6-2	09 JUL 2026
AD 1.6-3	09 JUL 2026
AD 1.6-4	22 JAN 2026
AD 1.6-5	19 FEB 2026
AD 1.6-6	19 FEB 2026
AD 1.6-7	19 FEB 2026
AD 1.6-8	09 JUL 2026
AD 1.6-9	19 FEB 2026
AD 1.7-1	17 APR 2025
AD 1.7-2	20 FEB 2025

AD 2

AD 2.0-1	13 AUG 2020

AD 2

AGEN LA GARENNE

AD-2.LFBA-1	09 JUL 2026
AD-2.LFBA-2	09 JUL 2026
AD-2.LFBA-3	09 JUL 2026
AD-2.LFBA-4	09 JUL 2026
AD-2.LFBA-5	09 JUL 2026
AD-2.LFBA-6	09 JUL 2026
AD-2.LFBA-7	09 JUL 2026
AD 2 LFBA AOC RWY11-29	09 JUL 2026
AD 2 LFBA ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBA APDC 01	07 NOV 2019
AD 2 LFBA DATA 01	06 OCT 2022
AD 2 LFBA DATA RWY29 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFBA DATA RWY29 RNP FASDB	15 AUG 2019
AD 2 LFBA DATA SID RWY29 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBA DATA STAR RWY29 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBA SID RWY29 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBA SID RWY29 RNAV INSTR 01	06 OCT 2022
AD 2 LFBA SID RWY29 RNAV INSTR 02	06 OCT 2022
AD 2 LFBA STAR RWY29 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBA IAC RWY29 RNP	09 JUL 2026

AIX LES MILLES

AD-2.LFMA-1	22 JAN 2026
AD-2.LFMA-2	22 JAN 2026
AD-2.LFMA-3	22 JAN 2026
AD-2.LFMA-4	01 OCT 2026
AD-2.LFMA-5	01 OCT 2026
AD 2 LFMA ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFMA APDC 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMA GMC 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMA DATA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFMA DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFMA SID RWY ALL OMNI	01 OCT 2026
AD 2 LFMA STAR RWY ALL RNAV CONV	01 OCT 2026

AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE

AD-2.LFKJ-1	07 AUG 2025
AD-2.LFKJ-2	07 AUG 2025
AD-2.LFKJ-3	22 JAN 2026
AD-2.LFKJ-4	14 MAY 2026
AD-2.LFKJ-5	28 NOV 2024
AD-2.LFKJ-6	10 AUG 2023
AD-2.LFKJ-7	22 JAN 2026
AD-2.LFKJ-8	22 JAN 2026
AD-2.LFKJ-9	22 JAN 2026
AD-2.LFKJ-10	07 AUG 2025
AD-2.LFKJ-11	07 AUG 2025
AD 2 LFKJ MIA TEXT 01	07 AUG 2025
AD 2 LFKJ MIA TEXT 02	29 DEC 2022
AD 2 LFKJ ADC 01	22 JAN 2026
AD 2 LFKJ APDC 01	29 DEC 2022
AD 2 LFKJ APDC 02	29 DEC 2022
AD 2 LFKJ APDC 03	22 JAN 2026
AD 2 LFKJ AOC RWY02-20	07 AUG 2025
AD 2 LFKJ DATA 01	07 AUG 2025
AD 2 LFKJ DATA RWY02 CODE INA GNSS	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ DATA RWY02 FNA RNP Y CODE	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ DATA RWY02 FNA RNP Z CODE	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ DATA RWY02 FNA RNP Z FASDB	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ DATA RWY20 RNP AR CODE	14 JUL 2022
AD 2 LFKJ DATA SID RWY20 DEP RNAV OMNI	30 DEC 2021
AD 2 LFKJ DATA SID RWY20 RNAV HORRO CODE 01	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ DATA SID RWY20 RNAV PARATA CODE 01	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ DATA STAR RWY20 RNAV PARATA CODE 01	07 AUG 2025
AD 2 LFKJ DATA STAR RWY ALL RNAV HORRO CODE 01	07 AUG 2025
AD 2 LFKJ ARC 01	17 APR 2025
AD 2 LFKJ AMSR 01	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 CONV HORRO	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 CONV HORRO INSTR 01	27 JAN 2022
AD 2 LFKJ SID RWY20 DEP RNAV OMNI	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO INSTR 01	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV HORRO INSTR 02	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV PARATA	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV PARATA INSTR 01	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ SID RWY20 RNAV PARATA INSTR 02	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ STAR RWY20 RNAV PARATA	22 JAN 2026
AD 2 LFKJ STAR RWY ALL RNAV HORRO	22 JAN 2026
AD 2 LFKJ IAC RWY02 FNA RNP Z MINIMA	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ IAC RWY02 ILS LOC MINIMA	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ IAC RWY02 INA GNSS	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ IAC RWY02 FNA RNP Y	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ IAC RWY02 FNA RNP Z	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ IAC RWY02 ILS Y LOC Y	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ IAC RWY02 ILS Z LOC Z	17 APR 2025
AD 2 LFKJ IAC RWY20 RNP AR	14 JUL 2022
AD 2 LFKJ IAC RWY20 VPT A	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ IAC RWY20 VPT B	28 NOV 2024
AD 2 LFKJ ENV 01	28 NOV 2024

ALBERT BRAY

AD-2.LFAQ-1	12 JUN 2025
AD-2.LFAQ-2	15 MAY 2025
AD-2.LFAQ-3	15 MAY 2025
AD-2.LFAQ-4	22 JAN 2026
AD-2.LFAQ-5	14 MAY 2026
AD-2.LFAQ-6	12 JUN 2025
AD-2.LFAQ-7	15 MAY 2025
AD 2 LFAQ ADC 01	15 MAY 2025
AD 2 LFAQ DATA 01	15 MAY 2025
AD 2 LFAQ DATA RWY08 RNP CODE	05 SEP 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFAQ DATA RWY08 RNP FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA RWY26 RNP CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFAQ DATA RWY26 RNP FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA SID RWY08-26 RNAV CODE 01 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA SID RWY08-26 RNAV INSTR 01 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ DATA STAR RWY08-26 RNAV CODE 01 13 JUN 2024
AD 2 LFAQ SID RWY08-26 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ STAR RWY08-26 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY08 RNP 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY26 FNA RNP 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY26 INA RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFAQ IAC RWY26 NDB 15 MAY 2025

ALBI LE SEQUESTRE

AD-2.LFCI-1 12 JUN 2025
AD-2.LFCI-2 22 JAN 2026
AD-2.LFCI-3 20 FEB 2025
AD-2.LFCI-4 14 MAY 2026
AD-2.LFCI-5 20 MAR 2025
AD-2.LFCI-6 20 FEB 2025
AD-2.LFCI-7 20 FEB 2025
AD 2 LFCI ADC 01 08 AUG 2024
AD 2 LFCI DATA 01 02 NOV 2023
AD 2 LFCI DATA RWY09 RNP CODE 02 NOV 2023
AD 2 LFCI DATA RWY09 RNP FASDB 15 AUG 2019
AD 2 LFCI DATA RWY27 RNP CODE 02 NOV 2023
AD 2 LFCI DATA RWY27 RNP FASDB 02 NOV 2023
AD 2 LFCI IAC RWY09 RNP 08 AUG 2024
AD 2 LFCI IAC RWY27 RNP 08 AUG 2024

AMIENS-GLISY

AD-2.LFAY-1 03 SEP 2026
AD-2.LFAY-2 01 OCT 2026
AD-2.LFAY-3 20 FEB 2025
AD-2.LFAY-4 14 MAY 2026
AD-2.LFAY-5 03 SEP 2026
AD 2 LFAY ADC 01 05 OCT 2023
AD 2 LFAY DATA 01 03 SEP 2026
AD 2 LFAY DATA RWY30 RNP A CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAY IAC RWY30 RNP A 03 SEP 2026

ANGERS MARCE

AD-2.LFJR-1 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-2 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-3 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-4 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-5 01 OCT 2026
AD-2.LFJR-6 01 OCT 2026
AD 2 LFJR ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFJR AOC RWY08-26 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA RWY08 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA RWY08 RNP FASDB 15 MAY 2025
AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFJR DATA RWY26 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFJR IAC RWY08 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFJR IAC RWY26 RNP 01 OCT 2026

ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS

AD-2.LFBU-1 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-2 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-3 22 JAN 2026
AD-2.LFBU-4 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-5 09 JUL 2026
AD-2.LFBU-6 02 OCT 2025
AD 2 LFBU MIA TEXT 01 06 OCT 2022
AD 2 LFBU ADC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU APDC 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU GMC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFBU DATA 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 ILS LOC CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Y CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Y FASDB 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Z CODE 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA RWY28 RNP Z FASDB 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA SID RWY10 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU DATA SID RWY28 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU SID RWY10 RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFBU SID RWY10 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU SID RWY28 RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFBU SID RWY28 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFBU IAC RWY28 ILS LOC 19 MAR 2026
AD 2 LFBU IAC RWY28 RNP Y 09 JUL 2026
AD 2 LFBU IAC RWY28 RNP Z 09 JUL 2026

ANNECY MEYTHET

AD-2.LFLP-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-2 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-3 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-5 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-6 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-7 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-8 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-9 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-10 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-11 06 AUG 2026
AD-2.LFLP-12 06 AUG 2026
AD 2 LFLP MIA TEXT 01 20 MAR 2025
AD 2 LFLP AOC RWY04 06 AUG 2026
AD 2 LFLP AOC RWY22 06 AUG 2026
AD 2 LFLP ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP APDC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA 01 10 JUL 2025
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP X CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Y CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Y FASDB 27 FEB 2020
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Z CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA RWY04 RNP Z FASDB 06 AUG 2026
AD 2 LFLP DATA SID RWY22 RNAV CODE 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP SID RWY22 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLP SID RWY22 RNAV INSTR 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLP SID RWY22 RNAV INSTR 02 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP MINIMA 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP X 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP Y 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY04 RNP Z 06 AUG 2026
AD 2 LFLP IAC RWY22 VPT 06 AUG 2026

AUCH GERS

AD-2.LFDH-1 12 JUN 2025
AD-2.LFDH-2 04 SEP 2025
AD-2.LFDH-3 14 MAY 2026
AD-2.LFDH-4 12 JUN 2025
AD-2.LFDH-5 20 FEB 2025
AD 2 LFDH ADC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA 01 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA RWY18 RNP CODE 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA RWY18 RNP FASDB 15 AUG 2019
AD 2 LFDH DATA RWY36 RNP CODE 11 JUL 2024
AD 2 LFDH DATA RWY36 RNP FASDB 15 AUG 2019
AD 2 LFDH IAC RWY18 NDB 26 JAN 2023
AD 2 LFDH IAC RWY18 RNP 11 JUL 2024
AD 2 LFDH IAC RWY36 RNP 11 JUL 2024

AURILLAC

AD-2.LFLW-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-2 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-3 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-5 06 AUG 2026
AD-2.LFLW-6 06 AUG 2026
AD 2 LFLW MIA TEXT 01 26 MAR 2020
AD 2 LFLW AOC RWY15-33 06 AUG 2026
AD 2 LFLW ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLW APDC 01 26 MAR 2020
AD 2 LFLW DATA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLW DATA RWY15 RNP CODE 25 FEB 2021
AD 2 LFLW DATA RWY15 RNP FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFLW IAC RWY15 RNP 05 SEP 2024
AD 2 LFLW IAC RWY15 RNP MINIMA 10 OCT 2019

AUXERRE BRANCHES

AD-2.LFLA-1 12 JUN 2025
AD-2.LFLA-2 20 FEB 2025
AD-2.LFLA-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLA-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLA-5 12 JUN 2025
AD 2 LFLA ADC 01 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA 01 08 SEP 2022
AD 2 LFLA DATA RWY18 RNP CODE 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA RWY18 RNP FASDB 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA RWY36 RNP CODE 08 AUG 2024
AD 2 LFLA DATA RWY36 RNP FASDB 08 AUG 2024
AD 2 LFLA IAC RWY18 NDB 08 AUG 2024
AD 2 LFLA IAC RWY18 RNP 23 JAN 2025
AD 2 LFLA IAC RWY36 RNP 08 AUG 2024

AVIGNON CAUMONT

AD-2.LFMV-1 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-3 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-4 14 MAY 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFMV-5 20 FEB 2025
AD-2.LFMV-6 20 FEB 2025
AD-2.LFMV-7 22 JAN 2026
AD-2.LFMV-8 10 JUL 2025
AD-2.LFMV-9 10 JUL 2025
AD-2.LFMV-10 10 JUL 2025
AD 2 LFMV ADC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMV AOC RWY17-35 02 NOV 2023
AD 2 LFMV APDC 01 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA 01 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP X CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP X FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Y CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Y FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Z CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA RWY17 RNP Z FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFMV DATA SID RWY17 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMV DATA SID RWY35 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMV DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFMV COM 01 07 OCT 2021
AD 2 LFMV SID RWY17 RNAV 02 OCT 2025
AD 2 LFMV SID RWY17 RNAV INSTR 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMV SID RWY35 RNAV 02 OCT 2025
AD 2 LFMV SID RWY35 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFMV STAR RWY ALL RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY17 RNP X 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY17 RNP Y 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY17 RNP Z 22 JAN 2026
AD 2 LFMV IAC RWY35 VPT 22 JAN 2026

BALE-MULHOUSE

AD-2.LFSB-1 04 SEP 2025
AD-2.LFSB-2 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-3 04 SEP 2025
AD-2.LFSB-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-5 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-6 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-7 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-8 14 MAY 2026
AD-2.LFSB-9 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-10 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-11 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-12 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-13 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-14 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-15 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-16 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-17 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-18 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-19 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-20 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-21 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-22 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-23 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-24 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-25 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-26 06 AUG 2026
AD-2.LFSB-27 06 AUG 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 01 28 NOV 2024
AD 2 LFSB MIA TEXT 02 14 MAY 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 03 06 AUG 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 04 14 MAY 2026
AD 2 LFSB MIA TEXT 05 14 MAY 2026
AD 2 LFSB ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB APDC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB APDC 02 14 MAY 2026
AD 2 LFSB GMC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB GMC 02 14 MAY 2026
AD 2 LFSB AOC RWY07-25 14 MAY 2026
AD 2 LFSB AOC RWY15 02 DEC 2021
AD 2 LFSB AOC RWY15-33 13 JUN 2024
AD 2 LFSB PATC RWY15 02 DEC 2021
AD 2 LFSB ARC 01 20 FEB 2025
AD 2 LFSB AMSR 01 20 FEB 2025
AD 2 LFSB DATA 01 30 NOV 2023
AD 2 LFSB DATA RWY15 CODE INA GNSS 02 DEC 2021
AD 2 LFSB DATA RWY15 FNA RNP CODE 04 SEP 2025
AD 2 LFSB DATA RWY15 RNP FASDB 04 SEP 2025
AD 2 LFSB DATA RWY33 RNP CODE 02 DEC 2021
AD 2 LFSB DATA RWY33 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFSB DATA SID RWY15 RNAV CODE 01 07 OCT 2021
AD 2 LFSB DATA SID RWY33 RNAV CODE 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB COM 01 06 AUG 2026
AD 2 LFSB SID RWY15 RNAV 07 OCT 2021
AD 2 LFSB SID RWY15 RNAV INSTR 01 07 OCT 2021
AD 2 LFSB SID RWY33 RNAV 14 MAY 2026
AD 2 LFSB SID RWY33 RNAV INSTR 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB STAR RWY ALL CONV 14 MAY 2026
AD 2 LFSB STAR RWY ALL CONV INSTR 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSB IAC RWY15 ILS Y CAT123 LOC Y VOR Y 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 ILS Y CAT123 LOC Y VOR Y MINIMA 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 INA GNSS 13 JUN 2024
AD 2 LFSB IAC RWY15 FNA ILS Z CAT123 LOC Z VOR Z MINIMA 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 FNA ILS Z CAT123 LOC Z VOR Z 26 JAN 2023
AD 2 LFSB IAC RWY15 FNA RNP 14 MAY 2026
AD 2 LFSB IAC RWY25 VPT A 20 FEB 2025
AD 2 LFSB IAC RWY25 VPT B 20 FEB 2025
AD 2 LFSB IAC RWY33 ILS X CAT1 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 INA VPT A 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 FNA ILS Y CAT1 LOC Y 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 FNA ILS Z CAT1 LOC Z 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 FNA VPT A 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 RNP 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWY33 VPT B 10 AUG 2023
AD 2 LFSB IAC RWYALL INA CONV ALTIK ADOGA 13 JUN 2024
AD 2 LFSB ENV 01 20 FEB 2025

BASTIA PORETTA

AD-2.LFKB-1 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-2 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-3 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-4 14 MAY 2026
AD-2.LFKB-5 22 JAN 2026
AD-2.LFKB-6 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-7 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-8 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-9 07 AUG 2025
AD-2.LFKB-10 07 AUG 2025
AD 2 LFKB ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKB APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKB AOC RWY16-34 16 JUN 2022
AD 2 LFKB ENV 01 18 MAY 2023
AD 2 LFKB ARC 01 17 APR 2025
AD 2 LFKB AMG 01 23 JAN 2025
AD 2 LFKB DATA 01 23 MAR 2023
AD 2 LFKB DATA RWY16 RNP CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA RWY34 RNP CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA RWY34 RNP FASDB 02 JAN 2020
AD 2 LFKB DATA SID RWY16 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA SID RWY34 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA STAR RWY16 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB DATA STAR RWY34 RNAV CODE 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 RNAV INSTR 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 CONV 23 MAR 2023
AD 2 LFKB SID RWY16 CONV INSTR 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 CONV INSTR 02 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 RNAV V 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY16 RNAV W 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 RNAV INSTR 01 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 RNAV Q 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 RNAV R 31 DEC 2020
AD 2 LFKB SID RWY34 CONV 23 MAR 2023
AD 2 LFKB SID RWY34 CONV INSTR 01 23 MAR 2023
AD 2 LFKB SID RWY34 CONV INSTR 02 23 MAR 2023
AD 2 LFKB STAR RWY16 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB STAR RWY16 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB STAR RWY34 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB STAR RWY34 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKB IAC RWY16 RNP 31 DEC 2020
AD 2 LFKB IAC RWY16 VOR A 18 MAY 2023
AD 2 LFKB IAC RWY16 VPT A 31 DEC 2020
AD 2 LFKB IAC RWY16 VPT B 23 MAR 2023
AD 2 LFKB IAC RWY34 ILS X LOC X 15 JUN 2023
AD 2 LFKB IAC RWY34 ILS Z LOC Z 18 MAY 2023
AD 2 LFKB IAC RWY34 RNP 31 DEC 2020
AD 2 LFKB IAC RWY34 RNP MINIMA 02 JAN 2020
AD 2 LFKB IAC RWY34 VOR 23 MAR 2023

BEAUVAIS TILLE

AD-2.LFOB-1 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-2 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-3 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-4 22 JAN 2026
AD-2.LFOB-5 01 OCT 2026
AD-2.LFOB-6 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-7 01 OCT 2026
AD-2.LFOB-8 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-9 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-10 19 FEB 2026
AD-2.LFOB-11 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-12 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-13 03 SEP 2026
AD-2.LFOB-14 03 SEP 2026
AD 2 LFOB MIA TEXT 01 03 SEP 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFOB ADC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB APDC 01	23 JAN 2025
AD 2 LFOB GMC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB AOC RWY12-30	03 SEP 2026
AD 2 LFOB PATC RWY12	03 SEP 2026
AD 2 LFOB TEXT 01	19 SEP 2013
AD 2 LFOB TEXT 02	03 SEP 2026
AD 2 LFOB TEXT 03	03 SEP 2026
AD 2 LFOB TEXT 04	03 SEP 2026
AD 2 LFOB MVA 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFOB DATA 02	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA RWY12 RNP CODE	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA RWY12 RNP FASDB	25 MAR 2021
AD 2 LFOB DATA RWY30 RNP CODE	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA RWY30 RNP FASDB	14 JUL 2022
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL CODE 02	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR CODE 02	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL CODE 02	01 OCT 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR CODE 02	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA SID RWY12-30 WEST RNAV LGL ELCOB CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFOB DATA STAR RWY12-30 RNAV CODE 02	01 OCT 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV AGOPA PILUL INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV LGL ELCOB INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 EAST RNAV RANUX BAXIR INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL	01 OCT 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV AGOPA PILUL INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV LGL ELCOB	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV LGL ELCOB INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12-30 WEST RNAV RANUX BAXIR INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO 02	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY ALL POGO INSTR 02	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INI	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12 CONV	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY30 RNAV INI	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY30 CONV	03 SEP 2026
AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV CMB	03 SEP 2026
AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV PEXIR VELOL	03 SEP 2026
AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV TRO RLP TINIL	03 SEP 2026
AD 2 LFOB STAR RWY12-30 RNAV VEDUS SONUR	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 INA ILS Y Z LOC Y Z VOR Y Z	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA ILS Y LOC Y	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA ILS Z LOC Z	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA VOR Y	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 FNA VOR Z	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 NDB	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 VOR X	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY12 VPT	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY30 FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFOB IAC RWY30 ILS LOC	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY30 INA RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY30 VOR Y	03 SEP 2026
AD 2 LFOB IAC RWY30 VOR Z	03 SEP 2026

BERGERAC DORDOGNE PERIGORD

AD-2.LFBE-1	19 FEB 2026
AD-2.LFBE-2	11 JUN 2026
AD-2.LFBE-3	11 JUN 2026
AD-2.LFBE-4	14 MAY 2026
AD-2.LFBE-5	11 JUN 2026
AD-2.LFBE-6	11 JUN 2026
AD-2.LFBE-7	19 FEB 2026
AD-2.LFBE-8	04 SEP 2025
AD 2 LFBE ADC 01	11 JUN 2026
AD 2 LFBE APDC 01	16 MAY 2024
AD 2 LFBE AOC RWY09-27	19 FEB 2026
AD 2 LFBE DATA 01	16 MAY 2024
AD 2 LFBE DATA RWY09 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBE DATA RWY09 RNP FASDB	16 MAY 2024
AD 2 LFBE DATA RWY27 ILS CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBE DATA RWY27 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBE DATA RWY27 RNP FASDB	16 MAY 2024
AD 2 LFBE DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBE DATA SID RWY27 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBE DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBE DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBE SID RWY09 RNAV	11 JUN 2026
AD 2 LFBE SID RWY09 RNAV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBE SID RWY27 RNAV	11 JUN 2026
AD 2 LFBE SID RWY27 RNAV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBE STAR RWY09 RNAV	11 JUN 2026
AD 2 LFBE STAR RWY27 RNAV	11 JUN 2026
AD 2 LFBE IAC RWY09 RNP	11 JUN 2026
AD 2 LFBE IAC RWY27 ILS	11 JUN 2026
AD 2 LFBE IAC RWY27 RNP	11 JUN 2026
AD 2 LFBE ENV 01	16 MAY 2024

BESANCON LA VEZE

AD-2.LFQM-1	04 SEP 2025
AD-2.LFQM-2	04 SEP 2025
AD-2.LFQM-3	14 MAY 2026
AD-2.LFQM-4	04 SEP 2025
AD-2.LFQM-5	04 SEP 2025
AD 2 LFQM ADC 01	04 SEP 2025
AD 2 LFQM DATA 01	25 JAN 2024
AD 2 LFQM DATA RWY23 RNP Y CODE	25 JAN 2024
AD 2 LFQM DATA RWY23 RNP Z CODE	25 JAN 2024
AD 2 LFQM DATA RWY23 RNP Z FASDB	05 DEC 2019
AD 2 LFQM IAC RWY23 RNP Y	04 SEP 2025
AD 2 LFQM IAC RWY23 RNP Z	04 SEP 2025

BEZIERS VIAS

AD-2.LFMU-1	19 MAR 2026
AD-2.LFMU-2	20 FEB 2025
AD-2.LFMU-3	14 MAY 2026
AD-2.LFMU-4	11 JUL 2024
AD-2.LFMU-5	13 JUL 2023
AD-2.LFMU-6	19 MAR 2026
AD-2.LFMU-7	11 JUL 2024
AD-2.LFMU-8	19 MAR 2026
AD-2.LFMU-9	11 JUL 2024
AD 2 LFMU ADC 01	19 MAR 2026
AD 2 LFMU APDC 01	10 AUG 2023
AD 2 LFMU AOC RWY09-27	19 MAR 2026
AD 2 LFMU DATA 01	19 MAR 2026
AD 2 LFMU DATA RWY09 RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFMU DATA RWY09 RNP FASDB	19 MAR 2026
AD 2 LFMU DATA RWY27 RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFMU DATA RWY27 RNP FASDB	19 MAR 2026
AD 2 LFMU DATA SID RWY ALL RNAV CODE 01	30 NOV 2023
AD 2 LFMU DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFMU COM 01	08 NOV 2018
AD 2 LFMU SID RWY ALL CONV	30 NOV 2023
AD 2 LFMU SID RWY ALL CONV INSTR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFMU SID RWY ALL RNAV	30 NOV 2023
AD 2 LFMU SID RWY ALL RNAV INSTR 01	11 JUL 2024
AD 2 LFMU STAR RWY ALL RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFMU IAC RWY09 NDB	19 MAR 2026
AD 2 LFMU IAC RWY09 RNP	19 MAR 2026
AD 2 LFMU IAC RWY27 NDB	19 MAR 2026
AD 2 LFMU IAC RWY27 RNP	19 MAR 2026

BIARRITZ PAYS BASQUE

AD-2.LFBZ-1	19 FEB 2026
AD-2.LFBZ-2	03 SEP 2026
AD-2.LFBZ-3	03 SEP 2026
AD-2.LFBZ-4	14 MAY 2026
AD-2.LFBZ-5	12 JUN 2025
AD-2.LFBZ-6	03 SEP 2026
AD-2.LFBZ-7	03 SEP 2026
AD-2.LFBZ-8	12 JUN 2025
AD-2.LFBZ-9	03 SEP 2026
AD-2.LFBZ-10	03 SEP 2026
AD 2 LFBZ MIA TEXT 01	18 APR 2024
AD 2 LFBZ MIA TEXT 02	19 FEB 2026
AD 2 LFBZ MIA TEXT 03	03 OCT 2024
AD 2 LFBZ ADC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBZ APDC 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBZ GMC 01	12 JUN 2025
AD 2 LFBZ AOC RWY09-27	19 FEB 2026
AD 2 LFBZ ARC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBZ MVA 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBZ DATA 01	12 JUN 2025
AD 2 LFBZ DATA RWY09 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA RWY09 RNP FASDB	13 AUG 2020
AD 2 LFBZ DATA RWY27 ILS Z CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA RWY27 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA RWY27 RNP FASDB	13 AUG 2020

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBZ DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBZ SID RWY09 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY09 RNAV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY27 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY27 RNAV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY ALL CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ SID RWY ALL CONV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY09 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY09 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY27 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ STAR RWY27 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY09 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY09 VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 ILS Y LOC Y 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 ILS Z LOC Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBZ IAC RWY27 VOR 03 SEP 2026

BISCARROSSE PARENTIS

AD-2.LFBS-1 19 FEB 2026
AD-2.LFBS-2 22 JAN 2026
AD-2.LFBS-3 15 MAY 2025
AD-2.LFBS-4 14 MAY 2026
AD-2.LFBS-5 03 SEP 2026
AD 2 LFBS ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBS DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP X CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP Y CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP Z CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFBS DATA RWY27 RNP Z FASDB 22 APR 2021
AD 2 LFBS IAC RWY27 FNA RNP X 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 FNA RNP Y 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 FNA RNP Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 INA GNSS 03 SEP 2026
AD 2 LFBS IAC RWY27 NDB 03 SEP 2026

BLOIS LE BREUIL

AD-2.LFOQ-1 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-2 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-3 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-4 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-5 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-6 03 SEP 2026
AD-2.LFOQ-7 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA 01 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA RWY12 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA RWY12 RNP FASDB 23 MAR 2023
AD 2 LFOQ DATA RWY30 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ DATA RWY30 RNP FASDB 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ IAC RWY12 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ IAC RWY30 NDB 03 SEP 2026
AD 2 LFOQ IAC RWY30 RNP 03 SEP 2026

BORDEAUX MERIGNAC

AD-2.LFBD-1 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-2 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-3 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-4 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-5 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-6 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-7 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-8 16 APR 2026
AD-2.LFBD-9 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-10 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-11 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-12 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-13 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-14 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-15 16 APR 2026
AD-2.LFBD-16 20 FEB 2025
AD-2.LFBD-17 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-18 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-19 03 SEP 2026
AD-2.LFBD-20 19 FEB 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 02 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 03 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MIA TEXT 04 20 FEB 2025
AD 2 LFBD MIA TEXT 05 20 FEB 2025
AD 2 LFBD ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD APDC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD GMC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD GMC 02 03 SEP 2026
AD 2 LFBD AOC RWY05-23 03 SEP 2026
AD 2 LFBD AOC RWY11-29 03 SEP 2026
AD 2 LFBD PATC RWY23 05 NOV 2020
AD 2 LFBD TEXT 02 17 APR 2025
AD 2 LFBD ARC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD MVA 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBD DATA 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA 02 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP AR Y CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP A VPT CODE 25 JAN 2024
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP Z CODE 04 SEP 2025
AD 2 LFBD DATA RWY05 RNP Z FASDB 25 JAN 2024
AD 2 LFBD DATA RWY11 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY11 RNP FASDB 23 APR 2020
AD 2 LFBD DATA RWY23 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY23 RNP FASDB 05 NOV 2020
AD 2 LFBD DATA RWY29 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA RWY29 RNP FASDB 23 APR 2020
AD 2 LFBD DATA SID RWY05 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA SID RWY23 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA SID RWY29 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD SID RWY05 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY05 RNAV INSTR 01 16 MAY 2024
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INI 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY05-23 CONV INSTR 02 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV INI 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY11-29 CONV INSTR 02 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY23 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY23 RNAV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD SID RWY29 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD SID RWY29 RNAV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV INSTR 01 16 APR 2026
AD 2 LFBD STAR RWY ALL CONV INSTR 02 16 APR 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 FNA RNP Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 INA RNAV Z 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 INA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 RNP A VPT 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY05 RNP Y AR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 FNA RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 INA RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY11 INA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 FNA ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 FNA RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 INA ILS VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY23 INA RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 INA ILS VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 FNA ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 FNA RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 FNA VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY29 INA RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFBD IAC RWY 05-23 ENV 16 APR 2026
AD 2 LFBD IAC RWY 11-29 ENV 16 APR 2026

BOURGES

AD-2.LFLD-1 12 JUN 2025
AD-2.LFLD-2 20 FEB 2025
AD-2.LFLD-3 22 JAN 2026
AD-2.LFLD-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLD-5 12 JUN 2025
AD-2.LFLD-6 20 FEB 2025
AD 2 LFLD ADC 01 28 NOV 2024
AD 2 LFLD DATA 01 23 JAN 2025
AD 2 LFLD DATA RWY06 RNP Y CODE 28 NOV 2024
AD 2 LFLD DATA RWY06 RNP Z CODE 28 NOV 2024
AD 2 LFLD DATA RWY06 RNP Z FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFLD IAC RWY06 RNP Y 23 JAN 2025
AD 2 LFLD IAC RWY06 RNP Z 23 JAN 2025

BREST BRETAGNE

AD-2.LFRB-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRB-2 11 JUN 2026
AD-2.LFRB-3 19 MAR 2026
AD-2.LFRB-4 19 FEB 2026
AD-2.LFRB-5 22 JAN 2026
AD-2.LFRB-6 14 MAY 2026
AD-2.LFRB-7 20 FEB 2025
AD-2.LFRB-8 11 JUN 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFRB-9 11 JUN 2026
AD-2.LFRB-10 19 FEB 2026
AD-2.LFRB-11 19 FEB 2026
AD 2 LFRB ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRB APDC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRB APDC 02 21 MAY 2020
AD 2 LFRB APDC 03 05 FEB 2015
AD 2 LFRB GMC 01 10 AUG 2023
AD 2 LFRB AOC RWY07R-25L 23 JAN 2025
AD 2 LFRB PATC RWY25L 10 SEP 2020
AD 2 LFRB ARC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB MVA 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB COM 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA RWY07R RNP CODE 11 JUL 2024
AD 2 LFRB DATA RWY07R RNP FASDB 15 JUL 2021
AD 2 LFRB DATA RWY25L RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA RWY25L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFRB DATA SID RWY07R RNAV CODE 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB DATA SID RWY25L RNAV CODE 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY07R RNAV 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY07R RNAV INSTR 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY25L RNAV 11 JUL 2024
AD 2 LFRB SID RWY25L RNAV INSTR 01 11 JUL 2024
AD 2 LFRB STAR RWY ALL RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFRB IAC RWY07R RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY07R VPT 19 FEB 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L ILS CAT 123 LOC Y 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L ILS CAT 123 LOC Z 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L INA GNSS 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L FNA RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRB IAC RWY25L NDB 11 JUN 2026

BRIVE SOUILLAC

AD-2.LFSL-1 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-2 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-3 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-4 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-5 09 JUL 2026
AD-2.LFSL-6 06 AUG 2026
AD-2.LFSL-7 06 AUG 2026
AD 2 LFSL ADC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL APDC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFSL APDC 02 11 JUL 2024
AD 2 LFSL AOC RWY11-29 03 SEP 2026
AD 2 LFSL DATA 01 13 AUG 2020
AD 2 LFSL DATA RWY11 RNP CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA RWY11 RNP FASDB 30 JAN 2020
AD 2 LFSL DATA RWY29 RNP CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA RWY29 RNP FASDB 30 JAN 2020
AD 2 LFSL DATA SID RWY11 RNAV CODE 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA SID RWY29 RNAV CODE 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL DATA STAR RWY11 RNAV CODE 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL SID RWY ALL RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFSL SID RWY11 RNAV INSTR 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL SID RWY29 RNAV INSTR 01 09 JUL 2026
AD 2 LFSL STAR RWY11 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY11 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY29 ILS LOC 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY29 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFSL IAC RWY29 NDB 09 JUL 2026

CAEN CARPIQUET

AD-2.LFRK-1 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-2 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-3 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-4 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-5 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-6 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-7 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-8 11 JUN 2026
AD-2.LFRK-9 11 JUN 2026
AD 2 LFRK ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK AOC RWY12-30 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA RWY12 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA RWY30 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA RWY30 RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA SID RWY12 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA SID RWY30 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK COM 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 CONV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 CONV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY12 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 CONV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 CONV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK SID RWY30 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRK STAR RWY ALL CONV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK STAR RWY ALL RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY12 RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY12 VOR 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY12 VPT 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY30 ILS LOC 11 JUN 2026
AD 2 LFRK IAC RWY30 RNP 11 JUN 2026

CAHORS LALBENQUE

AD-2.LFCC-1 01 OCT 2026
AD-2.LFCC-2 01 OCT 2026
AD-2.LFCC-3 22 JAN 2026
AD-2.LFCC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFCC-5 12 JUN 2025
AD-2.LFCC-6 20 MAR 2025
AD 2 LFCC ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFCC DATA 01 16 MAY 2024
AD 2 LFCC DATA RWY13 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFCC DATA RWY13 RNP FASDB 25 FEB 2021
AD 2 LFCC IAC RWY13 RNP 03 OCT 2024

CALAIS DUNKERQUE

AD-2.LFAC-1 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-2 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-3 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFAC-5 14 MAY 2026
AD 2 LFAC ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFAC DATA 01 14 MAY 2026
AD 2 LFAC DATA RWY24 RNP CODE 14 MAY 2026
AD 2 LFAC DATA RWY24 RNP FASDB 14 MAY 2026
AD 2 LFAC IAC RWY24 RNP 14 MAY 2026

CALVI SAINTE CATHERINE

AD-2.LFKC-1 07 AUG 2025
AD-2.LFKC-2 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-3 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-4 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-5 14 MAY 2026
AD-2.LFKC-6 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-7 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-8 19 MAR 2026
AD-2.LFKC-9 19 MAR 2026
AD 2 LFKC ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKC APDC 01 13 JUL 2023
AD 2 LFKC AOC RWY18-36 30 NOV 2023
AD 2 LFKC DATA 01 30 NOV 2023
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP W CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP W FASDB 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP X CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP X FASDB 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP Y CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA RWY18 RNP Z CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFKC DATA SID RWY36 RNAV CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFKC DATA STAR RWY18 RNAV CODE 01 22 FEB 2024
AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV 15 JUL 2021
AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV INSTR 01 28 JAN 2021
AD 2 LFKC SID RWY36 CONV 15 JUL 2021
AD 2 LFKC SID RWY36 CONV INSTR 01 28 JAN 2021
AD 2 LFKC STAR RWY18 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKC STAR RWY18 RNAV 22 FEB 2024
AD 2 LFKC IAC RWY18 LOC 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP W 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP X 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP Y 28 JAN 2021
AD 2 LFKC IAC RWY18 RNP Z 28 JAN 2021

CANNES MANDELIEU

AD-2.LFMD-1 22 JAN 2026
AD-2.LFMD-2 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-3 22 JAN 2026
AD-2.LFMD-4 14 MAY 2026
AD-2.LFMD-5 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-6 19 MAR 2026
AD-2.LFMD-7 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-8 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-9 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-10 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-11 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-12 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-13 07 AUG 2025
AD-2.LFMD-14 12 JUN 2025
AD-2.LFMD-15 07 AUG 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMD MIA TEXT 01 01 DEC 2022
AD 2 LFMD MIA TEXT 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMD AOC RWY17-35 23 JAN 2025
AD 2 LFMD ADC 01 13 JUN 2024
AD 2 LFMD GMC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFMD DATA 01 07 AUG 2025
AD 2 LFMD DATA 02 23 JAN 2025
AD 2 LFMD DATA RWY17 FNA RNP A CODE 12 AUG 2021
AD 2 LFMD DATA RWY17 RNP A CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFMD DATA RWY35 RNP Y CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFMD DATA RWY35 RNP Z CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFMD DATA RWY35 RNP Z FASDB 07 SEP 2023
AD 2 LFMD DATA SID RWY17 RNAV CODE 01 07 AUG 2025
AD 2 LFMD DATA SID RWY17 RNAV CODE 02 07 AUG 2025
AD 2 LFMD DATA STAR EAST RWY17-35 RNAV CODE 01 05 SEP 2024
AD 2 LFMD DATA STAR WEST RWY17-35 RNAV CODE 01 05 SEP 2024
AD 2 LFMD SID RWY17 CONV INI K 07 AUG 2025
AD 2 LFMD SID RWY17 CONV K 22 JAN 2026
AD 2 LFMD SID RWY17 CONV K INSTR 01 07 AUG 2025
AD 2 LFMD SID RWY17 CONV K INSTR 02 07 AUG 2025
AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV INI 13 JUN 2024
AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV INSTR 01 07 AUG 2025
AD 2 LFMD SID RWY17 RNAV INSTR 02 07 AUG 2025
AD 2 LFMD STAR EAST RWY17-35 RNAV CONV 05 SEP 2024
AD 2 LFMD STAR WEST RWY17-35 RNAV CONV 07 AUG 2025
AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA EAST LOC 29 DEC 2022
AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA WEST LOC 07 AUG 2025
AD 2 LFMD IAC RWY17 FNA LOC A 05 SEP 2024
AD 2 LFMD IAC RWY17 FNA RNP A 23 JAN 2025
AD 2 LFMD IAC RWY17 VPT A 05 SEP 2024
AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA RNAV INLOV 23 FEB 2023
AD 2 LFMD IAC RWY17-35 INA RNAV NEKIP 25 MAR 2021
AD 2 LFMD IAC RWY17-35 FNA LOC B 05 SEP 2024
AD 2 LFMD IAC RWY35 FNA RNP Y 13 JUN 2024
AD 2 LFMD IAC RWY35 FNA RNP Z 13 JUN 2024
AD 2 LFMD ENV 01 29 DEC 2022

CARCASSONNE SALVAZA

AD-2.LFMK-1 09 JUL 2026
AD-2.LFMK-2 02 OCT 2025
AD-2.LFMK-3 09 JUL 2026
AD-2.LFMK-4 14 MAY 2026
AD-2.LFMK-5 09 JUL 2026
AD-2.LFMK-6 09 JUL 2026
AD-2.LFMK-7 19 MAR 2026
AD-2.LFMK-8 19 MAR 2026
AD 2 LFMK ADC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFMK AOC RWY09-27 19 MAR 2026
AD 2 LFMK DATA 01 11 AUG 2022
AD 2 LFMK DATA RWY09 RNP CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFMK DATA RWY09 RNP FASDB 21 APR 2022
AD 2 LFMK DATA RWY27 RNP CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFMK DATA RWY27 RNP FASDB 21 APR 2022
AD 2 LFMK DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMK DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMK DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMK SID RWY09 RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMK SID RWY09 RNAV INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMK SID RWY27 RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMK SID RWY27 RNAV INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMK STAR RWY ALL RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMK IAC RWY09 RNP 19 MAR 2026
AD 2 LFMK IAC RWY27 RNP 19 MAR 2026
AD 2 LFMK IAC RWY27 RNP MINIMA 19 MAR 2026

CASTRES MAZAMET

AD-2.LFCK-1 02 OCT 2025
AD-2.LFCK-2 02 OCT 2025
AD-2.LFCK-3 14 MAY 2026
AD-2.LFCK-4 02 OCT 2025
AD-2.LFCK-5 12 JUN 2025
AD-2.LFCK-6 28 NOV 2024
AD-2.LFCK-7 28 NOV 2024
AD 2 LFCK AOC RWY14-32 13 JUL 2023
AD 2 LFCK AOC B RWY14-32 28 NOV 2024
AD 2 LFCK ADC 01 28 NOV 2024
AD 2 LFCK APDC 01 27 JAN 2022
AD 2 LFCK DATA 01 28 NOV 2024
AD 2 LFCK DATA RWY14 RNP Y CODE 28 NOV 2024
AD 2 LFCK DATA RWY14 RNP Z CODE 28 NOV 2024
AD 2 LFCK DATA RWY14 RNP Z FASDB 28 NOV 2024
AD 2 LFCK DATA SID RWY14 RNAV CODE 01 28 NOV 2024
AD 2 LFCK DATA STAR RWY14 RNAV CODE 20 FEB 2025
AD 2 LFCK SID RWY14 RNAV 28 NOV 2024
AD 2 LFCK SID RWY14 RNAV INSTR 01 28 NOV 2024
AD 2 LFCK STAR RWY14 RNAV 20 FEB 2025
AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Y 28 NOV 2024
AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Y MINIMA 28 NOV 2024
AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Z 28 NOV 2024
AD 2 LFCK IAC RWY14 RNP Z MINIMA 28 NOV 2024
AD 2 LFCK IAC RWY32 VPT 20 FEB 2025

CHALON CHAMPFORGEUIL

AD-2.LFLH-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLH-2 06 AUG 2026
AD-2.LFLH-3 06 AUG 2026
AD-2.LFLH-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLH-5 06 AUG 2026
AD 2 LFLH ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLH DATA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLH DATA RWY35 RNP CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLH IAC RWY35 RNP 06 AUG 2026

CHALONS VATRY

AD-2.LFOK-1 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-2 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-3 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-4 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-5 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-6 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-7 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-8 12 JUN 2025
AD-2.LFOK-9 03 SEP 2026
AD-2.LFOK-10 19 FEB 2026
AD 2 LFOK MIA TEXT 01 01 DEC 2022
AD 2 LFOK MIA TEXT 02 03 SEP 2026
AD 2 LFOK ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFOK APDC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFOK AOC RWY10-28 19 FEB 2026
AD 2 LFOK PATC RWY10 03 SEP 2026
AD 2 LFOK DATA 01 10 SEP 2020
AD 2 LFOK DATA RWY10 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFOK DATA RWY10 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFOK DATA RWY28 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFOK DATA RWY28 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFOK DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFOK SID RWY10 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFOK SID RWY28 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFOK STAR RWY ALL CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFOK STAR RWY ALL RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY10 ILS Y CAT123 LOC Y 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY10 ILS Z CAT123 LOC Z 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY10 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY10 VOR 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY28 ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY28 NDB 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY28 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFOK IAC RWY28 VOR 03 SEP 2026

CHAMBERY AIX LES BAINS

AD-2.LFLB-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-2 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-3 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-5 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-6 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-7 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-8 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-9 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-10 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-11 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-12 06 AUG 2026
AD-2.LFLB-13 06 AUG 2026
AD 2 LFLB MIA TEXT 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLB MIA TEXT 02 06 AUG 2026
AD 2 LFLB MIA TEXT 03 06 AUG 2026
AD 2 LFLB MIA TEXT 04 06 AUG 2026
AD 2 LFLB ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLB APDC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLB AOC RWY18-36 06 AUG 2026
AD 2 LFLB MVA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLB DATA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLB DATA 02 06 AUG 2026
AD 2 LFLB DATA RWY18 CODE ILS Y 06 AUG 2026
AD 2 LFLB DATA RWY18 CODE ILS Z 06 AUG 2026
AD 2 LFLB DATA RWY18 RNP Y AR CODE 26 JAN 2023
AD 2 LFLB DATA RWY18 RNP Z CODE 03 OCT 2024
AD 2 LFLB DATA RWY18 RNP Z FASDB 03 OCT 2024
AD 2 LFLB DATA SID RWY18 RNAV CODE 01 13 JUN 2024
AD 2 LFLB DATA SID RWY18 RNAV CODE 02 03 OCT 2024
AD 2 LFLB DATA SID RWY18 RNAV CODE 03 03 OCT 2024
AD 2 LFLB DATA SID RWY36 RNAV CODE 01 13 JUN 2024
AD 2 LFLB DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01 13 JUN 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFLB DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02 13 JUN 2024
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 01 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 02 13 JUN 2024
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 03 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY18 RNAV INSTR 04 13 JUN 2024
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV CONV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV-CONV INSTR 01 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV-CONV INSTR 02 17 APR 2025
AD 2 LFLB SID RWY36 RNAV INSTR 01 17 APR 2025
AD 2 LFLB STAR RWY ALL RNAV 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS LOC MINIMA 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS Y LOC Y 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 ILS Z LOC Z 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Y AR 17 APR 2025
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Z 17 APR 2025
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Z MINIMA 01 03 OCT 2024
AD 2 LFLB IAC RWY18 RNP Z MINIMA 02 06 AUG 2026
AD 2 LFLB IAC RWY36 VPT 06 AUG 2026

CHAMBLEY

AD-2.LFJY-1 12 JUN 2025
AD-2.LFJY-2 14 MAY 2026
AD-2.LFJY-3 22 JAN 2026
AD-2.LFJY-4 14 MAY 2026
AD-2.LFJY-5 14 MAY 2026
AD-2.LFJY-6 20 FEB 2025
AD 2 LFJY ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFJY DATA 01 05 DEC 2019
AD 2 LFJY DATA RWY23 RNP A CODE 21 MAY 2020
AD 2 LFJY IAC RWY23 RNP A 16 JUN 2022

CHATEAUROUX DEOLS

AD-2.LFLX-1 09 JUL 2026
AD-2.LFLX-2 12 JUN 2025
AD-2.LFLX-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLX-4 12 JUN 2025
AD-2.LFLX-5 09 JUL 2026
AD-2.LFLX-6 19 FEB 2026
AD 2 LFLX ADC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFLX AOC RWY03-21 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA RWY03 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA RWY03 RNP FASDB 26 DEC 2024
AD 2 LFLX DATA RWY21 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA RWY21 RNP FASDB 26 DEC 2024
AD 2 LFLX DATA SID RWY03 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA SID RWY21 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA STAR RWY03 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX DATA STAR RWY21 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX SID RWY03 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX SID RWY03 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX SID RWY21 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX SID RWY21 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFLX STAR RWY03 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX STAR RWY21 RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX STAR RWY21 CONV 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY03 RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY21 ILS LOC 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY21 NDB 09 JUL 2026
AD 2 LFLX IAC RWY21 RNP 09 JUL 2026

CHERBOURG MANCHE

AD-2.LFRC-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRC-2 19 FEB 2026
AD-2.LFRC-3 19 FEB 2026
AD-2.LFRC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFRC-5 19 FEB 2026
AD 2 LFRC ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRC APDC 01 30 DEC 2021
AD 2 LFRC AOC RWY10-28 19 FEB 2026
AD 2 LFRC DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRC DATA RWY28 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFRC DATA RWY28 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFRC IAC RWY28 RNP 19 FEB 2026

CHOLET LE PONTREAU

AD-2.LFOU-1 07 AUG 2025
AD-2.LFOU-2 22 JAN 2026
AD-2.LFOU-3 20 FEB 2025
AD-2.LFOU-4 11 JUN 2026
AD-2.LFOU-5 11 JUN 2026
AD-2.LFOU-6 20 FEB 2025
AD 2 LFOU ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA 01 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Y CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Y FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Z CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFOU DATA RWY20 RNP Z FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFOU IAC RWY20 RNP Y 11 JUN 2026
AD 2 LFOU IAC RWY20 RNP Z 11 JUN 2026

CLERMONT FERRAND AUVERGNE

AD-2.LFLC-1 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-2 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-3 22 JAN 2026
AD-2.LFLC-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLC-5 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-6 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-7 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-8 19 MAR 2026
AD-2.LFLC-9 20 MAR 2025
AD-2.LFLC-10 20 MAR 2025
AD 2 LFLC MIA TEXT 01 25 MAR 2021
AD 2 LFLC MIA TEXT 02 25 MAR 2021
AD 2 LFLC ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFLC APDC 01 25 MAR 2021
AD 2 LFLC APDC 02 25 MAR 2021
AD 2 LFLC GMC 01 20 MAR 2025
AD 2 LFLC AOC RWY08 10 JUL 2025
AD 2 LFLC AOC RWY26 10 JUL 2025
AD 2 LFLC PATC RWY26 03 NOV 2022
AD 2 LFLC MVA 01 20 MAR 2025
AD 2 LFLC MVA 02 20 MAR 2025
AD 2 LFLC DATA 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA RWY26 RNP Y CODE 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA RWY26 RNP Z CODE 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA RWY26 RNP Z FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFLC DATA SID RWY08 RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA SID RWY26 RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA STAR RWY NORD RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC DATA STAR RWY SUD RNAV CODE 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY08 CONV 20 MAR 2025
AD 2 LFLC SID RWY08 CONV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY08 CONV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFLC SID RWY08 RNAV 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY08 RNAV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY26 CONV 20 MAR 2025
AD 2 LFLC SID RWY26 CONV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY26 CONV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFLC SID RWY26 RNAV 03 NOV 2022
AD 2 LFLC SID RWY26 RNAV INSTR 01 03 NOV 2022
AD 2 LFLC STAR RWY NORD RNAV 10 JUL 2025
AD 2 LFLC STAR RWY SUD RNAV 10 JUL 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 FNA ILS LOC CAT 123 03 NOV 2022
AD 2 LFLC IAC RWY26 FNA RNP Y 20 MAR 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 FNA RNP Z 20 MAR 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 INA RNAV 20 MAR 2025
AD 2 LFLC IAC RWY26 VOR 20 MAR 2025

COLMAR HOUSSEN

AD-2.LFGA-1 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-2 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-3 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-4 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-5 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-6 06 AUG 2026
AD-2.LFGA-7 06 AUG 2026
AD 2 LFGA MIA TEXT 01 28 JAN 2021
AD 2 LFGA ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFGA APDC 01 28 NOV 2024
AD 2 LFGA DATA 01 08 SEP 2022
AD 2 LFGA DATA RWY01 FNA RNP CODE 18 JUN 2020
AD 2 LFGA DATA RWY01 INA CODE GNSS 18 JUN 2020
AD 2 LFGA DATA RWY01 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFGA DATA RWY19 RNP CODE 18 JUN 2020
AD 2 LFGA DATA RWY19 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFGA IAC RWY01 INA RNAV 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY01 FNA RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFGA IAC RWY01 VPT 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY19 NDB Y 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY19 NDB Z 08 SEP 2022
AD 2 LFGA IAC RWY19 RNP 06 AUG 2026
AD 2 LFGA COM 01 04 SEP 2025

DEAUVILLE NORMANDIE

AD-2.LFRG-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-2 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-3 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-4 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-5 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-6 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-7 19 FEB 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFRG-8 19 FEB 2026
AD-2.LFRG-9 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-10 01 OCT 2026
AD-2.LFRG-11 19 FEB 2026
AD 2 LFRG MIA TEXT 01 25 JAN 2024
AD 2 LFRG MIA TEXT 02 11 JUL 2024
AD 2 LFRG ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG AOC RWY12-30 01 OCT 2026
AD 2 LFRG APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRG DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY12 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY30 ILS Y LOC Y CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA RWY30 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA SID RWY12 RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG DATA SID RWY30 RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG COM 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 CONV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 CONV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY12 RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 CONV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 CONV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFRG SID RWY30 RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY12 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Y LOC Y 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 ILS Z LOC Z 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFRG IAC RWY30 VOR 01 OCT 2026

DIJON-LONGVIC

AD-2.LFSD-1 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-2 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-3 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-5 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-6 14 MAY 2026
AD-2.LFSD-7 15 JUN 2023
AD 2 LFSD ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSD APDC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSD AOC RWY17-35 14 MAY 2026
AD 2 LFSD DATA 01 08 SEP 2022
AD 2 LFSD DATA RWY35 RNP CODE 24 FEB 2022
AD 2 LFSD DATA RWY35 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFSD IAC RWY17 VOR 14 MAY 2026
AD 2 LFSD IAC RWY35 RNP 14 MAY 2026
AD 2 LFSD IAC RWY35 VOR 14 MAY 2026

DINARD PLEURTUIT SAINT MALO

AD-2.LFRD-1 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-2 15 MAY 2025
AD-2.LFRD-3 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-4 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-5 11 JUN 2026
AD-2.LFRD-6 06 AUG 2026
AD-2.LFRD-7 06 AUG 2026
AD-2.LFRD-8 06 AUG 2026
AD 2 LFRD ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD AOC RWY17-35 11 JUN 2026
AD 2 LFRD APDC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA 01 15 MAY 2025
AD 2 LFRD DATA RWY17 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA RWY17 RNP FASDB 15 MAY 2025
AD 2 LFRD DATA RWY35 RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA RWY35 RNP FASDB 15 MAY 2025
AD 2 LFRD DATA SID RWY17 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD DATA SID RWY35 RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY17 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY17 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY35 RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFRD SID RWY35 RNAV INSTR 01 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY17 RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY17 VOR 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY35 RNP 11 JUN 2026
AD 2 LFRD IAC RWY35 VOR 11 JUN 2026

DOLE TAVAUX

AD-2.LFGJ-1 04 SEP 2025
AD-2.LFGJ-2 04 SEP 2025
AD-2.LFGJ-3 22 JAN 2026
AD-2.LFGJ-4 14 MAY 2026
AD-2.LFGJ-5 22 JAN 2026
AD-2.LFGJ-6 06 AUG 2026
AD-2.LFGJ-7 04 SEP 2025
AD-2.LFGJ-8 22 JAN 2026
AD 2 LFGJ ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ APDC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ AOC RWY05-23 23 JAN 2025
AD 2 LFGJ DATA 01 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ DATA RWY05 RNP Y CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ DATA RWY05 RNP Z CODE 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ DATA RWY05 RNP Z FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFGJ IAC RWY05 ILS LOC 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ IAC RWY05 NDB 26 JAN 2023
AD 2 LFGJ IAC RWY05 RNP Y 06 AUG 2026
AD 2 LFGJ IAC RWY05 RNP Z 31 DEC 2020
AD 2 LFGJ COM 01 06 AUG 2026

EPINAL MIRECOURT

AD-2.LFSG-1 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-2 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-3 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSG-5 14 MAY 2026
AD 2 LFSG ADC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFSG DATA 01 31 DEC 2020
AD 2 LFSG DATA RWY26 RNP CODE 24 MAR 2022
AD 2 LFSG DATA RWY26 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFSG IAC RWY26 ILS LOC 14 MAY 2026
AD 2 LFSG IAC RWY26 NDB 14 MAY 2026
AD 2 LFSG IAC RWY26 RNP 14 MAY 2026

FIGARI SUD CORSE

AD-2.LFKF-1 07 AUG 2025
AD-2.LFKF-2 07 AUG 2025
AD-2.LFKF-3 22 JAN 2026
AD-2.LFKF-4 14 MAY 2026
AD-2.LFKF-5 01 DEC 2022
AD-2.LFKF-6 22 JAN 2026
AD-2.LFKF-7 22 JAN 2026
AD-2.LFKF-8 16 MAY 2024
AD-2.LFKF-9 16 MAY 2024
AD-2.LFKF-10 16 MAY 2024
AD 2 LFKF MIA TEXT 01 16 JUN 2022
AD 2 LFKF ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKF APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFKF AOC RWY05-23 25 FEB 2021
AD 2 LFKF DATA 01 23 JAN 2025
AD 2 LFKF DATA RWY05 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFKF DATA RWY23 RNP Y CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA RWY23 RNP Z CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA RWY23 RNP Z FASDB 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA SID RWY05 RNAV CODE 01 23 JAN 2025
AD 2 LFKF DATA SID RWY23 RNAV CODE 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF DATA SID RWY23 RNAV OMNI CODE 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF DATA STAR RWY05 RNAV CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF DATA STAR RWY23 RNAV CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFKF SID RWY05 RNAV 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 CONV 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 CONV INSTR 01 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 RNAV INSTR 01 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY05 RNAV INSTR 02 16 MAY 2024
AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV INSTR 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 CONV 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 CONV INSTR 01 23 FEB 2023
AD 2 LFKF SID RWY23 RNAV OMNI 23 FEB 2023
AD 2 LFKF STAR RWY05 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF STAR RWY05 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF STAR RWY23 RNAV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF STAR RWY23 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFKF IAC RWY05 RNP 23 JAN 2025
AD 2 LFKF IAC RWY05 VOR 16 MAY 2024
AD 2 LFKF IAC RWY23 ILS 07 AUG 2025
AD 2 LFKF IAC RWY23 RNP Y 19 MAY 2022
AD 2 LFKF IAC RWY23 RNP Z 19 MAY 2022

FONTENAY LE COMTE

AD-2.LFFK-1 07 AUG 2025
AD-2.LFFK-2 22 JAN 2026
AD-2.LFFK-3 14 MAY 2026
AD-2.LFFK-4 12 JUN 2025
AD 2 LFFK ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFFK DATA 01 03 DEC 2020
AD 2 LFFK DATA RWY26 RNP A CODE 03 DEC 2020
AD 2 LFFK IAC RWY26 RNP A 18 MAY 2023

GRAY SAINT ADRIEN

AD-2.LFEV-1 12 JUN 2025
AD-2.LFEV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFEV-3 14 MAY 2026
AD-2.LFEV-4 12 JUN 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFEV-5	20 FEB 2025
AD 2 LFEV ADC 01	20 FEB 2025
AD 2 LFEV DATA 01	15 AUG 2019
AD 2 LFEV DATA RWY07 RNP A CODE	05 DEC 2019
AD 2 LFEV IAC RWY07 RNP A	16 JUN 2022

GRENOBLE ALPES ISERE

AD-2.LFLS-1	12 JUN 2025
AD-2.LFLS-2	20 MAR 2025
AD-2.LFLS-3	06 AUG 2026
AD-2.LFLS-4	06 AUG 2026
AD-2.LFLS-5	06 AUG 2026
AD-2.LFLS-6	06 AUG 2026
AD-2.LFLS-7	06 AUG 2026
AD-2.LFLS-8	06 AUG 2026
AD-2.LFLS-9	06 AUG 2026
AD 2 LFLS MIA TEXT 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLS MIA TEXT 02	06 AUG 2026
AD 2 LFLS ADC 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLS APDC 01	18 APR 2024
AD 2 LFLS AOC RWY09-27	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA 01	18 APR 2024
AD 2 LFLS DATA RWY09 ILS LOC CODE	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA RWY09 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA RWY09 RNP FASDB	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA RWY27 RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA RWY27 RNP FASDB	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA SID RWY27 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLS DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLS SID RWY09 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFLS SID RWY09 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLS SID RWY09 RNAV INSTR 02	06 AUG 2026
AD 2 LFLS SID RWY27 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFLS SID RWY27 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLS SID RWY27 RNAV INSTR 02	06 AUG 2026
AD 2 LFLS STAR RWY ALL RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFLS IAC RWY09 ILS LOC	06 AUG 2026
AD 2 LFLS IAC RWY09 RNP	06 AUG 2026
AD 2 LFLS IAC RWY ALL INA	06 AUG 2026
AD 2 LFLS IAC RWY27 RNP	06 AUG 2026
AD 2 LFLS IAC RWY27 VPT	06 AUG 2026

ILE D'YEU

AD-2.LFEY-1	12 JUN 2025
AD-2.LFEY-2	20 FEB 2025
AD-2.LFEY-3	22 JAN 2026
AD-2.LFEY-4	14 MAY 2026
AD-2.LFEY-5	12 JUN 2025
AD 2 LFEY ADC 01	06 OCT 2022
AD 2 LFEY DATA 01	07 OCT 2021
AD 2 LFEY DATA RWY14 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 LFEY DATA RWY14 RNP FASDB	28 JAN 2021
AD 2 LFEY DATA RWY32 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 LFEY DATA RWY32 RNP FASDB	28 JAN 2021
AD 2 LFEY IAC RWY14 RNP	07 OCT 2021
AD 2 LFEY IAC RWY32 RNP	07 OCT 2021

LA MOLE

AD-2.LFTZ-1	07 AUG 2025
AD-2.LFTZ-2	20 FEB 2025
AD-2.LFTZ-3	14 MAY 2026
AD-2.LFTZ-4	27 NOV 2025
AD-2.LFTZ-5	17 APR 2025
AD-2.LFTZ-6	07 AUG 2025
AD-2.LFTZ-7	07 AUG 2025
AD-2.LFTZ-8	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ ADC 01	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ AOC RWY06	04 NOV 2021
AD 2 LFTZ AOC RWY24	04 NOV 2021
AD 2 LFTZ DATA 01	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ DATA SID RWY06 RNAV CODE 01	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ DATA SID RWY06 RNAV CODE 02	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ DATA STAR NESE RWY ALL RNAV CODE 01	05 SEP 2024
AD 2 LFTZ DATA STAR WEST RWY ALL RNAV CODE 01	23 JAN 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV INI	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV INSTR 01	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 CONV INSTR 02	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV INI	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV INSTR 01	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ SID RWY06 RNAV INSTR 02	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ STAR NESE RWY ALL RNAV CONV	05 SEP 2024
AD 2 LFTZ STAR WEST RWY ALL RNAV CONV	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ IAC RWY24 INA CONV INLOV VOR A	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ IAC RWY24 INA CONV NEKIP VOR A	07 AUG 2025
AD 2 LFTZ IAC RWY24 FNA VOR A	07 AUG 2025

LA ROCHE SUR YON LES AJONCS

AD-2.LFRI-1	12 JUN 2025
AD-2.LFRI-2	07 AUG 2025
AD-2.LFRI-3	22 JAN 2026
AD-2.LFRI-4	14 MAY 2026
AD-2.LFRI-5	07 AUG 2025
AD-2.LFRI-6	12 JUN 2025
AD 2 LFRI ADC 01	07 AUG 2025
AD 2 LFRI APDC 01	25 JAN 2024
AD 2 LFRI DATA 01	16 JUN 2022
AD 2 LFRI DATA RWY10 RNP CODE	15 JUL 2021
AD 2 LFRI DATA RWY10 RNP FASDB	15 JUL 2021
AD 2 LFRI DATA RWY28 RNP CODE	29 DEC 2022
AD 2 LFRI DATA RWY28 RNP FASDB	23 APR 2020
AD 2 LFRI IAC RWY10 RNP	03 OCT 2024
AD 2 LFRI IAC RWY28 RNP	03 OCT 2024

LA ROCHELLE ILE DE RE

AD-2.LFBH-1	19 FEB 2026
AD-2.LFBH-2	19 FEB 2026
AD-2.LFBH-3	19 FEB 2026
AD-2.LFBH-4	14 MAY 2026
AD-2.LFBH-5	09 JUL 2026
AD-2.LFBH-6	09 JUL 2026
AD-2.LFBH-7	09 JUL 2026
AD-2.LFBH-8	09 JUL 2026
AD 2 LFBH ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBH APDC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBH AOC RWY09-27	19 FEB 2026
AD 2 LFBH TEXT 01	18 NOV 2010
AD 2 LFBH ARC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBH AMSR 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBH DATA 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBH DATA RWY09 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBH DATA RWY09 RNP FASDB	05 SEP 2024
AD 2 LFBH DATA RWY27 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBH DATA RWY27 RNP FASDB	05 NOV 2020
AD 2 LFBH DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBH DATA SID RWY27 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBH DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBH DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBH SID RWY09 RNAV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBH SID RWY27 RNAV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBH SID RWY ALL RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBH STAR RWY ALL CONV	09 JUL 2026
AD 2 LFBH STAR RWY ALL RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBH IAC RWY09 RNP	09 JUL 2026
AD 2 LFBH IAC RWY27 ILS LOC NDB Z	09 JUL 2026
AD 2 LFBH IAC RWY27 NDB Y	09 JUL 2026
AD 2 LFBH IAC RWY27 RNP	09 JUL 2026

LANNION

AD-2.LFRO-1	07 AUG 2025
AD-2.LFRO-2	07 AUG 2025
AD-2.LFRO-3	22 JAN 2026
AD-2.LFRO-4	14 MAY 2026
AD-2.LFRO-5	07 AUG 2025
AD 2 LFRO AOC RWY11-29	23 FEB 2023
AD 2 LFRO ADC 01	28 NOV 2024
AD 2 LFRO DATA 01	18 MAY 2023
AD 2 LFRO DATA RWY29 RNP CODE	18 MAY 2023
AD 2 LFRO DATA RWY29 RNP FASDB	13 AUG 2020
AD 2 LFRO IAC RWY29 RNP	28 NOV 2024

LAVAL ENTRAMMES

AD-2.LFOV-1	12 JUN 2025
AD-2.LFOV-2	20 FEB 2025
AD-2.LFOV-3	22 JAN 2026
AD-2.LFOV-4	14 MAY 2026
AD-2.LFOV-5	12 JUN 2025
AD 2 LFOV ADC 01	23 JAN 2025
AD 2 LFOV DATA 01	26 JAN 2023
AD 2 LFOV DATA RWY14 RNP CODE	26 JAN 2023
AD 2 LFOV DATA RWY14 RNP FASDB	26 JAN 2023
AD 2 LFOV DATA RWY32 RNP CODE	26 JAN 2023
AD 2 LFOV DATA RWY32 RNP FASDB	26 JAN 2023
AD 2 LFOV IAC RWY14 RNP	23 JAN 2025
AD 2 LFOV IAC RWY32 RNP	23 JAN 2025

LE CASTELLET

AD-2.LFMQ-1	19 MAR 2026
AD-2.LFMQ-2	19 MAR 2026
AD-2.LFMQ-3	22 JAN 2026
AD-2.LFMQ-4	14 MAY 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFMQ-5 12 JUN 2025
AD-2.LFMQ-6 19 MAR 2026
AD 2 LFMQ AOC RWY12-30 19 MAY 2022
AD 2 LFMQ ADC 01 15 JUN 2023
AD 2 LFMQ DATA 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA RWY12 RNP C CODE 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA RWY30 RNP CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFMQ DATA SID RWY12 RNAV CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA SID RWY30 RNAV CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY 13 CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY 31 CODE 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ DATA STAR RWY ALL RNAV SOUTH CODE 01 17 JUN 2021
AD 2 LFMQ SID RWY12 RNAV 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ SID RWY12 RNAV INSTR 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ SID RWY30 RNAV 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ SID RWY30 RNAV INSTR 01 05 NOV 2020
AD 2 LFMQ STAR RWY ALL RNAV SOUTH 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY13 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ STAR RWY ALL RNAV NORTH LFML RWY31 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ IAC RWY12 RNP C 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ IAC RWY12 VPT 03 OCT 2024
AD 2 LFMQ IAC RWY30 RNP 03 OCT 2024

LE HAVRE OCTEVILLE

AD-2.LFOH-1 07 AUG 2025
AD-2.LFOH-2 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-3 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-4 22 JAN 2026
AD-2.LFOH-5 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-6 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-7 01 OCT 2026
AD-2.LFOH-8 01 OCT 2026
AD 2 LFOH ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFOH AOC RWY04-22 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY04 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFOH DATA RWY22 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFOH IAC RWY04 RNP 01 OCT 2026
AD 2 LFOH IAC RWY22 RNP 01 OCT 2026

LE MANS ARNAGE

AD-2.LFRM-1 19 FEB 2026
AD-2.LFRM-2 19 FEB 2026
AD-2.LFRM-3 22 JAN 2026
AD-2.LFRM-4 14 MAY 2026
AD-2.LFRM-5 19 FEB 2026
AD-2.LFRM-6 19 FEB 2026
AD 2 LFRM ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY02 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY02 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY20 RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFRM DATA RWY20 RNP FASDB 19 FEB 2026
AD 2 LFRM IAC RWY02 RNP 19 FEB 2026
AD 2 LFRM IAC RWY20 RNP 19 FEB 2026

LE PUY LOUDES

AD-2.LFHP-1 12 JUN 2025
AD-2.LFHP-2 20 FEB 2025
AD-2.LFHP-3 09 JUL 2026
AD-2.LFHP-4 14 MAY 2026
AD-2.LFHP-5 12 JUN 2025
AD-2.LFHP-6 20 MAR 2025
AD 2 LFHP ADC 01 05 SEP 2024
AD 2 LFHP APDC 01 05 SEP 2024
AD 2 LFHP DATA 01 10 OCT 2019
AD 2 LFHP DATA RWY15 RNP CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFHP DATA RWY15 RNP FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFHP DATA RWY33 RNP CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFHP DATA RWY33 RNP FASDB 10 OCT 2019
AD 2 LFHP IAC RWY15 RNP 05 SEP 2024
AD 2 LFHP IAC RWY15 VPT 20 MAR 2025
AD 2 LFHP IAC RWY33 RNP 05 SEP 2024
AD 2 LFHP IAC RWY33 RNP MINIMA 05 SEP 2024

LE TOUQUET ELIZABETH II

AD-2.LFAT-1 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-2 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-3 22 JAN 2026
AD-2.LFAT-4 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-5 03 SEP 2026
AD-2.LFAT-6 03 SEP 2026
AD 2 LFAT ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA 01 11 JUL 2024
AD 2 LFAT DATA RWY13 ILS LOC CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA RWY13 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA RWY13 RNP FASDB 11 JUL 2024
AD 2 LFAT DATA RWY31 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFAT DATA RWY31 RNP FASDB 11 JUL 2024
AD 2 LFAT SID RWY13 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFAT SID RWY31 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFAT IAC RWY13 ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFAT IAC RWY13 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFAT IAC RWY31 RNP 03 SEP 2026

LILLE LESQUIN

AD-2.LFQQ-1 12 JUN 2025
AD-2.LFQQ-2 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-3 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-4 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-5 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-6 19 MAR 2026
AD-2.LFQQ-7 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-8 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-9 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-10 14 MAY 2026
AD-2.LFQQ-11 15 MAY 2025
AD-2.LFQQ-12 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-13 19 FEB 2026
AD-2.LFQQ-14 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ MIA TEXT 01 08 SEP 2022
AD 2 LFQQ MIA TEXT 02 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ ADC 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ APDC 01 08 NOV 2018
AD 2 LFQQ APDC 02 08 SEP 2022
AD 2 LFQQ APDC 03 23 MAY 2019
AD 2 LFQQ APDC 04 08 NOV 2018
AD 2 LFQQ AOC RWY08-26 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ PATC RWY26 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ TEXT 01 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ TEXT 02 14 SEP 2017
AD 2 LFQQ TEXT 03 03 MAR 2016
AD 2 LFQQ ARC 01 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ MVA 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA 01 05 SEP 2024
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Y CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Y FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Z CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA RWY08 RNP Z FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQQ DATA RWY26 FNA RNP CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA RWY26 FNA RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQQ DATA RWY26 INA RNAV ILS Z CODE 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA SID RWY08 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA SID RWY26 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA STAR RWY08 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ DATA STAR RWY26 RNAV CODE 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 CONV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08-26 RNAV INI 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY08-26 CONV INI 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 CONV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 CONV INSTR 02 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 RNAV INSTR 01 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ SID RWY26 RNAV INSTR 02 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ STAR RWY08 RNAV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ STAR RWY26 RNAV 03 SEP 2026
AD 2 LFQQ STAR RWY ALL CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 RNP Y 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 RNP Z 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 VOR Y 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 VOR Z 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY08 VPT 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 ILS Y CAT123 LOC Y 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 INA RNAV ILS Z 19 FEB 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 FNA ILS Z CAT123 LOC Z 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 FNA RNP 14 MAY 2026
AD 2 LFQQ IAC RWY26 VOR 14 MAY 2026

LIMOGES BELLEGARDE

AD-2.LFBL-1 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-2 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-3 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-4 22 JAN 2026
AD-2.LFBL-5 14 MAY 2026
AD-2.LFBL-6 09 JUL 2026
AD-2.LFBL-7 12 JUN 2025
AD-2.LFBL-8 12 JUN 2025
AD-2.LFBL-9 09 JUL 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFBL-10	09 JUL 2026
AD 2 LFBL ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBL APDC 01	25 JAN 2024
AD 2 LFBL GMC 01	25 JAN 2024
AD 2 LFBL AOC RWY03-21	09 JUL 2026
AD 2 LFBL PATC RWY21	18 APR 2024
AD 2 LFBL MVA 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBL DATA 01	12 JUN 2025
AD 2 LFBL DATA RWY03 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFBL DATA RWY03 RNP FASDB	01 DEC 2022
AD 2 LFBL DATA RWY21 ILS Z CAT1 2 3 LOC Z CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFBL DATA RWY21 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFBL DATA RWY21 RNP FASDB	01 DEC 2022
AD 2 LFBL DATA SID RWY03 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBL DATA SID RWY21 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBL DATA STAR RWY03 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBL DATA STAR RWY21 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBL SID RWY03 RNAV INSTR 01	10 JUL 2025
AD 2 LFBL SID RWY21 RNAV INSTR 01	12 JUN 2025
AD 2 LFBL SID RWY ALL RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBL STAR RWY03 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBL STAR RWY21 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBL IAC RWY03 RNP	09 JUL 2026
AD 2 LFBL IAC RWY03 RNP MINIMA	09 JUL 2026
AD 2 LFBL IAC RWY21 ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y	09 JUL 2026
AD 2 LFBL IAC RWY21 ILS Z CAT 1 2 3 LOC Z	09 JUL 2026
AD 2 LFBL IAC RWY21 RNP	09 JUL 2026

LYON BRON

AD-2.LFLY-1	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-2	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-3	20 FEB 2025
AD-2.LFLY-4	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-5	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-6	14 MAY 2026
AD-2.LFLY-7	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-8	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-9	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-10	19 MAR 2026
AD-2.LFLY-11	19 MAR 2026
AD 2 LFLY ADC 01	20 MAR 2025
AD 2 LFLY APDC 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLY APDC 02	20 MAR 2025
AD 2 LFLY GMC 01	03 MAR 2016
AD 2 LFLY DATA 01	20 MAR 2025
AD 2 LFLY DATA RWY16 RNP CODE	03 OCT 2024
AD 2 LFLY DATA RWY16 RNP FASDB	27 FEB 2020
AD 2 LFLY DATA RWY34 RNP CODE	20 MAR 2025
AD 2 LFLY DATA RWY34 RNP FASDB	27 FEB 2020
AD 2 LFLY DATA SID RWY16 RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLY DATA SID RWY34 RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLY SID RWY16 RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFLY SID RWY16 RNAV INSTR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLY SID RWY34 RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFLY SID RWY34 RNAV INSTR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLY IAC RWY16 FNA RNP	19 MAR 2026
AD 2 LFLY IAC RWY16 INA RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFLY IAC RWY34 FNA RNP	19 MAR 2026
AD 2 LFLY IAC RWY34 INA RNAV	19 MAR 2026

LYON SAINT EXUPERY

AD-2.LFLL-1	12 JUN 2025
AD-2.LFLL-2	10 JUL 2025
AD-2.LFLL-3	20 FEB 2025
AD-2.LFLL-4	20 MAR 2025
AD-2.LFLL-5	22 JAN 2026
AD-2.LFLL-6	14 MAY 2026
AD-2.LFLL-7	10 JUL 2025
AD-2.LFLL-8	20 MAR 2025
AD-2.LFLL-9	03 SEP 2026
AD-2.LFLL-10	10 JUL 2025
AD-2.LFLL-11	19 MAR 2026
AD-2.LFLL-12	19 MAR 2026
AD-2.LFLL-13	19 MAR 2026
AD-2.LFLL-14	19 MAR 2026
AD-2.LFLL-15	19 MAR 2026
AD-2.LFLL-16	10 JUL 2025
AD-2.LFLL-17	03 SEP 2026
AD-2.LFLL-18	03 SEP 2026
AD-2.LFLL-19	03 SEP 2026
AD-2.LFLL-20	03 SEP 2026
AD-2.LFLL-21	19 MAR 2026
AD-2.LFLL-22	19 MAR 2026
AD 2 LFLL MIA TEXT 01	10 SEP 2020
AD 2 LFLL MIA TEXT 02	19 MAR 2026
AD 2 LFLL MIA TEXT 03	10 JUL 2025
AD 2 LFLL MIA TEXT 04	03 OCT 2024
AD 2 LFLL ADC 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL APDC 01	20 MAR 2025
AD 2 LFLL APDC 02	20 APR 2023
AD 2 LFLL GMC 01	18 APR 2024
AD 2 LFLL GMC 02	03 OCT 2024
AD 2 LFLL GMC 03	20 MAR 2025
AD 2 LFLL GMC 04	20 MAR 2025
AD 2 LFLL AOC RWY17L-35R	19 MAR 2026
AD 2 LFLL AOC RWY17R-35L	19 MAR 2026
AD 2 LFLL PATC RWY35L	19 MAR 2026
AD 2 LFLL PATC RWY35R	19 MAR 2026
AD 2 LFLL ATS 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL AMSR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA 01	20 MAR 2025
AD 2 LFLL DATA 02	03 SEP 2026
AD 2 LFLL DATA 03	20 MAR 2025
AD 2 LFLL DATA RWY17L FNA RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA RWY17L FNA RNP FASDB	10 AUG 2023
AD 2 LFLL DATA RWY17L INA RNAV CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA RWY17R FNA RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA RWY17R FNA RNP FASDB	10 AUG 2023
AD 2 LFLL DATA RWY17R INA RNAV CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA RWY35L FNA RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA RWY35L FNA RNP FASDB	10 AUG 2023
AD 2 LFLL DATA RWY35L INA RNAV CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA RWY35R FNA RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA RWY35R FNA RNP FASDB	10 AUG 2023
AD 2 LFLL DATA RWY35R INA RNAV CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY17L RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY17L RNAV CODE 02	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY17R RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY17R RNAV CODE 02	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY35L RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY35L RNAV CODE 02	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY35R RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA SID RWY35R RNAV CODE 02	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA STAR RWY17L-17R RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL DATA STAR RWY35L-35R RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL COM 01	03 SEP 2026
AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV INI	19 MAR 2026
AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV INSTR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL SID RWY17L-17R RNAV INSTR 02	19 MAR 2026
AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV INI	19 MAR 2026
AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV INSTR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFLL SID RWY35L-35R RNAV INSTR 02	19 MAR 2026
AD 2 LFLL STAR RWY17L-17R RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFLL STAR RWY35L-35R RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY17L 17R INA RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY17L FNA ILS LOC	19 MAR 2026
AD 2 LFLL IAC RWY17L FNA RNP	19 MAR 2026
AD 2 LFLL IAC RWY17R FNA RNP	19 MAR 2026
AD 2 LFLL IAC RWY17R FNA VOR	19 MAR 2026
AD 2 LFLL IAC RWY35L 35R INA RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY35L FNA ILS CAT123 LOC	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY35L FNA RNP	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY35L FNA VOR	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY35R FNA ILS CAT123 LOC	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY35R FNA RNP	03 SEP 2026
AD 2 LFLL IAC RWY35R FNA VOR	03 SEP 2026

MARSEILLE PROVENCE

AD-2.LFML-1	12 JUN 2025
AD-2.LFML-2	19 MAR 2026
AD-2.LFML-3	20 MAR 2025
AD-2.LFML-4	12 JUN 2025
AD-2.LFML-5	12 JUN 2025
AD-2.LFML-6	22 JAN 2026
AD-2.LFML-7	14 MAY 2026
AD-2.LFML-8	22 JAN 2026
AD-2.LFML-9	22 JAN 2026
AD-2.LFML-10	22 JAN 2026
AD-2.LFML-11	22 JAN 2026
AD-2.LFML-12	17 APR 2025
AD-2.LFML-13	19 MAR 2026
AD-2.LFML-14	17 APR 2025
AD-2.LFML-15	22 JAN 2026
AD-2.LFML-16	30 NOV 2023
AD-2.LFML-17	13 JUN 2024
AD-2.LFML-18	10 JUL 2025
AD-2.LFML-19	11 JUN 2026
AD-2.LFML-20	11 JUN 2026
AD-2.LFML-21	11 JUN 2026
AD-2.LFML-22	11 JUN 2026
AD 2 LFML ADC 01	22 JAN 2026
AD 2 LFML APDC 01	13 JUN 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFML GMC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFML GMC 02 22 JAN 2026
AD 2 LFML GMC 03 22 JAN 2026
AD 2 LFML AOC RWY13L-31R 13 JUN 2024
AD 2 LFML AOC RWY13R-31L 25 FEB 2021
AD 2 LFML PATC RWY13L 25 FEB 2021
AD 2 LFML ARC 01 17 APR 2025
AD 2 LFML AMSR 01 17 APR 2025
AD 2 LFML DATA 01 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA 02 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA 03 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY13 INA RNAV NORD CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFML DATA RWY13 INA RNAV SUD CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFML DATA RWY13L FNA RNP Z CODE 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY13L FNA RNP Z FASDB 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY13R FNA RNP Z CODE 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY13R FNA RNP Z FASDB 16 JUN 2022
AD 2 LFML DATA RWY31L FNA RNP X AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31L FNA RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA ILS Z LOC Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP X AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP Y CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP Y FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFML DATA RWY31 INA RNAV SUD CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFML DATA RWY31 INA RNAV NORD CODE 13 JUN 2024
AD 2 LFML DATA RWY31R FNA RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA RWY31 INA RNP X AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA SID RWY13 RNAV NORD CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFML DATA SID RWY13 RNAV SUD EST CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA SID RWY31 -RNAV NORD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA SID RWY31 RNAV SUD EST CODE 01 22 JAN 2026
AD 2 LFML DATA STAR RWY13 -RNAV NORD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA STAR RWY31 RNAV NORD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML DATA STAR RWY ALL -RNAV SUD CODE 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML COM 01 20 APR 2023
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV INI 03 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV NORD 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV NORD INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV SUD EST 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY13 RNAV SUD EST INSTR 01 13 JUL 2023
AD 2 LFML SID RWY13 CONV INI 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 CONV NORD 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 CONV NORD INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFML SID RWY13 CONV SUD EST 10 JUL 2025
AD 2 LFML SID RWY13 CONV SUD EST INSTR 01 10 JUL 2025
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV INI 01 16 JUN 2022
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV INI 02 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 -RNAV NORD-INSTR 01 25 FEB 2021
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV SUD EST 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 RNAV SUD EST INSTR 01 08 SEP 2022
AD 2 LFML SID RWY31 -RNAV SUD EST-INSTR 02 25 FEB 2021
AD 2 LFML SID RWY31 CONV INI 13 JUL 2023
AD 2 LFML SID RWY31 CONV SUD EST 20 MAR 2025
AD 2 LFML SID RWY31 CONV SUD EST INSTR 01 13 JUL 2023
AD 2 LFML STAR RWY13 RNAV NORD 13 JUN 2024
AD 2 LFML STAR RWY31 RNAV NORD 13 JUN 2024
AD 2 LFML STAR RWY ALL RNAV SUD 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY13L FNA RNP Z MINIMA 19 MAR 2026
AD 2 LFML IAC RWY13R FNA RNP Z MINIMA 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13 INA RNAV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML IAC RWY13 INA RNAV SUD 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13 INA CONV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML IAC RWY13 INA CONV SUD 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13L FNA ILS Z Y LOC Z Y 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY13L FNA RNP Z 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY13R FNA ILS Z Y LOC Z Y 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY13R FNA RNP Z 16 JUN 2022
AD 2 LFML IAC RWY31L FNA RNP X AR 06 AUG 2026
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA ILS Z LOC Z 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA RNP X AR 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA RNP Y 19 MAR 2026
AD 2 LFML IAC RWY31 INA RNAV NORD 20 MAR 2025
AD 2 LFML IAC RWY31 INA RNAV SUD 13 JUN 2024
AD 2 LFML IAC RWY31L FNA RNP Z 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31L VPT 13 JUL 2023
AD 2 LFML IAC RWY31R FNA RNP Z 22 JAN 2026
AD 2 LFML IAC RWY31 INA RNP X AR 22 JAN 2026
AD 2 LFML ENV 01 16 JUN 2022

MELUN VILLAROCHE

AD-2.LFPM-1 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-2 19 FEB 2026
AD-2.LFPM-3 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-4 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-5 11 JUN 2026
AD-2.LFPM-6 19 FEB 2026
AD-2.LFPM-7 20 MAR 2025
AD 2 LFPM ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPM APDC 01 21 APR 2022
AD 2 LFPM ARC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPM AMG 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPM DATA 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 FNA RNP Y FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 FNA RNP Z FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 RNP Y CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA RWY28 RNP Z CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPM DATA SID RWY10 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM DATA SID RWY28 RNAV CODE 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPM SID RWY10 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM SID RWY28 RNAV INSTR 01 02 OCT 2025
AD 2 LFPM SID RWY ALL RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFPM SID RWY ALL RNAV INI 11 JUN 2026
AD 2 LFPM STAR RWY ALL RNAV 11 JUN 2026
AD 2 LFPM IAC RWY28 FNA RNP Y 11 JUN 2026
AD 2 LFPM IAC RWY28 FNA RNP Z 11 JUN 2026
AD 2 LFPM IAC RWY28 INA RNAV 11 JUN 2026

MENDE BRENOUX

AD-2.LFNB-1 12 JUN 2025
AD-2.LFNB-2 22 JAN 2026
AD-2.LFNB-3 20 FEB 2025
AD-2.LFNB-4 14 MAY 2026
AD-2.LFNB-5 20 MAR 2025
AD 2 LFNB ADC 01 08 AUG 2024
AD 2 LFNB DATA 01 04 JAN 2018
AD 2 LFNB DATA RWY12 RNP CODE 28 JAN 2021
AD 2 LFNB DATA RWY12 RNP FASDB 02 JAN 2020
AD 2 LFNB IAC RWY12 RNP 08 AUG 2024

MERVILLE CALONNE

AD-2.LFQT-1 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-2 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-3 20 FEB 2025
AD-2.LFQT-4 14 MAY 2026
AD-2.LFQT-5 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-6 03 SEP 2026
AD-2.LFQT-7 03 SEP 2026
AD 2 LFQT ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFQT DATA 01 23 JAN 2025
AD 2 LFQT DATA RWY04 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFQT DATA RWY04 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQT DATA RWY22 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFQT DATA RWY22 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFQT SID RWY04-22 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFQT SID RWY04-22 CONV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFQT STAR RWY ALL CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY04 NDB 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY04 RNP 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY04 VPT 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 ILS LOC 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 NDB Y 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 NDB Z 03 SEP 2026
AD 2 LFQT IAC RWY22 RNP 03 SEP 2026

METZ NANCY LORRAINE

AD-2.LFJL-1 12 JUN 2025
AD-2.LFJL-2 13 JUL 2023
AD-2.LFJL-3 20 FEB 2025
AD-2.LFJL-4 14 MAY 2026
AD-2.LFJL-5 19 MAR 2026
AD-2.LFJL-6 12 JUN 2025
AD-2.LFJL-7 18 APR 2024
AD-2.LFJL-8 18 APR 2024
AD 2 LFJL ADC 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL AOC RWY04-22 02 DEC 2021
AD 2 LFJL PATC RWY22 02 DEC 2021
AD 2 LFJL APDC 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL TEXT 01 10 NOV 2016
AD 2 LFJL TEXT 02 02 FEB 2017
AD 2 LFJL ARC 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL AMSR 01 02 DEC 2021
AD 2 LFJL DATA 01 24 FEB 2022
AD 2 LFJL DATA RWY04 RNP CODE 02 DEC 2021
AD 2 LFJL DATA RWY04 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFJL DATA RWY22 RNP CODE 02 DEC 2021
AD 2 LFJL DATA RWY22 RNP FASDB 05 DEC 2019
AD 2 LFJL COM 01 26 JAN 2023
AD 2 LFJL SID RWY04 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFJL SID RWY04 CONV INSTR 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL SID RWY22 CONV 22 JAN 2026
AD 2 LFJL SID RWY22 CONV INSTR 01 18 APR 2024
AD 2 LFJL STAR RWY ALL CONV 22 JAN 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFJL IAC RWY04 NDB	28 NOV 2024
AD 2 LFJL IAC RWY04 RNP	28 NOV 2024
AD 2 LFJL IAC RWY22 INA CONV MTZ GTQ	28 NOV 2024
AD 2 LFJL IAC RWY22 FNA ILS Y LOC Y	18 APR 2024
AD 2 LFJL IAC RWY22 FNA ILS Z LOC Z	18 APR 2024
AD 2 LFJL IAC RWY22 MINIMA	26 JAN 2023
AD 2 LFJL IAC RWY22 NDB X	28 NOV 2024
AD 2 LFJL IAC RWY22 NDB Y	28 NOV 2024
AD 2 LFJL IAC RWY22 NDB Z	22 JAN 2026
AD 2 LFJL IAC RWY22 RNP	28 NOV 2024

MONTBELIARD COURCELLES

AD-2.LFSM-1	12 JUN 2025
AD-2.LFSM-2	22 JAN 2026
AD-2.LFSM-3	16 APR 2026
AD-2.LFSM-4	14 MAY 2026
AD-2.LFSM-5	12 JUN 2025
AD-2.LFSM-6	20 FEB 2025
AD-2.LFSM-7	20 FEB 2025
AD-2.LFSM-8	20 FEB 2025
AD 2 LFSM ADC 01	28 NOV 2024
AD 2 LFSM DATA 01	16 MAY 2024
AD 2 LFSM DATA RWY26 RNP CODE	12 AUG 2021
AD 2 LFSM IAC RWY26 RNP	04 SEP 2025

MONTLUCON GUERET

AD-2.LFBK-1	12 JUN 2025
AD-2.LFBK-2	22 JAN 2026
AD-2.LFBK-3	20 FEB 2025
AD-2.LFBK-4	14 MAY 2026
AD-2.LFBK-5	12 JUN 2025
AD 2 LFBK ADC 01	14 JUL 2022
AD 2 LFBK DATA 01	10 AUG 2023
AD 2 LFBK DATA RWY17 RNP CODE	10 AUG 2023
AD 2 LFBK DATA RWY17 RNP FASDB	10 AUG 2023
AD 2 LFBK IAC RWY17 RNP	08 AUG 2024

MONTPELLIER MEDITERRANEE

AD-2.LFMT-1	10 JUL 2025
AD-2.LFMT-2	10 JUL 2025
AD-2.LFMT-3	10 JUL 2025
AD-2.LFMT-4	22 JAN 2026
AD-2.LFMT-5	22 JAN 2026
AD-2.LFMT-6	14 MAY 2026
AD-2.LFMT-7	10 AUG 2023
AD-2.LFMT-8	22 JAN 2026
AD-2.LFMT-9	17 APR 2025
AD-2.LFMT-10	10 AUG 2023
AD-2.LFMT-11	28 NOV 2024
AD-2.LFMT-12	30 NOV 2023
AD-2.LFMT-13	30 NOV 2023
AD-2.LFMT-14	30 NOV 2023
AD 2 LFMT ADC 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT APDC 01	10 JUL 2025
AD 2 LFMT APDC 02	28 FEB 2019
AD 2 LFMT GMC 01	06 OCT 2022
AD 2 LFMT AOC RWY12L-30R	22 JAN 2026
AD 2 LFMT ARC 01	17 APR 2025
AD 2 LFMT AMSR 01	06 OCT 2022
AD 2 LFMT DATA 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA 02	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA RWY12L RNP CODE	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA RWY12L RNP FASDB	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA RWY30R RNP CODE	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA RWY30R RNP FASDB	05 SEP 2024
AD 2 LFMT DATA SID RWY12L RNAV NORD CODE 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA SID RWY12L RNAV NORD CODE 02	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA SID RWY12L RNAV SUD CODE 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA SID RWY30R RNAV CODE 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	05 SEP 2024
AD 2 LFMT COM 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV INI	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV NORD INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV SUD	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L RNAV SUD INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L-30R CONV	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L-30R CONV INI	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12L-30R CONV INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY12R-30L CONV INI	10 JUL 2025
AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INI	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMT SID RWY30R RNAV INSTR 02	22 JAN 2026
AD 2 LFMT STAR RWY ALL RNAV CONV	20 MAR 2025
AD 2 LFMT IAC RWY12L RNP	22 JAN 2026
AD 2 LFMT IAC RWY12L VOR Y	22 JAN 2026
AD 2 LFMT IAC RWY12L VOR Z	22 JAN 2026
AD 2 LFMT IAC RWY30R ILS Y LOC Y	22 JAN 2026
AD 2 LFMT IAC RWY30R ILS Z LOC Z	22 JAN 2026
AD 2 LFMT IAC RWY30R RNP	22 JAN 2026
AD 2 LFMT IAC RWY30R VOR	22 JAN 2026

MORLAIX PLOUJEAN

AD-2.LFRU-1	07 AUG 2025
AD-2.LFRU-2	07 AUG 2025
AD-2.LFRU-3	22 JAN 2026
AD-2.LFRU-4	14 MAY 2026
AD-2.LFRU-5	07 AUG 2025
AD-2.LFRU-6	07 AUG 2025
AD 2 LFRU ADC 01	07 AUG 2025
AD 2 LFRU DATA 01	11 JUL 2024
AD 2 LFRU DATA RWY04 RNP CODE	11 JUL 2024
AD 2 LFRU DATA RWY22 RNP CODE	28 DEC 2023
AD 2 LFRU DATA RWY22 RNP FASDB	05 OCT 2023
AD 2 LFRU IAC RWY04 RNP	07 AUG 2025
AD 2 LFRU IAC RWY22 RNP	07 AUG 2025

MOULINS MONTBEUGNY

AD-2.LFHY-1	12 JUN 2025
AD-2.LFHY-2	03 SEP 2026
AD-2.LFHY-3	14 MAY 2026
AD-2.LFHY-4	03 SEP 2026
AD-2.LFHY-5	12 JUN 2025
AD 2 LFHY ADC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFHY DATA 01	26 JAN 2023
AD 2 LFHY DATA RWY26 RNP CODE	26 JAN 2023
AD 2 LFHY DATA RWY26 RNP FASDB	26 JAN 2023
AD 2 LFHY IAC RWY26 RNP	03 SEP 2026

MURET LHERM

AD-2.LFBR-1	01 OCT 2026
AD-2.LFBR-2	01 OCT 2026
AD-2.LFBR-3	01 OCT 2026
AD-2.LFBR-4	01 OCT 2026
AD-2.LFBR-5	01 OCT 2026
AD-2.LFBR-6	01 OCT 2026
AD 2 LFBR ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFBR DATA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFBR DATA RWY12 RNP CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFBR DATA RWY12 RNP FASDB	15 AUG 2019
AD 2 LFBR IAC RWY12 RNP	01 OCT 2026

NANCY ESSEY

AD-2.LFSN-1	12 JUN 2025
AD-2.LFSN-2	28 NOV 2024
AD-2.LFSN-3	27 NOV 2025
AD-2.LFSN-4	14 MAY 2026
AD-2.LFSN-5	22 JAN 2026
AD-2.LFSN-6	22 JAN 2026
AD-2.LFSN-7	22 JAN 2026
AD 2 LFSN ADC 01	22 JAN 2026
AD 2 LFSN APDC 01	01 FEB 2018
AD 2 LFSN DATA 01	13 JUL 2023
AD 2 LFSN DATA RWY03 RNP CODE	13 JUL 2023
AD 2 LFSN DATA RWY03 RNP FASDB	13 JUL 2023
AD 2 LFSN IAC RWY03 RNP	28 NOV 2024
AD 2 LFSN IAC RWY03 RNP MINIMA	05 DEC 2019

NANTES ATLANTIQUE

AD-2.LFRS-1	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-2	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-3	22 JAN 2026
AD-2.LFRS-4	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-5	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-6	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-7	01 OCT 2026
AD-2.LFRS-8	01 OCT 2026
AD-2.LFRS-9	19 FEB 2026
AD-2.LFRS-10	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-11	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-12	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-13	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-14	09 JUL 2026
AD-2.LFRS-15	09 JUL 2026
AD 2 LFRS MIA TEXT 01	09 JUL 2026
AD 2 LFRS MIA TEXT 02	01 OCT 2026
AD 2 LFRS MIA TEXT 03	28 DEC 2023
AD 2 LFRS MIA TEXT 04	19 FEB 2026
AD 2 LFRS ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFRS APDC 01	23 JAN 2025
AD 2 LFRS AOC RWY03-21	09 JUL 2026
AD 2 LFRS PATC RWY03	09 JUL 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRS PATC RWY21 09 JUL 2026
AD 2 LFRS GMC 01 09 JUL 2026
AD 2 LFRS GMC 02 09 JUL 2026
AD 2 LFRS ARC 01 15 MAY 2025
AD 2 LFRS MVA 01 03 OCT 2024
AD 2 LFRS DATA 01 09 JUL 2026
AD 2 LFRS DATA 02 09 JUL 2026
AD 2 LFRS DATA RWY03 RNP CODE 02 NOV 2023
AD 2 LFRS DATA RWY03 RNP FASDB 02 NOV 2023
AD 2 LFRS DATA RWY21 RNP Y CODE 09 JUL 2026
AD 2 LFRS DATA RWY21 RNP Z AR CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFRS DATA SID RWY03 RNAV CODE 01 08 SEP 2022
AD 2 LFRS DATA SID RWY21 RNAV CODE 01 18 MAY 2023
AD 2 LFRS COM 01 09 JUL 2026
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAV 29 DEC 2022
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAVINSTR 01 08 SEP 2022
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAVINSTR 02 28 DEC 2023
AD 2 LFRS SID RWY03 RNAV INI 23 MAR 2023
AD 2 LFRS SID RWY21 RNAV 23 MAR 2023
AD 2 LFRS SID RWY21 RNAV INSTR 01 18 MAY 2023
AD 2 LFRS SID RWY21 RNAV INI 23 MAR 2023
AD 2 LFRS STAR RWY 03 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFRS STAR RWY 21 CONV 19 FEB 2026
AD 2 LFRS IAC RWY03 INA CONV ILS LOC 29 DEC 2022
AD 2 LFRS IAC RWY03 FNA ILS CAT123 LOC Y 03 OCT 2024
AD 2 LFRS IAC RWY03 FNA ILS CAT123 LOC Z 15 MAY 2025
AD 2 LFRS IAC RWY03 FNA RNP 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY03 INA RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA RNP Y 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA RNP Z AR 01 OCT 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 FNA VOR 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 INA CONV VOR 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 INA RNAV 09 JUL 2026
AD 2 LFRS IAC RWY21 INA RNP AR 01 OCT 2026
AD 2 LFRS ENV 01 29 DEC 2022

NEVERS FOURCHAMBAULT

AD-2.LFQG-1 12 JUN 2025
AD-2.LFQG-2 04 SEP 2025
AD-2.LFQG-3 09 JUL 2026
AD-2.LFQG-4 14 MAY 2026
AD-2.LFQG-5 12 JUN 2025
AD-2.LFQG-6 20 FEB 2025
AD 2 LFQG ADC 01 11 JUL 2024
AD 2 LFQG DATA 01 18 MAY 2023
AD 2 LFQG DATA RWY30 RNP CODE 18 MAY 2023
AD 2 LFQG DATA RWY30 RNP FASDB 18 MAY 2023
AD 2 LFQG IAC RWY30 NDB 11 JUL 2024
AD 2 LFQG IAC RWY30 RNP 11 JUL 2024

NICE COTE D'AZUR

AD-2.LFMN-1 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-2 07 AUG 2025
AD-2.LFMN-3 07 AUG 2025
AD-2.LFMN-4 15 MAY 2025
AD-2.LFMN-5 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-6 11 JUN 2026
AD-2.LFMN-7 23 MAR 2023
AD-2.LFMN-8 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-9 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-10 28 DEC 2023
AD-2.LFMN-11 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-12 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-13 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-14 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-15 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-16 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-17 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-18 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-19 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-20 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-21 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-22 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-23 22 JAN 2026
AD-2.LFMN-24 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-25 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-26 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-27 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-28 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-29 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-30 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-31 19 MAR 2026
AD-2.LFMN-32 19 MAR 2026
AD 2 LFMN ADC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN APDC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN APDC 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN GMC 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 02 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 03 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 04 22 JAN 2026
AD 2 LFMN GMC 05 22 JAN 2026
AD 2 LFMN AOC RWY04L-22R 22 JAN 2026
AD 2 LFMN AOC RWY04R-22L 22 JAN 2026
AD 2 LFMN ARC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN AMG 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA 01 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA 02 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA 03 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L-04R RNP A CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L RNP Y CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04L RNP Z FASDB 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04R RNP Y CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04R RNP Z CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY04R RNP Z FASDB 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY22L-22R RNP D CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY22L RNP Z AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA RWY22R RNP Z AR CODE 22 JAN 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY04L-04R RNAV CODE 05 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA SID RWY22L-22R RNAV CODE 05 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA STAR EAST RWY ALL RNAV CODE 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN DATA STAR WEST RWY ALL RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFMN COM 01 24 MAR 2022
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INI 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY04L-04R RNAV INSTR 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INI 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 01 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 02 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 03 19 MAR 2026
AD 2 LFMN SID RWY22L-22R RNAV INSTR 04 19 MAR 2026
AD 2 LFMN STAR EAST RWY ALL RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN STAR WEST RWY ALL RNAV 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L-04R RNP A 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L-04R VPT A 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L ILS Z LOC Z VECTORING 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L RNP Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L RNP Z 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L RNP Z MINIMA 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04L ILS Y LOC Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R ILS Z LOC Z VECTORING 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Z 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R RNP Z MINIMA 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY04R ILS Y LOC Y 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22L RNP Z AR 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22R RNP Z AR 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 RNP D 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 VOR B 19 MAR 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 VPT B 22 JAN 2026
AD 2 LFMN IAC RWY22 VPT D 22 JAN 2026
AD 2 LFMN ENV 01 22 JAN 2026

NIMES GARONS

AD-2.LFTW-1 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-2 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-3 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-4 16 JUN 2022
AD-2.LFTW-5 14 MAY 2026
AD-2.LFTW-6 19 MAR 2026
AD-2.LFTW-7 19 MAR 2026
AD 2 LFTW ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFTW AOC RWY18-36 19 MAR 2026
AD 2 LFTW APDC 01 05 JAN 2017
AD 2 LFTW APDC 02 19 MAR 2026
AD 2 LFTW DATA 01 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY18 RNP CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY18 RNP FASDB 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY36 RNP CODE 20 MAR 2025
AD 2 LFTW DATA RWY36 RNP FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFTW DATA SID RWY18 RNAV CODE 01 16 MAY 2024
AD 2 LFTW DATA SID RWY36 RNAV CODE 01 16 MAY 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFTW DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	23 FEB 2023
AD 2 LFTW COM 01	08 NOV 2018
AD 2 LFTW SID RWY18 CONV	20 MAR 2025
AD 2 LFTW SID RWY18 CONV INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFTW SID RWY18 CONV INSTR 02	10 JUL 2025
AD 2 LFTW SID RWY18 RNAV	16 MAY 2024
AD 2 LFTW SID RWY18 RNAV INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFTW SID RWY36 CONV	20 MAR 2025
AD 2 LFTW SID RWY36 CONV INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFTW SID RWY36 CONV INSTR 02	20 MAR 2025
AD 2 LFTW SID RWY36 RNAV	16 MAY 2024
AD 2 LFTW SID RWY36 RNAV INSTR 01	10 JUL 2025
AD 2 LFTW STAR RWY ALL RNAV CONV	16 MAY 2024
AD 2 LFTW IAC RWY18 NDB	10 JUL 2025
AD 2 LFTW IAC RWY18 RNP	10 JUL 2025
AD 2 LFTW IAC RWY36 NDB	10 JUL 2025
AD 2 LFTW IAC RWY36 RNP	10 JUL 2025

NIORT MARAIS POITEVIN

AD-2.LFBN-1	09 JUL 2026
AD-2.LFBN-2	09 JUL 2026
AD-2.LFBN-3	09 JUL 2026
AD-2.LFBN-4	09 JUL 2026
AD-2.LFBN-5	09 JUL 2026
AD-2.LFBN-6	20 FEB 2025
AD 2 LFBN ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBN DATA 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBN DATA RWY25 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBN DATA RWY25 RNP FASDB	19 FEB 2026
AD 2 LFBN IAC RWY07 VPT	09 JUL 2026
AD 2 LFBN IAC RWY25 RNP	09 JUL 2026

ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL

AD-2.LFOZ-1	12 JUN 2025
AD-2.LFOZ-2	20 FEB 2025
AD-2.LFOZ-3	22 JAN 2026
AD-2.LFOZ-4	14 MAY 2026
AD-2.LFOZ-5	12 JUN 2025
AD-2.LFOZ-6	20 FEB 2025
AD 2 LFOZ MIA TEXT 01	01 FEB 2018
AD 2 LFOZ ADC 01	26 JAN 2023
AD 2 LFOZ APDC 01	18 AUG 2016
AD 2 LFOZ DATA 01	10 SEP 2020
AD 2 LFOZ DATA RWY05 RNP CODE	03 OCT 2024
AD 2 LFOZ DATA RWY05 RNP FASDB	10 SEP 2020
AD 2 LFOZ DATA RWY23 RNP CODE	03 OCT 2024
AD 2 LFOZ DATA RWY23 RNP FASDB	10 SEP 2020
AD 2 LFOZ IAC RWY05 RNP	03 OCT 2024
AD 2 LFOZ IAC RWY23 NDB	03 OCT 2024
AD 2 LFOZ IAC RWY23 RNP	03 OCT 2024

OUESSANT

AD-2.LFEC-1	12 JUN 2025
AD-2.LFEC-2	22 JAN 2026
AD-2.LFEC-3	20 FEB 2025
AD-2.LFEC-4	14 MAY 2026
AD-2.LFEC-5	12 JUN 2025
AD 2 LFEC ADC 01	07 SEP 2023
AD 2 LFEC DATA 01	08 SEP 2022
AD 2 LFEC DATA RWY05 RNP CODE	28 DEC 2023
AD 2 LFEC DATA RWY05 RNP FASDB	13 AUG 2020
AD 2 LFEC DATA RWY23 RNP CODE	16 JUN 2022
AD 2 LFEC DATA RWY23 RNP FASDB	13 AUG 2020
AD 2 LFEC IAC RWY05 RNP	28 DEC 2023
AD 2 LFEC IAC RWY23 NDB	28 DEC 2023
AD 2 LFEC IAC RWY23 RNP	28 DEC 2023

PAMIERS LES PUJOLS

AD-2.LFDJ-1	12 JUN 2025
AD-2.LFDJ-2	22 JAN 2026
AD-2.LFDJ-3	20 FEB 2025
AD-2.LFDJ-4	14 MAY 2026
AD-2.LFDJ-5	20 FEB 2025
AD-2.LFDJ-6	20 FEB 2025
AD 2 LFDJ ADC 01	28 NOV 2024
AD 2 LFDJ DATA 01	25 FEB 2021
AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Y CODE	25 FEB 2021
AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Y FASDB	25 FEB 2021
AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Z CODE	17 JUN 2021
AD 2 LFDJ DATA RWY09 RNP Z FASDB	25 FEB 2021
AD 2 LFDJ IAC RWY09 NDB	28 NOV 2024
AD 2 LFDJ IAC RWY09 RNP Y	28 NOV 2024
AD 2 LFDJ IAC RWY09 RNP Z	28 NOV 2024

PARIS CHARLES DE GAULLE

AD-2.LFPG-1	10 JUL 2025
AD-2.LFPG-2	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-3	02 OCT 2025
AD-2.LFPG-4	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-5	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-6	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-7	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-8	28 DEC 2023
AD-2.LFPG-9	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-10	20 MAR 2025
AD-2.LFPG-11	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-12	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-13	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-14	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-15	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-16	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-17	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-18	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-19	12 JUN 2025
AD-2.LFPG-20	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-21	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-22	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-23	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-24	19 FEB 2026
AD-2.LFPG-25	19 FEB 2026
AD-2.LFPG-26	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-27	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-28	22 JAN 2026
AD-2.LFPG-29	22 JAN 2026
AD-2.LFPG-30	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-31	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-32	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-33	20 FEB 2025
AD-2.LFPG-34	19 FEB 2026
AD-2.LFPG-35	19 FEB 2026
AD-2.LFPG-36	19 FEB 2026
AD-2.LFPG-37	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-38	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-39	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-40	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-41	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-42	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-43	19 FEB 2026
AD-2.LFPG-44	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-45	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-46	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-47	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-48	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-49	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-50	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-51	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-52	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-53	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-54	11 JUN 2026
AD-2.LFPG-55	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-56	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-57	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-58	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-59	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-60	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-61	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-62	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-63	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-64	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-65	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-66	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-67	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-68	01 OCT 2026
AD-2.LFPG-69	01 OCT 2026
AD 2 LFPG ADC 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPG ADC 02	02 OCT 2025
AD 2 LFPG APDC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPG APDC 02	11 JUN 2026
AD 2 LFPG APDC 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPG APDC 04	19 FEB 2026
AD 2 LFPG APDC 05	31 OCT 2024
AD 2 LFPG GMC 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPG GMC 02	11 JUN 2026
AD 2 LFPG GMC 03	11 JUN 2026
AD 2 LFPG GMC 04	02 OCT 2025
AD 2 LFPG GMC 05	05 OCT 2023
AD 2 LFPG GMC 06	05 OCT 2023
AD 2 LFPG GMC 07	11 JUN 2026
AD 2 LFPG GMC 08	11 JUN 2026
AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R	01 OCT 2026
AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L	01 OCT 2026
AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R	01 OCT 2026
AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L	01 OCT 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPG PATC RWY08L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY08R 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY09L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY09R 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY26L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY26R 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY27L 27 APR 2017
AD 2 LFPG PATC RWY27R 27 APR 2017
AD 2 LFPG MVA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG COM 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA 05 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY08L FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08L FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY08R FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08R FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY08R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY09L FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09L FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY09R FNA ILS CAT123 LOC CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09R FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY09R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26L FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26R FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY26R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27L INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27L FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27L RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27R INA RNAV CODE 01 10 JUL 2025
AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA ILS CAT123 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27R FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA RWY27R RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY08L-08R RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY09L-09R RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY26L-26R RNAV CODE 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA SID RWY27L-27R RNAV CODE 05 01 OCT 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY08R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY09R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY26R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27L RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPG DATA STAR RWY27R RNAV CODE 05 11 JUN 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV DIKOL RANUX LANVI BAXIR BUBLI 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV ELCOB LGL 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 02 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 03 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 04 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 05 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 06 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 07 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 08 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 09 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR 10 20 MAR 2025
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OLZOM MONOT DORDI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-26L-26R POGO LFPO RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 05 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 06 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 07 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 08 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 09 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 10 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR 11 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV RANUX LANVI BUBLI DIKOL BAXIR 01 O C T 2 0 2 6
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY08 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY09 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY26 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY27 VPE DEP 29 DEC 2022
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI 01 OCT 2026
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI INSTR 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPG STAR RWY ALL HLDGCONV NORTH 08 OCT 2020
AD 2 LFPG STAR RWY ALL HLDGCONV SOUTH 08 OCT 2020
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV BIBAX LUKIP 9E 9D 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV EPL RLP TINIL DJL PIBAT MOU TRO 9E 9H 19 F E B 2 0 2 6
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV EPL TINIL TRO 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO 9E 11 JUN 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV MATIX MOPIL ENORI VEDUS 9E 9H 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV MOPIL ENORI VEDUS 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY EAST RNAV RLP DJL PIBAT MOU 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV BIBAX LUKIP 9P 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV BIBAX LUKIP 9W 9V 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV BIBAX LUKIP 9X 19 FEB 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV EPL RLP TINIL DJL PIBAT MOU TRO 9W 9P 19 F E B 2 0 2 6
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO 9W 9P 11 JUN 2 0 2 6
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV KEPER ROMGO 9X 11 JUN 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV KOVAK SABLE 9X 11 JUN 2026
AD 2 LFPG STAR RWY WEST RNAV MATIX MOPIL ENORI VEDUS 9W 9J 19 FEB 2026

AD 2 LFPG STAR RWY08R VPE DEP	17 FEB 2005
AD 2 LFPG STAR RWY09L VPE DEP	17 FEB 2005
AD 2 LFPG STAR RWY26L VPE DEP	17 FEB 2005
AD 2 LFPG STAR RWY27R VPE DEP	17 FEB 2005
AD 2 LFPG IAC RWY08L FNA ILS CAT123 LOC	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY08L FNA RNP	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV BANOX NIGHT	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV LORNI NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV MOPAR NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY08R INA RNAV OKIPA NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY08R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY08R FNA RNP	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV BANOX NIGHT	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV LORNI NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV MOPAR NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY09L INA RNAV OKIPA NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY09L FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY09L FNA RNP	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY09R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY09R FNA RNP	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV BANOX NIGHT	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV LORNI NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV MOPAR MOBRO NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY26L INA RNAV OKIPA NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY26R FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY27L FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV BANOX NIGHT	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV LORNI NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV MOPAR MOBRO NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY27R INA RNAV OKIPA NIGHT	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA ILS CAT123 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV BANOX	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 02	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV MOPAR	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV OKIPA 01	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY EAST INA RNAV OKIPA 02	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV BANOX 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV BANOX 02	11 JUN 2026
AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV LORNI VEBEK	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 02	10 JUL 2025
AD 2 LFPG IAC RWY WEST INA RNAV OKIPA	10 JUL 2025

PARIS LE BOURGET

AD-2.LFPB-1	02 OCT 2025
AD-2.LFPB-2	20 FEB 2025
AD-2.LFPB-3	19 FEB 2026
AD-2.LFPB-4	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-5	14 MAY 2026
AD-2.LFPB-6	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-7	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-8	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-9	14 MAY 2026
AD-2.LFPB-10	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-11	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-12	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-13	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-14	04 SEP 2025
AD-2.LFPB-15	01 OCT 2026
AD-2.LFPB-16	19 FEB 2026
AD-2.LFPB-17	01 OCT 2026
AD-2.LFPB-18	01 OCT 2026
AD-2.LFPB-19	01 OCT 2026
AD-2.LFPB-20	01 OCT 2026
AD-2.LFPB-21	01 OCT 2026
AD-2.LFPB-22	01 OCT 2026
AD 2 LFPB ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB ADC 02	28 FEB 2019
AD 2 LFPB APDC 01	02 OCT 2025
AD 2 LFPB GMC 01	19 FEB 2026
AD 2 LFPB GMC 02	19 FEB 2026
AD 2 LFPB AOC RWY07-25	02 OCT 2025
AD 2 LFPB AOC RWY09	08 OCT 2020
AD 2 LFPB AOC RWY21	25 FEB 2021
AD 2 LFPB MVA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB COM 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPB DATA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA RWY07 FNA ILS CAT 1 LOC CODE	16 JUN 2022
AD 2 LFPB DATA RWY07 FNA RNP CODE	16 JUN 2022
AD 2 LFPB DATA RWY07 INA RNAV CODE GNSS	10 JUL 2025
AD 2 LFPB DATA RWY07 RNP FASDB	16 JUN 2022
AD 2 LFPB DATA RWY25 FNA RNP CODE	08 OCT 2020
AD 2 LFPB DATA RWY25 INA RNAV CODE GNSS	10 JUL 2025
AD 2 LFPB DATA RWY27 FNA ILS CAT 1 LOC CODE	16 JUN 2022
AD 2 LFPB DATA RWY27 FNA RNP CODE	16 JUN 2022
AD 2 LFPB DATA RWY27 INA RNAV CODE GNSS	10 JUL 2025
AD 2 LFPB DATA RWY27 RNP FASDB	16 JUN 2022
AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY07 RNAV CODE 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 04	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 05	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY09 RNAV CODE 06	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY21 RNAV CODE 04	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 04	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA SID RWY25 RNAV CODE 05	01 OCT 2026
AD 2 LFPB DATA STAR RWY07 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFPB DATA STAR RWY07 RNAV CODE 02	10 JUL 2025
AD 2 LFPB DATA STAR RWY25 RNAV CODE 01	28 DEC 2023
AD 2 LFPB DATA STAR RWY25 RNAV CODE 02	28 DEC 2023
AD 2 LFPB DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01	28 DEC 2023
AD 2 LFPB DATA STAR RWY27 RNAV CODE 02	28 DEC 2023
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV EAST	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV NORTH	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV SOUTH	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07-09-21 RNAV WEST	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07-09 CONV POGO EAST LFPN LFPV	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07-09 RNAV INI	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY09 CONV POGO EAST LFPN LFPV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR 04	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV EAST	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV NORTH	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV SOUTH	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21-25 RNAV WEST	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV EAST INI	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV WEST INI	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR 04	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INI	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 03	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR 04	01 OCT 2026
AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV OLZOM MONOT DORDI	01 OCT 2026
AD 2 LFPB STAR RWY ALL HLDGCONV NORTH	08 OCT 2020
AD 2 LFPB STAR RWY ALL HLDGCONV SOUTH	08 OCT 2020
AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV EPL RLP DJL PIBAT MOU TRO	19 FEB 2026
AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO	01 OCT 2026
AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV MATIX MOPIL RENSA	19 FEB 2026
AD 2 LFPB STAR RWY07 RNAV PEXIR VELOL	19 FEB 2026
AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV EPL RLP DJL PIBAT MOU TRO	19 FEB 2026
AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV KEPER KOVAK SABLE ROMGO	01 OCT 2026
AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV MATIX MOPIL RENSA	19 FEB 2026
AD 2 LFPB STAR RWY25-27 RNAV PEXIR VELOL	19 FEB 2026
AD 2 LFPB IAC RWY03 VPT A	08 OCT 2020
AD 2 LFPB IAC RWY03 VPT C	08 OCT 2020
AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV BANOX	10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV KOLIV	10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV OKABO	10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY07 INA RNAV VEBEK	10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY07 FNA ILS CAT1 LOC	06 OCT 2022
AD 2 LFPB IAC RWY07 FNA RNP	06 OCT 2022
AD 2 LFPB IAC RWY07 FNA VOR	06 OCT 2022
AD 2 LFPB IAC RWY21 VPT B	29 DEC 2022
AD 2 LFPB IAC RWY25 FNA RNP	29 DEC 2022
AD 2 LFPB IAC RWY25 LOC A	29 DEC 2022
AD 2 LFPB IAC RWY25 VPT D	08 OCT 2020
AD 2 LFPB IAC RWY27 FNA RNP	06 OCT 2022
AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV BANOX	10 JUL 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV MOBRO MOPAR 10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV OKABO 10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY WEST INA RNAV VEBEK 10 JUL 2025
AD 2 LFPB IAC RWY27 FNA ILS CAT1 LOC 06 OCT 2022

PARIS ORLY

AD-2.LFPO-1 19 FEB 2026
AD-2.LFPO-2 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-3 10 JUL 2025
AD-2.LFPO-4 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-5 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-6 27 NOV 2025
AD-2.LFPO-7 11 JUN 2026
AD-2.LFPO-8 10 JUL 2025
AD-2.LFPO-9 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-10 11 JUN 2026
AD-2.LFPO-11 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-12 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-13 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-14 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-15 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-16 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-17 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-18 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-19 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-20 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-21 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-22 02 OCT 2025
AD-2.LFPO-23 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-24 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-25 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-26 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-27 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-28 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-29 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-30 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-31 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-32 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-33 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-34 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-35 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-36 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-37 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-38 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-39 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-40 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-41 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-42 01 OCT 2026
AD-2.LFPO-43 01 OCT 2026
AD 2 LFPO ADC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPO ADC 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPO APDC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO APDC 02 13 JUN 2024
AD 2 LFPO GMC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFPO GMC 02 11 JUN 2026
AD 2 LFPO GMC 03 11 JUN 2026
AD 2 LFPO GMC 04 11 JUN 2026
AD 2 LFPO AOC RWY06-24 11 JUN 2026
AD 2 LFPO AOC RWY07-25 11 JUN 2026
AD 2 LFPO AOC RWY20 11 JUN 2026
AD 2 LFPO PATC RWY06 20 MAR 2025
AD 2 LFPO PATC RWY07 20 MAR 2025
AD 2 LFPO PATC RWY24 20 MAR 2025
AD 2 LFPO PATC RWY25 20 MAR 2025
AD 2 LFPO MVA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO COM 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 01 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 02 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 03 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA 04 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY02 FNA ILS CAT1 LOC CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY02 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY02 FNA RNP CODE 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY02 RNP FASDB 01 OCT 2026
AD 2 LFPO DATA RWY06 FNA ILS CAT123 LOC CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY06 FNA RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPO DATA RWY06 INA RNAV CODE GNSS 04 SEP 2025
AD 2 LFPO DATA RWY06 FNA RNP CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY07 FNA ILS CAT123 LOC CODE 07 SEP 2023
AD 2 LFPO DATA RWY07 FNA RNP CODE 07 SEP 2023
AD 2 LFPO DATA RWY07 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY07 RNP FASDB 30 NOV 2023
AD 2 LFPO DATA RWY20 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY20 FNA RNP CODE 11 JUN 2026
AD 2 LFPO DATA RWY24 FNA ILS CAT123 LOC CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY24 FNA RNP FASDB 11 JUN 2026
AD 2 LFPO DATA RWY24 INA RNAV CODE GNSS 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY24 FNA RNP CODE 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 FNA ILS CAT123 LOC CODE 27 NOV 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 FNA RNP CODE 27 NOV 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 FNA RNP FASDB 10 JUL 2025
AD 2 LFPO DATA RWY25 INA RNAV CODE GNSS 27 NOV 2025
AD 2 LFPO DATA SID RWY06-07 RNAV POGO LFPG CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY06 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY07 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20-24-25 RNAV POGO LFPG CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY20 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY24 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 03 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 04 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA SID RWY25 RNAV CODE 05 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY02 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY02 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY06 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY06 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY07 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY07 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY20 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY20 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY24 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY24 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY25 RNAV CODE 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO DATA STAR RWY25 RNAV CODE 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV OLZOM MONOT DORDI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV EAST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV NORTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV SOUTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV SOUTH INSTR 02 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06 RNAV WEST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV INI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV POGO LFPG 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV POGO LFPG INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV EAST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV NORTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV SOUTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY06-07 RNAV WEST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV EAST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV NORTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV SOUTH INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV SOUTH INSTR 02 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 RNAV WEST INSTR 01 20 MAR 2025
AD 2 LFPO SID RWY07 VPE DEP 15 JUN 2023
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV INI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV OLZOM MONOT DORDI 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV POGO LFPG 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV POGO LFPG INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV EAST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV NORTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV SOUTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV SOUTH INSTR 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20 RNAV WEST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV EAST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV NORTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV SOUTH 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY20-24-25 RNAV WEST 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV EAST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV NORTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV SOUTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV SOUTH INSTR 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 RNAV WEST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY24 VPE DEP 15 JUN 2023
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV EAST INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV NORTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV SOUTH INSTR 01 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV SOUTH INSTR 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPO SID RWY25 RNAV WEST INSTR 01 31 OCT 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPO STAR RWY02-06-07 RNAV MATIX MOPIL RENSA	11 JUN 2026
AD 2 LFPO STAR RWY02-06-07 RNAV NIMER AMB LUMAN BOBSA CAD	11 JUN 2026
AD 2 LFPO STAR RWY20-24-25 RNAV MATIX MOPIL RENSA	11 JUN 2026
AD 2 LFPO STAR RWY20-24-25 RNAV NIMER AMB LUMAN BOBSA CAD	11 JUN 2026
AD 2 LFPO STAR RWY25 VPE ILS	12 SEP 2019
AD 2 LFPO STAR RWY ALL RNAV EPL MOU	11 JUN 2026
AD 2 LFPO STAR RWY ALL HLDGCONV NORTH	02 DEC 2021
AD 2 LFPO STAR RWY ALL HLDGCONV SOUTH	31 OCT 2024
AD 2 LFPO STAR RWY06 VPE ILS	23 MAR 2023
AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA ILS CAT1 LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFPO IAC RWY02 FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFPO IAC RWY06 INA RNAV ODILO	04 SEP 2025
AD 2 LFPO IAC RWY06 FNA ILS CAT123 LOC	04 SEP 2025
AD 2 LFPO IAC RWY06 FNA RNP	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY07 FNA ILS CAT123 LOC	07 SEP 2023
AD 2 LFPO IAC RWY07 FNA RNP	07 SEP 2023
AD 2 LFPO IAC RWY07 VPT B	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY20 FNA RNP	11 JUN 2026
AD 2 LFPO IAC RWY24 FNA ILS CAT123 LOC	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY24 FNA RNP	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY25 FNA ILS CAT123 LOC	27 NOV 2025
AD 2 LFPO IAC RWY25 FNA RNP	27 NOV 2025
AD 2 LFPO IAC RWY EAST INA RNAV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY EAST INA RNAV ODILO	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY EAST INA RNAV VEBEK	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY WEST INA RNAV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY WEST INA RNAV ODILO	10 JUL 2025
AD 2 LFPO IAC RWY WEST INA RNAV VEBEK	10 JUL 2025

PARIS SACLAY VERSAILLES

AD-2.LFPN-1	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-2	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-3	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-4	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-5	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-6	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-7	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-8	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-9	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-10	11 JUN 2026
AD-2.LFPN-11	01 OCT 2026
AD-2.LFPN-12	11 JUN 2026
AD 2 LFPN ADC 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPN APDC 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPN GMC 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPN COM 01	11 JUN 2026
AD 2 LFPN DATA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPN DATA 02	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA 03	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA RWY07L FNA RNP CODE	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA RWY07L INA RNAV CODE 01	10 JUL 2025
AD 2 LFPN DATA RWY07L RNP FASDB	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA RWY25R FNA RNP CODE	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA RWY25R INA RNAV CODE 01	10 JUL 2025
AD 2 LFPN DATA RWY25R RNP FASDB	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 02	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 03	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 04	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 05	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY07L RNAV CODE 06	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 02	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 03	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 04	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 05	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA SID RWY25R RNAV CODE 06	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA STAR RWY07L RNAV CODE 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA STAR RWY07L RNAV CODE 02	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA STAR RWY25R RNAV CODE 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN DATA STAR RWY25R RNAV CODE 02	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV EAST	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV EAST INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV INI	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV NORTH	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV NORTH INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV OLZOM MONOT DORDI	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV SOUTH	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV SOUTH INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV SOUTH INSTR 02	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV WEST	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY07L RNAV WEST INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV EAST	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV EAST INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV INI	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV NORTH	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV NORTH INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV OLZOM MONOT DORDI	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV SOUTH	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV SOUTH INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV WEST	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY25R RNAV WEST INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ	10 JUL 2025
AD 2 LFPN SID RWY ALL RNAV PACIQ INSTR 01	20 MAR 2025
AD 2 LFPN STAR RWY07L-09 RNAV MATIX MOPIL RENSA	11 JUN 2026
AD 2 LFPN STAR RWY25R-27 RNAV MATIX MOPIL RENSA	11 JUN 2026
AD 2 LFPN STAR RWY ALL RNAV EPL MOU	11 JUN 2026
AD 2 LFPN STAR RWY ALL RNAV NIMER CAD	11 JUN 2026
AD 2 LFPN IAC RWY07L INA CONV ODILO	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY07L INA RNAV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY07L INA RNAV ODILO	11 JUN 2026
AD 2 LFPN IAC RWY07L INA RNAV VEBEK	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY07L FNA RNP	20 MAR 2025
AD 2 LFPN IAC RWY25R FNA ILS LOC	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY25R INA CONV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY25R INA CONV ODILO	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY25R INA RNAV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY25R INA RNAV ODILO	11 JUN 2026
AD 2 LFPN IAC RWY25R INA RNAV VEBEK	10 JUL 2025
AD 2 LFPN IAC RWY25R FNA RNP	20 MAR 2025
AD 2 LFPN IAC RWY25R FNA VOR Z	20 MAR 2025

PAU PYRENEES

AD-2.LFBP-1	03 SEP 2026
AD-2.LFBP-2	03 SEP 2026
AD-2.LFBP-3	01 OCT 2026
AD-2.LFBP-4	14 MAY 2026
AD-2.LFBP-5	19 FEB 2026
AD-2.LFBP-6	19 FEB 2026
AD-2.LFBP-7	19 MAR 2026
AD-2.LFBP-8	03 SEP 2026
AD-2.LFBP-9	03 SEP 2026
AD-2.LFBP-10	03 SEP 2026
AD-2.LFBP-11	03 SEP 2026
AD-2.LFBP-12	03 SEP 2026
AD 2 LFBP ADC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP APDC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP AOC RWY13-31	08 SEP 2022
AD 2 LFBP PATC RWY31	03 DEC 2020
AD 2 LFBP ARC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP MVA 01	11 JUL 2024
AD 2 LFBP DATA 01	11 JUL 2024
AD 2 LFBP DATA RWY31 RNP CODE	03 OCT 2024
AD 2 LFBP DATA RWY31 RNP FASDB	02 NOV 2023
AD 2 LFBP DATA SID RWY13 RNAV CODE 01	11 JUL 2024
AD 2 LFBP DATA SID RWY31 RNAV CODE 01	11 JUL 2024
AD 2 LFBP DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP SID RWY13 RNAV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP SID RWY31 RNAV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP SID RWY ALL RNAV	11 JUL 2024
AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV	11 JUL 2024
AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV INSTR 02	03 SEP 2026
AD 2 LFBP STAR RWY ALL RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFBP STAR RWY ALL RNAV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP STAR RWY ALL CONV	03 SEP 2026
AD 2 LFBP STAR RWY ALL CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBP IAC RWY13 VPT A	19 FEB 2026
AD 2 LFBP IAC RWY31 FNA ILS CAT 1 2 3 LOC	19 FEB 2026
AD 2 LFBP IAC RWY31 INA CONV PU	03 SEP 2026
AD 2 LFBP IAC RWY31 INA RNAV BAGRO	03 SEP 2026
AD 2 LFBP IAC RWY31 INA RNAV OSVEG	03 SEP 2026
AD 2 LFBP IAC RWY31 FNA RNP	03 SEP 2026
AD 2 LFBP IAC RWY31 NDB Y	03 SEP 2026
AD 2 LFBP IAC RWY31 NDB Z	03 SEP 2026

PERIGUEUX BASSILLAC

AD-2.LFBX-1	09 JUL 2026
AD-2.LFBX-2	09 JUL 2026
AD-2.LFBX-3	09 JUL 2026
AD-2.LFBX-4	09 JUL 2026
AD-2.LFBX-5	09 JUL 2026
AD-2.LFBX-6	09 JUL 2026
AD 2 LFBX ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBX DATA 01	16 MAY 2024
AD 2 LFBX DATA RWY29 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFBX DATA RWY29 RNP FASDB	16 MAY 2024
AD 2 LFBX IAC RWY29 RNP	09 JUL 2026

PERPIGNAN RIVESALTES

AD-2.LFMP-1	12 JUN 2025
AD-2.LFMP-2	02 OCT 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD-2.LFMP-3	22 JAN 2026
AD-2.LFMP-4	14 MAY 2026
AD-2.LFMP-5	20 FEB 2025
AD-2.LFMP-6	12 JUN 2025
AD-2.LFMP-7	20 FEB 2025
AD-2.LFMP-8	02 OCT 2025
AD-2.LFMP-9	02 OCT 2025
AD-2.LFMP-10	02 OCT 2025
AD 2 LFMP ADC 01	02 OCT 2025
AD 2 LFMP APDC 01	02 OCT 2025
AD 2 LFMP APDC 02	05 NOV 2020
AD 2 LFMP AOC RWY15-33	28 JAN 2021
AD 2 LFMP GMC 01	02 OCT 2025
AD 2 LFMP DATA 01	02 OCT 2025
AD 2 LFMP DATA DEP OMNI RWY ALL RNAV CODE	05 OCT 2023
AD 2 LFMP DATA RWY15 RNP CODE	28 JAN 2021
AD 2 LFMP DATA RWY33 RNP Y CODE	23 FEB 2023
AD 2 LFMP DATA RWY33 RNP Z CODE	23 FEB 2023
AD 2 LFMP DATA RWY33 RNP Z FASDB	05 OCT 2023
AD 2 LFMP DATA SID RWY ALL RNAV CODE	02 OCT 2025
AD 2 LFMP DATA STAR RWY15 RNAV CODE 01	23 FEB 2023
AD 2 LFMP DATA STAR RWY33 RNAV CODE 01	05 OCT 2023
AD 2 LFMP COM 01	11 JUL 2024
AD 2 LFMP SID RWY ALL RNAV	02 OCT 2025
AD 2 LFMP SID RWY15 CONV	11 JUL 2024
AD 2 LFMP SID RWY15 CONV INSTR 01	05 OCT 2023
AD 2 LFMP SID RWY33 CONV	11 JUL 2024
AD 2 LFMP SID RWY33 CONV INSTR 01	05 OCT 2023
AD 2 LFMP SID RWY ALL RNAV INSTR 01	02 OCT 2025
AD 2 LFMP DEP OMNI RWY ALL RNAV	11 JUL 2024
AD 2 LFMP STAR RWY15 RNAV	11 JUL 2024
AD 2 LFMP STAR RWY33 RNAV CONV	11 JUL 2024
AD 2 LFMP IAC RWY15 RNP	23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY15 VPT	23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 ILS LOC	05 OCT 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 RNP Y	23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 RNP Z	23 FEB 2023
AD 2 LFMP IAC RWY33 VOR	11 JUL 2024

POITIERS BIARD

AD-2.LFBI-1	12 JUN 2025
AD-2.LFBI-2	09 JUL 2026
AD-2.LFBI-3	19 FEB 2026
AD-2.LFBI-4	27 NOV 2025
AD-2.LFBI-5	14 MAY 2026
AD-2.LFBI-6	09 JUL 2026
AD-2.LFBI-7	09 JUL 2026
AD-2.LFBI-8	09 JUL 2026
AD-2.LFBI-9	09 JUL 2026
AD 2 LFBI ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBI AOC RWY03-21	19 FEB 2026
AD 2 LFBI APDC 01	12 JUN 2025
AD 2 LFBI APDC 02	11 JUL 2024
AD 2 LFBI ARC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBI AMSR 01	09 JUL 2026
AD 2 LFBI DATA 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA RWY03 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA RWY03 RNP FASDB	02 NOV 2023
AD 2 LFBI DATA RWY21 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFBI DATA RWY21 RNP FASDB	13 AUG 2020
AD 2 LFBI DATA SID RWY03 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA SID RWY21 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA STAR RWY03 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI DATA STAR RWY21 RNAV CODE 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 RNAV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 CONV	09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY03 CONV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 RNAV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 CONV	09 JUL 2026
AD 2 LFBI SID RWY21 CONV INSTR 01	19 FEB 2026
AD 2 LFBI STAR RWY03 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBI STAR RWY21 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFBI STAR RWY ALL CONV	09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY03 RNP	09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY21 RNP	09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY21 VOR Y	09 JUL 2026
AD 2 LFBI IAC RWY21 VOR Z	09 JUL 2026

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

AD-2.LFPT-1	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-2	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-3	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-4	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-5	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-6	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-7	20 FEB 2025
AD-2.LFPT-8	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-9	01 OCT 2026
AD-2.LFPT-10	19 FEB 2026
AD 2 LFPT ADC 01	19 FEB 2026
AD 2 LFPT GMC 01	02 OCT 2025
AD 2 LFPT DATA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 MOPAR RNP Y CODE	02 OCT 2025
AD 2 LFPT DATA RWY04 MOPAR RNP Y FASDB	19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 OZHIS RNP Z CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 OZHIS RNP Z FASDB	19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 VEXAV RNP X CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY04 VEXAV RNP X FASDB	19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA RWY22 MOPAR OZHIS RNP CODE	02 OCT 2025
AD 2 LFPT DATA RWY22 MOPAR OZHIS RNP FASDB	19 FEB 2026
AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01 INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02	01 OCT 2026
AD 2 LFPT ITI RWY04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02 INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV MATIX MOPIL VEDUS SONUR	01 OCT 2026
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV PEXIR VELOL	01 OCT 2026
AD 2 LFPT STAR RWY ALL RNAV TRO RLP TINIL	01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY04 MOPAR RNP Y	01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY04 OZHIS RNP Z	01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY04 VEXAV RNP X	01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY22 MOPAR OZHIS RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFPT IAC RWY22 VPT	01 OCT 2026

QUIMPER PLUGUFFAN

AD-2.LFRQ-1	01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-2	01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-3	22 JAN 2026
AD-2.LFRQ-4	01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-5	01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-6	01 OCT 2026
AD-2.LFRQ-7	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ AOC RWY09-27	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA 01	11 JUL 2024
AD 2 LFRQ DATA RWY09 RNP CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA RWY09 RNP FASDB	20 MAY 2021
AD 2 LFRQ DATA RWY27 RNP CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA RWY27 RNP FASDB	20 MAY 2021
AD 2 LFRQ DATA SID RWY09 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ DATA SID RWY27 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY09 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ SID RWY27 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ IAC RWY09 RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFRQ IAC RWY27 RNP	01 OCT 2026

REIMS PRUNAY

AD-2.LFQA-1	10 JUL 2025
AD-2.LFQA-2	12 JUN 2025
AD-2.LFQA-3	22 JAN 2026
AD-2.LFQA-4	14 MAY 2026
AD-2.LFQA-5	12 JUN 2025
AD-2.LFQA-6	12 JUN 2025
AD 2 LFQA ADC 01	12 JUN 2025
AD 2 LFQA APDC 01	12 JUN 2025
AD 2 LFQA DATA 01	15 AUG 2019
AD 2 LFQA DATA RWY07 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 LFQA DATA RWY07 RNP FASDB	25 JAN 2024
AD 2 LFQA DATA RWY25 RNP CODE	07 OCT 2021
AD 2 LFQA IAC RWY07 RNP	25 JAN 2024
AD 2 LFQA IAC RWY25 RNP	07 OCT 2021
AD 2 LFQA IAC RWYALL VOR A	12 JUN 2025

RENNES SAINT JACQUES

AD-2.LFRN-1	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-2	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-3	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-4	14 MAY 2026
AD-2.LFRN-5	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-6	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-7	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-8	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-9	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-10	19 FEB 2026
AD-2.LFRN-11	19 FEB 2026
AD 2 LFRN ADC 01	19 FEB 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRN APDC 01	18 APR 2024
AD 2 LFRN APDC 02	18 APR 2024
AD 2 LFRN AOC RWY10-28	14 JUL 2022
AD 2 LFRN GMC 01	19 FEB 2026
AD 2 LFRN ARC 01	15 MAY 2025
AD 2 LFRN MVA 01	15 MAY 2025
AD 2 LFRN COM 01	11 JUN 2026
AD 2 LFRN DATA 01	15 MAY 2025
AD 2 LFRN DATA RWY10 RNP CODE	02 NOV 2023
AD 2 LFRN DATA RWY10 RNP FASDB	02 NOV 2023
AD 2 LFRN DATA RWY28 RNP CODE	02 NOV 2023
AD 2 LFRN DATA RWY28 RNP FASDB	02 NOV 2023
AD 2 LFRN DATA SID RWY10 RNAV CODE 01	15 MAY 2025
AD 2 LFRN DATA SID RWY28 RNAV CODE 01	23 MAR 2023
AD 2 LFRN SID RWY10 RNAV	15 MAY 2025
AD 2 LFRN SID RWY10 RNAV GODAN5R	13 JUL 2023
AD 2 LFRN SID RWY10 RNAV INSTR 01	15 MAY 2025
AD 2 LFRN SID RWY28 RNAV	23 MAR 2023
AD 2 LFRN SID RWY28 RNAV INSTR 01	23 MAR 2023
AD 2 LFRN SID RWY ALL OMNI CONV INSTR 01	24 MAR 2022
AD 2 LFRN IAC RWY10 FNA VOR	13 JUL 2023
AD 2 LFRN IAC RWY10 RNP	02 NOV 2023
AD 2 LFRN IAC RWY10 INA CONV VOR	18 APR 2024
AD 2 LFRN IAC RWY28 INA ILS LOC VOR	18 APR 2024
AD 2 LFRN IAC RWY28 FNA ILS LOC	25 JAN 2024
AD 2 LFRN IAC RWY28 FNA VOR	13 JUL 2023
AD 2 LFRN IAC RWY28 RNP	02 NOV 2023

ROANNE

AD-2.LFLO-1	12 JUN 2025
AD-2.LFLO-2	20 MAR 2025
AD-2.LFLO-3	22 JAN 2026
AD-2.LFLO-4	14 MAY 2026
AD-2.LFLO-5	12 JUN 2025
AD 2 LFLO ADC 01	20 MAR 2025
AD 2 LFLO DATA 01	20 MAR 2025
AD 2 LFLO DATA RWY19 RNP CODE	20 MAR 2025
AD 2 LFLO DATA RWY19 RNP FASDB	10 JUL 2025
AD 2 LFLO IAC RWY19 RNP	10 JUL 2025
AD 2 LFLO IAC RWY19 VOR	20 MAR 2025

ROCHEFORT CHARENTE MARITIME

AD-2.LFDN-1	09 JUL 2026
AD-2.LFDN-2	09 JUL 2026
AD-2.LFDN-3	20 FEB 2025
AD-2.LFDN-4	14 MAY 2026
AD-2.LFDN-5	09 JUL 2026
AD 2 LFDN ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFDN AOC RWY12-30	09 JUL 2026
AD 2 LFDN DATA 01	11 JUL 2024
AD 2 LFDN DATA RWY12 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFDN DATA RWY12 RNP FASDB	24 FEB 2022
AD 2 LFDN DATA RWY30 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFDN DATA RWY30 RNP FASDB	10 OCT 2019
AD 2 LFDN DATA SID RWY12 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFDN DATA SID RWY30 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFDN DATA STAR RWY12 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFDN DATA STAR RWY30 RNAV CODE 01	09 JUL 2026
AD 2 LFDN SID RWY12 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFDN SID RWY12 RNAV INSTR 01	09 JUL 2026
AD 2 LFDN SID RWY30 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFDN SID RWY30 RNAV INSTR 01	09 JUL 2026
AD 2 LFDN STAR RWY12 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFDN STAR RWY30 RNAV	09 JUL 2026
AD 2 LFDN IAC RWY12 RNP	09 JUL 2026
AD 2 LFDN IAC RWY30 RNP	09 JUL 2026

RODEZ AVEYRON

AD-2.LFCR-1	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-2	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-3	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-4	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-5	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-6	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-7	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-8	01 OCT 2026
AD-2.LFCR-9	01 OCT 2026
AD 2 LFCR ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR APDC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR APDC 02	01 OCT 2026
AD 2 LFCR AOC RWY13-31	01 OCT 2026
AD 2 LFCR DATA 01	28 DEC 2023
AD 2 LFCR DATA RWY13 RNP CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFCR DATA RWY13 RNP FASDB	28 DEC 2023
AD 2 LFCR DATA RWY31 RNP CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFCR DATA RWY31 RNP FASDB	28 DEC 2023
AD 2 LFCR DATA SID RWY13 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR DATA SID RWY31 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR DATA STAR RWY13 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR DATA STAR RWY31 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFCR SID RWY13 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFCR SID RWY31 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFCR STAR RWY13 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFCR STAR RWY31 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFCR IAC RWY13 RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFCR IAC RWY13 VPT	01 OCT 2026
AD 2 LFCR IAC RWY31 ILS LOC	01 OCT 2026
AD 2 LFCR IAC RWY31 RNP	01 OCT 2026

ROUEN VALLEE DE SEINE

AD-2.LFOP-1	14 MAY 2026
AD-2.LFOP-2	14 MAY 2026
AD-2.LFOP-3	14 MAY 2026
AD-2.LFOP-4	22 JAN 2026
AD-2.LFOP-5	14 MAY 2026
AD-2.LFOP-6	14 MAY 2026
AD-2.LFOP-7	14 MAY 2026
AD-2.LFOP-8	11 JUL 2024
AD 2 LFOP ADC 01	14 MAY 2026
AD 2 LFOP APDC 01	30 JAN 2020
AD 2 LFOP GMC 01	18 JUN 2020
AD 2 LFOP AOC RWY04-22	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA 01	11 JUL 2024
AD 2 LFOP DATA RWY04 RNP CODE	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA RWY22 ILS Z LOC Z CODE	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA RWY22 RNP CODE	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA RWY22 RNP FASDB	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA SID RWY04 RNAV CODE 01	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA SID RWY22 RNAV CODE 01	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA STAR RWY04 RNAV CODE 01	14 MAY 2026
AD 2 LFOP DATA STAR RWY22 RNAV CODE 01	14 MAY 2026
AD 2 LFOP SID RWY04 RNAV	14 MAY 2026
AD 2 LFOP SID RWY04 RNAV INSTR 01	14 MAY 2026
AD 2 LFOP SID RWY22 RNAV	14 MAY 2026
AD 2 LFOP SID RWY22 RNAV INSTR 01	14 MAY 2026
AD 2 LFOP STAR RWY04 RNAV	14 MAY 2026
AD 2 LFOP STAR RWY22 RNAV	14 MAY 2026
AD 2 LFOP IAC RWY04 RNP	14 MAY 2026
AD 2 LFOP IAC RWY22 ILS Y LOC Y	14 MAY 2026
AD 2 LFOP IAC RWY22 ILS Z LOC Z	14 MAY 2026
AD 2 LFOP IAC RWY22 RNP	14 MAY 2026
AD 2 LFOP IAC RWY22 VOR	14 MAY 2026

ROYAN MEDIS

AD-2.LFCY-1	09 JUL 2026
AD-2.LFCY-2	22 JAN 2026
AD-2.LFCY-3	24 MAY 2018
AD-2.LFCY-4	09 JUL 2026
AD-2.LFCY-5	09 JUL 2026
AD-2.LFCY-6	04 SEP 2025
AD 2 LFCY ADC 01	09 JUL 2026
AD 2 LFCY DATA 01	28 DEC 2023
AD 2 LFCY DATA RWY28 RNP CODE	09 JUL 2026
AD 2 LFCY DATA RWY28 RNP FASDB	09 JUL 2026
AD 2 LFCY IAC RWY28 RNP	09 JUL 2026

SAINT BRIEUC ARMOR

AD-2.LFRT-1	19 FEB 2026
AD-2.LFRT-2	19 FEB 2026
AD-2.LFRT-3	22 JAN 2026
AD-2.LFRT-4	14 MAY 2026
AD-2.LFRT-5	20 FEB 2025
AD 2 LFRT ADC 01	19 FEB 2026
AD 2 LFRT DATA 01	19 FEB 2026
AD 2 LFRT DATA RWY24 RNP CODE	19 FEB 2026
AD 2 LFRT DATA RWY24 RNP FASDB	19 FEB 2026
AD 2 LFRT IAC RWY24 RNP	19 FEB 2026

SAINT ETIENNE LOIRE

AD-2.LFMH-1	12 JUN 2025
AD-2.LFMH-2	26 DEC 2024
AD-2.LFMH-3	20 FEB 2025
AD-2.LFMH-4	22 JAN 2026
AD-2.LFMH-5	14 MAY 2026
AD-2.LFMH-6	12 JUN 2025
AD-2.LFMH-7	26 DEC 2024
AD-2.LFMH-8	26 DEC 2024
AD 2 LFMH ADC 01	26 DEC 2024
AD 2 LFMH APDC 01	07 DEC 2017
AD 2 LFMH AOC RWY17-35	03 NOV 2022
AD 2 LFMH DATA 01	26 DEC 2024
AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP X CODE	28 DEC 2023

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP Y CODE	28 DEC 2023
AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP Z CODE	28 DEC 2023
AD 2 LFMH DATA RWY17 RNP Z FASDB	10 OCT 2019
AD 2 LFMH DATA RWY35 RNP CODE	28 DEC 2023
AD 2 LFMH DATA RWY35 RNP FASDB	10 OCT 2019
AD 2 LFMH DATA SID RWY ALL RNAV CODE 01	28 DEC 2023
AD 2 LFMH DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	28 DEC 2023
AD 2 LFMH SID RWY ALL RNAV	26 DEC 2024
AD 2 LFMH SID RWY ALL RNAV INSTR 01	28 DEC 2023
AD 2 LFMH STAR RWY ALL RNAV	26 DEC 2024
AD 2 LFMH IAC RWY17 RNP X	26 DEC 2024
AD 2 LFMH IAC RWY17 RNP Y	26 DEC 2024
AD 2 LFMH IAC RWY17 RNP Z	26 DEC 2024
AD 2 LFMH IAC RWY35 RNP	26 DEC 2024

SAINT NAZAIRE MONTOIR

AD-2.LFRZ-1	07 AUG 2025
AD-2.LFRZ-2	07 AUG 2025
AD-2.LFRZ-3	07 AUG 2025
AD-2.LFRZ-4	01 OCT 2026
AD-2.LFRZ-5	01 OCT 2026
AD-2.LFRZ-6	01 OCT 2026
AD-2.LFRZ-7	01 OCT 2026
AD-2.LFRZ-8	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ APDC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ GMC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ AOC RWY07-25	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ DATA 01	02 OCT 2025
AD 2 LFRZ DATA RWY07 RNP AR CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ DATA RWY25 RNP CODE	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ DATA RWY25 RNP FASDB	23 APR 2020
AD 2 LFRZ DATA SID RWY07 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ DATA SID RWY25 RNAV CODE 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ SID RWY07 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ SID RWY25 RNAV INSTR 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ IAC RWY07 RNP AR	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ IAC RWY07 VPT	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ IAC RWY25 NDB	01 OCT 2026
AD 2 LFRZ IAC RWY25 RNP	01 OCT 2026

SAINT YAN

AD-2.LFLN-1	06 AUG 2026
AD-2.LFLN-2	06 AUG 2026
AD-2.LFLN-3	06 AUG 2026
AD-2.LFLN-4	06 AUG 2026
AD-2.LFLN-5	06 AUG 2026
AD-2.LFLN-6	06 AUG 2026
AD-2.LFLN-7	06 AUG 2026
AD-2.LFLN-8	06 AUG 2026
AD 2 LFLN ADC 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLN APDC 01	11 JUL 2024
AD 2 LFLN GMC 01	27 JAN 2022
AD 2 LFLN ARC 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLN AMG 01	27 NOV 2025
AD 2 LFLN DATA 01	19 MAY 2022
AD 2 LFLN DATA RWY15L RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 LFLN DATA RWY15L RNP FASDB	27 JAN 2022
AD 2 LFLN DATA RWY33R RNP CODE	06 AUG 2026
AD 2 LFLN DATA RWY33R RNP FASDB	27 JAN 2022
AD 2 LFLN COM 01	15 AUG 2019
AD 2 LFLN SID RWY15L CONV	06 AUG 2026
AD 2 LFLN SID RWY15L CONV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLN SID RWY15L-33R CONV INI	06 AUG 2026
AD 2 LFLN SID RWY33R CONV	06 AUG 2026
AD 2 LFLN SID RWY33R CONV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 LFLN STAR RWY ALL CONV	06 AUG 2026
AD 2 LFLN IAC RWY15L RNP	06 AUG 2026
AD 2 LFLN IAC RWY33R INA CONV ROA SN	27 NOV 2025
AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA ILS Y LOC Y	27 JAN 2022
AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA ILS Z LOC Z	11 JUL 2024
AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA NDB Y	27 JAN 2022
AD 2 LFLN IAC RWY33R FNA NDB Z	27 JAN 2022
AD 2 LFLN IAC RWY33R RNP	06 AUG 2026

STRASBOURG ENTZHEIM

AD-2.LFST-1	22 JAN 2026
AD-2.LFST-2	17 JUN 2021
AD-2.LFST-3	20 FEB 2025
AD-2.LFST-4	22 JAN 2026
AD-2.LFST-5	14 MAY 2026
AD-2.LFST-6	22 JAN 2026
AD-2.LFST-7	22 JAN 2026
AD-2.LFST-8	22 JAN 2026
AD-2.LFST-9	22 JAN 2026
AD-2.LFST-10	06 AUG 2026
AD-2.LFST-11	06 AUG 2026
AD-2.LFST-12	06 AUG 2026
AD-2.LFST-13	22 JAN 2026
AD 2 LFST MIA TEXT 01	05 SEP 2024
AD 2 LFST MIA TEXT 02	22 JAN 2026
AD 2 LFST MIA TEXT 03	22 JAN 2026
AD 2 LFST ADC 01	05 SEP 2024
AD 2 LFST APDC 01	05 SEP 2024
AD 2 LFST APDC 02	05 SEP 2024
AD 2 LFST AOC RWY 05-23	05 SEP 2024
AD 2 LFST PATC RWY05	08 OCT 2020
AD 2 LFST PATC RWY23	08 OCT 2020
AD 2 LFST ARC 01	06 AUG 2026
AD 2 LFST AMSR 01	28 NOV 2024
AD 2 LFST DATA 01	28 NOV 2024
AD 2 LFST DATA 02	28 NOV 2024
AD 2 LFST DATA RWY05 FNA RNP CODE	28 NOV 2024
AD 2 LFST DATA RWY05 INA RNAV CODE	12 JUN 2025
AD 2 LFST DATA RWY05 RNP FASDB	05 DEC 2019
AD 2 LFST DATA RWY23 FNA RNP CODE	28 NOV 2024
AD 2 LFST DATA RWY23 INA RNAV CODE	28 NOV 2024
AD 2 LFST DATA RWY23 RNP FASDB	05 DEC 2019
AD 2 LFST DATA SID RWY05 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 LFST DATA SID RWY23 RNAV CODE 01	06 AUG 2026
AD 2 LFST DATA STAR RNAV EDSB RWY03-21 EDTL RWY03-21 CODE 01	28 NOV
2 0 2 4	
AD 2 LFST DATA STAR RWY05 RNAV CODE 01	28 NOV 2024
AD 2 LFST DATA STAR RWY23 RNAV CODE 01	12 JUN 2025
AD 2 LFST COM 01	28 NOV 2024
AD 2 LFST SID RWY05 CONV	06 AUG 2026
AD 2 LFST SID RWY05 CONV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 LFST SID RWY05 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFST SID RWY05 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 LFST SID RWY23 CONV	06 AUG 2026
AD 2 LFST SID RWY23 CONV INSTR 01	28 NOV 2024
AD 2 LFST SID RWY23 CONV INSTR 02	28 NOV 2024
AD 2 LFST SID RWY23 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFST SID RWY23 RNAV INSTR 01	06 AUG 2026
AD 2 LFST STAR RNAV EDSB RWY03-21 EDTL RWY03-21	06 AUG 2026
AD 2 LFST STAR RWY05 CONV	06 AUG 2026
AD 2 LFST STAR RWY05 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFST STAR RWY23 CONV	06 AUG 2026
AD 2 LFST STAR RWY23 RNAV	06 AUG 2026
AD 2 LFST IAC RWY05 INA RNAV ILS LOC	06 AUG 2026
AD 2 LFST IAC RWY05 FNA RNP	06 AUG 2026
AD 2 LFST IAC RWY05 ILS LOC	06 AUG 2026
AD 2 LFST IAC RWY05 VOR	28 NOV 2024
AD 2 LFST IAC RWY23 FNA ILS CAT123 LOC	06 AUG 2026
AD 2 LFST IAC RWY23 FNA VOR	07 SEP 2023
AD 2 LFST IAC RWY23 INA ILS LOC VOR	06 AUG 2026
AD 2 LFST IAC RWY23 INA RNAV ILS LOC	12 JUN 2025
AD 2 LFST IAC RWY23 FNA RNP	06 AUG 2026

TARBES LOURDES PYRENEES

AD-2.LFBT-1	19 FEB 2026
AD-2.LFBT-2	03 SEP 2026
AD-2.LFBT-3	03 SEP 2026
AD-2.LFBT-4	03 SEP 2026
AD-2.LFBT-5	03 SEP 2026
AD-2.LFBT-6	03 SEP 2026
AD-2.LFBT-7	03 SEP 2026
AD-2.LFBT-8	12 JUN 2025
AD-2.LFBT-9	12 JUN 2025
AD-2.LFBT-10	03 SEP 2026
AD-2.LFBT-11	03 SEP 2026
AD 2 LFBT MIA TEXT 01	08 OCT 2020
AD 2 LFBT MIA TEXT 02	03 SEP 2026
AD 2 LFBT ADC 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT APDC 01	12 JUN 2025
AD 2 LFBT AOC RWY02-20	03 SEP 2026
AD 2 LFBT DATA 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT DATA RWY20 RNP CODE	03 SEP 2026
AD 2 LFBT DATA RWY20 RNP FASDB	02 NOV 2023
AD 2 LFBT DATA SID RWY02 RNAV CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT DATA SID RWY20 RNAV CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT SID RWY02 RNAV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT SID RWY20 RNAV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT SID RWY ALL RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFBT SID RWY ALL CONV	03 SEP 2026
AD 2 LFBT SID RWY ALL CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT SID RWY ALL CONV INSTR 02	03 SEP 2026
AD 2 LFBT STAR RWY ALL CONV	03 SEP 2026
AD 2 LFBT STAR RWY ALL CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBT STAR RWY ALL RNAV	03 SEP 2026
AD 2 LFBT STAR RWY ALL RNAV INSTR 01	03 SEP 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBT IAC RWY02 VPT	03 SEP 2026
AD 2 LFBT IAC RWY20 ILS LOC	03 SEP 2026
AD 2 LFBT IAC RWY20 ILS LOC MINIMA	03 SEP 2026
AD 2 LFBT IAC RWY20 RNP	03 SEP 2026
AD 2 LFBT IAC RWY20 RNP MINIMA	03 SEP 2026

TOULOUSE BLAGNAC

AD-2.LFBO-1	12 JUN 2025
AD-2.LFBO-2	12 JUN 2025
AD-2.LFBO-3	20 FEB 2025
AD-2.LFBO-4	02 OCT 2025
AD-2.LFBO-5	27 NOV 2025
AD-2.LFBO-6	14 MAY 2026
AD-2.LFBO-7	19 MAR 2026
AD-2.LFBO-8	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-9	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-10	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-11	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-12	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-13	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-14	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-15	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-16	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-17	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-18	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-19	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-20	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-21	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-22	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-23	01 OCT 2026
AD-2.LFBO-24	01 OCT 2026
AD 2 LFBO MIA TEXT 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBO MIA TEXT 02	01 OCT 2026
AD 2 LFBO MIA TEXT 03	02 OCT 2025
AD 2 LFBO ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFBO ADC TEXT 01	01 OCT 2026
AD 2 LFBO APDC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFBO APDC 02	02 OCT 2025
AD 2 LFBO APDC 03	01 OCT 2026
AD 2 LFBO GMC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFBO GMC 02	01 OCT 2026
AD 2 LFBO GMC 03	01 OCT 2026
AD 2 LFBO GMC 04	01 OCT 2026
AD 2 LFBO AOC RWY14L-32R	02 OCT 2025
AD 2 LFBO AOC RWY14R-32L	02 OCT 2025
AD 2 LFBO PATC RWY14R	02 OCT 2025
AD 2 LFBO MVA 01	01 OCT 2026
AD 2 LFBO DATA 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBO DATA 02	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA 03	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY14L FNA ILS Z LOC Z CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFBO DATA RWY14L INA CODE GNSS	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY14L FNA RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFBO DATA RWY14L RNP FASDB	22 FEB 2024
AD 2 LFBO DATA RWY14R FNA ILS Z LOC Z CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFBO DATA RWY14R INA CODE GNSS	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY14R FNA RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFBO DATA RWY14R RNP FASDB	22 FEB 2024
AD 2 LFBO DATA RWY32L FNA ILS Z LOC Z CODE	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY32L INA CODE GNSS	01 OCT 2026
AD 2 LFBO DATA RWY32L FNA RNP CODE	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY32L RNP FASDB	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY32R FNA ILS Z LOC Z CODE	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY32R INA CODE GNSS	01 OCT 2026
AD 2 LFBO DATA RWY32R FNA RNP CODE	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA RWY32R RNP FASDB	22 FEB 2024
AD 2 LFBO DATA SID RWY14L-14R RNAV CODE 01	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA SID RWY14L-14R RNAV CODE 02	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA SID RWY32L-32R RNAV CODE 01	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA SID RWY32L-32R RNAV CODE 02	19 MAR 2026
AD 2 LFBO DATA STAR RWY14 RNAV CODE 01	02 OCT 2025
AD 2 LFBO DATA STAR RWY32 RNAV CODE 01	02 OCT 2025
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV	01 OCT 2026
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV INI	02 OCT 2025
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV INSTR 01	02 OCT 2025
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R CONV INSTR 02	19 MAR 2026
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INI	19 MAR 2026
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INSTR 01	02 OCT 2025
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INSTR 02	02 OCT 2025
AD 2 LFBO SID RWY14L-14R RNAV INSTR 03	19 MAR 2026
AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV INI	19 MAR 2026
AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV INSTR 01	02 OCT 2025
AD 2 LFBO SID RWY32L-32R RNAV INSTR 02	19 MAR 2026
AD 2 LFBO STAR RWY14 HLDGCONV	02 OCT 2025
AD 2 LFBO STAR RWY14 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFBO STAR RWY32 HLDGCONV	02 OCT 2025
AD 2 LFBO STAR RWY32 RNAV	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Y LOC Y	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA ILS Z LOC Z	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14L FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA ILS Z CAT 1 2 3 LOC Z	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14L INA GNSS	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14R INA GNSS	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY14R FNA VOR	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Y LOC Y	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA ILS Z LOC Z	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32L INA GNSS	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA VOR	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32L FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Y LOC Y	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA ILS Z LOC Z	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32R FNA RNP	01 OCT 2026
AD 2 LFBO IAC RWY32R INA GNSS	01 OCT 2026

TOULOUSE FRANCAZAL

AD-2.LFBF-1	19 MAR 2026
AD-2.LFBF-2	19 MAR 2026
AD-2.LFBF-3	19 MAR 2026
AD-2.LFBF-4	14 MAY 2026
AD-2.LFBF-5	19 MAR 2026
AD-2.LFBF-6	20 FEB 2025
AD 2 LFBF ADC 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF AOC RWY11-29	19 MAR 2026
AD 2 LFBF DATA 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF DATA RWY11 RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFBF DATA RWY11 RNP FASDB	07 OCT 2021
AD 2 LFBF DATA RWY29 RNP CODE	19 MAR 2026
AD 2 LFBF DATA RWY29 RNP FASDB	07 OCT 2021
AD 2 LFBF DATA SID RWY11 RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF DATA SID RWY29 RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF DATA STAR RWY11 RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF DATA STAR RWY29 RNAV CODE 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF SID RWY11 CONV	19 MAR 2026
AD 2 LFBF SID RWY11 CONV INSTR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF SID RWY11 RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFBF SID RWY11 RNAV INSTR 01	19 MAR 2026
AD 2 LFBF SID RWY29 RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFBF SID RWY29 RNAV INSTR 01	20 FEB 2025
AD 2 LFBF STAR RWY11 RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFBF STAR RWY29 RNAV	19 MAR 2026
AD 2 LFBF IAC RWY11 NDB	19 MAR 2026
AD 2 LFBF IAC RWY11 RNP	19 MAR 2026
AD 2 LFBF IAC RWY29 RNP	19 MAR 2026

TOURS VAL DE LOIRE

AD-2.LFOT-1	12 JUN 2025
AD-2.LFOT-2	20 FEB 2025
AD-2.LFOT-3	14 MAY 2026
AD-2.LFOT-4	12 JUN 2025
AD-2.LFOT-5	31 OCT 2024
AD-2.LFOT-6	07 SEP 2023
AD 2 LFOT ADC 01	31 OCT 2024
AD 2 LFOT AOC RWY02-20	02 OCT 2025
AD 2 LFOT APDC 01	07 SEP 2023
AD 2 LFOT DATA 01	14 JUL 2022
AD 2 LFOT DATA RWY02 RNP CODE	14 JUL 2022
AD 2 LFOT DATA RWY02 RNP FASDB	14 JUL 2022
AD 2 LFOT DATA RWY20 RNP CODE	14 JUL 2022
AD 2 LFOT DATA RWY20 RNP FASDB	14 JUL 2022
AD 2 LFOT DATA SID RWY ALL RNAV CODE 01	14 JUL 2022
AD 2 LFOT DATA STAR RWY02 RNAV CODE 01	14 JUL 2022
AD 2 LFOT DATA STAR RWY20 RNAV CODE 01	14 JUL 2022
AD 2 LFOT SID RWY02 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01	14 JUL 2022
AD 2 LFOT SID RWY20 RNAV OMARI SOPIL VANAD INSTR 01	14 JUL 2022
AD 2 LFOT SID RWY ALL RNAV OMARI-SOPIL-VANAD	14 JUL 2022
AD 2 LFOT STAR RWY02 RNAV OMARI-SOPIL-VANAD	14 JUL 2022
AD 2 LFOT STAR RWY20 RNAV OMARI-SOPIL-VANAD	14 JUL 2022
AD 2 LFOT IAC RWY02 RNP	14 JUL 2022
AD 2 LFOT IAC RWY20 RNP	14 JUL 2022

TROYES BARBEREY

AD-2.LFQB-1	12 JUN 2025
AD-2.LFQB-2	15 MAY 2025
AD-2.LFQB-3	22 JAN 2026
AD-2.LFQB-4	14 MAY 2026
AD-2.LFQB-5	15 MAY 2025
AD-2.LFQB-6	12 JUN 2025
AD-2.LFQB-7	15 MAY 2025
AD 2 LFQB ADC 01	15 MAY 2025
AD 2 LFQB APDC 01	15 MAY 2025

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFQB DATA 01 15 MAY 2025
AD 2 LFQB DATA RWY17 RNP CODE 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA RWY17 RNP FASDB 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA RWY35 RNP CODE 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA RWY35 RNP FASDB 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA STAR RWY17 RNAV CODE 01 03 OCT 2024
AD 2 LFQB DATA STAR RWY35 RNAV CODE 01 03 OCT 2024
AD 2 LFQB STAR RWY17 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFQB STAR RWY35 RNAV 15 MAY 2025
AD 2 LFQB IAC RWY17 NDB 03 OCT 2024
AD 2 LFQB IAC RWY17 RNP 03 OCT 2024
AD 2 LFQB IAC RWY35 RNP 03 OCT 2024

VALENCE CHABEUIL

AD-2.LFLU-1 12 JUN 2025
AD-2.LFLU-2 20 FEB 2025
AD-2.LFLU-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLU-4 14 MAY 2026
AD-2.LFLU-5 12 JUN 2025
AD-2.LFLU-6 22 FEB 2024
AD-2.LFLU-7 28 NOV 2024
AD-2.LFLU-8 28 NOV 2024
AD 2 LFLU ADC 01 28 NOV 2024
AD 2 LFLU DATA 01 22 FEB 2024
AD 2 LFLU DATA RWY01 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFLU DATA RWY01 RNP FASDB 27 FEB 2020
AD 2 LFLU DATA RWY19 RNP CODE 16 MAY 2024
AD 2 LFLU DATA RWY19 RNP FASDB 22 FEB 2024
AD 2 LFLU IAC RWY01 RNP 28 NOV 2024
AD 2 LFLU IAC RWY19 RNP 28 NOV 2024

VALENCIENNES DENAIN

AD-2.LFAV-1 12 JUN 2025
AD-2.LFAV-2 20 FEB 2025
AD-2.LFAV-3 22 JAN 2026
AD-2.LFAV-4 14 MAY 2026
AD-2.LFAV-5 12 JUN 2025
AD-2.LFAV-6 20 FEB 2025
AD 2 LFAV ADC 01 03 OCT 2024
AD 2 LFAV DATA 01 03 OCT 2024
AD 2 LFAV DATA RWY11 RNP CODE 29 DEC 2022
AD 2 LFAV DATA RWY11 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFAV DATA RWY29 RNP CODE 29 DEC 2022
AD 2 LFAV DATA RWY29 RNP FASDB 10 SEP 2020
AD 2 LFAV IAC RWY11 RNP 03 OCT 2024
AD 2 LFAV IAC RWY29 RNP 03 OCT 2024

VANNES GOLFE DU MORBIHAN

AD-2.LFRV-1 07 AUG 2025
AD-2.LFRV-2 07 AUG 2025
AD-2.LFRV-3 22 JAN 2026
AD-2.LFRV-4 14 MAY 2026
AD-2.LFRV-5 07 AUG 2025
AD-2.LFRV-6 20 FEB 2025
AD 2 LFRV ADC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRV APDC 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA 01 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY04 RNP CODE 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY04 RNP FASDB 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY22 RNP CODE 07 AUG 2025
AD 2 LFRV DATA RWY22 RNP FASDB 07 AUG 2025
AD 2 LFRV IAC RWY04 RNP 07 AUG 2025
AD 2 LFRV IAC RWY22 RNP 07 AUG 2025

VICHY CHARMEIL

AD-2.LFLV-1 06 AUG 2026
AD-2.LFLV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFLV-3 09 JUL 2026
AD-2.LFLV-4 06 AUG 2026
AD-2.LFLV-5 06 AUG 2026
AD 2 LFLV ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV AOC RWY01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV APDC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV DATA 01 06 AUG 2026
AD 2 LFLV DATA RWY01 RNP CODE 06 AUG 2026
AD 2 LFLV DATA RWY01 RNP FASDB 06 AUG 2026
AD 2 LFLV IAC RWY01 RNP 06 AUG 2026

VILLEFRANCHE TARARE

AD-2.LFHV-1 12 JUN 2025
AD-2.LFHV-2 22 JAN 2026
AD-2.LFHV-3 20 FEB 2025
AD-2.LFHV-4 14 MAY 2026
AD-2.LFHV-5 12 JUN 2025
AD-2.LFHV-6 12 JUN 2025
AD 2 LFHV ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFHV DATA 01 05 SEP 2024
AD 2 LFHV DATA RWY18 RNP A CODE 05 SEP 2024
AD 2 LFHV IAC RWY18 RNP A 19 MAR 2026

AD 2

GRENOBLE LE VERSOUD

AD-2.LFLG-1 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-2 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-3 14 MAY 2026
AD-2.LFLG-4 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-5 19 MAR 2026
AD-2.LFLG-6 19 MAR 2026
AD 2 LFLG ADC 01 19 MAR 2026
AD 2 LFLG DATA 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA RWY048 RNP CODE 06 OCT 2022
AD 2 LFLG DATA RWY215 RNP CODE 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA RWY215 RNP FASDB 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY030 RNAV CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY030 RNP CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY249 RNAV CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG DATA SID RWY249 RNP CODE 01 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 030 RNAV 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 030 RNP 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 249 RNAV 24 FEB 2022
AD 2 LFLG SID 249 RNP 24 FEB 2022
AD 2 LFLG IAC 048 RNP 14 JUL 2022
AD 2 LFLG IAC 215 RNP 24 FEB 2022

AD 2

AVORD

AD-2.LFOA-1 12 JUN 2025
AD-2.LFOA-2 20 FEB 2025
AD-2.LFOA-3 22 JAN 2026
AD-2.LFOA-4 14 MAY 2026
AD-2.LFOA-5 20 FEB 2025
AD-2.LFOA-6 16 APR 2026
AD-2.LFOA-7 20 FEB 2025
AD-2.LFOA-8 12 JUN 2025
AD-2.LFOA-9 20 FEB 2025
AD 2 LFOA ADC 01 12 JUN 2025
AD 2 LFOA GMC 01 15 JUN 2023
AD 2 LFOA GMC 02 15 JUN 2023
AD 2 LFOA GMC 03 02 NOV 2023
AD 2 LFOA GMC 04 02 NOV 2023
AD 2 LFOA AMG 01 16 APR 2026
AD 2 LFOA DATA 01 26 DEC 2024
AD 2 LFOA DATA RWY06 RNP CODE 25 FEB 2021
AD 2 LFOA DATA RWY24 RNP CODE 25 FEB 2021
AD 2 LFOA IAC RWY06 RNP 16 APR 2026
AD 2 LFOA IAC RWY24 RNP 16 APR 2026

CAZAUX

AD-2.LFBC-1 12 JUN 2025
AD-2.LFBC-2 20 FEB 2025
AD-2.LFBC-3 14 MAY 2026
AD-2.LFBC-4 12 JUN 2025
AD-2.LFBC-5 12 JUN 2025
AD-2.LFBC-6 01 OCT 2026
AD 2 LFBC ADC 01 01 OCT 2026
AD 2 LFBC ADC TEXT01 08 AUG 2024
AD 2 LFBC GMC 01 28 DEC 2023

COGNAC CHATEAUBERNARD

AD-2.LFBG-1 12 JUN 2025
AD-2.LFBG-2 20 APR 2023
AD-2.LFBG-3 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-4 22 JAN 2026
AD-2.LFBG-5 14 MAY 2026
AD-2.LFBG-6 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-7 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-8 20 FEB 2025
AD-2.LFBG-9 12 JUN 2025
AD-2.LFBG-10 02 OCT 2025
AD-2.LFBG-11 20 FEB 2025
AD 2 LFBG ADC 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBG GMC 01 18 MAY 2023
AD 2 LFBG AMG 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBG DATA 01 26 DEC 2024
AD 2 LFBG DATA RWY05 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFBG DATA RWY05 RNP FASDB 13 JUN 2024
AD 2 LFBG DATA RWY23 RNP CODE 03 SEP 2026
AD 2 LFBG DATA RWY23 RNP FASDB 27 FEB 2020
AD 2 LFBG SID RWY05 CONV 03 SEP 2026
AD 2 LFBG SID RWY05 CONV INSTR 01 03 SEP 2026
AD 2 LFBG SID RWY23 CONV 03 SEP 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBG SID RWY23 CONV INSTR 01	03 SEP 2026
AD 2 LFBG IAC RWY05 RNP	03 SEP 2026
AD 2 LFBG IAC RWY05 RNP MINIMA	13 JUN 2024
AD 2 LFBG IAC RWY05 VOR Z	03 SEP 2026
AD 2 LFBG IAC RWY23 ILS Z LOC Z	03 SEP 2026
AD 2 LFBG IAC RWY23 RNP	03 SEP 2026
AD 2 LFBG IAC RWY23 VOR Z	03 SEP 2026

DAX SEYRESSE

AD-2.LFBY-1	14 MAY 2026
AD-2.LFBY-2	14 MAY 2026
AD-2.LFBY-3	14 MAY 2026
AD-2.LFBY-4	14 MAY 2026
AD-2.LFBY-5	14 MAY 2026
AD-2.LFBY-6	14 MAY 2026
AD-2.LFBY-7	14 MAY 2026
AD-2.LFBY-8	14 MAY 2026

ETAIN ROUVRES

AD-2.LFQE-1	04 SEP 2025
AD-2.LFQE-2	20 FEB 2025
AD-2.LFQE-3	22 JAN 2026
AD-2.LFQE-4	14 MAY 2026
AD-2.LFQE-5	16 APR 2026
AD-2.LFQE-6	20 FEB 2025

EVREUX FAUVILLE

AD-2.LFOE-1	12 JUN 2025
AD-2.LFOE-2	20 FEB 2025
AD-2.LFOE-3	22 JAN 2026
AD-2.LFOE-4	14 MAY 2026
AD-2.LFOE-5	12 JUN 2025
AD-2.LFOE-6	21 MAR 2024
AD-2.LFOE-7	12 JUN 2025
AD 2 LFOE ADC 01	20 FEB 2025
AD 2 LFOE GMC 01	23 JAN 2025
AD 2 LFOE DATA 01	31 OCT 2024
AD 2 LFOE DATA RWY04 RNP CODE	05 NOV 2020
AD 2 LFOE DATA RWY04 RNP FASDB	27 JAN 2022
AD 2 LFOE DATA RWY22 RNP CODE	05 NOV 2020
AD 2 LFOE DATA RWY22 RNP FASDB	27 JAN 2022
AD 2 LFOE IAC RWY04 RNP	05 NOV 2020
AD 2 LFOE IAC RWY04 VPT	05 NOV 2020
AD 2 LFOE IAC RWY22 RNP	05 NOV 2020

HYERES LE PALYVESTRE

AD-2.LFTH-1	12 JUN 2025
AD-2.LFTH-2	06 AUG 2026
AD-2.LFTH-3	06 AUG 2026
AD-2.LFTH-4	22 JAN 2026
AD-2.LFTH-5	03 SEP 2026
AD-2.LFTH-6	16 APR 2026
AD-2.LFTH-7	20 FEB 2025
AD-2.LFTH-8	12 JUN 2025
AD-2.LFTH-9	08 SEP 2022
AD-2.LFTH-10	16 APR 2026
AD-2.LFTH-11	03 SEP 2026
AD 2 LFTH ADC 01	16 APR 2026
AD 2 LFTH AOC RWY05-23	22 APR 2021
AD 2 LFTH AOC RWY13-31	22 APR 2021
AD 2 LFTH GMC 01	17 APR 2025
AD 2 LFTH AMG 01	22 JAN 2026
AD 2 LFTH DATA 01	20 APR 2023
AD 2 LFTH DATA RWY05 RNP CODE	27 JAN 2022
AD 2 LFTH DATA RWY05 RNP FASDB	27 JAN 2022
AD 2 LFTH DATA STAR RWY ALL CODE 01	30 NOV 2023
AD 2 LFTH DATA STAR RWY ALL RNAV CODE 02	03 NOV 2022
AD 2 LFTH SID RWY05 CONV	22 JAN 2026
AD 2 LFTH SID RWY05 CONV INSTR 01	07 OCT 2021
AD 2 LFTH SID RWY05-23 RNAV	22 JAN 2026
AD 2 LFTH SID RWY05-23 RNAV INSTR 01	19 MAY 2022
AD 2 LFTH SID RWY05-23 RNAV INSTR 02	25 JUN 2015
AD 2 LFTH SID RWY13 CONV	22 JAN 2026
AD 2 LFTH SID RWY13 CONV INSTR 01	31 DEC 2020
AD 2 LFTH SID RWY23 CONV	22 JAN 2026
AD 2 LFTH SID RWY23 CONV INSTR 01	07 OCT 2021
AD 2 LFTH SID RWY31 CONV	22 JAN 2026
AD 2 LFTH SID RWY31 CONV INSTR 01	07 OCT 2021
AD 2 LFTH STAR RWY ALL	22 JAN 2026
AD 2 LFTH STAR RWY ALL RNAV HA	22 JAN 2026
AD 2 LFTH IAC RWY05 ILS LOC Y	22 JAN 2026
AD 2 LFTH IAC RWY05 ILS LOC Z	22 JAN 2026
AD 2 LFTH IAC RWY05 RNP	22 JAN 2026

ISTRES LE TUBE

AD-2.LFMI-1	12 JUN 2025
AD-2.LFMI-2	20 FEB 2025
AD-2.LFMI-3	16 MAY 2024
AD-2.LFMI-4	22 JAN 2026
AD-2.LFMI-5	14 MAY 2026
AD-2.LFMI-6	20 MAR 2025
AD-2.LFMI-7	18 JUN 2020
AD-2.LFMI-8	22 FEB 2024
AD-2.LFMI-9	12 JUN 2025
AD-2.LFMI-10	16 MAY 2024
AD-2.LFMI-11	16 MAY 2024
AD-2.LFMI-12	16 MAY 2024
AD 2 LFMI ADC 01	20 FEB 2025
AD 2 LFMI GMC 01	22 APR 2021
AD 2 LFMI DATA 01	20 FEB 2025
AD 2 LFMI DATA RWY15 RNP Z CODE	27 JAN 2022
AD 2 LFMI DATA RWY33 RNP Z CODE	27 JAN 2022
AD 2 LFMI AMG 01	22 JAN 2026
AD 2 LFMI STAR RWY ALL CONV	19 FEB 2026
AD 2 LFMI IAC RWY15 INA GNSS	31 DEC 2020
AD 2 LFMI IAC RWY33 RNP Z	27 JAN 2022
AD 2 LFMI IAC RWY 15 FNA RNP Z	27 JAN 2022

LANDIVISIAU

AD-2.LFRJ-1	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-2	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-3	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-4	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-5	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-6	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-7	12 JUN 2025
AD-2.LFRJ-8	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-9	03 SEP 2026
AD-2.LFRJ-10	12 JUN 2025
AD 2 LFRJ ADC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRJ ADC TEXT 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRJ GMC 01	01 OCT 2026
AD 2 LFRJ AMG 01	03 SEP 2026

LANVEOC POULMIC

AD-2.LFRL-1	12 JUN 2025
AD-2.LFRL-2	20 FEB 2025
AD-2.LFRL-3	22 JAN 2026
AD-2.LFRL-4	14 MAY 2026
AD-2.LFRL-5	17 APR 2025
AD-2.LFRL-6	17 APR 2025
AD-2.LFRL-7	12 JUN 2025
AD-2.LFRL-8	20 FEB 2025

LE LUC LE CANNET

AD-2.LFMC-1	01 OCT 2026
AD-2.LFMC-2	20 FEB 2025
AD-2.LFMC-3	27 NOV 2025
AD-2.LFMC-4	14 MAY 2026
AD-2.LFMC-5	01 DEC 2022
AD-2.LFMC-6	01 OCT 2026
AD-2.LFMC-7	31 OCT 2024
AD-2.LFMC-8	31 OCT 2024

LORIENT LANN BIHOUE

AD-2.LFRH-1	14 MAY 2026
AD-2.LFRH-2	23 MAR 2023
AD-2.LFRH-3	14 MAY 2026
AD-2.LFRH-4	22 JAN 2026
AD-2.LFRH-5	14 MAY 2026
AD-2.LFRH-6	14 MAY 2026
AD-2.LFRH-7	01 OCT 2026
AD-2.LFRH-8	14 MAY 2026
AD 2 LFRH ADC 01	18 APR 2024
AD 2 LFRH AOC RWY07-25	19 JUL 2018
AD 2 LFRH AMG 01	14 MAY 2026
AD 2 LFRH GMC 01	14 MAY 2026
AD 2 LFRH DATA 01	28 NOV 2024
AD 2 LFRH DATA RWY07 RNP CODE	28 NOV 2024
AD 2 LFRH DATA RWY07 RNP FASDB	03 OCT 2024
AD 2 LFRH DATA RWY25 RNP CODE	28 NOV 2024
AD 2 LFRH DATA RWY25 RNP FASDB	03 OCT 2024
AD 2 LFRH DATA STAR RWY25 CODE 01	28 NOV 2024
AD 2 LFRH SID RWY07 CONV	14 MAY 2026
AD 2 LFRH SID RWY07 CONV INSTR 01	13 JUN 2024
AD 2 LFRH SID RWY25 CONV	14 MAY 2026
AD 2 LFRH SID RWY25 CONV INSTR 01	13 JUN 2024
AD 2 LFRH STAR RWY07 CONV	14 MAY 2026
AD 2 LFRH STAR RWY25 RNAV	14 MAY 2026
AD 2 LFRH IAC RWY07 NDB	14 MAY 2026
AD 2 LFRH IAC RWY07 RNP	14 MAY 2026
AD 2 LFRH IAC RWY25 ILS LOCZ	14 MAY 2026
AD 2 LFRH IAC RWY25 NDB	14 MAY 2026

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRH IAC RWY25 RNP 14 MAY 2026

LUXEUIL SAINT SAUVEUR

AD-2.LFSX-1 12 JUN 2025
AD-2.LFSX-2 20 FEB 2025
AD-2.LFSX-3 22 JAN 2026
AD-2.LFSX-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSX-5 20 FEB 2025
AD-2.LFSX-6 10 JUL 2025
AD-2.LFSX-7 20 FEB 2025

MONT DE MARSAN

AD-2.LFBM-1 12 JUN 2025
AD-2.LFBM-2 20 FEB 2025
AD-2.LFBM-3 22 JAN 2026
AD-2.LFBM-4 14 MAY 2026
AD-2.LFBM-5 04 SEP 2025
AD-2.LFBM-6 20 FEB 2025
AD-2.LFBM-7 12 JUN 2025
AD-2.LFBM-8 20 FEB 2025
AD 2 LFBM ADC 01 20 FEB 2025
AD 2 LFBM DATA 01 15 JUL 2021
AD 2 LFBM IAC RWY27 FNA ILS Z LOC Z 08 AUG 2024
AD 2 LFBM IAC RWY27 INA CONV 11 JUL 2024

NANCY OCHEY

AD-2.LFSO-1 12 JUN 2025
AD-2.LFSO-2 20 FEB 2025
AD-2.LFSO-3 22 JAN 2026
AD-2.LFSO-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSO-5 16 APR 2026
AD-2.LFSO-6 12 JUN 2025
AD-2.LFSO-7 12 JUN 2025

ORANGE CARITAT

AD-2.LFMO-1 02 OCT 2025
AD-2.LFMO-2 04 SEP 2025
AD-2.LFMO-3 22 JAN 2026
AD-2.LFMO-4 14 MAY 2026
AD-2.LFMO-5 06 OCT 2022
AD-2.LFMO-6 01 OCT 2026
AD-2.LFMO-7 04 SEP 2025
AD-2.LFMO-8 05 SEP 2024

ORLEANS BRICY

AD-2.LFOJ-1 22 JAN 2026
AD-2.LFOJ-2 22 JAN 2026
AD-2.LFOJ-3 22 JAN 2026
AD-2.LFOJ-4 14 MAY 2026
AD-2.LFOJ-5 20 APR 2023
AD-2.LFOJ-6 12 JUN 2025
AD-2.LFOJ-7 26 DEC 2024
AD 2 LFOJ ADC 01 16 APR 2026
AD 2 LFOJ APDC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFOJ GMC 01 11 JUN 2026
AD 2 LFOJ DATA 01 26 DEC 2024
AD 2 LFOJ DATA RWY07 RNP CODE 17 APR 2025
AD 2 LFOJ DATA RWY07 RNP FASDB 27 JAN 2022
AD 2 LFOJ DATA RWY25 RNP CODE 10 SEP 2020
AD 2 LFOJ DATA RWY25 RNP FASDB 27 JAN 2022
AD 2 LFOJ AMG 01 10 SEP 2020
AD 2 LFOJ SID RWY07 CONV 19 MAR 2026
AD 2 LFOJ SID RWY25 CONV 19 MAR 2026
AD 2 LFOJ STAR RWY ALL CONV 09 JUL 2026
AD 2 LFOJ IAC RWY07 RNP 20 MAR 2025
AD 2 LFOJ IAC RWY25 ILS ou LOC 20 MAR 2025
AD 2 LFOJ IAC RWY25 RNP 20 MAR 2025

PHALSBOURG BOURSCHEID

AD-2.LFQP-1 03 SEP 2026
AD-2.LFQP-2 11 JUN 2026
AD-2.LFQP-3 22 JAN 2026
AD-2.LFQP-4 03 SEP 2026
AD-2.LFQP-5 03 SEP 2026
AD-2.LFQP-6 11 JUN 2026

SAINT DIZIER ROBINSON

AD-2.LFSI-1 12 JUN 2025
AD-2.LFSI-2 20 FEB 2025
AD-2.LFSI-3 19 MAR 2026
AD-2.LFSI-4 14 MAY 2026
AD-2.LFSI-5 19 MAR 2026
AD-2.LFSI-6 17 APR 2025
AD-2.LFSI-7 19 MAR 2026
AD-2.LFSI-8 19 MAR 2026
AD 2 LFSI ADC 01 16 APR 2026
AD 2 LFSI GMC 01 16 APR 2026
AD 2 LFSI DATA 01 10 SEP 2020
AD 2 LFSI DATA RWY11 RNP CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFSI DATA RWY29 RNP CODE 19 MAY 2022
AD 2 LFSI IAC RWY 11 RNP 19 MAY 2022
AD 2 LFSI IAC RWY 29 RNP 19 MAY 2022

SALON DE PROVENCE

AD-2.LFMY-1 03 SEP 2026
AD-2.LFMY-2 03 SEP 2026
AD-2.LFMY-3 03 SEP 2026
AD-2.LFMY-4 03 SEP 2026
AD-2.LFMY-5 03 SEP 2026
AD-2.LFMY-6 12 JUN 2025
AD-2.LFMY-7 03 SEP 2026
AD-2.LFMY-8 03 SEP 2026

SOLENZARA

AD-2.LFKS-1 12 JUN 2025
AD-2.LFKS-2 10 JUL 2025
AD-2.LFKS-3 17 APR 2025
AD-2.LFKS-4 22 JAN 2026
AD-2.LFKS-5 14 MAY 2026
AD-2.LFKS-6 17 APR 2025
AD-2.LFKS-7 12 JUN 2025
AD-2.LFKS-8 17 APR 2025
AD 2 LFKS ADC 01 22 JAN 2026

VILLACOUBLAY VELIZY

AD-2.LFPV-1 10 JUL 2025
AD-2.LFPV-2 20 FEB 2025
AD-2.LFPV-3 22 JAN 2026
AD-2.LFPV-4 14 MAY 2026
AD-2.LFPV-5 20 FEB 2025
AD-2.LFPV-6 20 FEB 2025
AD-2.LFPV-7 12 JUN 2025
AD-2.LFPV-8 16 MAY 2024
AD-2.LFPV-9 26 DEC 2024
AD-2.LFPV-10 26 DEC 2024
AD-2.LFPV-11 19 MAR 2026
AD-2.LFPV-12 19 MAR 2026
AD 2 LFPV ADC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFPV GMC 01 06 AUG 2026
AD 2 LFPV PATC RWY27 08 OCT 2020
AD 2 LFPV COM 01 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA 01 09 JUL 2026
AD 2 LFPV DATA 02 31 OCT 2024
AD 2 LFPV DATA 03 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA 04 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA RWY09 CODE INA RNAV MOLBA 10 JUL 2025
AD 2 LFPV DATA RWY09 CODE INA RNAV ODILO 10 JUL 2025
AD 2 LFPV DATA RWY09 CODE INA RNAV VEBEK 10 JUL 2025
AD 2 LFPV DATA RWY09 RNP CODE 08 OCT 2020
AD 2 LFPV DATA RWY27 CODE INA RNAV MOLBA 10 JUL 2025
AD 2 LFPV DATA RWY27 CODE INA RNAV ODILO 10 JUL 2025
AD 2 LFPV DATA RWY27 CODE INA RNAV VEBEK 10 JUL 2025
AD 2 LFPV DATA RWY27 RNP CODE 12 AUG 2021
AD 2 LFPV DATA RWY27 RNP FASDB 27 JAN 2022
AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 01 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 02 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 03 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 04 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 05 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA SID RWY09 RNAV CODE 06 23 JAN 2025
AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 01 22 JAN 2026
AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 02 22 JAN 2026
AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 03 22 JAN 2026
AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 04 22 JAN 2026
AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 05 22 JAN 2026
AD 2 LFPV DATA SID RWY27 RNAV CODE 06 22 JAN 2026
AD 2 LFPV DATA STAR RWY09 RNAV CODE 01 12 JUN 2025
AD 2 LFPV DATA STAR RWY09 RNAV CODE 02 19 FEB 2026
AD 2 LFPV DATA STAR RWY09 RNAV CODE 03 26 DEC 2024
AD 2 LFPV DATA STAR RWY27 RNAV CODE 01 17 APR 2025
AD 2 LFPV DATA STAR RWY27 RNAV CODE 02 16 APR 2026
AD 2 LFPV DATA STAR RWY27 RNAV CODE 03 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV EAST 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV EAST INSTR 01 09 JUL 2026
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV INI INSTR 01 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV NORTH 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV NORTH INSTR 01 09 JUL 2026
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV OMNI B PACIQ 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV SOUTH 26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV SOUTH INSTR 01 26 DEC 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV WEST	26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY09 RNAV WEST INSTR 01	26 DEC 2024
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV EAST	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV EAST INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV INI	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV INI INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV NORTH	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV NORTH INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV OLZOM MONOT DORDI	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV OLZOM MONOT DORDI INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV OMNI B PACIQ	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV SOUTH	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV SOUTH INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV WEST	22 JAN 2026
AD 2 LFPV SID RWY27 RNAV WEST INSTR 01	22 JAN 2026
AD 2 LFPV STAR RWY09 RNAV MATIX MOPIL RENSA	19 MAR 2026
AD 2 LFPV STAR RWY27 RNAV MATIX MOPIL RENSA	19 MAR 2026
AD 2 LFPV STAR RWY ALL RNAV EPL RLP DJL KUTAN TUTAX ARDOL PIBAT MOU	19 M A R 2 0 2 6
AD 2 LFPV STAR RWY ALL RNAV NIMER AMB LUMAN BOBSA CAD	19 MAR 2026
AD 2 LFPV IAC RWY09 FNA ILS LOC	12 JUN 2025
AD 2 LFPV IAC RWY09 INA RNAV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY09 INA RNAV ODILO	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY09 INA RNAV VEBEK	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY09 RNP	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY09 VPT Z	20 MAR 2025
AD 2 LFPV IAC RWY27 FNA ILS LOC	26 DEC 2024
AD 2 LFPV IAC RWY27 INA CONV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY27 INA CONV ODILO	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY27 INA RNAV MOLBA	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY27 INA RNAV ODILO	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY27 INA RNAV VEBEK	10 JUL 2025
AD 2 LFPV IAC RWY27 RNP	17 APR 2025
AD 2 LFPV IAC RWY27 VPT Z	20 MAR 2025

AD 3

BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE

AD-3.LFWF-1	12 JUN 2025
AD 3 LFWF TEXT 01	15 MAY 2025
AD 3 LFWF DATA 01	15 MAY 2025
AD 3 LFWF DATA 077 RNP CODE	15 MAY 2025
AD 3 LFWF DATA 261 RNP CODE	15 MAY 2025
AD 3 LFWF DATA SID 091 RNAV CODE 01	15 MAY 2025
AD 3 LFWF DATA SID 267 RNAV CODE 01	15 MAY 2025
AD 3 LFWF SID 091 RNAV	15 MAY 2025
AD 3 LFWF SID 091 RNAV MV	15 MAY 2025
AD 3 LFWF SID 267 RNAV	15 MAY 2025
AD 3 LFWF SID 267 RNAV MV	15 MAY 2025
AD 3 LFWF IAC 077 RNP	15 MAY 2025
AD 3 LFWF IAC 077 RNP MV	15 MAY 2025
AD 3 LFWF IAC 261 RNP	15 MAY 2025
AD 3 LFWF IAC 261 RNP MV	15 MAY 2025

COLMAR HOPITAL PASTEUR

AD-3.LFWM-1	12 JUN 2025
AD 3 LFWM DATA 01	16 MAY 2024
AD 3 LFWM DATA 261 RNP CODE	16 MAY 2024
AD 3 LFWM IAC RWY261 RNP	16 MAY 2024

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.4 INDICATEURS D'EMPLACEMENT

LOCATION INDICATORS

INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

LOCATION INDICATORS / CODING

EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*
ABBEVILLE	LFOI
AGEN LA GARENNE	LFBA
AIRE SUR L'ADOUR	LFDA
AIX EN PROVENCE (MARSEILLE)	LFMM
AIX LES MILLES	LFMA
AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE	LFKJ
ALBERT BRAY	LFAQ
ALBERTVILLE GENERAL PIERRE DELACHENAL	LFKA
ALBI LE SEQUESTRE	LFCI
ALENCON VALFRAMBERT	LFOF
ALES CEVENNES	LFMS
AMBERIEU	LFXA
AMBERT LE POYET	LFHT
AMBOISE DIERRE	LFEF
AMIENS-GLISY	LFAY
ANCENIS	LFFI
ANDERNOS LES BAINS	LFCD
ANGERS MARCE	LFJR
ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS	LFBU
ANNECY MEYTHET	LFLP
ANNEMASSE	LFLI
ARCACHON LA TESTE DE BUCH	LFCH
ARGENTAN	LFAJ
ARGENTON SUR CREUSE	LFEG
ARRAS ROCLINCOURT	LFQD
ASPRES SUR BUECH	LFNJ
AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE	LFHO
AUBENASSON	LFJF
AUBIGNY SUR NERE	LFEH
AUCH GERS	LFDH
AURILLAC	LFLW
AUTUN BELLEVUE	LFQF
AUXERRE BRANCHES	LFLA
AVALLON	LFGE
AVIGNON CAUMONT	LFMV
AVIGNON PUJAUT	LFNT
AVORD	LFOA
AVRANCHES LE VAL SAINT PERE	LFRW
BAGNERES DE LUCHON	LFCB
BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE	LFAO
BAILLEAU ARMENONVILLE	LFFL
BALE-MULHOUSE	LFSB
BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE	LFEU
BAR SUR SEINE	LFFR
BARCELONNETTE SAINT PONS	LFMR
BASTIA PORETTA	LFKB
BEAUNE CHALLANGES	LFGF
BEAUVAIS TILLE	LFOB
BEAUVOIR FROMENTINE	LFFO
BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB	LFNX
BELFORT CHAUX	LFGG
BELLE ILE	LFEA
BELLEGARDE VOUVRAY	LFHN
BELLEVILLE VILLIE MORGON	LFHW
BELLEY-PEYRIEU	LFKY
BELVES SAINT PARDOUX	LFIB
BERCK SUR MER	LFAM
BERGERAC DORDOGNE PERIGORD	LFBE
BERNAY SAINT MARTIN	LFPD
BERRE LA FARE	LFNR
BESANCON LA VEZE	LFQM
BESANCON THISE	LFSA
BEYNES THIVERVAL	LFPF
BEZIERS VIAS	LFMU
BIARRITZ PAYS BASQUE	LFBZ
BISCARROSSE HYDROBASE	LFHB
BISCARROSSE PARENTIS	LFBS
BLOIS LE BREUIL	LFOQ
BORDEAUX COM	LFLF
BORDEAUX FIC/ACC/UAC/CCER	LFBB
BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS	LFCS
BORDEAUX MERIGNAC	LFBD
BORDEAUX NOF	LFFA
BORDEAUX YVRAC	LFDY
BOURG CEYZERIAT	LFHS
BOURGES	LFLD
BREST BRETAGNE	LFRB
BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE	LFWF
BREST FIC/ACC/UAC/CCT/CCER	LFRR
BREST PREFECTURE MARITIME	LFRX
BRIARE CHATILLON	LFEI
BRIENNE LE CHATEAU	LFFN
BRIOUDE BEAUMONT	LFHR
BRIVE SOUILLAC	LFSL
BUNO BONNEVAUX	LFFB
CAEN CARPIQUET	LFRK
CAHORS LALBENQUE	LFCC
CALAIS DUNKERQUE	LFAC
CALVI SAINTE CATHERINE	LFKC
CAMBRAI NIERGNIES	LFYG
CAMP DE CANJUERS	LFHK
CAMP DE CAYLUS	LFXT
CAMP DE LA COURTINE	LFXS
CAMP DE MOURMELON	LFXE
CAMP DE SISSONNE	LFXP
CAMP DE SUIPPES	LFXK
CAMP DU LARZAC	LFXW
CANNES MANDELIEU	LFMD
CANNES QUAI DU LARGE	LFTL
CARCASSONNE SALVAZA	LFMK
CARPENTRAS	LFNH
CASSAGNES BEGONHES	LFIG
CASTELNAU MAGNOAC	LFDQ
CASTELNAUDARY VILLENEUVE	LFMW
CASTELSARRASIN MOISSAC	LFCX
CASTRES MAZAMET	LFCK
CAZAUX	LFBC
CAZERES PALAMINY	LFJH
CHALAIS	LFIH
CHALON CHAMPFORGEUIL	LFLH
CHALONS ECURY SUR COOLE	LFQK
CHALONS VATRY	LFOK
CHAMBERY AIX LES BAINS	LFLB
CHAMBERY CHALLES LES EAUX	LFLE
CHAMBLEY	LFJY
CHAMPAGNOLE CROTENAY	LFGX
CHARLEVILLE MEZIERES	LFQV
CHARTRES METROPOLE	LFOR
CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN	LFMX
CHATEAU THIERRY BELLEAU	LFFH
CHATEAUBRIANT POUANCE	LFTQ
CHATEAUDUN	LFOC
CHATEAUNEUF SUR CHER	LFFU
CHATEAUROUX DEOLS	LFLX
CHATEAUROUX VILLERS	LFEJ
CHATELLERAULT TARGE	LFCA
CHATILLON SUR SEINE	LFQH
CHAUMONT SEMOUTIERS	LFJA
CHAUVIGNY	LFDW
CHAVENAY VILLEPREUX	LFPX
CHELLES LE PIN	LFPH
CHERBOURG MANCHE	LFRC
CHOLET LE PONTREAU	LFOU
CLAMECY	LFJC
CLERMONT FERRAND AUVERGNE ←	LFLC
COGNAC CHATEAUBERNARD	LFBG
COLMAR HOPITAL PASTEUR	LFWM
COLMAR HOUSSEN	LFGA
COLMAR MEYENHEIM	LFSC
COMPIEGNE MARGNY	LFAD

Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

INDICATEURS D'EMPLACEMENT / CODAGE

LOCATION INDICATORS / CODING

EMPLACEMENT *LOCATION*	INDICATEUR *INDICATOR*
CONDOM VALENCE SUR BAISE	LFID
CORLIER	LFJD
CORTE	LFKT
COSNE SUR LOIRE	LFGH
COUHE VERAC	LFDV
COULOMMIERS VOISINS	LFPK
COURCHEVEL	LFLJ
CROSS CORSEN	LFIC
CROSS ETEL	LFIE
CROSS GRIS NEZ	LFIN
CROSS JOBOURG	LFIJ
CROSS LA GARDE	LFJG
CUERS PIERREFEU	LFTF
DAX SEYRESSE	LFBY
DEAUVILLE NORMANDIE	LFRG
DIEPPE SAINT AUBIN	LFAB
DIEUZE GUEBLANGE	LFQZ
DIJON DAROIS	LFGI
DIJON-LONGVIC	LFSD
DINAN TRELIVAN	LFEB
DINARD PLEURTUIT SAINT MALO	LFRD
DOLE TAVAUX	LFGJ
DONCOURT LES CONFLANS	LFGR
DREUX CENTRE HOSPITALIER	LFWD
DREUX VERNOUILLET	LFON
DUNKERQUE LES MOERES	LFAK
EGLETONS	LFDE
ENAC TOULOUSE	LFBQ
ENGHIEN MOISSELLES	LFFE
EPERNAY PLIVOT	LFSW
EPINAL DOGNEVILLE	LFSE
EPINAL MIRECOURT	LFSG
ETAIN ROUVRES	LFQE
ETAMPES MONDESIR	LFOX
ETREPAGNY	LFFY
EU MERS LE TREPORT	LFAE
EVREUX FAUVILLE	LFOE
FALAISE MONTS D'ERAINES	LFAS
FAYENCE	LFMF
FEURS CHAMBEON	LFLZ
FIGARI SUD CORSE	LFKF
FIGEAC LIVERNON	LFCF
FLERS SAINT PAUL	LFOG
FLORAC SAINTE ENIMIE	LFNO
FONTENAY LE COMTE	LFFK
FONTENAY TRESIGNY	LFPQ
FUMEL MONTAYRAL	LFDX
GAILLAC LISLE SUR TARN	LFDG
GAP TALLARD	LFNA
GHISONACCIA ALZITONE	LFKG
GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL	LFRF
GRAULHET MONTDRAGON	LFCQ
GRAY SAINT ADRIEN	LFEV
GRENOBLE ALPES ISERE	LFLS
GRENOBLE LE VERSOUD	LFLG
GROSTENQUIN (MIL)	LFXR
GUERET SAINT LAURENT	LFCE
GUISCRIFF SCAER	LFES
HAGUENAU	LFSH
HELISTATION HOSPITAL NOSTRA SENYORA DE MERITXELL	LFTX
HELISTATION TERRA GUINDALDES	LFTG
HYERES LE PALYVESTRE	LFTH
ILE D'YEU	LFEY
ILE LONGUE (MIL)	LFYB
ISSOIRE LE BROC	LFHA
ISSOUDUN LE FAY	LFEK
ISTRES LE TUBE	LFMI
ITXASSOU	LFIX
JOIGNY	LFGK
JOINVILLE MUSSEY	LFFJ
JONZAC NEULLES	LFCJ
JUVANCOURT	LFQX
L'AIGLE SAINT MICHEL	LFOL
L'ALPE D'HUEZ	LFHU
LA BAULE ESCOUBLAC	LFRE
LA FERTE ALAIS	LFFQ
LA FERTE GAUCHER	LFFG
LA FLECHE THOREE LES PINS	LFAL
LA GRAND'COMBE	LFTN
LA HAGUE (MIL)	LFYC
LA LLAGONNE LA QUILLANE	LFNQ
LA MOLE	LFTZ
LA MOTTE CHALANCON	LFJE
LA REOLE FLOUDES	LFDR
LA ROCHE SUR YON LES AJONCS	LFRI
LA ROCHELLE ILE DE RE	LFBH
LA TOUR DU PIN CESSIEU	LFKP
→LA-TRANCHE-SUR-MER	LFTA
LANDIVISIAU	LFRJ
LANGOGNE LESPERON	LFHL
LANGRES ROLAMPONT	LFSU
LANNION	LFRO
LANVEOC POULMIC	LFRL
LAON CHAMBRY	LFAF
LAPALISSE PERIGNY	LFHX
LASCLAVERIES	LFJV
LAVAL ENTRAMMES	LFOV
LE BLANC	LFEL
LE CASTELLET	LFMQ
LE HAVRE OCTEVILLE	LFOH
LE HAVRE SAINT ROMAIN	LFOY
LE LUC LE CANNET	LFMC
LE MANS ARNAGE	LFRM
LE MAZET DE ROMANIN	LFNZ
LE PLESSIS BELLEVILLE	LFPP
LE PUY LOUDES	LFHP
LE TOUQUET ELIZABETH II	LFAT
LENS BENIFONTAINE	LFQL
LES MUREAUX	LFXU
LES SABLES D'OLONNE TALMONT	LFOO
LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC	LFDU
LESSAY	LFOM
LEZIGNAN CORBIERES	LFMZ
LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC	LFDI
LILLE LESQUIN	LFQQ
LILLE MARCQ EN BAROEUL	LFQO
LIMOGES BELLEGARDE	LFBL
LOGNES EMERAINVILLE	LFPL
LONGUYON VILLETTE	LFGS
LONS LE SAUNIER COURLAOUX	LFGL
LORIENT LANN BIHOUE	LFRH
LOUDUN	LFDL
LUNEVILLE CROISMARE	LFQC
LURCY LEVIS	LFJU
LUXEUIL SAINT SAUVEUR	LFSX
LYON BRINDAS	LFKL
LYON BRON	LFLY
LYON CORBAS	LFHJ
LYON MONT VERDUN (MIL)	LFXV
LYON SAINT EXUPERY	LFLL
MACON CHARNAY	LFLM
MAILLY LE CAMP	LFXL
MANTES CHERENCE	LFFC
MARENNES	LFJI
MARIGNANE BERRE	LFTB
MARMANDE VIRAZEIL	LFDM
MARSEILLE PROVENCE	LFML
MAUBEUGE ELESMES	LFQJ
MAULEON	LFJB
MEAUX ESBLY	LFPE
MEGEVE	LFHM

Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

LOCATION INDICATORS / DECODING

INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*
LFMK	CARCASSONNE SALVAZA
LFML	MARSEILLE PROVENCE
LFMM	AIX EN PROVENCE (MARSEILLE)
LFMN	NICE COTE D'AZUR
LFMO	ORANGE CARITAT
LFMP	PERPIGNAN RIVESALTES
LFMQ	LE CASTELLET
LFMR	BARCELONNETTE SAINT PONS
LFMS	ALES CEVENNES
LFMT	MONTPELLIER MEDITERRANEE
LFMU	BEZIERS VIAS
LFMV	AVIGNON CAUMONT
LFMW	CASTELNAUDARY VILLENEUVE
LFMX	CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN
LFMY	SALON DE PROVENCE
LFMZ	LEZIGNAN CORBIERES
LFNA	GAP TALLARD
LFNB	MENDE BRENOUX
LFNC	MONT DAUPHIN SAINT CREPIN
LFNE	SALON EYGUIERES
LFNF	VINON
LFNG	MONTPELLIER CANDILLARGUES
LFNH	CARPENTRAS
LFNJ	ASPRES SUR BUECH
LFNL	SAINT MARTIN DE LONDRES
LFNN	NARBONNE
LFNO	FLORAC SAINTE ENIMIE
LFNQ	LA LLAGONNE LA QUILLANE
LFNR	BERRE LA FARE
LFNS	SISTERON VAUMEILH
LFNT	AVIGNON PUJAUT
LFNU	UZES
LFNV	VALREAS VISAN
LFNW	PUIVERT
LFNX	BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB
LFNZ	LE MAZET DE ROMANIN
LFOA	AVORD
LFOB	BEAUVAIS TILLE
LFOC	CHATEAUDUN
LFOD	SAUMUR SAINT FLORENT
LFOE	EVREUX FAUVILLE
LFOF	ALENCON VALFRAMBERT
LFOG	FLERS SAINT PAUL
LFOH	LE HAVRE OCTEVILLE
LFOI	ABBEVILLE
LFOJ	ORLEANS BRICY
LFOK	CHALONS VATRY
LFOL	L'AIGLE SAINT MICHEL
LFOM	LESSAY
LFON	DREUX VERNOUILLET
LFOO	LES SABLES D'OLONNE TALMONT
LFOP	ROUEN VALLEE DE SEINE
LFOQ	BLOIS LE BREUIL
LFOR	CHARTRES METROPOLE
LFOS	SAINT VALERY VITTEFLEUR
LFOT	TOURS VAL DE LOIRE
LFOU	CHOLET LE PONTREAU
LFOV	LAVAL ENTRAMMES
LFOW	SAINT QUENTIN ROUPY
LFOX	ETAMPES MONDESIR
LFOY	LE HAVRE SAINT ROMAIN
LFOZ	ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL
LFPA	PERSAN BEAUMONT
LFPB	PARIS LE BOURGET
LFPD	BERNAY SAINT MARTIN
LFPE	MEAUX ESBLY
LFPF	BEYNES THIVERVAL
LFPG	PARIS CHARLES DE GAULLE
LFPH	CHELLES LE PIN
LFPI	PARIS ISSY LES MOULINEAUX VALERIE ANDRE
LFPJ	TAVERNY
LFPK	COULOMMIERS VOISINS
LFPL	LOGNES EMERAINVILLE
LFPM	MELUN VILLAROCHE
LFPN	PARIS SACLAY VERSAILLES
LFPO	PARIS ORLY
LFPP	LE PLESSIS BELLEVILLE
LFPQ	FONTENAY TRESIGNY
LFPR	ORANGE PLAN DE DIEU
LFPS	PARIS ISSY LES MOULINEAUX (DGAC)
LFPT	PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
LFPU	MORET EPISY
LFPV	VILLACOUBLAY VELIZY
LFPW	TOULOUSE (CENTRE METEO)
LFPX	CHAVENAY VILLEPREUX
LFPZ	SAINT CYR L'ECOLE
LFQA	REIMS PRUNAY
LFQB	TROYES BARBEREY
LFQC	LUNEVILLE CROISMARE
LFQD	ARRAS ROCLINCOURT
LFQE	ETAIN ROUVRES
LFQF	AUTUN BELLEVUE
LFQG	NEVERS FOURCHAMBAULT
LFQH	CHATILLON SUR SEINE
LFQJ	MAUBEUGE ELESMES
LFQK	CHALONS ECURY SUR COOLE
LFQL	LENS BENIFONTAINE
LFQM	BESANCON LA VEZE
LFQN	SAINT OMER WIZERNES
LFQO	LILLE MARCQ EN BAROEUL
LFQP	PHALSBOURG BOURSCHEID
LFQQ	LILLE LESQUIN
LFQT	MERVILLE CALONNE
LFQU	SARRE UNION
LFQV	CHARLEVILLE MEZIERES
LFQW	VESOUL FROTEY
LFQX	JUVANCOURT
LFQY	SAVERNE STEINBOURG
LFQZ	DIEUZE GUEBLANGE
LFRB	BREST BRETAGNE
LFRC	CHERBOURG MANCHE
LFRD	DINARD PLEURTUIT SAINT MALO
LFRE	LA BAULE ESCOUBLAC
LFRF	GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL
LFRG	DEAUVILLE NORMANDIE
LFRH	LORIENT LANN BIHOUE
LFRI	LA ROCHE SUR YON LES AJONCS
LFRJ	LANDIVISIAU
LFRK	CAEN CARPIQUET
LFRL	LANVEOC POULMIC
LFRM	LE MANS ARNAGE
LFRN	RENNES SAINT JACQUES
LFRO	LANNION
LFRP	PLOERMEL LOYAT
LFRQ	QUIMPER PLUGUFFAN
LFRR	BREST FIC/ACC/UAC/CCT/CCER
LFRS	NANTES ATLANTIQUE
LFRT	SAINT BRIEUC ARMOR
LFRU	MORLAIX PLOUJEAN
LFRV	VANNES GOLFE DU MORBIHAN
LFRW	AVRANCHES LE VAL SAINT PERE
LFRX	BREST PREFECTURE MARITIME
LFRZ	SAINT NAZAIRE MONTOIR
LFSA	BESANCON THISE
LFSB	BALE-MULHOUSE
LFSC	COLMAR MEYENHEIM
LFSD	DIJON-LONGVIC
LFSE	EPINAL DOGNEVILLE
LFSG	EPINAL MIRECOURT
LFSH	HAGUENAU
LFSI	SAINT DIZIER ROBINSON

Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

INDICATEURS D'EMPLACEMENT / DECODAGE

LOCATION INDICATORS / DECODING

INDICATEUR *INDICATOR*	EMPLACEMENT *LOCATION*
LFSJ	SEDAN DOUZY
LFSK	VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC
LFSL	BRIVE SOUILLAC
LFSM	MONTBELIARD COURCELLES
LFSN	NANCY ESSEY
LFSO	NANCY OCHEY
LFSP	PONTARLIER
LFSS	SAINT SULPICE DES LANDES
LFST	STRASBOURG ENTZHEIM
LFSU	LANGRES ROLAMPONT
LFSV	PONT SAINT VINCENT
LFSW	EPERNAY PLIVOT
LFSX	LUXEUIL SAINT SAUVEUR
LFTA	LA-TRANCHE-SUR-MER
LFTB	MARIGNANE BERRE
LFTC	TOULON (CONTROLE)
LFTF	CUERS PIERREFEU
LFTG	HELISTATION TERRA GUINDALDES
LFTH	HYERES LE PALYVESTRE
LFTL	CANNES QUAI DU LARGE
LFTM	SERRES LA BATIE MONTSALEON
LFTN	LA GRAND'COMBE
LFTP	PUIMOISSON
LFTQ	CHATEAUBRIANT POUANCE
LFTS	TOULON (PREFECTURE MARITIME)
LFTT	TOULON (FORCES NAVALES FRANCAISES)
LFTW	NIMES GARONS
LFTX	HELISTATION HOSPITAL NOSTRA SENYORA DE MERITXELL
LFTZ	LA MOLE
LFWD	DREUX CENTRE HOSPITALIER
LFWF	BREST CENTRE HOSPITALIER LA CAVALE BLANCHE
LFWH	STRASBOURG HAUTEPIERRE
LFWM	COLMAR HOPITAL PASTEUR
LFWN	STRASBOURG N.H.C.
LFWO	MULHOUSE CENTRE HOSPITALIER DE MOENCHSBERG
LFXA	AMBERIEU
LFXB	SAINTES THENAC
LFXE	CAMP DE MOURMELON
LFXK	CAMP DE SUIPPES
LFXL	MAILLY LE CAMP
LFXO	TOURS CINQ MARS LA PILE (MIL)
LFXP	CAMP DE SISSONNE
LFXR	GROSTENQUIN (MIL)
LFXS	CAMP DE LA COURTINE
LFXT	CAMP DE CAYLUS
LFXU	LES MUREAUX
LFXV	LYON MONT VERDUN (MIL)
LFXW	CAMP DU LARZAC
LFYB	ILE LONGUE (MIL)
LFYC	LA HAGUE (MIL)
LFYG	CAMBRAI NIERGNIES
LFYR	ROMORANTIN PRUNIERS
LFYS	SAINTE LEOCADIE
LFYV	YVETOT-BAONS LE COMTE
LNMC	MONACO HELISTATION

Indicateur souligné : aérodrome non relié au RSFTA / ***Location indicator underlined : aerodrome not connected to the AFTN***

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 2.5 LISTE DES AIDES DE RADIONAVIGATION

LIST OF RADIO NAVIGATION AIDS

ID	Nom *Station*	Nom en language clair *Plain language name*	Moyen *Facility*	Fréquence *Frequency*	Portée	ALT	Utilisation *Purpose*
ABB	ABBEVILLE	ABBEVILLE	DME	108.45 Mhz CH 21Y	60NM FL500	NIL	E
ABY	ALBERT BRAY	NIL	NDB	321 Khz	25NM	374 ft	A
AC	AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE	NIL	ILS-DME	110.3 Mhz CH 40X	25NM FL250	55 ft	A
AGN	AGEN-Gaudonville	AGEN	DME	114.8 Mhz CH 95X	120NM(315°..75°) 100NM FL500	896 ft	E
AJO	AJACCIO-Coti Chiavari	AJACCIO	VOR-DME	114.8 Mhz CH 95X	200NM(90°..270°) 100NM FL500	2142 ft	AE
ALM	AIX LES MILLES	NIL	NDB	413 Khz	20NM	390 ft	A
AM	ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS	NIL	ILS-DME	109.35 Mhz CH 30Y	25NM FL250	467 ft	A
AMB	AMBOISE	AMBOISE	DME	113.7 Mhz CH 84X	80NM FL500	387 ft	E
ANG	ANGERS	ANGERS	DME	111.05 Mhz CH 47Y	150NM FL500	304 ft	E
AV	AVORD	AVORD	ILS	110.7 Mhz	NIL	519 ft	A
AVD	AVORD	NIL	NDB	288.5 Khz	50NM FL500	695 ft	E
AVD	AVORD	NIL	TACAN	110.6 Mhz CH 43X	150NM FL600	578 ft	E
AVN	AVIGNON Pujaut	AVIGNON	VOR-DME	114.6 Mhz CH 93X	60NM FL500	159 ft	AE
AX	AUXERRE BRANCHES	NIL	NDB	417 Khz	25NM	544 ft	A
AZR	NICE COTE D'AZUR	NIL	VOR-DME	109.65 Mhz CH 33Y	100NM FL250	8.85 ft	A
BAS	BASTIA PORETTA	NIL	ILS-DME	111.35 Mhz CH 50Y	25NM FL250	69 ft	A
BCY	ORLEANS BRICY	NIL	VOR-DME	117.35 Mhz CH 120Y	NIL	413 ft	A
BD	BORDEAUX MERIGNAC	NIL	ILS-DME	110.3 Mhz CH 40X	25NM FL250	200 ft	A
BEI	BORDEAUX MERIGNAC	NIL	ILS-DME	111.15 Mhz CH 48Y	25NM FL250	217 ft	A
BG	BREST BRETAGNE	NIL	ILS-DME	109.9 Mhz CH 36X	25NM FL250	308 ft	A
BH	LORIENT LANN BIHOUE	NIL	ILS-DME	108.15 Mhz CH 18Y	25NM FL250	196 ft	A
BI	BEAUVAIS TILLE	NIL	ILS-DME	109.95 Mhz CH 36Y	25NM FL250	356 ft	A
BLB	BLOIS LE BREUIL	NIL	NDB	397 Khz	25NM	439 ft	A
BLM	BALE-MULHOUSE	NIL	VOR-DME	117.45 Mhz CH 121Y	100 NM(270°..360°) 60NM FL500	886 ft	AE
BLU	BALE-MULHOUSE	NIL	ILS-DME	109.35 Mhz CH 30Y	NIL	860 ft	A
BMC	BORDEAUX MERIGNAC	BORDEAUX	VOR-DME	113.75 Mhz CH 84Y	150NM(225°..315°) 100NM FL500	210 ft	AE
BNE	BOULOGNE SUR MER	BOULOGNE	VOR	113.8 Mhz	70NM FL500	584 ft	E
BOV	BEAUVAIS TILLE	NIL	VOR-DME	109.65 Mhz CH 33Y	60NM FL500	301 ft	A
BRS	BISCARROSSE PARENTIS	NIL	NDB	358 Khz	25NM	43 ft	A
BRY	BRAY SUR SEINE	BRAY	DME	114.1 Mhz CH 88X	100NM(45°..135°) 60NM FL500	289 ft	AE
BSC	BRIVE SOUILLAC	NIL	NDB	351 Khz	25NM	613 ft	A
BSN	BOURSONNE	BOURSONNE	DME	114.85 Mhz CH 95Y	60NM FL500	NIL	E
BST	LANVEOC POULMIC	NIL	NDB	428 Khz	NIL	NIL	A
BST	LANVEOC POULMIC	NIL	TACAN	114.7 Mhz CH 94X	NIL	NIL	E
BT	PARIS LE BOURGET	NIL	VOR-DME	116.1 Mhz CH 108X	40NM FL250	200 ft	A
BTA	BASTIA PORETTA	BASTIA	VOR-DME	114.15 Mhz CH 88Y	80NM FL500	36 ft	AE
BTZ	BIARRITZ PAYS BASQUE	BIARRITZ	VOR-DME	114.15 Mhz CH 88Y	100NM(315°..45°) 60NM FL500	262 ft	AE
BV	BEAUVAIS TILLE	NIL	NDB	391 Khz	25NM	412 ft	A
BVC	BRIVE SOUILLAC	NIL	ILS-DME	109.95 Mhz CH 36Y	25NM	1027 ft	A
BVT	BEAUVAIS TILLE	NIL	ILS-DME	111.15 Mhz CH 48Y	25NM	392 ft	A
BZ	BIARRITZ PAYS BASQUE	NIL	ILS-DME	111.35 Mhz CH 50Y	25NM FL250	280 ft	A
BZH	BREST BRETAGNE	NIL	VOR-DME	110.65 Mhz CH 43Y	130NM FL500	313 ft	AE
CAA	CAZAUX	NIL	TACAN	110.8 Mhz CH 45X	60NM	128 ft	A
CAA	CAZAUX	CAZAUX	ILS	110.1 Mhz	NIL	82 ft	A
CAD	CHATEAUDUN	CHATEAUDUN	VOR-DME	115.95 Mhz CH 106Y	80NM (225°-315°) 40NM FL500	NIL	AE
CAN	CAEN CARPIQUET	CAEN	VOR-DME	114.45 Mhz CH 91Y	80NM FL500	274 ft	AE
CAV	CHALONS VATRY	NIL	VOR-DME	111.65 Mhz CH 53Y	BLW FL200 : 75 NM ; FL200-FL500 : 63 NM	561 ft	A
CBY	CHAMBERY AIX LES BAINS	CHAMBERY	VOR-DME	115.4 Mhz CH 101X	80NM FL500	4783 ft	AE
CF	CLERMONT FERRAND AUVERGNE	NIL	ILS-DME	111.1 Mhz CH 48X	25NM FL250	NIL	A
CFA	CLERMONT FERRAND AUVERGNE	CLERMONT	VOR-DME	114.35 Mhz CH 90Y	100NM FL500	NIL	E

© Service de l'Information Aéronautique, France

ID	Nom *Station*	Nom en language clair *Plain language name*	Moyen *Facility*	Fréquence *Frequency*	Portée	ALT	Utilisation *Purpose*
CGC	COGNAC CHATEAUBERNARD	NIL	TACAN	116.2 Mhz CH 109X	NIL	94 ft	AE
CGC	COGNAC CHATEAUBERNARD	COGNAC CHATEAUBERNARD	ILS	109.9 Mhz	NIL	84 ft	A
CGE	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	110.1 Mhz CH 38X	25NM FL250	420 ft	A
CGN	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	DME	113.55 Mhz CH 82Y	130NM FL120 - 63NM FL120 au/to FL500	385 ft	A
CGW	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	110.7 Mhz CH 44X	25NM FL250	430 ft	A
CHW	CHARTRES La Loupe	CHARTRES	VOR-DME	115.2 Mhz CH 99X	180NM(135°..225°) 100NM FL500	732 ft	E
CHX	CHATEAUROUX-Déols	CHATEAUROUX	VOR-DME	108.65 Mhz CH 23Y	200NM FL500	545 ft	AE
CLI	CALVI SAINTE CATHERINE	NIL	ILS-DME	109.5 Mhz CH 32X	17NM FL250	235 ft	A
CLM	COULOMMIERS Voisins	COULOMMIERS	VOR-DME	112.9 Mhz CH 76X	60NM FL500	486 ft	E
CM	AVIGNON CAUMONT	CAUMONT	NDB	369 Khz	20NM	160 ft	AE
CMB	CAMBRAI EPINOY	CAMBRAI	VOR-DME	112.6 Mhz CH 73X	80NM FL500	299 ft	E
CMD	CANNES MANDELIEU	NIL	ILS-DME	110.35 Mhz CH 40Y	25NM FL250	28 ft	A
CN	CAEN CARPIQUET	NIL	ILS-DME	110.95 Mhz CH 46Y	25NM FL250	271 ft	A
CNA	COGNAC CHATEAUBERNARD	COGNAC	VOR-DME	114.65 Mhz CH 93Y	NIL	78 ft	AE
CNM	CANNES-Tanneron	CANNES	VOR-DME	111.4 Mhz CH 51X	60NM(225°..315°), 80NM(315°..45°) 40NM FL500	1595 ft	E
CTL	CHATILLON SUR MARNE	CHATILLON	DME	117.6 Mhz CH 123X	70NM(315°..60°) 100NM FL500	673 ft	E
CTX	CHATEAUROUX DEOLS	CHATEAUROUX	NDB	428 Khz	50NM	605 ft	AE
CV	CALVI SAINTE CATHERINE	CALVI	NDB	375 Khz	25NM	71 ft	AE
CVD	CHALONS VATRY	NIL	ILS-DME	111.3 Mhz CH 50X	25NM FL250	579 ft	A
CVL	CHALONS VATRY	NIL	ILS-DME	109.55 Mhz CH 32Y	25NM FL250	604 ft	A
CVT	CHALONS VATRY	NIL	NDB	347 Khz	25NM	636 ft	A
CX	CHATEAUROUX DEOLS	NIL	ILS-DME	110.3 Mhz CH 40X	25NM FL250	572 ft	A
CY	CHAMBERY AIX LES BAINS	NIL	ILS-DME	109.5 Mhz CH 32X	25NM FL250	807 ft	A
DIN	DINARD PLEURTUIT SAINT MALO	DINARD	VOR-DME	114.3 Mhz CH 90X	80NM FL500	234 ft	AE
DJL	DIJON-LONGVIC	DIJON	VOR-DME	111.45 Mhz CH 51Y	80NM(015°..75°), 100NM(105°..165°) 60NM FL500	NIL	AE
DO	DOLE TAVAUX	NIL	NDB	309 Khz	25NM	652 ft	A
DO	DOLE TAVAUX	NIL	ILS-DME	109.35 Mhz CH 30Y	25NM FL250	673 ft	A
DSE	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	108.55 Mhz CH 22Y	25NM FL250	357 ft	A
DSU	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	108.35 Mhz CH 20Y	25NM FL250	337 ft	A
DV	DEAUVILLE NORMANDIE	NIL	ILS-DME	111.55 Mhz CH 52Y	25NM FL250	466 ft	A
DVL	DEAUVILLE NORMANDIE	DEAUVILLE	VOR	110.2 Mhz	60NM FL500	497 ft	AE
DX	DAX SEYRESSE	NIL	NDB	334 Khz	25NM	99 ft	AE
EMT	EPINAL MIRECOURT	NIL	NDB	419 Khz	25NM	955 ft	A
ENT	STRASBOURG ENTZHEIM	NIL	ILS-DME	108.55 Mhz CH 22Y	25NM FL250	516 ft	A
EPL	EPINAL MIRECOURT	EPINAL	VOR	113 Mhz	60NM FL500	1154 ft	E
EPR	EPERNON	EPERNON	VOR-DME	115.65 Mhz CH 103Y	60NM FL500	NIL	AE
ETN	ETAIN ROUVRES	NIL	NDB	410 Khz	NIL	752 ft	A
EVX	EVREUX FAUVILLE	EVREUX	TACAN	112.4 Mhz CH 71X	NIL	450 ft	AE
EVX	EVREUX FAUVILLE	EVREUX FAUVILLE	ILS	111.3 Mhz	NIL	443 ft	A
FG	MONTPELLIER MEDITERRANEE	NIL	NDB	339 Khz	25NM	46 ft	A
FG	MONTPELLIER MEDITERRANEE	NIL	ILS-DME	108.55 Mhz CH 22Y	25NM FL250	40 ft	A
FGI	FIGARI SUD CORSE	FIGARI	VOR-DME	116.7 Mhz CH 114X	40NM FL500	144 ft	AE
FJR	MONTPELLIER MEDITERRANEE	FREJORGUES	VOR-DME	114.45 Mhz CH 91Y	80NM(225°..345°) 60NM FL500	7 ft	E
GAI	GAILLAC-Castelneau de Montmirail	GAILLAC	DME	108.5 Mhz CH 22X	130NM FL500	979 ft	E
GAU	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	111.95 Mhz CH 56Y	25NM FL250	368 ft	A
GLE	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	108.7 Mhz CH 24X	25NM	360 ft	A
GR	FIGARI SUD CORSE	NIL	ILS-DME	110.5 Mhz CH 42X	25NM FL250	131 ft	A
GTQ	GROSTENQUIN	GROSTENQUIN	VOR-DME	111.25 Mhz CH 49Y	100NM(135°..225°) 60NM FL500	1057 ft	AE
GU	BREST BRETAGNE	NIL	NDB	338 Khz	25NM	414 ft	A
HO	COLMAR HOUSSEN	NIL	NDB	380 Khz	25NM	655 ft	A

© Service de l'Information Aéronautique, France

ID	Nom *Station*	Nom en language clair *Plain language name*	Moyen *Facility*	Fréquence *Frequency*	Portée	ALT	Utilisation *Purpose*
HOL	VILLACOUBLAY VELIZY	NIL	NDB	315 Khz	NIL	NIL	A
HR	HERICOURT	HERICOURT	NDB	289 Khz	30NM	NIL	AE
HY	HYERES LE PALYVESTRE	NIL	ILS-DME	108.1 Mhz CH 18X	25NM FL250	NIL	A
HYE	HYERES LE PALYVESTRE	NIL	TACAN	109 Mhz CH 27X	100NM FL500	7 ft	E
IST	ISTRES LE TUBE	NIL	ILS-DME	111.3 Mhz CH 50X	NIL	NIL	A
ITR	ISTRES LE TUBE	NIL	TACAN	115.7 Mhz CH 104X	FL600	77 ft	E
JSY	JERSEY	JERSEY	VOR-DME	112.2 Mhz CH 59X	NIL	NIL	E
LBG	PARIS LE BOURGET	NIL	ILS-DME	109.5 Mhz CH 32X	25NM	185 ft	A
LBW	PARIS LE BOURGET	PARIS LE BOURGET	ILS	111.1 Mhz	NIL	215 ft	A
LC	LE LUC LE CANNET	NIL	ILS-DME	109.3 Mhz CH 30X	NIL	NIL	A
LD	LANDIVISIAU	NIL	ILS-DME	108.5 Mhz CH 22X	NIL	NIL	A
LDV	LANDIVISIAU	NIL	TACAN	115.15 Mhz CH 98Y	NIL	NIL	E
LEQ	LILLE LESQUIN	NIL	VOR-DME	109 Mhz CH 27X	40NM FL250	163 ft	AE
LG	LIMOGES BELLEGARDE	NIL	ILS-DME	110.1 Mhz CH 38X	25NM	1292 ft	A
LGH	MONT DE MARSAN	NIL	VOR-DME	111.65 Mhz CH 53Y	60NM FL250	197 ft	A
LGL	L' AIGLE	L'AIGLE	VOR-DME	112.7 Mhz CH 74X	60NM FL500	971 ft	AE
LIL	LILLE LESQUIN	NIL	ILS-DME	110.75 Mhz CH 44Y	25NM FL250	151 ft	A
LMB	LEMBEYE	LEMBEYE	VOR	111.8 Mhz	60NM(135°..225°) 40NM FL250	980 ft	E
LMG	LIMOGES	LIMOGES	VOR-DME	114.5 Mhz CH 92X	80NM(315°..60°) 100NM FL500	1375 ft	E
LMT	AUCH GERS	NIL	NDB	420 Khz	25NM	558 ft	A
LOL	PARIS ORLY	NIL	DME	113.95 Mhz CH 86Y	100NM FL100 - 65NM FL500	285 ft	A
LOR	LORIENT LANN BIHOUE	NIL	NDB	359 Khz	50NM FL500	188 ft	A
LOR	LORIENT LANN BIHOUE	NIL	TACAN	115.8 Mhz CH 105X	100NM FL250	171 ft	E
LOU	METZ NANCY LORRAINE	NIL	NDB	388 Khz	25NM	913 ft	A
LSE	LYON SAINT EXUPERY	SAINT EXUPERY	VOR-DME	114.75 Mhz CH 94Y	140NM(135°..255°) 100NM FL500	820 ft	AE
LSN	LYON SAINT EXUPERY	NIL	ILS-DME	111.5 Mhz CH 52X	25NM FL250	872 ft	A
LSS	LYON SAINT EXUPERY	NIL	ILS-DME	109.1 Mhz CH 28X	25NM FL250	863 ft	A
LT	LE TOUQUET ELIZABETH II	NIL	ILS-DME	110.15 Mhz CH 38Y	25NM FL250	69 ft	A
LTP	LA TOUR DU PIN-Lyon Est	TOUR DU PIN	DME	115.55 Mhz CH 102Y	80NM FL500	2165 ft	AE
LU	LE LUC LE CANNET	NIL	NDB	378 Khz	NIL	NIL	A
LUC	LE LUC LE CANNET	LE LUC	VOR-DME	113 Mhz CH 77X	NIL	NIL	E
LUL	LUXEUIL	LUXEUIL	VOR	117.1 Mhz	80NM	NIL	E
LXI	LUXEUIL SAINT SAUVEUR	NIL	TACAN	108.2 Mhz CH 19X	60NM FL250	883 ft	E
LXI	LUXEUIL SAINT SAUVEUR	LUXEUIL SAINT SAUVEUR	ILS	108.1 Mhz	NIL	885 ft	A
MAR	MARSEILLE PROVENCE	NIL	NDB	383 Khz	25NM	53 ft	A
MCE	MARSEILLE PROVENCE	NIL	ILS-DME	108.3 Mhz CH 20X	25NM FL100	63 ft	A
MCY	ETAIN ROUVRES	NIL	ILS-DME	110.5 Mhz CH 42X	NIL	738 ft	A
MDM	MONT DE MARSAN	MARSAN	TACAN	108.7 Mhz CH 24X	200NM FL600	184 ft	A
MDM	MONT DE MARSAN	MONT DE MARSAN	ILS	110.5 Mhz	NIL	158 ft	A
MEN	MENDE-Nasbinals	MENDE	VOR-DME	115.3 Mhz CH 100X	100NM FL500	4514 ft	AE
MER	MERVILLE CALONNE	NIL	ILS-DME	109.35 Mhz CH 30Y	25NM FL250	100 ft	A
MH	BALE-MULHOUSE	NIL	ILS-DME	111.55 Mhz CH 52Y	25NM FL250	860 ft	A
MI	EPINAL MIRECOURT	EPINAL MIRECOURT	ILS	110.9 Mhz	NIL	1082 ft	A
ML	MARSEILLE PROVENCE	NIL	ILS-DME	110.3 Mhz CH 40X	25NM FL250	42 ft	A
MLN	MELUN VILLAROCHE	MELUN	VOR-DME	113.6 Mhz CH 83X	40NM FL250	104.36 m	AE
MLY	METZ NANCY LORRAINE	NIL	ILS-DME	111.75 Mhz CH 54Y	25NM FL250	919 ft	A
MMD	MONTMEDY-Dun sur Meuse	MONTMEDY	VOR	109.4 Mhz	100NM(45°..135°), 40NM(135°..225°) 60NM FL500	1076 ft	E
MOU	MOULINS	MOULINS	VOR-DME	116.7 Mhz CH 114X	80NM FL500	699 ft	AE
MPV	MARSEILLE PROVENCE	NIL	ILS-DME	111.15 Mhz CH 48Y	25NM FL250	94 ft	A
MRM	MARSEILLE PROVENCE	NIL	VOR-DME	108.8 Mhz CH 25X	60NM(270°..90°) 100NM FL500	771 ft	AE
MRV	MERVILLE CALONNE	NIL	NDB	404 Khz	25NM	106 ft	A
MT	SAINT NAZAIRE MONTOIR	NIL	NDB	398 Khz	50NM	67 ft	A
MTG	MARTIGUES	MARTIGUES	VOR-DME	117.3 Mhz CH 120X	200NM(135°..225°) 100NM FL500	650 ft	AE
MTL	MONTELIMAR ANCONE	MONTELIMAR	VOR-DME	113.65 Mhz CH 83Y	100NM FL500	656 ft	E
MTZ	METZ NANCY LORRAINE	NIL	NDB	354 Khz	25NM	645 ft	A

© Service de l'Information Aéronautique, France

ID	Nom *Station*	Nom en language clair *Plain language name*	Moyen *Facility*	Fréquence *Frequency*	Portée	ALT	Utilisation *Purpose*
MUS	NICE COTE D'AZUR	NIL	NDB	428 Khz	40NM	1500 ft	AE
MVC	MERVILLE CALONNE	NIL	NDB	327 Khz	25NM	138 ft	A
NA	NICE COTE D'AZUR	NIL	ILS-DME	110.7 Mhz CH 44X	25NM FL250	30 ft	A
NAY	NANCY OCHEY	NIL	TACAN	116.8 Mhz CH 115X	NIL	1063 ft	AE
NAY	NANCY OCHEY	NANCY OCHEY	ILS	108.7 Mhz	NIL	1093 ft	A
NG	NIMES GARONS	NIL	DME	109.55 Mhz CH 32Y	25NM FL250	340 ft	A
NG	NIMES GARONS	NIL	NDB	354 Khz	25NM	249 ft	AE
NI	NICE COTE D'AZUR	NIL	ILS-DME	109.95 Mhz CH 36Y	25NM FL250	66 ft	A
NIZ	NICE COTE D'AZUR	NICE	DME	112.4 Mhz CH 71X	200NM(135°..225°) 150NM FL500	2822 ft	AE
NT	NANTES ATLANTIQUE	NIL	ILS-DME	109.9 Mhz CH 36X	25NM FL250	132 ft	A
NTS	NANTES ATLANTIQUE	NANTES	VOR-DME	115.5 Mhz CH 102X	100NM(315°..45°) 150NM FL500	NIL	AE
NV	NEVERS FOURCHAMBAULT	NIL	NDB	394 Khz	25NM	681 ft	A
OAN	ORLEANS BRICY	ORLEANS BRICY	ILS	111.3 Mhz	NIL	NIL	A
OB	MARSEILLE PROVENCE	NIL	NDB	395 Khz	50NM	1562 ft	AE
OLE	PARIS ORLY	NIL	ILS-DME	108.15 Mhz CH 18Y	25NM 2300 ft	336 ft	A
OLN	PARIS ORLY	NIL	ILS-DME	110.3 Mhz CH 40X	25 NM 2300 ft	289 ft	A
OLO	PARIS ORLY	NIL	ILS-DME	110.9 Mhz CH 46X	25NM FL250	308 ft	A
OLW	PARIS ORLY	NIL	ILS-DME	111.75 Mhz CH 54Y	25NM FL250	286 ft	A
ORE	PARIS ORLY	NIL	ILS-DME	108.5 Mhz CH 22X	25NM FL250	298 ft	A
ORG	ORANGE CARITAT	NIL	TACAN	109.4 Mhz CH 31X	NIL	191 ft	A
ORG	ORANGE CARITAT	ORANGE CARITAT	ILS	109.9 Mhz	NIL	172 ft	A
ORS	ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL	NIL	NDB	322 Khz	25NM	432 ft	AE
OS	TARBES LOURDES PYRENEES	NIL	ILS-DME	109.5 Mhz CH 32X	25NM FL250	1235 ft	A
OSA	OUESSANT	NIL	NDB	351 Khz	25NM	174 ft	A
PAS	PASSEIRY	PASSEIRY	VOR-DME	116.6 Mhz CH 113X	NIL	NIL	E
PB	PHALSBOURG BOURSCHEID	NIL	ILS-DME	110.15 Mhz CH 38Y	NIL	1005 ft	A
PGS	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	DME	117.05 Mhz CH 117Y	110NM FL500	348 ft	A
PHG	PHALSBOURG BOURSCHEID	NIL	NDB	424 Khz	NIL	1012 ft	A
PL	PERPIGNAN RIVESALTES	NIL	ILS-DME	111.75 Mhz CH 54Y	25NM FL250	183 ft	A
PMR	PAMIERS LES PUJOLS	NIL	NDB	384 Khz	25NM	1488 ft	A
PNE	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	109.35 Mhz CH 30Y	25NM FL250	400 ft	A
PNW	PARIS CHARLES DE GAULLE	NIL	ILS-DME	110.35 Mhz CH 40Y	25NM FL250	408 ft	A
PO	PAU PYRENEES	NIL	NDB	397 Khz	25NM	1182 ft	A
POI	POITIERS BIARD	POITIERS	VOR	113.3 Mhz	60NM FL500	441 ft	AE
PPG	PERPIGNAN RIVESALTES	PERPIGNAN	VOR-DME	116.25 Mhz CH 109Y	100NM(45°..135°) 80NM FL500	151 ft	AE
PT	POITIERS BIARD	POITIERS BIARD	DME	110.95 Mhz CH 46Y	75NM FL500	461 ft	AE
PU	PAU PYRENEES	NIL	NDB	364 Khz	25NM	831 ft	A
PYR	PAU PYRENEES	NIL	ILS-DME	110.1 Mhz CH 38X	25NM FL250	676 ft	A
QPR	QUIMPER PLUGUFFAN	QUIMPER	VOR-DME	117.8 Mhz CH 125X	150NM FL500	315 ft	E
RBT	RAMBOUILLET-Les Bordes	RAMBOUILLET	DME	114.7 Mhz CH 94X	110NM(135°..225°) 60NM FL500	604 ft	E
RDE	RODEZ AVEYRON	NIL	ILS-DME	110.75 Mhz CH 44Y	25NM FL250	1943 ft	A
REM	REIMS	REIMS	VOR	112.3 Mhz	60NM FL500	335 ft	E
REN	RENNES SAINT JACQUES	RENNES	VOR-DME	109.25 Mhz CH 29Y	150NM FL500	126 ft	AE
RGE	PARIS LE BOURGET	NIL	ILS-DME	110.55 Mhz CH 42Y	25NM FL250	185 ft	A
RL	LA ROCHELLE ILE DE RE	NIL	NDB	322 Khz	25NM	130 ft	A
RL	LA ROCHELLE ILE DE RE	NIL	ILS-DME	109.55 Mhz CH 32Y	25NM FL250	119 ft	A
RLP	ROLAMPONT	ROLAMPONT	DME	117.3 Mhz CH 120X	120NM(105°..165°) 60NM FL500	1490 ft	E
RM	BERGERAC DORDOGNE PERIGORD	NIL	ILS-DME	108.15 Mhz CH 18Y	25NM FL250	220 ft	A
RN	ROUEN VALLEE DE SEINE	NIL	ILS-DME	110.5 Mhz CH 42X	25NM FL250	571 ft	A
RNN	ROANNE	NIL	NDB	358 Khz	25NM	1164 ft	A
ROA	ROANNE	ROANNE	VOR-DME	110.4 Mhz CH 41X	55NM	1079 ft	AE
ROU	ROUEN VALLEE DE SEINE	ROUEN	VOR	116.8 Mhz	40NM FL250	560 ft	AE
RS	RENNES SAINT JACQUES	NIL	ILS-DME	110.1 Mhz CH 38X	25NM FL250	174 ft	A
SAL	SAINTE LEOCADIE	NIL	NDB	418 Khz	25NM	NIL	AE
SAL	SALON DE PROVENCE	NIL	TACAN	115.15 Mhz CH 98Y	100NM FL500	192 ft	A

© Service de l'Information Aéronautique, France

ID	Nom *Station*	Nom en language clair *Plain language name*	Moyen *Facility*	Fréquence *Frequency*	Portée	ALT	Utilisation *Purpose*
SAL	SALON DE PROVENCE	SALON DE PROVENCE	ILS	110.9 Mhz	NIL	193 ft	A
SAN	LYON SAINT EXUPERY	NIL	ILS-DME	110.75 Mhz CH 44Y	25NM FL250	863 ft	A
SAV	SAVERNE	SAVERNE	VOR-DME	110.45 Mhz CH 41Y	60NM FL250	1021 ft	AE
SDI	SAINT DIZIER ROBINSON	NIL	TACAN	114 Mhz CH 87X	NIL	447 ft	E
SDI	SAINT DIZIER ROBINSON	SAINT DIZIER ROBINSON	ILS	108.9 Mhz	NIL	441 ft	A
SG	GRENOBLE ALPES ISERE	NIL	ILS-DME	109.3 Mhz CH 30X	25NM FL250	1248 ft	A
SN	SAINT YAN	NIL	NDB	430 Khz	25NM	1431 ft	A
SN	SAINT YAN	NIL	ILS-DME	111.75 Mhz CH 54Y	25NM FL250	830 ft	A
STP	SAINT TROPEZ	SAINT TROPEZ	VOR-DME	116.5 Mhz CH 112X	200NM(90°..270°) 60NM FL500	1089 ft	AE
STR	STRASBOURG ENTZHEIM	STRASBOURG	VOR-DME	115.6 Mhz CH 103X	150NM(135°..225°), 60NM(045°..135°) 100NM FL500	577 ft	E
STZ	STRASBOURG ENTZHEIM	NIL	ILS-DME	109.55 Mhz CH 32Y	25NM FL250	537 ft	A
SZA	SOLENZARA	NIL	TACAN	114 Mhz CH 87X	200/60 200NM FL500	10 ft	E
SZA	SOLENZARA	SOLENZARA	ILS	109.1 Mhz	NIL	20 ft	A
TA	VILLACOUBLAY VELIZY	NIL	NDB	286.5 Khz	NIL	NIL	A
TBN	TOULOUSE BLAGNAC	NIL	ILS-DME	109.3 Mhz CH 30X	25NM FL250	535 ft	A
TBO	TARBES	TARBES	VOR-DME	113.9 Mhz CH 86X	80NM FL500	1039 ft	AE
TBS	TOULOUSE BLAGNAC	NIL	ILS-DME	110.7 Mhz CH 44X	25NM FL250	545 ft	A
TD	TOULOUSE BLAGNAC	NIL	ILS-DME	108.35 Mhz CH 20Y	25NM	554 ft	A
TG	TOULOUSE BLAGNAC	NIL	ILS-DME	108.9 Mhz CH 26X	25NM FL250	528 ft	A
TIS	THIERS	THIERS	DME	117.5 Mhz CH 122X	60NM FL250	2258 ft	AE
TL	TARBES LOURDES PYRENEES	NIL	NDB	321 Khz	50NM	928 ft	A
TLF	TOULOUSE FRANCAZAL	NIL	NDB	332 Khz	NIL	650 ft	A
TLN	HYERES LE PALYVESTRE	NIL	NDB	322 Khz	70NM	164 ft	A
TNO	PARIS SACLAY VERSAILLES	NIL	ILS-DME	110.15 Mhz CH 38Y	25NM FL250	564 ft	A
TOU	TOULOUSE BLAGNAC	TOULOUSE	VOR-DME	117.7 Mhz CH 124X	120NM(195°..255°) 70NM FL500	574 ft	E
TRO	TROYES BARBEREY	TROYES	VOR	116 Mhz	60NM FL500	861 ft	E
TSU	TOUSSUS LE NOBLE	TOUSSUS	VOR	108.25 Mhz	100NM(134°..314°) 80NM FL500	547 ft	E
TY	TROYES BARBEREY	NIL	NDB	320 Khz	25NM	655 ft	A
VAT	CHALONS VATRY	NIL	NDB	367 Khz	25NM	522 ft	A
VVE	VILLACOUBLAY VELIZY	NIL	ILS-DME	111.35 Mhz CH 50Y	NIL	NIL	A
VVO	VILLACOUBLAY VELIZY	NIL	ILS-DME	110.75 Mhz CH 44Y	NIL	NIL	A
ZR	BEZIERS VIAS	NIL	DME	109.35 Mhz CH 30Y	25NM FL250	88 ft	A
ZR	BEZIERS VIAS	NIL	NDB	397 Khz	25NM	107 ft	A

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

GEN 3 SERVICES

SERVICES

GEN 3.1 SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

3.1.1 SERVICE RESPONSABLE

Relevant de la Direction des Services de la navigation aérienne, le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE est l'organisme central chargé de l'information aéronautique française.

3.1.1 RESPONSIBLE SERVICE

Within the "Direction des Services de la navigation aérienne", the "SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE" is the central unit in charge of the French aeronautical information.

Adresse postale / *Postal address* : SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048
33693 MERIGNAC Cedex

TEL : (0)5 57 92 55 22
(0)5 57 92 57 92 (BNI-NOF)

Adresse SFA *(AFS)* : LFFAYNYX

E-mail : sia-direction@aviation-civile.gouv.fr

Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr

Le bureau NOTAM international de BORDEAUX, partie intégrante du Service de l'Information Aéronautique se trouve :

6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048 - 33693 MERIGNAC Cedex

L'information aéronautique est assurée :

- par les bureaux d'information en vol des ACC de BORDEAUX (ACC Sud-Ouest), BREST (ACC Ouest), MARSEILLE (ACC Sud Est), PARIS (ACC Nord), REIMS (ACC Est).
- par les bureaux d'information aéronautique de certains aérodromes.
- par les bureaux régionaux d'information et d'assistance aux vols (BRIA).

The international NOTAM office of BORDEAUX, which is integrated into the "Service de l'Information Aéronautique" is located at :

6, rue des avions ANTOINETTE - CS 90048 - 33693 MERIGNAC Cedex

Aeronautical information is distributed :

- by the flight information offices of BORDEAUX ACC (South-West ACC), BREST ACC (West ACC), MARSEILLE ACC (South-East ACC), PARIS ACC (North ACC), REIMS ACC (East ACC).

- by the aeronautical information offices of certain aerodromes.

- by the regional offices for flight information and assistance (BRIA).

3.1.2 ZONE DE RESPONSABILITE

La zone de responsabilité du service AIS France comprend le territoire de la France métropolitaine et des départements et territoires d'Outre- Mer ainsi que les portions de l'espace aérien situées au-dessus de la haute mer dans lesquelles la France a accepté d'assurer les services de la circulation aérienne.

La présente Publication d'Information Aéronautique concerne l'espace métropolitain : les FIR de BORDEAUX, BREST, MARSEILLE, PARIS et REIMS ainsi que l'UIR France.

Les informations relatives aux départements et territoires d'Outre-Mer sont publiées dans les publications d'information aéronautique suivantes :

AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN, AIP CAR/SAM/NAM.

Les données aéronautiques et les informations aéronautiques fournies dans les publications d'information aéronautique françaises pour le compte des Principautés d'Andorre et de Monaco sont fournies avec l'autorisation de celles-ci.

3.1.2 AREA OF RESPONSABILITY

The area of responsability of the AIS France includes the territory of Metropolitan France and of French overseas departments and territories, as well as those parts of the airspace over the high seas for which France has accepted to provide air traffic services.

This Aeronautical Information Publication concerns the Metropolitan airspace : BORDEAUX, BREST, MARSEILLE, PARIS and REIMS FIR and UIR France.

Information concerning French overseas departments and territories are published in the following aeronautical information publications :

AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN, AIP CAR/SAM/NAM.

The aeronautical data and aeronautical information provided in French aeronautical information publications on behalf on the Principalities of Andorra and Monaco are provided with their authorization.

3.1.3 LES PUBLICATIONS D'INFORMATION AERONAUTIQUE

3.1.3.1 LA PUBLICATION D'INFORMATION AERONAUTIQUE - AIP

Les Publications d'Information Aéronautique sont éditées par le SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE dans le cadre des dispositions prévues aux Annexes 4 et 15 à la convention relative à l'Aviation civile internationale et au document OACI 8126-AN/872 (Manuel des services d'information aéronautique).

L'AIP France comprend :

Les parties GEN, ENR et AD, format eAIP.

- Un atlas des cartes d'approche et d'atterrissage à vue (ATLAS VAC) en 2 volumes, format A5.
- Un atlas des cartes VAC d'hélistations en 1 volume, format A5.

Les amendements aux documents précités (AMDT)

3.1.3 AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATIONS

3.1.3.1 THE AERONAUTICAL INFORMATION PUBLICATION - AIP

Aeronautical Information Publications are published by the "SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE", in compliance with the provisions of Annexes 4 and 15 to the Convention on International Civil Aviation and of ICAO document 8126-AN/872 (Aeronautical Information Service Manual).

The AIP France includes :

GEN, ENR and AD parts, eAIP format.

- An atlas which contains visual approach and landing charts (ATLAS VAC) in 2 volumes, A5 format.

- An atlas which contains helistops VAC in 1 volume, A5 format.

Amendments to the above mentionned documents (AMDT)

© Service de l'Information Aéronautique, France

La mise à jour de l'AIP et des atlas s'effectue au moyen de bulletins de mise à jour publiés conformément aux cycles AIRAC. Ils sont accompagnés de la publication d'un NOTAM "TRIGGER" donnant une brève description du contenu, la date et l'heure d'entrée en vigueur et le numéro de référence du BMJ. Ce NOTAM restera valide dans les bulletins d'information prévol pendant une période de 14 jours.

Chaque bulletin peut contenir une partie AIRAC et une partie NON AIRAC qui sont, dans la mesure du possible, diffusées ensemble.

Les bulletins publiés sur papier sont précédés :

- d'une page verte indiquant les pages à insérer ou à détruire ;

- les publications des Atlas VAC et VAC HEL peuvent être complétées de pages comportant les modifications en attente d'insertion ou les corrections de dernière minute (ADD).

The AIP and the atlas are updated by means of updating bulletins published in accordance with the AIRAC cycles. They are completed with the publication of a "TRIGGER NOTAM" giving a short description of the content, the implementation date and the effective hour, as the reference number of the AMDT. This NOTAM will remain valid whiting preflight information bulletins during a forteen days period.

Each bulletin may contain an AIRAC part and a NON AIRAC part which are, if possible, distributed together.

The bulletins published on paper are preceded by :

- a green page indicating pages to be removed or to be inserted ;

- Atlas VAC and VAC HEL publications can be supplemented with pages containing hand amendments to be inserted in the AIP, or last minute corrections (ADD).

3.1.3.2 LES SUPPLEMENTS A L'AIP (SUP AIP)

Les suppléments à l'AIP sont publiés si besoin le jeudi et sont disponibles sur le site Internet du SIA : www.sia.aviation-civile.gouv.fr ainsi que sur SOFIA-Briefing.

Ils concernent des informations à caractère temporaire contenant des textes longs et/ou des éléments cartographiques. Tous les SUP AIP qu'ils soient AIRAC ou non sont accompagnés de la publication d'un « NOTAM TRIGGER » ayant la même durée de validité que celle du supplément et donnant une brève description du contenu, les principales restrictions opérationnelles et le numéro de référence du supplément.
Les 4ème et 5ème lettres du code NOTAM sont toujours « TT ».
En complément du « NOTAM TRIGGER », un ou des « NOTAM réplique » peuvent être publiés sur un ou des aérodrome(s) et/ou hélistation(s) impacté(s) par les restrictions opérationnelles contenues dans le SUP AIP. Ces « NOTAM REPLIQUE » suivent scrupuleusement les mêmes règles que les « NOTAM TRIGGER ».

Les SUP AIP sont numérotés chronologiquement à partir du 1er janvier de l'année en cours.

Une liste de contrôle des suppléments est publiée tous les jeudis ; elle remplace la page GEN 0.3.1 de l'AIP.

3.1.3.2 THE AIP SUPPLEMENTS (AIP SUP)

AIP Supplements are published , if necessary, on Thursday and are available on SOFIA-Briefing tool and SIA website : www.sia.aviation-civile.gouv.fr

They contain temporary information with cartographic annexes and/or long texts associated with NOTAM. All AIP SUP whether AIRAC or not go together with the publication of a « TRIGGER NOTAM » with the same validity as the supplement giving a short description of the content, the main operational restrictions and the supplement reference number.
The 4th and 5th letters of the NOTAM code are always « TT ».
In addition to the « NOTAM TRIGGER », one or more « NOTAM REPLICA » may be published on one or more aerodromes and/or heliport(s) affected by the operational restrictions contained in the SUP AIP. These « NOTAM REPLICA » strictly follow the same rules as « NOTAM TRIGGER ».

These supplements are numbered chronologically from the first of January of the current year.

A check-list of supplements is published every Thursday ; it takes place of page GEN 0.3.1 of the AIP.

3.1.3.3 CIRCULAIRES D'INFORMATION AERONAUTIQUE (AIC)

Elles traitent des informations d'ordre aéronautique général qui n'entrent pas dans le cadre des informations publiées dans les AIP ou dans les NOTAM.

Ces informations sont le plus souvent d'ordre explicatif ou consultatif. Elles peuvent annoncer des changements importants à longue échéance dans une législation, un règlement, des procédures, des installations ou des services et rappeler des dispositions réglementaires en vigueur.

Ces circulaires sont publiées en français et en anglais.

a) Classement

Les circulaires sont classées en deux séries différentes :

- Série A qui groupe les informations ayant une portée internationale,

- Série B qui groupe les informations intéressant le plan national (non utilisée).

b) Numérotation

Chaque série est numérotée de 1 à suivre à partir du 1er Janvier de l'année en cours. Une liste récapitulative des circulaires d'information en vigueur est publiée avec chaque nouvelle AIC.

3.1.3.3 AERONAUTICAL INFORMATION CIRCULARS (AIC)

These cover general aeronautical information not forming part of AIP or NOTAM information.

The information provided is mainly of an explanatory or advisory nature. AIC may be used to provide informations of a long lasting character concerning laws, regulations, procedures, facilities on services and to draw attention to regulations in force.

AIC are published in French and English.

a) Classification

Circulars are classified into two different series :

- Series A, for information of an international scope,

- Series B, covering informations of national interest (not used).

b) Numbering

Each series is numbered 1 and on, starting from the first of January of the current year. A check-list of information circulars in force is issued with every new AIC.

3.1.3.4 LES NOTAM

a) <u>Diffusion</u>

Le Bureau NOTAM International de Bordeaux diffuse les NOTAM par la voie du RSFTA. Ils sont également disponibles sur l'outil de consultation des NOTAM SOFIA-Briefing.

La rediffusion des NOTAM étrangers est directement assurée selon un système d'adresses de distribution prédéterminées afin de satisfaire les besoins des organismes tenus d'assurer un service d'information avant et pendant le vol.

b) <u>Numérotation des NOTAM</u>

Les NOTAM sont numérotés de 0001 à suivre à partir du 1er Janvier de l'année en cours. La numérotation est précédée de l'indicateur LFFA et de la lettre affectée à la série.

Une liste récapitulative des numéros de NOTAM en vigueur est publiée mensuellement par la voie du RSFTA.

c) <u>Séries de NOTAM</u>

Les NOTAM sont émis selon les séries suivantes

3.1.3.4 NOTAM

a) <u>NOTAM distribution</u>

NOTAM are distributed by the International NOTAM Office BORDEAUX via the AFTN. They are also available on SOFIA-Briefing tool.

NOTAM from foreign sources are distributed in accordance with a predetermined list of addresses, in order to meet the requirements of units charged with pre-flight and in-flight information service.

b) <u>NOTAM numbering</u>

NOTAM are numbered from 0001, starting from the first of January of the current year. This numbering is prefixed with LFFA and the series designation letter.

A summary list of NOTAM in force is monthly published over AFTN.

c) <u>NOTAM series</u>

NOTAM are issued according the following series

© Service de l'Information Aéronautique, France

Séries	Contenu / *Content*	
A	Les aérodromes suivants et les espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage :	*Following aerodromes and their associated airspaces and facilities used as Approach aids :*
	BALE Mulhouse, BASTIA Poretta, BEAUVAIS Tillé, BIARRITZ Pays Basque, BORDEAUX Mérignac, CHAMBERY Aix Les Bains, LA ROCHELLE Ile de Ré, LILLE Lesquin, LIMOGES Bellegarde, LYON Saint Exupéry, MARSEILLE Provence, MONTPELLIER Méditerranée, NANTES Atlantique, NICE Côte d'Azur, PARIS Charles de Gaulle, PARIS Le Bourget, PARIS Orly, RENNES Saint Jacques, STRASBOURG Entzheim, TOULOUSE Blagnac.	
B	Les aérodromes suivants et les espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage :	*Following aerodromes and their associated airspace and facilities used as approach aids :*
	AJACCIO Napoléon Bonaparte, AVIGNON Caumont, BERGERAC Dordogne Périgord, BEZIERS Vias, BREST Bretagne, BRIVE Souillac, CALVI Sainte Catherine, CARCASSONNE Salvaza, CHALONS Vatry, CLERMONT-FERRAND Auvergne, DEAUVILLE Normandie, DINARD Pleurtuit Saint Malo, DOLE Tavaux, FIGARI Sud Corse, GRENOBLE Alpes Isère, HYERES Le Palyvestre, LORIENT Lann Bihoué, METZ Nancy Lorraine, NIMES Garons, PAU Pyrénées, PERPIGNAN Rivesaltes, POITIERS Biard, RODEZ Aveyron, SAINT ETIENNE Loire, TARBES Lourdes Pyrénées, TOURS Val de Loire.	
C	Les aérodromes suivants et les espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage :	*Following aerodromes and their associated airspace and facilities used as approach aids :*
	ALBERT Bray, ANGERS Marcé, ANGOULEME Brie Champniers, ANNECY Meythet, AUXERRE Branches, CAEN Carpiquet, CALAIS Dunkerque, CANNES Mandelieu, CHATEAUROUX Déols, CHERBOURG Manche , COLMAR Houssen, DIJON Longvic, EPINAL Mirecourt, LA MOLE, LAVAL Entrammes, LE HAVRE Octeville, LE MANS Arnage, LE TOUQUET Elizabeth II , LYON Bron, ORLEANS Saint Denis de l'Hôtel, QUIMPER Pluguffan, ROUEN Vallée de Seine, SAINT BRIEUC Armor, SAINT NAZAIRE Montoir, TROYES Barberey.	
D	Autres aérodromes (y compris leurs espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage) situés dans les FIR Bordeaux (LFBB), Marseille (LFMM) et Reims (LFEE).	*Other aerodromes (including their associated airspaces and facilities used as approach aids) located in Bordeaux (LFBB), Marseille (LFMM) and Reims (LFEE) FIR.*
E	Autres aérodromes (y compris leurs espaces aériens associés ainsi que les aides radio d'atterrissage) situés dans les FIR Brest (LFRR) et Paris (LFFF).	*Other aerodromes (including their associated airspaces and facilities used as approach aids) located in Brest (LFRR) and Paris (LFFF) FIR.*
F	Les informations concernant l'UIR France et les FIR Bordeaux (LFBB), Brest (LFRR), Paris (LFFF), Marseille (LFMM) et Reims (LFEE) : - Restrictions espaces aériens en dehors des espaces aériens associés à un aérodrome et des zones listées en série R, X, Y et Z ; - Moyens de radionavigation en route ; - Routes ATS ; - Secteurs de contrôle ACC/UAC ; - Communication Air/Sol.	*Informations concerning UIR France and Bordeaux (LFBB), Brest (LFRR), Paris (LFFF), Marseille (LFMM) and Reims (LFEE) FIR :* *- Restricted airspaces outside airspaces associated to aerodromes and areas listed in series R, X, Y and Z ;* *- En route radionavigation means ;* *- ATS routes ;* *- ACC/UAC control sectors ;* *- Air/ground communication.*
G	Les informations concernant : - les aérodromes et les hélistations de la Guyane française ; - la FIR et l'UIR de Cayenne.	*Information concerning :* *- aerodromes and heliports located in French Guiana ;* *- Cayenne FIR / UIR.*
H	Hélistations.	*Heliports.*
M	Les informations concernant : - Les infrastructures, les aides radio d'atterrissage des aérodromes militaires listés ci-dessous ; - Les procédures liées aux aérodromes militaires listés ci-dessous ; - Les plans de remplacement. Aérodromes militaires :	*Informations concerning :* *- Infrastructure, facilities used as approach aids concerning military aerodromes listed here below ;* *- Associated procedures for MIL AD listed here below ;* *- Contengency plan.* *MIL AD :*
	AVORD, CAZAUX, COGNAC Châteaubernard, DAX Seyresse, ETAIN Rouvres, EVREUX Fauville, LANDIVISIAU, LANVEOC Poulmic, LUXEUIL Saint Sauveur, MONT DE MARSAN, NANCY Ochey, ORANGE Caritat, ORANGE Plan de Dieu, ORLEANS Bricy, PHALSBOURG Bourscheid, SAINT DIZIER Robinson, SAINTE LEOCADIE, SALON DE PROVENCE, SOLENZARA, VILLACOUBLAY Vélizy.	
P	Les obstacles situés en ou hors emprise des aérodromes civils et militaires.	*Obstacles located in or outside CIV and MIL AD environment.*
R	Les zones interdites, interdites temporaires, dangereuses, dangereuses temporaires, réglementées, réglementées temporaires et provisoirement inactives.	*Prohibited, temporary prohibited, dangerous, temporary dangerous, restricted, temporary restricted and temporarily inactive zones.*
W	Les dangers à la navigation aérienne (Parachutages, voltige, aéronefs non habités...).	*Navigation warnings (PJE, aerobatics, unmanned ACFT...).*
Z	Réseau très basse altitude défense.	*Very low altitude defense areas network.*

3.1.4 SYSTEME AIRAC

Les publications relatives aux circonstances énumérées en 3.1.4.2 sont diffusées selon le système AIRAC, c'est à dire en adoptant, pour la création, la suppression ou toute modification importante des éléments, une série de dates communes de mise en vigueur à intervalles de 28 jours et comprenant la date 7 janvier 1993. Les informations sont diffusées au moins 42 jours avant la date d'application de façon qu'elles parviennent à leurs destinataires 28 jours au moins avant la date d'application. Ces informations ne sont pas modifiées de nouveau avant 28 jours au moins après la date d'application, à moins que les circonstances faisant l'objet de cette notification ne soient de nature temporaire et ne subsistent pas pendant toute cette période.

Note : la mise en vigueur des changements notifiés par le Système AIRAC est fixée à 0001 UTC à la date d'effet.

Pour tout changement majeur en projet et lorsqu'un plus long préavis est souhaitable et réalisable, une date de publication précédant d'au moins 70 jours la date d'application est utilisée (double cycle AIRAC).

Lorsqu'aucune information n'a été communiquée pour être publiée à la date AIRAC, une notification «NÉANT» est émise et diffusée par BMJ.

Il convient d'éviter d'employer la date du cycle AIRAC qui se situe entre le 21 décembre et le 17 janvier compris en tant que date d'entrée en vigueur pour l'introduction de tout changement important dans le cadre du système AIRAC.

3.1.4 AIRAC PROCEDURES

Publications concerning circumstances listed in 3.1.4.2 will be issued in accordance with AIRAC procedures using for creation, suppression or any significant change of the data a schedule of a predetermined internationally agreed effective dates on an interval of 28 days including 7th January 1993. Information is distributed at least 42 days in advance of the effective date with the objective of reaching recipients at least 28 days in advance of the same date. Information so notified shall not be changed further for at least another 28 days after the indicated effective date unless the circumstances notified is of a temporary nature and would not persist for full period.

Remark : Implementation of changes notified by AIRAC procedures is stated at 0001 UTC as effective date.

For any planned major change and when a longest prior notice is needed a further publication date of at least 70 days in advance of effective date is used (double AIRAC cycle).

When information has not been submitted for publication at the AIRAC date, a NIL notification must be originated and distributed by AMDT.

It is recommended the AIRAC cycle date occurring in the 28 days period from 21 December to 17 January (both dates included) no longer be used as an AIRAC effective date for the introduction of significant operational changes.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Lorsque, exceptionnellement, la date de mise en vigueur prévue ne coïncide pas avec la date AIRAC, la date de publication des informations doit précéder au moins de 28 jours le début de la période AIRAC dans laquelle se situe la date de mise en vigueur prévue.

Les amendements AIRAC à l'AIP font l'objet d'un NOTAM TRIGGER diffusé avec le même préavis de 42 jours (cf 3.1.3.1.a)).

When, for exceptional reason the planned effective date does not coincide with one of the predetermined AIRAC effective dates, the AIP amendment or AIP supplement should, whenever possible, be published at least 28 days before the beginning of the AIRAC cycle within which the planned effective date falls.

Under the AIRAC system AIP amendments will be issued by TRIGGER NOTAM and dissaminated with the same prior notice of 42 days (cf 3.1.3.1.a)).

3.1.4.1 CALENDRIER AIRAC

Calendrier AIRAC pour l'année .

3.1.4.1 THE AIRAC SCHEDULE

AIRAC schedule for the year .

3.1.4.2 RENSEIGNEMENTS A DIFFUSER PAR SYSTEME AIRAC

Création suppression et modification importantes décidées d'avance (y compris les mises en exploitation pour essais) des éléments suivants :

Limites horizontales et verticales, règlements et procédures applicables :

- aux régions d'information de vol,

- aux régions de contrôle,

- aux zones de contrôle,

- aux routes ATS,

- aux zones dangereuses, interdites et réglementées à caractère permanent (y compris, lorsque ces données sont connues, le type et les périodes d'activité),

- tout ou partie des zones ou routes à caractère permanent où il y a possibilité de télécommunication.

Positions, fréquences, indicatifs d'appel, irrégularités et périodes d'entretien connues des aides radio à la navigation et des installations de télécommunication.

Procédures d'attente et d'approche, d'arrivée et de départ, procédures d'atténuation du bruit et toute autre procédure ATS applicable.

Installations, services et procédures météorologiques (y compris les émissions).

Pistes et prolongements d'arrêt.

3.1.4.2 INFORMATION TO BE DISSEMINATED THROUGH AIRAC PROCEDURES

Planned creation, suppression and significant changes (including testing operationings) of the following items :

Horizontal and vertical limits, regulation and procedures to apply :

- FIR,

- control region,

- control area,

- ATS routes,

- dangerous, prohibited and restricted areas of a permanent nature (type and period of activity),

- part or the whole zones or routes of a permanent nature where a telecommunication is possible.

Positions, frequencies, call-signs, roughness and maintenance periods known for navigation radio aids and telecommunications installations.

Holding and approach procedures, departures and arrivals, noise abatement procedures or any other ATS procedures applicable.

Installations, services and MET procedures (emissions included).

RWYs and SWYs.

3.1.5 SERVICE D'INFORMATION AVANT LE VOL SUR LES AERODROMES ET HELISTATIONS

3.1.5.1 Un service en ligne (SOFIA-Briefing) permet de consulter le bulletin des NOTAM nécessaires à la préparation du vol. Les informations disponibles apparaissent essentiellement sous la forme de Bulletins d'Informations prévol (PIB).

A défaut de pouvoir accéder au serveur SOFIA-Briefing, ou pour obtenir des explications ou des précisions complémentaires, un service d'information avant le vol est assuré conformément aux prescriptions internationales sur les aéroports internationaux figurant au tableau ci-après :

3.1.5 PREFLIGHT INFORMATION SERVICE AT AERODROMES AND HELIPORTS

3.1.5.1 *An on-line service (SOFIA-Briefing), allows consultation of the necessary NOTAM report to prepare the flight. The available information mainly appears as a preflight information bulletin (PIB).*

If it is not possible to access SOFIA-Briefing, or, to obtain explanations or further details, a preflight information service is provided, in line with international provisions, at international aerodromes listed hereafter :

© Service de l'Information Aéronautique, France

GEN 3.2 CARTES AERONAUTIQUES

AERONAUTICAL CHARTS

3.2.1 SERVICES RESPONSABLES

Afin de satisfaire les besoins des usagers de l'air en matière de cartes aéronautiques, les documents dont la liste est donnée en 3.2.5 sont publiés par le Service de l'Information Aéronautique (SIA).

Des documents cartographiques sont établis dans le cadre des dispositions de l'Annexe 4 de l'OACI pour répondre à des besoins internationaux. Des documents cartographiques sont établis selon d'autres critères, pour répondre à des besoins essentiellement nationaux.

3.2.2 TENUE A JOUR DES CARTES

Les cartes aéronautiques incluses dans l'AIP sont régulièrement mises à jour.

Cette mise à jour s'effectue dans un premier stade à partir des NOTAM, sous forme de corrections manuscrites. Elle s'effectue dans un deuxième stade sous forme de bulletins de modifications manuscrites et enfin par réédition des cartes intéressées par la voie des amendements (BMJ) à l'AIP.

Pour de plus amples renseignements, se reporter à la section GEN 3.1.2

En ce qui concerne les cartes aéronautiques à petites et moyennes échelles publiées par le Service de l'Information Aéronautique (SIA) non insérées dans l'AIP, leur réédition seule est portée à la connaissance des abonnés par la voie normale des amendements à la présente publication.

3.2.3 ACHATS DES CARTES

Le Service de l'Information Aéronautique met à la disposition des utilisateurs une boutique en ligne de publications à l'adresse suivante :
https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/boutique

Pour tout renseignement, vous pouvez nous contacter :

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE
6, rue des avions ANTOINETTE CS 90048

33693 MERIGNAC cedex

TEL : 05 57 92 56 68

E-mail : sia-commercial@aviation-civile.gouv.fr

3.2.1 RESPONSIBLE SERVICE

In order to satisfy the needs of aeronautical users as regards aeronautical charts, the documents which are given in 3.2.5 are published by the Aeronautical Information Service (AIS).

Cartographic documents are established within the context of ICAO Annex 4 provisions, to serve the international requirements. Some cartographic documents are established according to other criterias, to serve essentially national requirements.

3.2.2 MAINTENANCE OF CHARTS

Aeonautical charts included in the AIP are regularly kept up to date.

This updating is made first, from NOTAM, by hand amendments. A second step is done by hand amendment bulletins and in a final step by publishing the affected charts by means of AIP amendment (BMJ).

For further informations, refer to section GEN 3.1.2

Concerning the small and medium scale, aeronautical charts published by the Aeronautical Information Service (AIS) not inserted in the AIP, their new edition only is brought to the attention of the suscribers by normal way of amendments to the present publication.

3.2.3 PURCHASE OF CHARTS

The Aeronautical Information Service offers users an online shop of publications at the following address:
https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/boutique

For any information you can contact us by:

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.2.4 TYPE DE CARTES DISPONIBLES	3.2.4 TYPE OF CHARTS AVAILABLE	
Carte	**Chart**	**Editeur / *Publisher***
CARTE DE CROISIERE espace inférieur ENR 6.1 Echelle 1 / 2 000 000	ENROUTE CHART lower airspace ENR 6.1 Scale 1 / 2 000 000	SIA
CARTE DE CROISIERE espace supérieur ENR 6.2 Echelle 1 / 2 000 000	ENROUTE CHART upper airspace ENR 6.2 Scale 1 / 2 000 000	SIA
CARTE DES MOYENS RADIO D'AERODROMES Echelle 1 / 2 000 000	AERODROMES RADIO FACILITIES CHART Scale 1 / 2 000 000	SIA
CARTE AERONAUTIQUE VFR FRANCE Echelle 1 / 1 000 000 - 2 feuilles	FRANCE VFR AERONAUTICAL CHART Scale 1 / 1 000 000 - 2 sheets	SIA
← CARTE AERONAUTIQUE OACI FRANCE Echelle 1 / 500 000 - 4 feuilles	ICAO FRANCE VFR AERONAUTICAL CHART Scale 1 / 500 000	SIA
CARTE DES ITINERAIRES POUR HELICOPTERES EN REGION PARISIENNE Echelle 1 / 100 000	HELICOPTER ROUTE CHART PARIS REGION Scale 1 / 100 000	SIA
CARTE DE VOL A VOILE ALPES Echelle 1 / 500 000	ALPES SOARING CHART Scale 1 / 500 000	SIA
CARTES VFR Echelle 1 / 250 000 Région parisienne - Lyon vallée du Rhône	VFR CHARTS Scale 1 / 250 000 Paris Region - Lyon vallée du Rhône	SIA
Nice Côte d'Azur - Marseille Delta du Rhône Toulouse Midi-pyrénées - Strasbourg Alsace Lorraine	Nice Côte d'Azur - Marseille Delta du Rhône Toulouse Midi-pyrénées - Strasbourg Alsace Lorraine	
CARTE REGIONALE - OACI (ARC) Echelles diverses	AREA CHART - ICAO (ARC) Miscellaneous scales	SIA
CARTE DE DEPARTS NORMALISES AUX INSTRUMENTS - OACI (SID) Echelles diverses	STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE CHART - ICAO (SID) Miscellaneous scales	SIA
CARTE D'ARRIVEES NORMALISEES AUX INSTRUMENTS - OACI (STAR) Echelles diverses	STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL CHART - ICAO (STAR) Miscellaneous scales	SIA
← CARTE D'AERODROME OACI (ADC) Echelles diverses	AERODROME CHART - ICAO (ADC) Miscellaneous scales	SIA
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME TYPE A - OACI (AOC)	AERODROME OBSTRUCTION CHART TYPE A - ICAO (AOC)	SIA
← Echelle horizontale entre 1/10 000 et 1/30 000	Horizontal scale between 1/10 000 and 1/30 000	
← Echelle verticale entre 1/1 000 et 1/3 000	Vertical scale between 1/1 000 and 1/3 000	
← CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME TYPE B – OACI (AOC) Echelle horizontale entre 1/10 000 et 1/20 000	AERODROME OBSTRUCTION CHART TYPE B - ICAO (AOC) Horizontal scale between 1/10 000 and 1/20 000	SIA
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI (PATC) Echelle horizontale 1 / 2500	PRECISION APPROACH TOPOGRAPHICAL CHART - ICAO (PATC) Horizontal scale 1 / 2500	SIA
Echelle verticale 1 / 500	Vertical scale 1 / 500	
CARTE DE STATIONNEMENT ET D'ACCOSTAGE - OACI (APDC) Echelles diverses	AIRCRAFT PARKING AND DOCKING CHART - ICAO (APDC) Miscellaneous scales	SIA
CARTE DES MOUVEMENTS A LA SURFACE - OACI (GMC) Echelles diverses	AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO (GMC) Miscellaneous scales	SIA
← CARTE D'APPROCHE AUX INSTRUMENTS - OACI (IAC) Echelles diverses	INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO (IAC) Miscellaneous scales	SIA
← CARTE D'APPROCHE A VUE (VAC APP) Echelles entre 1/500 000 et 1/200 000	VISUAL APPROACH CHART (VAC) Scale between 1/500 000 and 1/200 000	SIA
CARTE D'ATTERRISSAGE A VUE (VAC ATT) Echelles diverses	VISUAL LANDING CHART Miscellaneous scales	SIA
CARTE D' HELISTATION	HELISTATION CHART	SIA

© Service de l'Information Aéronautique, France

3.2.5 LISTE DES CARTES AERONAUTIQUES DISPONIBLES

Voir liste de contrôle.

3.2.6 CARTES DU MONDE OACI

NIL

3.2.7 CARTES TOPOGRAPHIQUES DISPONIBLES

Contacter l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN).

3.2.8 CORRECTIONS AUX CARTES NON INCLUSES DANS L'AIP

Carte aéronautique à l'échelle 1/1 000 000 édition 1-2026 :

VOR/DME BZH manquant. Information publiée également par NOTAM PERM et intégrée à l'édition 2-2026.

Carte aéronautique OACI à l'échelle 1/500 000 édition 2026 :

SIV POITIERS et SIV LIMOGES : ne pas tenir compte des mentions sur la FREQ 127.675 MHz utilisable hors HOR ATS. Informations publiées également par NOTAM PERM et intégrées à l'édition 2027.

ZONES LF-CBA 16B, EU-C25 SL, EU-C25 SLP, EU-C25 SLPZ et EU-CBA C25 FW manquantes et à ajouter (REF ENR 5.2-17 et 22). Informations publiées également par NOTAM PERM et intégrées à l'édition 2027.

TMA 1, 2, 4 et 5 LIEGE : lire FREQ 119.280 au lieu de 121.500. Informations corrigées lors de l'édition 2027.

FREQ CTR LIEGE : lire 118.130 au lieu de 121.500. Information corrigée lors de l'édition 2027.

FREQ Tour AD LIEGE : lire 118.130 au lieu de 130.630. Information corrigée lors de l'édition 2027.

Limite d'espaces au Nord de la TMA 13 LILLE sans informations : il s'agit de parties d'espaces sur le territoire français délégués à l'ATC Belge : (U)L 607 area, TMA 1 et 2 OOSTENDE et CTR KOKSIJDE (REF AIP BELGIUM ENR 2.1, ENR 2.2 et EBFN AD2.17). Ces informations consultables dans les sections de l'AIP belge seront intégrées lors de l'édition 2027.

Erreur d'orientation des roses VOR. Cette erreur, négligeable au centre de la projection, s'accroit à l'Ouest (5,4° sur Brest) et à l'Est (3,4° sur Strasbourg). Informations corrigées lors de l'édition 2027.

FREQ TMA 1.2, 4.8, 5 et 6 TOULOUSE : lire 121.250 au lieu de 121.255. Ces informations seront corrigées lors de l'édition 2027.

TMA GENEVE 1, 4, 5, 6, 7 et 8 : espaces de classe « C », et non « D » comme mentionné dans les étiquettes. Informations corrigées lors de l'édition 2027.

Espaces dé-classables : seule la classe d'espace la plus contraignante est dorénavant mentionnée. La légende sera modifiée à l'édition 2027 pour tenir compte de cette évolution de représentation.

Reims Prunay : le pinceau IFR doit être orienté dans l'axe de piste (en référence aux RNP, et non à la VOR A). Information corrigée lors de l'édition 2027.

TMA BALE :

- TMA Bâle AZ2 : 5500 >D> FL100 >C> FL105 (au lieu de 5500 >E> FL100 >D> FL105)
- TMA Bâle AZ3S : 2000 >E> 6500 >C> FL105 (au lieu de 2000 >E> 6000 >D> FL105)
- TMA Bâle SW2 : 1000ASFC >E> 4500 >D> FL100 >C> FL115 (au lieu de 4500 >E> FL100 >D> FL115)

Informations publiées également par NOTAM PERM et intégrées à l'édition 2027.

Données étrangères (REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG ENR 2.1) :

- TMA Luxembourg 5 : 2500 >D> FL095 >C> + (au lieu de 2500 >D> +)
- CTA Brussels S3 : FL055 >C> + (au lieu de FL055 >D> +)

Informations corrigées lors de l'édition 2027.

Erreur d'étiquette associée à la zone HOUEVILLE « R292 SFC-2000AMSL », qui est mentionnée à tort « R283 SFC-3500AMSL » (cette dernière est située à CARPIAGNE, sur le volet Sud-est). Information corrigée lors de l'édition 2027.

FREQ SIV 5 PROVENCE : lire 126.260 au lieu de 134.800. Information corrigée lors de l'édition 2027.

FREQ AD GHISONACCIA ALZITONE Tour : Lire 118.350 au lieu de 123.500. Information publiée également par NOTAM PERM et corrigée lors de l'édition 2027.

3.2.5 LIST OF AERONAUTICAL CHARTS AVAILABLE

See check list.

3.2.6 INDEX TO THE WORLD AERONAUTICAL CHARTS ICAO

NIL

3.2.7 TOPOGRAPHICAL CHARTS AVAILABLE

Contact the "National institute of geographic and forest information" (IGN).

3.2.8 CORRECTIONS TO CHARTS NOT INCLUDED IN THE AIP

Aeronautical chart, scale 1:1,000,000, edition 1-2026 :

VOR/DME BZH missing. Information also published via NOTAM PERM and included in edition 2-2026.

ICAO aeronautical chart, scale 1:500,000, edition 2026 :

SIV POITIERS and SIV LIMOGES: disregard the references to FREQ 127.675 MHz being usable outside ATS hours. Information also published via NOTAM PERM and included in the 2027 edition.

Zones LF-CBA 16B, EU-C25 SL, EU-C25 SLP, EU-C25 SLPZ and EU-CBA C25 FW are missing and must be added (REF ENR 5.2-17 and 22). Information also published via NOTAM PERM and incorporated into the 2027 edition.

TMA 1, 2, 4 and 5 LIEGE: Read FREQ 119.280 instead of 121.500. Information corrected in the 2027 edition.

FREQ CTR LIEGE: Read 118.130 instead of 121.500. Information corrected in the 2027 edition.

FREQ AD LIEGE Tower: Read 118.130 instead of 130.630. Information corrected in the 2027 edition.

Airspace boundary to the North of TMA 13 LILLE without information: these are parts of airspace over French territory delegated to Belgian ATC: (U)L 607 area, TMA 1 and 2 OOSTENDE and CTR KOKSIJDE (REF AIP BELGIUM ENR 2.1, ENR 2.2 and EBFN AD2.17). This information, available in the relevant sections of the Belgian AIP, will be incorporated in the 2027 edition.

Error in the orientation of the VOR roses. This error, which is negligible at the centre of the projection, increases towards the West (5.4° at Brest) and towards the East (3.4° at Strasbourg). Information corrected in the 2027 edition.

FREQ TMA 1.2, 4.8, 5 : read 121.250 instead of 121.255. Information corrected in the 2027 edition.

TMA GENEVA 1, 4, 5, 6, 7 and 8: 'C' class airspaces, not 'D' as stated on the labels. Information corrected in the 2027 edition.

Downgradable airspaces: only the most restrictive airspace class is now stated. The legend will be amended in the 2027 edition to reflect this change in representation.

Reims Prunay: the IFR brush must be aligned with the runway centreline (in reference to the RNP, not VOR A). Information corrected in the 2027 edition.

TMA BALE :

- TMA Basel AZ2 : 5500 >D> FL100 >C> FL105 (instead of 5500 >E> FL100 >D> FL105)
- TMA Basel AZ3S : 2000 >E> 6500 >C> FL105 (instead of 2000 >E> 6000 >D> FL105)
- TMA Basel SW2 : 1000ASFC >E> 4500 >D> FL100 >C> FL115 (instead of 4500 >E> FL100 >D> FL115)

Information also published via NOTAM PERM and included in edition 2027.

Foreign data (REF AIP BELGIUM AND LUXEMBOURG ENR 2.1):

- TMA Luxembourg 5 : 2500 >D> FL095 >C> + (instead of 2500 >D> +)
- CTA Brussels S3 : FL055 >C> + (instead of FL055 >D> +)

Information corrected in the 2027 edition.

Labeling error associated with the HOUEVILLE area "R292 SFC-2000AMSL", which is incorrectly listed as "R283 SFC-3500AMSL" (the latter is located at CARPIAGNE, on the south-eastern section). Information corrected in the 2027 edition.

FREQ SIV 5 PROVENCE: read 126.260 instead of 134.800. Information corrected in the 2027 edition.

FREQ AD GHISONACCIA ALZITONE Tower : Read 118.350 instead of 123.500. Information also published via NOTAM PERM and corrected in the 2027 edition.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

R	Fonctionnement anormal instruments de vol *Abnormal functionning of flight instruments*	[ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No*	DESCRIPTION :			
S	L'observation a-t-elle été signalée par radio / téléphone, télétype ? A quel organisme ? *Observation reported by radio / telephone, teletype ?* *To which unit ?*	[ ] Oui / *Yes* [ ] Non / *No*	Radio Téléphone Télétype		à / *to* : ..... Organisme civil Militaire	
T	Date : Heure UTC du compte rendu : *Time UTC of the statement :*	Signature du rapporteur : *Sign :*				

1.1.11 SURVOL DES INCENDIES, DES INONDATIONS, ET D'AUTRES ZONES DE SINISTRES

1. Les incendies de forêt et de végétation sont susceptibles de remettre en cause la sécurité des aéronefs évoluant à leur proximité.

Outre les dangers dus à l'abaissement de la visibilité par la fumée et à la présence de fortes turbulences, il existe des risques élevés d'abordage avec les aéronefs engagés sur un incendie.

Les aéronefs de la sécurité civile chargés de la lutte contre les incendies, ou affrétés à cet effet, (en particulier les Canadair, les Dash 8, les hélicoptères bombardiers d'eau ou les avions de surveillance et de coordination) sont en effet amenés par la nature de leur mission à survoler les feux à basse et très basse altitude, dans des conditions de visibilité réduite, et les équipages doivent consacrer une attention particulièrement soutenue à la conduite de certaines phases de vol.

2. Pour l'application de SERA.3101, les navigateurs aériens constatant la présence d'une fumée ou d'un feu de forêt :

- s'écartent d'une distance d'au moins 5 NM du contour du feu ou à une hauteur d'au moins 1500 m (5000 ft) ;

- et font preuve de la plus grande vigilance à l'égard des aéronefs engagés sur l'incendie ou évoluant à proximité notamment pour les besoins du ravitaillement sur certains aérodromes, et d'écopage sur les plans d'eau.

3. Tout début d'incendie de forêt ou de végétation peut être utilement signalé par les équipages aux organismes des services de la circulation aérienne avec lesquels ils sont en contact.

4. Des aéronefs opérant pour le compte de l'Etat survolent également les inondations pour des missions d'observation qui leur demandent une attention soutenue. Des mesures particulières d'interdiction de survol peuvent alors être diffusées par la voie de l'information aéronautique.

5. Même en l'absence de telles mesures de restriction de survol, pour l'application de SERA.3101, les navigateurs aériens constatant la présence d'une zone inondée s'en écartent et portent une attention particulière à la circulation aérienne environnante, notamment aux aéronefs en intervention.

6. Ces recommandations, en particulier les distances et hauteurs d'éloignement, trouvent également à s'appliquer dans le cas de tout autre sinistre, par exemple les tempêtes, inondations, accidents industriels, éruptions volcaniques ou tremblements de terre, régulièrement survolés par des aéronefs, y compris des drones, déployés par l'organisation des secours.

1.1.12 ZONES INTERDITES A LA CAPTATION DE DONNÉES (ZICAD)

L'article L. 6224-1 du code des transports définit les zones interdites à la captation aérienne de données (ZICAD) comme des zones où sont interdits la captation, l'enregistrement, la transmission, la conservation, l'utilisation ou la diffusion de données recueillies, depuis un aéronef, par un appareil photographique ou cinématographique ou par tout autre capteur de télédétection. Il existe un arrêté fixant la liste des zones interdites à la captation et au traitement des données recueillies depuis un aéronef qui est régulièrement mis à jour. Les ZICAD peuvent aussi être visualisées sur : https://www.geoportail.gouv.fr

1.1.11 OVERFLIGHT OF FIRES, FLOODS AND OTHER DISASTER-STRICKEN AREAS

1. Forest and vegetation fires may jeopardize the safety of ACFT flying in their vicinity.

In addition to dangers due to reduced visibility by smoke and the presence of severe turbulence, there is a high risk of collision with rescue ACFT called in to fly over the fire.

Civilian Protection ACFT in charge of fire-fighting, or chartered thereof (in particular Canadair, Dash 8, water bomber helicopters or surveillance and coordination ACFT) are, by the very nature of their tasks, called upon to fly over fires at low and very low altitude, in low-visibility conditions, while crews have to pay particular attention to certain phases of the flight.

2. In accordance with SERA.3101, flight crew who notice smoke or a forest fire shall :

- keep a distance of at least 5 NM from the outline of the fire or a height of at least 1500 m (5000 ft) ;

- exercise the utmost vigilance regarding the movements of ACFT in action on the scene of a fire or flying in its vicinity, including for the purposes of refuelling on certain aerodromes or scooping on bodies of water.

3. Any forest fire outbreak may be usefully reported by flight crew to the air traffic services units they are in contact which.

4. Aircraft operating on behalf of the State also fly over flooded areas on observation missions that require their undivided attention. Specific no-fly restrictions may therefore be issued via aeronautical information.

5. Even in the absence of such overflight restrictions, in accordance with SERA.3101, pilots who observe a flooded area must avoid it and pay particular attention to surrounding air traffic, especially to aircraft involved in emergency operations.

6. These recommendations, in particular the recommended distances and altitudes to be maintained, also apply in the event of any other disaster – such as storms, floods, industrial accidents, volcanic eruptions or earthquakes – over which aircraft, including drones, deployed by emergency services, regularly fly.

1.1.12 AREAS WHERE DATA COLLECTION IS FORBIDEN (ZICAD)

Article L. 6224-1 of the French Transport Code defines ZICAD (zones interdites à la captation aérienne de données) as areas where the capture, recording, transmission, conservation, use or dissemination of data collected from an aircraft, by photographic or cinematographic equipment or by any other remote sensing sensor, is prohibited. A regularly updated decree sets out the list of areas prohibited from capturing and processing data collected from aircraft, which can also be displayed on the website : https://www.geoportail.gouv.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
TMA LE BOURGET	TA : 5000 ft			
TMA LE BOURGET 49°23'22"N , 001°53'57"E - 49°19'12"N , 002°03'21"E - 49°16'06"N , 002°10'21"E - 49°15'42"N , 002°28'40"E - arc anti-horaire de 1.5 NM de rayon centré sur 49°15'19"N , 002°30'53"E - 49°14'03"N , 002°29'40"E - 49°12'12"N , 002°27'54"E - 49°12'27"N , 002°16'16"E - 49°08'28"N , 002°18'52"E - 49°07'16"N , 002°11'50"E - 48°59'25"N , 002°00'02"E - 48°53'27"N , 001°59'54"E - 48°57'11"N , 001°45'24"E - 49°01'16"N , 001°44'32"E - 49°06'15"N , 001°46'40"E - 49°23'22"N , 001°53'57"E	D	2500ft AMSL ---------- 1500ft AMSL	LFPB LE BOURGET APP LE BOURGET Approche (FR) LE BOURGET Approach (EN)	H24
TMA LILLE	TA : 5000 ft			
TMA LILLE partie 1 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°40'12"N , 003°04'12"E - 50°40'42"N , 003°13'30"E - 50°40'48"N , 003°15'37"E - Frontière franco-belge - 50°31'46"N , 003°29'16"E - 50°30'24"N , 003°29'24"E - 50°27'48"N , 003°24'18"E - 50°25'27"N , 003°19'41"E - 50°24'51"N , 003°05'10"E - 50°24'12"N , 002°49'26"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E	D	FL 115 ---------- 1500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Plancher FL065 au-dessus de la TMA LILLE partie 1.1. A l'exclusion de la CTR LILLE. Lower limit FL065 ABV LILLE TMA part 1.1. Except for CTR LILLE.
TMA LILLE partie 1.1 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°40'12"N , 003°04'12"E - 50°40'42"N , 003°13'30"E - 50°39'52"N , 003°08'53"E - 50°39'29"N , 003°06'43"E - 50°39'02"N , 003°03'32"E - 50°38'41"N , 002°58'15"E - 50°38'35"N , 002°54'26"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E	D	FL 065 ---------- 1500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Déclassable en G pour certaines activités aériennes, selon protocole. Information des usagers sur LILLE Approche. Can be downgraded to class G for certain air activities, in accordance with protocol. Users INFO on LILLE APP.
TMA LILLE partie 2 Partie belge 50°41'15"N , 003°25'25"E - 50°40'09"N , 003°28'25"E - 50°31'46"N , 003°29'16"E - Frontière franco-belge - 50°40'48"N , 003°15'37"E - 50°41'15"N , 003°25'25"E	D	4500ft AMSL ---------- 1500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Les services de la CA sont rendus par LILLE APP dans la partie Belge par délégation de Belgocontrol. ATC services are provided by LILLE APP within Belgian part by delegation of Belgocontrol.
TMA LILLE partie 3 50°30'24"N , 003°29'24"E - 50°29'56"N , 003°29'46"E - Frontière franco-belge - 50°29'17"N , 003°30'17"E - 50°26'33"N , 003°34'25"E - 50°19'28"N , 003°20'28"E - 50°20'41"N , 002°53'05"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°24'12"N , 002°49'26"E - 50°24'51"N , 003°05'10"E - 50°25'27"N , 003°19'41"E - 50°27'48"N , 003°24'18"E - 50°30'24"N , 003°29'24"E	D	FL 115 ---------- 2500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24
TMA LILLE partie 3.1 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°20'41"N , 002°53'05"E - 50°19'03"N , 002°46'38"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E	D	4500ft AMSL ---------- 2500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Déclassable en G pour certaines activités aériennes, selon protocole. Information des usagers sur LILLE Approche. Can be downgraded to class G for certain air activities, in accordance with protocol. Users INFO on LILLE APP.
TMA LILLE partie 4 50°26'33"N , 003°34'25"E - 50°24'33"N , 003°36'52"E - 50°22'24"N , 003°39'29"E - Frontière franco-belge - 50°18'58"N , 003°41'43"E - 50°12'22"N , 003°24'55"E - 50°12'53"N , 002°46'37"E - 50°18'20"N , 002°31'30"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°20'41"N , 002°53'05"E - 50°19'28"N , 003°20'28"E - 50°26'33"N , 003°34'25"E	D	FL 115 ---------- 4500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Plancher FL 065 au-dessus de la TMA LILLE partie 4.1. Lower limit FL 065 ABV LILLE TMA part 4.1.
TMA LILLE partie 4.1 50°24'33"N , 003°36'52"E - 50°22'24"N , 003°39'29"E - Frontière franco-belge - 50°18'58"N , 003°41'43"E - 50°12'22"N , 003°24'55"E - 50°20'33"N , 003°29'04"E - 50°24'33"N , 003°36'52"E	D	FL 065 ---------- 4500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Déclassable en E pour certaines activités aériennes, selon protocole. Information des usagers sur LILLE Approche. Can be downgraded to class E for certain air activities, in accordance with protocol. Users INFO on LILLE APP.
TMA LILLE partie 5 50°18'58"N , 003°41'43"E - Frontière franco-belge - 50°18'30"N , 003°43'00"E - 50°18'30"N , 003°44'24"E - 50°09'38"N , 004°00'01"E - 50°00'00"N , 003°46'46"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 50°00'00"N , 003°07'00"E - 50°00'00"N , 002°29'17"E - 50°02'47"N , 002°21'42"E - 50°04'40"N , 002°20'41"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°18'20"N , 002°31'30"E - 50°12'53"N , 002°46'37"E - 50°12'22"N , 003°24'55"E - 50°18'58"N , 003°41'43"E	D	FL 115 ---------- FL 065	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24

Identification et limites latérales *Identification and lateral limits*	Classe *Class*	Limites verticales *Vertical limits*	Organisme / *Unit* Service / *Service* Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	Observations *Remarks*
TMA LILLE partie 6 50°27'48"N , 003°24'18"E - 50°23'00"N , 003°28'30"E - 50°16'46"N , 003°26'04"E - 50°18'57"N , 003°06'28"E - 50°24'51"N , 003°05'10"E - 50°25'27"N , 003°19'41"E - 50°27'48"N , 003°24'18"E	E	4500ft AMSL ---------- 1500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Limite supérieure 2500 ft AMSL sous la TMA LILLE partie 3. Upper limit 2500ft AMSL under LILLE TMA part 3.
TMA LILLE partie 7 50°49'01"N , 002°37'56"E - Frontière franco-belge - 50°41'48"N , 002°53'46"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°25'50"N , 002°17'50"E - 50°30'14"N , 002°16'10"E - 50°39'08"N , 002°19'31"E - 50°48'50"N , 002°36'43"E - 50°49'01"N , 002°37'56"E	E	4500ft AMSL ---------- 1500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 A l'exclusion de la CTR MERVILLE lorsque celle-ci est active. A l'exclusion de la LF-R 616H lorsque celle-ci est active. Except for CTR MERVILLE when active. Except for LF-R 616H when active.
TMA LILLE partie 8 50°48'50"N , 002°36'43"E - 50°42'12"N , 002°49'42"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'30"N , 002°17'00"E - 50°25'50"N , 002°17'50"E - 50°30'14"N , 002°16'10"E - 50°39'08"N , 002°19'31"E - 50°48'50"N , 002°36'43"E	D	FL 115 ---------- 4500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 A l'exclusion de la LF-R 616H lorsque celle-ci est active. Except for LF-R 616H when active.
TMA LILLE partie 9 Partie belge 50°50'38"N , 002°48'16"E - 50°43'02"N , 002°55'17"E - 50°41'48"N , 002°53'46"E - Frontière franco-belge - 50°49'01"N , 002°37'56"E - 50°50'38"N , 002°48'16"E	E	4500ft AMSL ---------- 2000ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 Les services de la CA sont rendus par LILLE APP dans la partie Belge par délégation de Belgocontrol. ATC services are provided by LILLE APP within Belgian part by delegation of Belgocontrol.
TMA LILLE partie 10 50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°04'03"N , 003°05'32"E - 50°00'00"N , 003°07'00"E - 49°52'38"N , 003°09'38"E - 49°50'57"N , 003°04'42"E - 49°50'57"N , 002°49'56"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°43'00"N , 002°22'30"E - 49°56'31"N , 002°14'20"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E	E	3500ft AMSL ---------- 1700ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	A l'exclusion de la CTR ALBERT BRAY lorsque celle-ci est active. Cette partie n'existe que lorsque la CTR ALBERT BRAY est active. Except for CTR ALBERT BRAY when active. Part only current when ALBERT BRAY CTR is active.
TMA LILLE partie 11 50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°04'03"N , 003°05'32"E - 50°00'00"N , 003°07'00"E - 49°52'38"N , 003°09'38"E - 49°47'00"N , 003°11'42"E - 49°47'00"N , 002°53'40"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°43'00"N , 002°22'30"E - 49°56'31"N , 002°14'20"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E	E	FL 065 ---------- 3500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24
TMA LILLE partie 12 50°46'00"N , 001°29'00"E - 50°41'00"N , 001°44'00"E - 50°33'00"N , 001°56'00"E - 50°26'00"N , 001°57'00"E - 50°20'00"N , 001°47'30"E - 50°22'40"N , 001°42'02"E - 50°26'16"N , 001°36'06"E - 50°26'16"N , 001°33'16"E - 50°32'59"N , 001°22'21"E - 50°38'00"N , 001°15'00"E - 50°46'00"N , 001°29'00"E	E	FL 065 ---------- 1500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 A l'exclusion de la CTR LE TOUQUET lorsque celle-ci est active. Except for CTR LE TOUQUET when active.
TMA LILLE partie 13 51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°06'16"N , 002°14'20"E - 51°01'48"N , 002°19'40"E - 50°58'13"N , 002°23'56"E - 50°49'57"N , 002°14'15"E - 50°44'56"N , 001°45'02"E - 50°48'20"N , 001°39'02"E - 50°52'08"N , 001°35'28"E - 51°04'43"N , 001°49'27"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E	E	FL 065 ---------- 1500ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 LF-P 26 GRAVELINES : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1 LF-P 26 GRAVELINES : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1
TMA LILLE partie 14 49°36'18"N , 001°22'06"E - 49°32'11"N , 001°29'13"E - 49°23'36"N , 001°22'31"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°15'08"N , 001°05'47"E - 49°13'41"N , 001°00'00"E - 49°11'26"N , 000°51'03"E - 49°16'56"N , 000°51'07"E - 49°24'36"N , 000°59'40"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°21'04"N , 001°07'05"E - 49°25'12"N , 001°00'26"E - 49°29'27"N , 001°06'51"E - arc horaire de 6 NM de rayon centré sur 49°25'00"N , 001°13'00"E - 49°29'57"N , 001°07'48"E - 49°36'18"N , 001°22'06"E	D	3500ft AMSL ---------- 2000ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	MON-FRI : H24 Hors JF. Except public HOL. A l'exclusion des zones LF-R 605 A Rouen Est et LF-R 605 B Rouen Ouest lorsqu'elles sont actives. Except for LF-R 605 A Rouen Est and LF-R 605 B Rouen Ouest when active.
TMA LILLE partie 15 49°42'42"N , 001°20'57"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°23'00"N , 001°27'30"E - 49°21'06"N , 001°22'58"E - 49°16'58"N , 001°13'09"E - 49°15'08"N , 001°05'47"E - 49°13'41"N , 001°00'00"E - 49°11'26"N , 000°51'03"E - 49°18'30"N , 000°46'15"E - 49°24'00"N , 000°45'20"E - 49°27'09"N , 000°46'27"E - 49°38'51"N , 001°03'29"E - 49°42'42"N , 001°20'57"E	E	3500ft AMSL ---------- 2000ft AMSL	LFQQ LILLE APP LILLE Approche (FR) LILLE Approach (EN)	H24 A l'exclusion de la TMA 14 LILLE lorsqu'elle est active. Except for TMA 14 LILLE when active.

© Service de l'Information Aéronautique, France

IDENT.	PART.	Limites verticales *Vertical limits*	Limites latérales *Lateral limits*
APP LA ROCHELLE			
BH (LFBH-BH1)	1	FL 115 ---------- SFC	46°30'00"N , 001°38'00"W - 46°30'00"N , 000°53'27"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°30'00"N , 001°38'00"W
BH (LFBH-BH2)	2	FL 145 ---------- SFC	45°33'40"N , 001°40'41"W - 45°58'53"N , 001°39'36"W - 46°12'48"N , 000°56'31"W - 46°18'18"N , 000°43'20"W - 45°50'23"N , 000°19'32"W - 45°45'59"N , 000°22'43"W - arc anti-horaire de 7 NM de rayon centré sur 45°39'29"N , 000°19'00"W - 45°40'00"N , 000°29'00"W - 45°40'00"N , 001°13'00"W - 45°33'40"N , 001°11'00"W - 45°33'40"N , 001°40'41"W

© Service de l'Information Aéronautique, France

IDENT.	PART.	Limites verticales *Vertical limits*	Limites latérales *Lateral limits*
APP LILLE			
QA (LFQQQA)		FL 115 ---------- SFC	50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 49°49'08"N , 003°26'14"E - 49°47'00"N , 003°24'49"E - 49°47'00"N , 002°53'40"E - 49°40'27"N , 002°46'58"E - 49°43'00"N , 002°40'07"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E
			SIV 3 : plafond.ceiling FL 115. SIV 5 : plafond/ceiling FL 085.
QD (LFQQQD)		FL 115 ---------- SFC	50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°00'00"N , 001°23'17"E - 50°00'00"N , 002°17'02"E - 49°50'16"N , 002°09'29"E - 49°43'00"N , 002°03'54"E - 49°43'00"N , 001°46'43"E - 49°43'26"N , 001°43'00"E - 49°44'19"N , 001°35'27"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E - 50°09'14"N , 000°08'06"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E
			SIV 4.1 : plafond/ceiling FL 115. SIV 4.2 : plafond/ceiling FL 085.
QE (LFQQQE)		FL 115 ---------- SFC	50°41'48"N , 002°53'46"E - Frontière franco-belge - 50°00'00"N , 004°09'16"E - 50°00'00"N , 003°33'30"E - 50°07'10"N , 003°02'37"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°41'48"N , 002°53'46"E
			SIV 1 : plafond/ceiling FL 115.
QR (LFQQQR)		FL 115 ---------- SFC	49°50'00"N , 000°37'00"E - 49°46'11"N , 001°13'06"E - 49°45'00"N , 001°24'00"E - 49°45'06"N , 001°32'10"E - 49°43'32"N , 001°34'37"E - 49°40'45"N , 001°31'38"E - 49°35'44"N , 001°31'09"E - 49°33'38"N , 001°33'03"E - 49°30'10"N , 001°38'29"E - 49°22'49"N , 001°36'47"E - 49°18'17"N , 001°34'23"E - 49°13'00"N , 001°37'40"E - 49°06'04"N , 001°29'43"E - 48°55'02"N , 001°25'09"E - 48°42'21"N , 001°25'31"E - 48°39'44"N , 001°10'12"E - 48°39'10"N , 001°06'22"E - 48°35'57"N , 001°00'00"E - 48°29'11"N , 000°46'46"E - 48°38'22"N , 000°43'14"E - 49°06'35"N , 000°32'25"E - 49°08'41"N , 000°35'30"E - 49°11'08"N , 000°36'34"E - 49°16'41"N , 000°39'59"E - 49°50'00"N , 000°37'00"E
QW (LFQQQW)		FL 115 ---------- SFC	51°07'00"N , 002°00'00"E - 51°05'21"N , 002°32'44"E - Frontière franco-belge - 50°41'48"N , 002°53'46"E - 50°41'38"N , 002°53'33"E - 50°39'30"N , 002°50'55"E - 50°33'40"N , 002°43'42"E - 50°29'09"N , 002°40'06"E - 50°23'13"N , 002°35'23"E - 50°21'01"N , 002°33'38"E - 50°05'50"N , 002°21'35"E - 50°04'40"N , 002°20'41"E - 50°00'00"N , 002°17'02"E - 50°00'00"N , 001°23'17"E - 50°25'17"N , 000°49'17"E - 50°40'00"N , 001°28'00"E - 51°00'00"N , 001°28'00"E - 51°07'00"N , 002°00'00"E
			SIV 2 : plafond/ceiling FL 115.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification												
Point caractéristique *Significant point*			Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
	UN867											
∆	TEPRA	46°29'45.0"N 002°25'28.0"W										
RNAV 5			029	209	27.7	FL 500	FL 195		⇑	⇓	BREST	
∆	NORMI	46°53'46.0"N 002°05'31.0"W										
RNAV 5			025		7.4	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
∆	MOKOR	47°00'25.0"N 002°00'50.0"W										
RNAV 5			009		20.8	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
∆	TERPO	47°20'56.0"N 001°55'44.0"W										
RNAV 5			026		45.4	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
∆	RINSO	48°01'38.0"N 001°26'09.0"W										
RNAV 5			357		52.4	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
∆	EKRAS	48°53'58.0"N 001°29'57.0"W										
RNAV 5			004		41.7	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
▲	AKIKI	49°35'29.0"N 001°25'00.0"W										
RNAV 5			003		24.6	FL 500	FL 195			⇓	BREST	(1)
∆	GARMI	50°00'00.0"N 001°22'49.6"W										
(1) Tronçon AKIKI-GARMI : CDR1 H24. Disponibilité réelle CDR1 connue de BREST et LONDRES ACC. En cas d'activité Défense (EGD036), contournement via EKRAS-UT507-REVTU-ORIST. AKIKI-GARMI segment: CDR1 H24. Actual availability of CDR1 known on BREST and LONDON ACC. In case of Defence activity (EGD036), re-routing via EKRAS-UT507-REVTU-ORIST.												
	N869	REF : AIP Switzerland. CDR 1 H24. Par ATC : alternative route via Z669. REF : Switzerland AIP CDR 1 H24. By ATC : alternative route via Z669.										
∆	NINTU	46°08'50.1"N 005°33'10.9"E										
RNAV 5				233	16.5	FL 500	FL 095		⇑		GENEVE	
∆	MILPA	46°18'09.2"N 005°52'47.0"E										
RNAV 5				225	38.4	FL 500	FL 095		⇑		GENEVE	
∆	VEROX	46°43'38.8"N 006°34'23.6"E										
	UN870											
▲	DIBER	42°04'47.0"N 004°24'54.0"E										
RNAV 5			040		38.8	FL 500	FL 195			⇓	MARSEILLE	
∆	SOSUR	42°33'36.8"N 004°59'50.6"E										
	N871											
▲	LA TOUR DU PIN-Lyon Est DME (LTP)	45°29'20.3"N 005°26'20.6"E										
RNAV 5			039		5.7	FL 500	FL 115	3900		⇓	MARSEILLE	
∆	GIPNO	45°33'35.6"N 005°31'44.9"E										
RNAV 5			039		8.7	FL 500	FL 115	6400		⇓	MARSEILLE GENEVE	
∆	NAVLA	45°40'02.0"N 005°40'01.0"E										
RNAV 5			039		5.0	FL 500	FL 115	6400		⇓	MARSEILLE GENEVE	
∆	SOPLO	45°43'43.7"N 005°44'45.0"E										
RNAV 5			039		14.3	FL 195	FL 095	6400		⇓	GENEVE	(1)
∆	OMASI	45°54'22.0"N 005°58'27.0"E										
RNAV 5			039		14.8	FL 500	FL 095	7000		⇓	GENEVE	
∆	KINNI	46°05'20.0"N 006°12'42.1"E										
RNAV 5			040		28.9	FL 500	8600 ft AMSL	8600		⇓	GENEVE	
▲	MOLUS	46°26'38.0"N 006°40'46.0"E										
(1) Tronçon SOPLO - OMASI : Seulement sur instruction ATC H24 FL>145. SOPLO - OMASI segment : Only by ATC H24 ABV FL 145.												

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification	Point caractéristique *Significant point*		Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
N872												
∆	MEDIL	50°20'31.7"N 003°40'29.9"E										
RNAV 5			201		10.0	FL 500	FL 115		⇓		PARIS REIMS	(1)
∆	PITHI	50°11'26.5"N 003°34'22.2"E										
RNAV 5			201		25.0	FL 500	FL 115		⇓		PARIS REIMS	
∆	LESDO	49°48'30.0"N 003°19'05.0"E										
(1) Tronçon MEDIL-LESDO : FL<195 uniquement sur instruction ATC. TFC<FL 265 = PARIS UAC; TFC>FL 265 = REIMS UAC. MEDIL-LESDO segment : BLW FL 195 only available on ATC instruction. BLW FL 265, PARIS UAC - ABV FL 265, REIMS UAC.												
UN872												
∆	KIHVI	49°11'57.5"N 002°18'54.5"E										
RNAV 5			239		12.6	FL 500	FL 195		⇓		BREST	(1)
∆	AMJUS	49°05'45.9"N 002°02'09.2"E										
RNAV 5			243		50.0	FL 500	FL 245		⇓		BREST	
▲	DITAL	48°44'41.0"N 000°53'21.0"E										
RNAV 5			237		43.7	FL 500	FL 245		⇓		BREST	
∆	GODIX	48°21'45.0"N 000°02'33.0"W										
RNAV 5			232		10.4	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
∆	DIDAK	48°15'35.0"N 000°15'00.0"W										
RNAV 5			231		64.7	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
∆	KURIS	47°35'59.0"N 001°31'03.0"W										
RNAV 5			227		22.5	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
∆	TERPO	47°20'56.0"N 001°55'44.0"W										
RNAV 5			211	031	34.3	FL 500	FL 195		⇓	⇑	BREST	
∆	ERIGA	46°51'36.0"N 002°21'47.0"W										
(1) Tronçon KIHVI-DIDAK : TFC<FL295 = PARIS UAC. KIHVI-DIDAK segment : BLW FL 295, PARIS UAC.												
N873		A l'exclusion de la TMA LILLE lorsqu'elle est active. With the exclusion of LILLE TMA when active.										
∆	ADUTO	50°30'54.0"N 003°21'42.0"E										
RNAV 5				025	7.4	FL 265	FL 085			⇑	LILLE PARIS	(1)
∆	VEKIN	50°24'15.0"N 003°16'30.0"E										
(1) TFC< FL115 : LILLE APP ; TFC>FL115 = PARIS UAC. TFC BLW FL 115: LILLE APP; ABV FL 115, PARIS UAC.												

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification													
Point caractéristique *Significant point*			Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
UT158		CDR1 H24. En cas d'activité Défense, contournement sur instruction ATC. In case of Defence activity, re-routing on ATC instruction.										
▲	BEVOL	47°00'43.0"N 000°55'51.0"E										
RNAV 5			011		25.6	FL 295	FL 195			⇓	PARIS	
▲	AMBOISE DME (AMB)	47°25'44.1"N 001°03'52.0"E										
RNAV 5			018		5.0	FL 295	FL 195			⇓	PARIS	
∆	DIBES	47°30'27.0"N 001°06'17.0"E										
RNAV 5			018		22.6	FL 295	FL 195			⇓	PARIS	
▲	DOMOD	47°51'46.0"N 001°17'09.0"E										
RNAV 5			018		12.5	FL 295	FL 195			⇓	PARIS	
∆	CHATEAUDUN VOR-DME (CAD)	48°03'33.0"N 001°23'13.5"E										
T175		AWY RNAV. En fonction de l'activité Défense en LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN et CS, TFC réorienté sur instruction ATC sur tronçon ALG-MTG via L42-A2-A3-G7. RNAV AWY. In case of MIL activity in LF-D 54 A1, A2, A3, A4, BN and CS, TFC rerouted on ATC instruction on ALG-MTG section via L42-A2-A3-G7.										
▲	TINOT	42°41'51.8"N 005°18'54.4"E										
RNAV 5				309	61.4	FL 500	FL 115			⇑	MARSEILLE	(1)
▲	OKSER	42°00'55.0"N 006°20'33.0"E										
RNAV 5				310	56.8	FL 195	FL 115			⇑	MARSEILLE	
▲	APRUR	41°22'22.0"N 007°16'20.4"E										
RNAV 5				310	30.0	FL 500	FL 115			⇑	MARSEILLE	
▲	NISEK	41°02'01.0"N 007°45'34.0"E										
(1) PROVENCE APP sous le FL 145. PROVENCE APP BLW FL 145.												
UT176												
▲	ELCOB	49°01'54.1"N 001°13'15.1"E										
RNAV 5			241	061	22.7	FL 500	FL 195		⇓	⇑	BREST	(1)
∆	BUSUK	48°51'19.0"N 000°42'48.0"E										
RNAV 5			241	061	8.2	FL 500	FL 195		⇓	⇑	BREST	
∆	L' AIGLE VOR-DME (LGL)	48°47'26.2"N 000°31'49.0"E										
RNAV 5			228		19.5	FL 500	FL 195		⇓		BREST	(2)
∆	ROLEN	48°34'48.0"N 000°09'24.0"E										
RNAV 5			228		21.3	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
∆	PEPON	48°21'00.0"N 000°15'00.0"W										
RNAV 5			228		68.1	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
∆	KURIS	47°35'59.0"N 001°31'03.0"W										
RNAV 5			227		22.5	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
∆	TERPO	47°20'56.0"N 001°55'44.0"W										
(1) Tronçon ELCOB-PEPON : TFC < FL 295 = PARIS UAC. ELCOB-PEPON segment : BLW FL 295, PARIS UAC.												
(2) Tronçon LGL-KURIS : CDR1 H24. En cas d'activité Défense, contournement via UT90-GODIX-UN872. LGL-KURIS segment : CDR1 H24. Re-routing via UT90-GODIX-UN872 in case of Defence activity.												
UT182												
▲	PEPAX	47°04'53.0"N 000°27'09.0"E										
RNAV 5			349		23.8	FL 305	FL 195			⇓	PARIS	
▲	NIMER	47°28'21.0"N 000°21'25.0"E										
RNAV 5			349		20.3	FL 305	FL 195			⇓	PARIS	
▲	KEPER	47°48'22.0"N 000°16'26.0"E										
RNAV 5			034		9.8	FL 295	FL 195			⇓	PARIS	
∆	LUMAN	47°56'22.0"N 000°24'48.0"E										
RNAV 5			034		30.0	FL 295	FL 195			⇓	PARIS	
∆	ROMGO	48°20'47.7"N 000°50'38.8"E										

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification	Point caractéristique *Significant point*		Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
	UT183											
∆	MANAK	46°12'48.0"N 000°56'31.0"W										
RNAV 5			320		29.7	FL 500	FL 195			⇓	BREST BORDEAUX	
∆	TIRAV	46°35'56.0"N 001°23'27.0"W										
RNAV 5			313		35.5	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
∆	MOKOR	47°00'25.0"N 002°00'50.0"W										
RNAV 5			314		49.5	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
∆	BAGAD	47°35'00.0"N 002°52'52.0"W										
	UT188	Seulement sur instruction ATC H24. Only by ATC H24.										
∆	ANGERS DME (ANG)	47°32'12.7"N 000°51'06.6"W										
RNAV 5			052		93.2	FL 500	FL 305			⇓	BREST	
∆	CHARTRES La Loupe VOR-DME (CHW)	48°28'48.0"N 000°59'13.4"E										
	UT190	TFC<FL 285 = PARIS UAC. BLW FL 285, PARIS UAC.										
∆	L' AIGLE VOR-DME (LGL)	48°47'26.2"N 000°31'49.0"E										
RNAV 5			220		34.4	FL 500	FL 195		⇓		BREST	(1)
∆	GODIX	48°21'45.0"N 000°02'33.0"W										
(1) TFC<FL295=PARIS UAC BLW FL295, PARIS UAC												
	UT191											
▲	BAMES	48°58'31.0"N 001°29'10.0"E										
RNAV 5			007		17.4	FL 500	FL 195			⇓	BREST	(1)
∆	PODEM	49°15'41.0"N 001°33'11.0"E										
RNAV 5			007		28.1	FL 265	FL 195			⇓	PARIS	
∆	KORIQ	49°43'31.0"N 001°39'17.0"E										
(1) FL<295 = PARIS UAC ; FL>295 = BREST UAC. BLW FL 295 = PARIS UAC ; ABV FL 295 = BREST UAC.												
	UT250											
∆	BALEN	40°56'48.0"N 005°41'24.0"E										
RNAV 5			232		52.4	FL 500	FL 195		⇓		MARSEILLE	
▲	MAXOS	40°26'24.0"N 004°45'19.0"E										
RNAV 5			232		5.0	FL 500	FL 195		⇓		MARSEILLE	
∆	RIXOT	40°23'28.4"N 004°40'00.0"E										
	T258											
∆	USAKU	43°37'27.0"N 000°28'20.0"E										
RNAV 5			020		26.1	FL 195	FL 115			⇓	BORDEAUX	(1)
∆	RARAK	44°01'44.0"N 000°41'33.0"E										
RNAV 5			018		5.0	FL 195	FL 115			⇓	BORDEAUX	(2)
∆	DEGUK	44°06'30.0"N 000°43'51.0"E										
RNAV 5			032		13.6	FL 195	FL 115			⇓	BORDEAUX	
∆	LACOU	44°17'48.4"N 000°54'15.8"E										
(1) FL<145 : APP PYRENEES. BLW FL 145 : PYRENEES APP.												
(2) Tronçon RARAK-LACOU : FL<145 : APP TOULOUSE. RARAK-LACOU segment : BLW FL 145 : TOULOUSE APP.												
	T259	CDR1 WE et nuits. En cas d'activité Défense contournement via G17 USAKU T258 DEGUK R17. CDR1 Week-end and Nights. In case of MIL activity rerouting via G17 USAKU T258 DEGUK R17.										
∆	DISIS	43°32'31.0"N 000°12'53.0"E										
RNAV 5			012		55.3	FL 195	FL 115			⇓	BORDEAUX	(1)
∆	SECHE	44°26'19.0"N 000°30'55.0"E										
(1) FL<145 APP PYRENEES BLW FL 145 PYRENEES APP.												
	UT260											
∆	DOMOK	49°43'28.0"N 002°06'18.0"W										
RNAV 5			164		50.8	FL 315	FL 195		⇓		BREST	
∆	UPALO	48°54'37.0"N 001°45'07.0"W										
	UT300											
∆	ESTOC	49°07'46.2"N 002°23'37.9"E										

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification	Point caractéristique *Significant point*		Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
RNAV 5			260		14.3	FL 500	FL 195		⇓		BREST	(1)
▲	AMJUS	49°05'45.9"N 002°02'09.2"E										
RNAV 5			261		32.4	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
▲	ELCOB	49°01'54.1"N 001°13'15.1"E										
RNAV 5			271		58.1	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
▲	RUBIX	49°04'09.0"N 000°15'00.0"W										
RNAV 5			270		36.6	FL 500	FL 195			⇓	BREST	
▲	SENLO	49°05'00.0"N 001°10'42.0"W										
(1) Tronçon ESTOC-RUBIX : TFC<FL295 = PARIS UAC; TFC>FL295 = BREST UAC. ESTOC-RUBIX segment : BLW FL295, PARIS UAC - ABV FL295, BREST UAC.												
T330												
∆	GILIR	47°03'48.0"N 006°14'21.0"E										
RNAV 5				331	41.4	FL 500	FL 125			⇑	GENEVE	
▲	MOLUS	46°26'38.0"N 006°40'46.0"E										
RNAV 5				013	12.5	FL 500	FL 125	10300		⇑	GENEVE	
∆	VENAT	46°14'39.0"N 006°35'48.0"E										
T345												
∆	PASSEIRY VOR-DME (PAS)	46°09'49.4"N 005°59'59.7"E										
RNAV 5			130		19.6	FL 195	10600 ft AMSL	10600	⇓		GENEVE	(1)
∆	ODIKI	45°56'32.0"N 006°20'37.0"E										
RNAV 5			130		17.3	FL 195	16400 ft AMSL	16400	⇓		GENEVE	
∆	ROCCA	45°44'43.0"N 006°38'44.1"E										
RNAV 5			122		17.9	FL 195	17800 ft AMSL	17800	⇓		GENEVE	
▲	ABULO (FIR BDRY)	45°34'27.0"N 006°59'42.0"E										
(1) Tronçon PAS-ODIKI : REF : AIP Switzerland. Segment PAS-ODIKI : REF : Switzerland AIP.												
T372	Service du contrôle rendu par l'Approche de LILLE dans les limites de ses horaires et du SIV LILLE. Control services provided by LILLE APP within its opening hours and LILLE SIV limits.											
∆	VERMA	50°00'00.0"N 003°14'36.0"E										
RNAV 5			164		11.9	FL 265	FL 065		⇓		PARIS	
∆	LESDO	49°48'30.0"N 003°19'05.0"E										
T421												
∆	OPALE	49°53'59.1"N 001°53'06.3"E										
RNAV 5			320		13.1	FL 195	FL 115			⇓	PARIS	
∆	KESAX	50°04'14.8"N 001°40'26.7"E										
RNAV 5			317		35.5	FL 195	FL 115			⇓	PARIS	(1)
∆	KUNAV	50°30'53.7"N 001°03'56.2"E										
(1) Entre KESAX et KUNAV : largeur AWY T421 : 11NM de part et d'autre de l'axe KESAX-KUNAV. Between KESAX and KUNAV: AWY T421 width: 11NM either side of KESAX-KUNAV axis.												
UT451												
▲	AJACCIO-Coti Chiavari VOR-DME (AJO)	41°46'13.9"N 008°46'28.8"E										
RNAV 5			239	059	46.4	FL 500	FL 195		⇓	⇑	MARSEILLE	
▲	NEGAT	41°24'42.0"N 007°51'46.0"E										
RNAV 5			221	041	43.1	FL 500	FL 115		⇓	⇑	MARSEILLE	
▲	BUKID	40°53'48.0"N 007°11'56.0"E										
T493												
∆	LUKEM	49°04'30.0"N 001°27'22.0"W										
RNAV 5			229		15.3	FL 195	FL 145		⇓		RENNES	
∆	UPALO	48°54'37.0"N 001°45'07.0"W										
UT494	CDR1 uniquement planifiable en cas d'activité de la LF-TRA 8 B. CDR1 only available during LF-TRA 8 B activity.											
∆	EKRAS	48°53'58.0"N 001°29'57.0"W										
RNAV 5			087	267	49.5	FL 500	FL 195		⇓	⇑	BREST	(1)
∆	ARGED	48°55'47.0"N 000°15'00.0"W										
(1) CDR1 uniquement planifiable en cas d'activité de la LF-TRA 8B. CDR1 only available during LF-TRA 8B activity.												

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification	Point caractéristique *Significant point*		Route MAG MAG Track		Dist (NM)	Limites verticales *Vertical limits*		MOCA (ft AMSL)	Série FL *FL series*		Organisme de contrôle *Control unit*	
	Designation	Coordonnées *Coordinates*	⇓	⇑		supérieure *upper*	inférieure *lower*		impair *odd*	pair *even*		
	T496											
Δ	EKRAS	48°53'58.0"N 001°29'57.0"W										
RNAV 5			322		12.6	FL 195	FL 065			⇓	RENNES	
Δ	BEVAV	49°04'01.0"N 001°41'26.0"W										
	T497											
Δ	BALNI	47°37'05.0"N 001°40'26.0"W										
RNAV 5			021		26.4	FL 195	FL 065			⇓	RENNES NANTES	*(1)*
Δ	RINSO	48°01'38.0"N 001°26'09.0"W										
(1) Tronçon BALNI-RINSO FL<115 : APP RENNES. FL>115 : APP RENNES ou APP NANTES. IBALNI-RINSO segment BLW FL115 : RENNES APP. ABV FL 115 : RENNES APP or NANTES APP.												
	T498											
Δ	UPALO	48°54'37.0"N 001°45'07.0"W										
RNAV 5			284	104	26.8	FL 195	FL 065		⇑	⇓	RENNES	
Δ	LERAK	49°01'08.0"N 002°24'31.0"W										
	T499											
Δ	QUIMPER PLUGUFFAN VOR-DME (QPR)	47°57'26.2"N 004°11'05.0"W										
RNAV 5			152		15.2	FL 195	FL 065		⇓		IROISE	*(1)*
Δ	LEGMO	47°43'58.0"N 004°00'30.0"W										
RNAV 5			118		16.9	FL 195	FL 065		⇓		IROISE	
Δ	IDRIK	47°35'59.0"N 003°38'29.0"W										
RNAV 5			119		24.3	FL 195	FL 075		⇓		IROISE NANTES	*(2)*
Δ	ADSET	47°24'21.0"N 003°07'03.0"W										
RNAV 5			078	257	22.4	FL 195	FL 075		⇓	⇑	NANTES	
Δ	LUTAS	47°29'04.0"N 002°34'43.0"W										
RNAV 5			085	265	16.0	FL 195	FL 095		⇓	⇑	NANTES	
Δ	RIMON	47°30'26.0"N 002°11'09.0"W										
(1) Tronçon QPR-ADSET : Largeur de l'AWY 6,6 NM. CDR1 réservé aux DEP des aérodromes situés en SIV IROISE. Uniquement planifiable en cas d'activité de la LF-R 270. QPR-ADSET segment: AWY width 6.6 NM. CDR1 reserved for DEP from airfields located in IROISE FIS. Only available during LF-R 270 activity.												
(2) Tronçon IDRIK-ADSET : APP IROISE ou APP NANTES. IDRIK-ADSET segment : IROISE APP or NANTES APP.												
	UT499											
Δ	ADSET	47°24'21.0"N 003°07'03.0"W										
RNAV 5			103		63.2	FL 500	FL 195		⇓		BREST	
Δ	NANTES ATLANTIQUE VOR-DME (NTS)	47°09'39.1"N 001°36'46.7"W										

© Service de l'Information Aéronautique, France

Station	Service	ID	FREQ	HOR	Coordonnées Coordinates Portée Coverage	ALT	Situation *Location*	Exploitant *Operator*	Observations *Remarks*
MARSEILLE PROVENCE	NDB	OB	395 kHz	HO	43°13'47.4"N 005°39'55.5"E 50NM	1562 ft			FRA(D): LFFRASE, LFMF, FL195-660
	VOR-DME	MRM	108.8 MHz Ch 25X	H24	43°22'38.4"N 005°19'35.2"E 60NM(270°..90°) 100NM FL500	771 ft	124°/5.6NM DTHR 31R		Fluctuation occasionnelle du signal VOR dans le secteur Sud du moyen. / Occasional fluctuation of the VOR signal in the southern sector of the navaid. FRA(IA): LFFRASE, LFLU, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFTH, FL195-660
MARTIGUES	VOR-DME	MTG	117.3 MHz Ch 120X	H24	43°23'10.7"N 005°05'12.6"E 200NM(135°..225°) 100NM FL500	650 ft			FRA(IA): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFHO, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFLU, LFHO, LFMT, LFTW, LFNG, FL195-660
MELUN VILLAROCHE	VOR-DME	MLN	113.6 MHz Ch 83X	H24	48°27'20.8"N 002°48'47.8"E 40NM FL250	104.36 m			
MENDE-Nasbinals	VOR-DME	MEN	115.3 MHz Ch 100X	H24	44°36'30.1"N 003°09'44.7"E 100NM FL500	4514 ft			FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFHO, LFME, LFMI, LFMS, LFMT, LFMU, LFTW; FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFCI, LFCK, LFCR, LFLC, LFLW
MONTELIMAR ANCONE	VOR-DME	MTL	113.65 MHz Ch 83Y	H24	44°33'17.8"N 004°46'47.5"E 100NM FL500	656 ft			FRA(IA): LFFRASE, LFMH, LFHP, LFLL, LFLY, LFLS, LFHV, LFXA, LFLM, LFHS, LFLC, LFHA, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, LFBK, LFTW, LFMA, LFMY, LFML, LFMQ, LFNA, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMH, LFHP, LFLB, LFLP, LFLL, LFLY, LFLS, LFHA, LFMT, LFTW, LFNG, LFMI, LFMA, LFMY, LFML, LFMQ, LFMV, LFNA, FL195-660
MONTMEDY-Dun sur Meuse	VOR	MMD	109.4 MHz	H24	49°23'28.5"N 005°07'27.9"E 100NM(45°..135°), 40NM(135°..225°) 60NM FL500	1076 ft			FRA(A): LFFRANE, LFJL, ELLX, EDFH, EDDR, ETAR, ETAD, EDSB, EDRZ, FL195-660; FRA(D): LFFRANE, LFJL, LFST, LFSO, LFSN, LFQA, FL195-660
MONTPELLIER MEDITERRANEE	VOR-DME	FJR	114.45 MHz Ch 91Y	H24	43°34'42.1"N 003°58'29.0"E 80NM(225°..345°) 60NM FL500	7 ft	314°/868m THR 30R		FRA(EXA): LFFRASE, LFMP, FL195-660; FRA(EXD): LFFRASE, LFMU, LFMP, FL195-660 FRA(EX): LFFRASW, FL195-660
MOULINS	VOR-DME	MOU	116.7 MHz Ch 114X	H24	46°42'24.4"N 003°37'54.0"E 80NM FL500	699 ft			FRA(I): LFFRAC; FRA(A): LFFRAC, LFOK, LFLA, LFQB, LFQA, LFGJ, LFSD, LFLC, LFLD, LFOA, LFGM, LFGN, LFHY, LFLN, LFLO, LFQF, LFHJ, LFHS, LFHV, LFHW, LFKL, LFKY, LFLG, LFLL, LFLM, LFLS, LFLU, LFLY, LFMH, LFXA; FRA(D): LFFRAC, LFLD, LFOA, LFOZ, LFOJ, LFOT, LFGJ, LFSD, LFOK, LFLA, LFQA, LFQB, LFHA, LFHQ, LFKM, LFLC, LFLV, LFLZ
NANCY OCHEY	TACAN	NAY	Ch 115X	H24	48°35'01.1"N 005°57'06.6"E	1063 ft			
NANTES ATLANTIQUE	VOR-DME	NTS	115.5 MHz Ch 102X	H24	47°09'39.1"N 001°36'46.7"W 100NM(315°..45°) 150NM FL500		257°/713 m DTHR 21		FRA(I): LFFRAN, FL305-660

Station	Service	ID	FREQ	HOR	Coordonnées Coordinates Portée Coverage	ALT	Situation *Location*	Exploitant *Operator*	Observations *Remarks*
NICE COTE D'AZUR	DME	NIZ	112.4 MHz Ch 71X	H24	43°46'14.3"N 007°15'15.8"E 200NM(135°..225°) 150NM FL500	2822 ft			
	NDB	MUS	428 kHz	H24	43°23'04.5"N 006°36'22.9"E 40NM	1500 ft			
NIMES GARONS	NDB	NG	354 kHz	H24	43°51'25.9"N 004°24'22.6"E 25NM	249 ft	353°/5,34NM THR 18		Situé à / Located at : NIMES COURBESSAC AD. FRA(IA): LFFRASE, LFMI, LFMO, LFMU, LFMV, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMV, LFMO, LFMU, FL195-660
ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL	NDB	ORS	322 kHz	H24	47°56'14.6"N 002°14'33.5"E 25NM	432 ft	053°/3,45 NM THR 23		
PASSEIRY	VOR-DME	PAS	116.6 MHz Ch 113X	HO	46°09'49.4"N 005°59'59.7"E				
PERPIGNAN RIVESALTES	VOR-DME	PPG	116.25 MHz Ch 109Y	H24	42°45'01.7"N 002°52'01.7"E 100NM(45°..135°) 80NM FL500	151 ft	131°/603 m THR 15		ALT VOR 128 FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LEGE; FRA(D): LFFRASW, LFCI, LFMK, LFMT, LFMU
POITIERS BIARD	DME	PT	110.95 MHz Ch 46Y	H24	46°35'40.4"N 000°18'53.1"E 75NM FL500	461 ft	190°/375m THR 21		
	VOR	POI	113.3 MHz	H24	46°34'51.6"N 000°17'53.5"E 60NM FL500	441 ft	315°/213m THR 03		FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFJR, LFOC, LFOD, LFOQ, LFOR, LFOT, LFOV, LFRM; FRA(D): LFFRASW, LFBG, LFJR, LFOD, LFRM
QUIMPER PLUGUFFAN	VOR-DME	QPR	117.8 MHz Ch 125X	H24	47°57'26.2"N 004°11'05.0"W 150NM FL500	315 ft	228°/1.53 NM THR 27		FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRH, LFRV, LFRQ; FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRO, LFRU, LFRH, LFRV, LFRQ
RAMBOUILLET-Les Bordes	DME	RBT	114.7 MHz Ch 94X	H24	48°39'14.2"N 001°59'39.2"E 110NM(135°..225°) 60NM FL500	604 ft			
REIMS	VOR	REM	112.3 MHz	H24	49°18'41.9"N 004°02'43.3"E 60NM FL500	335 ft			
RENNES SAINT JACQUES	VOR-DME	REN	109.25 MHz Ch 29Y	H24	48°04'08.9"N 001°44'30.1"W 150NM FL500	126 ft			FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ROANNE	VOR-DME	ROA	110.4 MHz Ch 41X	H24	46°03'33.0"N 003°59'57.4"E 55NM	1079 ft	223°/465m THR 19		
ROLAMPONT	DME	RLP	117.3 MHz Ch 120X	H24	47°54'22.7"N 005°14'57.0"E 120NM(105°..165°) 60NM FL500	1490 ft			FRA(I): LFFRANE, FL195-660 FRA(I): LFFRAE, FL195-660
ROUEN VALLEE DE SEINE	VOR	ROU	116.8 MHz	H24	49°27'56.3"N 001°16'50.3"E 40NM FL250	560 ft	040°/5,9NM THR 22		
SAINT DIZIER ROBINSON	TACAN	SDI	Ch 87X	H24	48°38'13.2"N 004°53'21.1"E	447 ft	133°/507 m THR 11		
SAINT TROPEZ	VOR-DME	STP	116.5 MHz Ch 112X	H24	43°13'10.1"N 006°36'06.5"E 200NM(90°..270°) 60NM FL500	1089 ft			FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660
SAINTE LEOCADIE	NDB	SAL	418 kHz	H24	42°26'47.9"N 002°00'44.7"E 25NM				
SAVERNE	VOR-DME	SAV	110.45 MHz Ch 41Y	H24	48°47'46.5"N 007°26'52.7"E 60NM FL250	1021 ft			
SOLENZARA	TACAN	SZA	Ch 87X	H24	41°56'14.9"N 009°23'58.4"E 200/60 200NM FL500	10 ft	284°/476m THR 18		
STRASBOURG ENTZHEIM	VOR-DME	STR	115.6 MHz Ch 103X	H24	48°30'19.4"N 007°34'19.1"E 150NM(135°..225°), 60NM(045°..135°) 100NM FL500	577 ft			
TARBES	VOR-DME	TBO	113.9 MHz Ch 86X	H24	43°19'56.0"N 000°08'44.7"E 80NM FL500	1039 ft	036°/10,6 NM THR 20		FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LEPP, LERJ, LESO, LFBZ

© Service de l'Information Aéronautique, France

ENR 4.4 INDICATIFS CODES DES POINTS SIGNIFICATIFS

NAME-CODE DESIGNATORS FOR SIGNIFICANT POINTS

Les points significatifs utilisés pour les opérations en cheminement libre (FRA) sont présentés selon leur fonction. Un point peut avoir une ou plusieurs fonctions dans un ou plusieurs volumes FRA. La fonction abrégée entre parenthèses est indiquée dans la colonne "Observations" après le volume FRA concerné.

Significant points used for Free Route operations (FRA) are categorized according to their function. One point may have one or more functions in one or several FRA volumes. The function is shown in column "Remarks" abbreviated in parentheses after the FRA volume concerned.

FRA (A) Point de connection d'arrivée FRA / *FRA arrival connecting point*
FRA (D) Point de connection de départ FRA / *FRA departure connecting point*
FRA (E) Point d'entrée horizontale FRA / *FRA horizontal entry point*
FRA (I) Point intermédiaire FRA / *FRA intermediate point*
FRA (X) Point de sortie horizontale FRA / *FRA horizontal exit point*

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
ABADO	45°39'21.0"N 005°17'35.0"E		
ABADU	46°54'10.8"N 002°27'12.1"W		
ABAMU	49°23'49.9"N 000°15'29.3"W		
ABARI	47°24'59.0"N 006°56'33.0"E		
ABDIL	44°09'09.0"N 005°20'31.0"E	R161 , T43	
ABDOS	47°39'57.0"N 002°31'47.0"E	G54 , R31	
ABDUX	43°51'30.0"N 004°59'15.0"E		
ABILI	43°34'04.0"N 005°40'29.0"E	Q302	
ABIXI	46°31'54.3"N 002°19'55.2"W		
ABLAK	43°30'05.0"N 005°26'18.0"E	P856 , Q302	FRA(A): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, LFMF, FL195-660
ABLAN	47°18'49.0"N 001°25'25.0"W		
ABNUR	50°10'17.0"N 001°51'30.7"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
ABOBO	48°30'34.6"N 002°11'29.5"E		
ABORO	48°31'26.9"N 002°24'54.3"E		
ABOTI	48°26'58.3"N 001°54'13.8"W		
ABRET	45°28'29.9"N 005°30'03.1"E		
ABRIX	43°38'47.0"N 001°57'45.0"W		FRA(E): LFFRASW
ABROM	50°29'30.9"N 002°29'25.3"E		
ABRON	42°36'51.0"N 008°08'52.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ABSEG	48°15'38.7"N 003°52'33.9"E		
ABSIE	46°35'00.0"N 000°27'30.0"W	G54 , R66	
ABSIN	42°35'58.0"N 009°37'22.0"E		
ABUDA	50°06'59.0"N 001°45'27.1"E		
ABULO	45°34'27.0"N 006°59'42.0"E	T345	
ACRUF	45°06'25.0"N 004°46'46.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ADABI	46°33'40.0"N 000°31'51.0"E	R66	FRA(I): LFFRASW
ADADA	48°17'42.0"N 002°00'13.0"E	R106	
ADATI	48°03'11.2"N 002°28'27.7"E		
ADATU	45°32'14.0"N 002°49'32.0"E		FRA(I): LFFRASW
ADDOZ	48°26'21.6"N 002°48'42.4"E		
ADEKA	45°56'29.7"N 003°10'48.3"E		FRA(I): LFFRASW
ADEVA	44°15'00.0"N 003°15'42.0"E		
ADIDI	48°43'17.1"N 002°06'02.7"W		
ADILU	46°07'27.0"N 000°50'22.0"W		
ADIMO	43°29'31.2"N 001°54'31.5"E		
ADITA	43°13'42.8"N 005°49'43.9"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ADIVA	43°29'55.0"N 004°56'15.8"E		
ADNOR	50°01'02.1"N 002°24'22.5"E		
ADOGA	48°01'08.0"N 007°26'57.0"E		
ADRUD	49°10'14.0"N 006°26'55.0"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-245
ADSER	43°14'30.0"N 001°12'11.0"E		
ADSET	47°24'21.0"N 003°07'03.0"W	T499 , UT499 , UT512	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
ADSUD	49°52'55.9"N 002°27'35.0"E		
ADUDU	43°20'41.0"N 007°11'21.0"E	N86 , P856	
ADUTO	50°30'54.0"N 003°21'42.0"E	N873	FRA(X): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
ADUZE	41°07'48.5"N 005°38'26.5"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
AFRIC	43°46'27.0"N 002°52'09.0"E	G39 , G393 , J27	FRA(A): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR
AGAKI	42°48'17.0"N 005°01'25.0"E	Z16 , Z152	
AGANO	49°39'54.0"N 002°00'00.0"W		
AGENO	43°29'23.2"N 001°16'28.1"E		
AGEVU	43°52'04.0"N 006°39'50.0"E	G374	FRA(AD): LFFRASE, LFNA, FL195-660
AGLAX	49°57'24.7"N 002°26'59.2"E		
AGLIM	41°21'26.0"N 004°40'00.0"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660
AGOPA	48°05'00.0"N 002°00'35.0"E	R106	FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV
AGOTO	42°26'18.0"N 005°42'35.0"E		
AGOTU	47°47'23.0"N 002°04'14.0"W		
AGREV	45°03'51.0"N 004°19'02.7"E	G53 , R31	
AHVEC	48°49'19.2"N 002°44'44.9"E	UN857	FRA(EX): LFFRANE, FL195-660 FRA(EX): LFFRAN, FL305-660
AKELU	49°22'01.0"N 006°27'50.0"E	N852 , V36	
AKEMO	47°08'21.0"N 003°00'00.0"W	UN461 , UN471	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 FRA(EX): LFFRAN, FL305-660
AKEPO	43°18'57.4"N 000°08'17.9"W		
AKIKI	49°35'29.0"N 001°25'00.0"W	G27 , UM189 , N867 , UN867 , UY120	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
AKITO	47°12'48.0"N 006°38'55.5"E	Z24	
AKONO	47°42'56.3"N 004°35'22.2"E		
AKUNU	43°07'58.5"N 003°22'23.8"E		
AKUTI	43°13'38.0"N 008°56'25.0"E	A9 , G702 , UM616 , R16	FRA(IA): LFFRASE, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LIRJ, FL195-660
ALARO	47°29'47.2"N 004°44'56.5"E		
ALBER	42°27'05.4"N 002°49'55.6"E	B384	FRA(X): LFFRASW
ALESO	50°34'32.2"N 001°13'31.5"E	T20	FRA(X): LFFRANE, FL195-660
ALIMO	48°42'57.0"N 003°55'56.0"E	A6 , B13	
ALISO	42°55'40.0"N 009°36'14.4"E	P856	
ALIVA	43°55'58.8"N 001°08'49.3"E		
ALTIK	47°38'58.7"N 007°07'50.3"E		
ALURA	46°30'00.0"N 004°57'09.7"E	A6	
ALUTA	49°00'18.7"N 007°29'53.2"W		FRA(EX): LFFRANW, FL245-660
AMAXA	49°46'28.2"N 002°41'50.8"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
AMCAK	48°44'36.0"N 005°04'48.0"E		FRA(I): LFFRAE, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660
AMDAS	45°40'54.4"N 003°44'34.7"E		
AMDOQ	48°13'46.4"N 007°12'38.8"E		
AMFAC	42°52'29.3"N 005°02'57.2"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
AMFOU	43°35'45.0"N 006°06'04.0"E	A3 , Q302 , R161 , Y22	FRA(A): LFFRASE, LFMN, FL195-660
AMGEL	43°49'55.4"N 007°22'28.7"E		
AMIKO	45°07'41.0"N 004°28'59.4"E	A3 , G53	FRA(A): LFFRASE, LFLV, LFLO, LFHX, LFLN, FL195-660; FRA(D): LFFRASE, LFLU, LFLV, LFLO, LFHX, LFLN, FL195-660
AMIRO	43°56'27.7"N 006°44'52.9"E	Z206	
AMJUS	49°05'45.9"N 002°02'09.2"E	UN872 , UT300	
AMKEN	46°10'57.2"N 005°22'46.2"E		
AMLIR	44°26'35.1"N 003°09'54.0"E		FRA(I): LFFRASW
AMODO	48°25'10.0"N 002°58'49.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
AMOLO	43°49'40.6"N 002°34'43.5"E	G39	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR
AMONI	45°04'02.0"N 004°49'57.0"E	V44	
AMOPO	48°46'25.9"N 003°13'56.4"W		
AMORO	46°30'00.0"N 004°32'17.0"E	A2	FRA(I): LFFRAC
AMPES	41°24'37.0"N 008°07'15.0"E	M623	
AMPOP	49°31'47.7"N 006°09'02.9"W		FRA(EX): LFFRANW, FL245-660
AMPUM	49°32'26.6"N 005°48'48.1"E	Z110	
AMUGU	49°04'50.7"N 002°03'21.8"W		
AMUVA	46°02'27.0"N 003°18'33.0"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
AMVAR	45°19'50.0"N 005°56'14.0"E	Z40	
ANDLO	48°23'45.5"N 007°22'59.6"E		
ANETO	42°41'35.0"N 000°33'30.0"E		FRA(EX): LFFRASW
ANGLO	49°55'42.0"N 000°27'18.0"W	G27 , G273 , UM189 , UZ273	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ANIGU	47°32'11.0"N 000°31'53.0"W	V30	
ANLEV	48°41'37.0"N 003°03'00.0"W	T120	
ANNET	49°39'05.1"N 004°00'05.0"W	UM25	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
APPOC	48°29'54.9"N 003°19'40.2"E		
APRUR	41°22'22.0"N 007°16'20.4"E	T175	FRA(D): LFFRASE, LIEA
AQQIR	45°07'17.9"N 004°45'19.7"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ARBON	45°16'59.8"N 004°53'24.6"E		
ARBOS	46°59'03.0"N 006°01'35.0"E	L47 , V25	FRA(E): LFFRAE, EVEN FL for entering aircrafts
ARDEG	44°40'09.0"N 004°32'15.0"E	T121	
ARDEN	49°51'43.0"N 004°51'28.0"E		FRA(X): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
ARDOD	47°43'53.0"N 000°54'21.0"W	A5 , UN873 , T15 , UZ15	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ARDOL	46°45'05.0"N 004°38'15.0"E		FRA(A): LFFRAC, LFAI, LFPM, LFPN, LFPO, LFPV
ARFOZ	46°46'58.0"N 005°05'42.0"E		FRA(I): LFFRAC, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660
ARGED	48°55'47.0"N 000°15'00.0"W	H490 , UN502 , UT494	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ARGIS	45°58'16.0"N 005°35'57.0"E	T544 , Z66	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ARKIP	47°38'00.0"N 002°02'11.0"E	R106	FRA(I): LFFRASW
ARKOX	45°26'24.0"N 005°18'27.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ARLET	43°15'39.0"N 005°19'45.2"E		
ARLOP	46°16'26.0"N 004°09'23.0"E		
ARLOR	48°37'38.4"N 002°37'54.1"W		
ARMAL	47°20'27.0"N 002°03'11.0"E		FRA(I): LFFRASW
ARMAX	45°01'42.9"N 001°44'42.1"E		
ARMIV	44°06'15.3"N 004°50'54.6"E		
ARNAV	47°12'24.0"N 001°47'25.0"E		FRA(I): LFFRASW
ARNEV	47°56'57.1"N 000°29'31.4"W		
ARNOT	47°24'08.0"N 006°55'12.0"E	T14	
ARPIL	45°41'09.7"N 000°41'52.3"E		
ARPOB	45°55'44.6"N 005°03'49.2"E		
ARPUS	47°40'21.3"N 006°39'56.8"E	A242 , G42	
ARSAF	49°21'02.6"N 002°08'03.0"E	UN874	FRA(EX): LFFRANE, FL195-660 FRA(EX): LFFRAN, FL305-660
ARSIG	43°18'56.0"N 000°26'50.9"W		
ARSIL	48°33'36.0"N 004°03'42.0"E	A6 , B13 , G40	
ARSOM	46°08'14.0"N 003°25'11.0"E	J924 , Y600	
ARSUK	48°46'09.2"N 000°41'04.2"E		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ARTAX	46°15'27.0"N 001°47'00.0"E		FRA(I): LFFRASW
ARTIV	48°52'02.0"N 001°52'04.0"W		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ARVID	43°04'33.6"N 001°27'52.9"W		FRA(X): LFFRASW
ARVOL	50°32'45.0"N 003°29'49.0"E	Z173 , Z373	
ARZIP	47°55'16.0"N 006°07'35.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
ASBAR	50°23'36.0"N 003°21'53.0"E		
ASGUN	49°11'05.0"N 003°25'40.0"E		
ASKAG	41°47'25.0"N 009°45'00.0"E		
ASKAN	45°02'40.0"N 001°02'23.0"W		FRA(AD): LFFRASW, LFBC, LFCD, LFCH
ASLEG	45°45'09.0"N 006°09'15.0"E	T45	
ASPET	43°00'00.0"N 000°58'47.0"E	A29	FRA(A): LFFRASW, LFBA, LFBF, LFBO, LFCG, LFCL, LFCQ, LFCW, LFCX, LFDB, LFDH, LFDX, LFMW
ASRUL	48°43'06.2"N 003°50'42.1"E		
ASSEQ	46°13'23.6"N 006°30'56.6"E	Y51	
ASTEG	43°24'51.8"N 004°07'55.6"E		
ASVOK	48°57'33.5"N 001°29'42.8"E		
ATGAL	48°57'34.7"N 000°15'15.7"W		
ATGEB	48°41'09.1"N 001°39'18.4"W		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ATGIV	49°58'35.5"N 000°53'11.2"E		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
ATGUS	40°55'02.0"N 006°38'58.0"E		
ATLEN	44°30'19.3"N 004°56'51.0"W		FRA(X): LFFRANW, FL195-660
ATMAD	45°13'09.0"N 007°00'09.0"E		
ATMOS	49°26'20.3"N 000°03'31.7"W		
ATNIS	48°23'29.0"N 001°27'43.0"W	T501	
ATNUL	48°35'05.0"N 006°41'59.0"E		
ATREX	49°47'07.0"N 002°22'07.0"E	J22	FRA(D): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660
ATRID	46°50'55.0"N 003°24'31.0"E	A3 , Y600	
ATSUP	45°44'33.9"N 002°57'09.7"E		FRA(I): LFFRASW
ATTUC	48°22'08.5"N 003°16'52.0"E		
ATWIX	43°20'14.0"N 000°30'05.8"W		
AUCHE	43°39'05.0"N 000°33'30.0"E	G17 , T544	FRA(D): LFFRASW, LFBM
AULON	44°22'43.0"N 001°38'51.0"E	G36	
AVLON	47°33'36.0"N 003°48'48.0"E	A2 , B373	FRA(ID): LFFRAC, LFOK, LFLA, LFQA, LFQB, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660
AXIOS	43°53'11.6"N 004°41'25.4"E		
AZFIC	46°34'07.7"N 003°05'40.6"W	UN741	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
BABAT	46°54'57.7"N 002°37'27.0"W		
BABED	43°18'54.0"N 008°36'01.0"E	UM616	
BABOG	47°30'51.0"N 001°22'09.9"E		
BADAM	44°05'11.0"N 003°10'14.0"E		FRA(I): LFFRASW
BADBA	43°59'24.0"N 007°39'48.0"E		
BADET	43°27'50.6"N 004°29'45.4"E		
BADGI	49°50'26.0"N 002°40'53.6"E		
BADOD	44°12'49.3"N 006°31'43.6"E		FRA(D): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660
BADPO	43°39'33.1"N 007°34'07.7"E		
BADUR	48°42'39.0"N 002°57'04.0"W	G27 , T120	FRA(I): LFFRANW, FL195-660; FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRO, LFRU, LFRT, FL195-660; FRA(D): LFFRANW, EGJB, EGJJ, EGJA, LFRC, LFRT, LFRD, FL195-660
BAGAD	47°35'00.0"N 002°52'52.0"W	H34 , UT183	FRA(E): LFFRANW, FL195-660 FRA(X): LFFRAN, FL305-660
BAGAP	45°44'18.0"N 005°55'45.0"E		
BAGBI	46°48'52.0"N 004°35'48.0"E		FRA(I): LFFRAC
BAGEK	49°30'11.3"N 000°15'37.0"W		
BAGIB	46°31'07.0"N 002°09'45.4"W		
BAGRO	43°12'35.4"N 000°05'50.2"W		
BAGSU	41°29'53.0"N 009°13'31.0"E		
BAKIX	48°20'13.2"N 007°03'10.4"E		
BAKNO	46°30'00.0"N 003°31'53.3"E	A27	
BAKTA	43°50'12.0"N 001°06'10.0"W		FRA(I): LFFRASW
BAKUL	47°20'49.0"N 001°38'17.0"W	UN873 , UY110	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
BAKUP	44°24'45.0"N 004°26'10.0"W		FRA(X): LFFRANW, FL195-660
BALAN	46°30'58.0"N 001°02'00.0"E	A34 , R10 , R66	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFBI, LFBL, LFJR, LFOD, LFRM
BALDA	44°36'35.0"N 005°33'11.0"W		FRA(X): LFFRANW, FL195-660
BALEN	40°56'48.0"N 005°41'24.0"E	M601 , UT250	FRA(IA): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660
BALIV	47°40'12.5"N 001°30'41.7"E		
BALMO	42°25'00.0"N 004°35'07.0"E	A6 , N86	
BALMU	47°50'48.2"N 004°38'22.9"E	A6 , R11	
BALNI	47°37'05.0"N 001°40'26.0"W	R14 , T497	
BALRU	43°28'47.1"N 003°42'35.1"E		
BALSI	45°28'38.6"N 005°57'38.8"E	Q226 , UY36	FRA(IA): LFFRASE, LFML, LFMQ, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFLU, LSGG, LFLI, LFHN, LSGL, LSGP, FL195-660
BAMDI	42°46'34.5"N 008°47'30.4"E		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
BAMES	48°58'31.0"N 001°29'10.0"E	UN874 , UT191	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
BAMEV	47°50'07.2"N 007°23'06.2"E		FRA(I): LFFRAE
BAMGO	42°52'56.1"N 003°02'25.3"E		
BANEK	45°46'37.0"N 005°52'10.0"E		
BANKO	45°49'12.0"N 007°03'17.0"E	L615 , T37 , Y52	
BANOX	48°34'27.1"N 001°30'19.8"E	T116	
BANTI	49°55'27.0"N 001°37'34.0"E	H20 , H22	
BANUS	45°19'46.6"N 004°28'38.1"E		
BAQQA	47°58'28.6"N 006°19'24.6"E		
BARAN	45°45'19.4"N 005°12'20.7"E	A2	
BARAT	43°00'15.6"N 005°02'28.7"E		
BARAX	47°32'28.8"N 001°32'19.1"E		
BARIL	42°29'58.0"N 009°19'30.0"E		
BARLI	50°25'51.1"N 002°46'19.7"E		
BARSO	44°08'37.0"N 006°53'25.3"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
BASIK	48°57'13.0"N 002°57'04.0"W		
BASIP	43°53'32.0"N 007°57'42.0"E		Y15
BASLI	44°06'52.9"N 002°59'15.0"E	J27	
BATAG	48°49'22.1"N 003°22'20.2"E		
BATEX	43°40'11.0"N 005°43'11.0"E	Y30	
BATIV	42°07'26.0"N 006°24'37.0"E	M731	FRA(IA): LFFRASE, LIEA, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660
BAVOL	49°06'20.0"N 003°39'42.0"E	A6 , B13	
BAVON	40°15'58.0"N 006°03'22.0"E	M603	FRA(IA): LFFRASE, LIEA, LIEO, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660
BAXIR	48°47'26.0"N 003°52'11.7"E	A6 , B13	
BAZOS	49°30'55.3"N 001°55'31.2"E	UN873	FRA(EX): LFFRANE, FL195-660 FRA(EX): LFFRAN, FL305-660
BEBEV	42°13'01.0"N 008°26'44.0"E	L978 , M622 , Y48	FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660
BEBIX	45°56'57.0"N 001°23'59.0"E		FRA(I): LFFRASW
BEDVA	48°06'52.4"N 003°54'01.4"E		
BEGAR	47°54'30.0"N 007°35'00.0"E		FRA(I): LFFRAE
BEKOS	48°48'42.0"N 003°32'53.0"E		
BEKRI	46°08'38.6"N 004°25'41.6"E		
BELDI	49°57'20.0"N 002°35'04.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
BELEN	43°54'51.0"N 002°44'19.0"W		FRA(E): LFFRANW, FL195-660
BELEP	45°47'30.0"N 004°07'54.0"E	A3 , H38	FRA(IA): LFFRASE, LFOA, LFOJ, LFHY, LFQG, LFLD, LFOZ, LFBK, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFHY, LFQG, LFBK, FL195-660
BELIG	43°16'02.0"N 000°00'50.0"E		
BELOB	50°42'34.0"N 003°12'52.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL265-660
BELPA	44°59'32.0"N 001°56'43.0"E		
BELUS	45°40'31.0"N 005°35'38.0"E	Z16 , Z87	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
BELVU	45°57'09.2"N 004°02'42.0"E	A3	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
BEMAX	46°09'56.0"N 000°45'35.0"W		
BENAR	48°15'11.0"N 000°44'40.0"E	A34 , H20 , UN859 , T17	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
BENIX	49°32'48.0"N 001°29'24.0"W	G27 , G271 , G272	
BEPER	44°38'17.0"N 005°12'54.0"E	T43	FRA(ID): LFFRASE, LFLB, LFLP, LFLL, LFLY, LFLS, FL195-660
BEPMI	46°09'08.0"N 002°30'00.0"E	V13	
BERAD	48°18'07.0"N 004°03'42.0"W		
BERNO	49°05'00.0"N 000°38'00.0"E	N160	
BERUG	48°37'17.0"N 006°55'54.8"E	V32	
BETOB	46°34'48.0"N 000°15'00.0"W	G54 , R66	
BETUV	48°57'16.0"N 003°07'20.0"W	Y491	
BEVAV	49°04'01.0"N 001°41'26.0"W	G273 , G274 , T496 , UZ273	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
BEVEN	45°41'19.0"N 005°58'22.0"E	Q226	
BEVOL	47°00'43.0"N 000°55'51.0"E	UT158	FRA(X): LFFRASW, FL195-305

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
BEVTO	44°28'54.3"N 002°20'15.8"E		
BIBAX	50°03'27.0"N 001°00'29.0"E	M605 , UM605	
BIBDO	44°09'05.0"N 001°57'55.0"E	V12	
BIBOT	46°45'05.0"N 006°24'37.0"E		
BIDAC	43°25'02.4"N 001°08'08.4"W	G17	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LEPP, LERJ, LESO
BILGO	49°54'07.0"N 003°26'50.0"E	B3 , H20	
BINTO	43°06'12.9"N 005°19'39.8"E		
BIRGO	43°23'30.0"N 006°07'11.0"E	G701 , V35	
BIRSO	47°49'56.8"N 000°30'53.5"W		
BISBO	43°27'44.4"N 007°09'48.5"E		
BISKI	42°46'34.9"N 008°47'31.0"E		
BIVLO	46°11'49.8"N 006°15'13.8"E	Y52	
BIVSO	45°09'58.0"N 001°18'35.0"E		
BLONA	45°00'30.9"N 006°46'38.3"E		
BOBMA	50°18'45.1"N 003°08'53.1"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
BOBRI	46°50'18.0"N 001°11'25.0"W	A53 , R66	
BOBSA	48°29'45.0"N 000°38'54.0"E	A34 , H20	
BOBSI	46°19'26.6"N 004°59'06.7"E	A6 , T112 , Z32	
BOCEP	44°55'29.2"N 000°49'03.5"W		
BODIL	48°31'23.4"N 004°05'09.3"W	T120	
BODRU	44°12'31.0"N 006°22'40.0"E		FRA(ID): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660
BOGRO	43°18'41.0"N 000°45'00.0"E		
BOGVA	49°29'01.5"N 001°28'48.5"E		
BOKNO	47°02'49.0"N 000°41'30.0"E	UN858	FRA(X): LFFRASW FRA(E): LFFRAN, FL305-660
BOLBA	43°22'12.8"N 006°58'56.1"E		
BOLEC	42°02'43.5"N 009°32'55.6"E		
BOLGI	46°40'04.0"N 005°56'18.0"E	T14 , Z24	
BOLGU	45°55'56.0"N 000°03'38.0"W		
BOLLY	48°05'31.0"N 004°09'04.0"E	T37 , Z318	
BOLRO	50°00'00.0"N 001°41'29.4"W	UP87	FRA(X): LFFRAN, FL305-660
BOLSA	43°20'02.8"N 003°18'54.4"E		FRA(I): LFFRASW
BOMZA	43°08'07.0"N 007°19'55.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
BONOH	41°51'39.6"N 009°33'07.1"E		
BORDI	44°01'23.0"N 007°45'07.0"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660
BORGO	43°08'46.3"N 004°46'14.7"E		
BOXXO	49°26'56.0"N 002°00'35.0"E		
BREMO	42°20'00.0"N 009°34'37.0"E		
BRUSC	43°44'51.0"N 003°01'24.0"E	A27 , G393	FRA(D): LFFRASW, LFMT
BUBLI	48°46'17.8"N 004°09'00.0"E		FRA(ID): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660
BUGUS	45°00'00.0"N 000°57'38.0"E	A34	FRA(D): LFFRASW, LFBE
BUKID	40°53'48.0"N 007°11'56.0"E	M601 , UT451	FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660
BULOL	46°02'44.7"N 005°05'30.9"E	UN854 , T112	FRA(IA): LFFRASE, LFGF, LFGJ, LFLH, LFSD, FL195-660
BULOX	48°33'00.0"N 000°46'00.0"W	UN29 , UZ57	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
BULTO	43°16'25.0"N 004°54'12.0"E	Y341 , UY342 , Z154	FRA(ID): LFFRASE, LFMC, LFTF, FL195-660
BUNAV	46°30'00.0"N 008°45'00.0"W	UN536	
BUNAX	42°39'16.0"N 008°39'11.0"E		
BUNOR	49°10'51.8"N 002°34'24.7"E		
BUNOT	48°03'09.3"N 001°29'40.0"W		
BUROD	43°25'12.0"N 006°23'18.0"E		
BUROX	43°37'50.0"N 001°15'18.0"E		FRA(I): LFFRASW

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
BUSIL	46°17'37.0"N 004°43'19.0"E	A2 , J34	FRA(X): LFFRASE, FL195-660 FRA(ED): LFFRAC, LFHJ, LFHS, LFHV, LFHW, LFKL, LFKY, LFLG, LFLL, LFLM, LFLS, LFLU, LFLY, LFMH, LFXA, LFHM, LFHU, LFKA, LFKX, LFLB, LFLE, LFLJ, LFLP, LFHP, FL195-660
BUSUK	48°51'19.0"N 000°42'48.0"E	UN160 , UT176	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
BUZIK	48°54'08.6"N 002°39'13.9"E		
BUZUC	48°02'03.0"N 006°41'50.0"E	R112	
CACHI	47°04'00.0"N 004°06'24.0"E	A2 , G21 , Y600	FRA(I): LFFRAC; FRA(A): LFFRAC, LFSD, LFGJ, LFLH, LFLA, LFGQ, LFOJ, LFOZ, LFQB, LFPM, LFOK, LFQA, LFSI
CALAN	43°05'39.5"N 005°19'59.4"E		
CALNO	42°47'58.0"N 008°21'52.0"E	A32	
CAMBO	49°17'30.0"N 005°51'35.0"W		
CANSU	49°00'00.0"N 000°00'00.0"W		
CAPCO	42°50'50.3"N 009°34'28.2"E	A3	
CERVI	45°58'12.0"N 007°32'43.0"E		
CHABY	47°47'48.0"N 003°56'55.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
CHALA	45°21'19.0"N 000°07'51.0"E		FRA(I): LFFRASW
CIFZU	43°14'40.0"N 004°46'19.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
CIRTA	39°00'00.0"N 007°02'00.0"E		FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
COHPA	48°26'39.6"N 002°51'03.5"E	UM729	FRA(X): LFFRANE, FL195-660 FRA(E): LFFRAN, FL305-660
COLLO	45°56'35.0"N 005°51'18.0"E		
COPSI	44°17'49.0"N 000°09'55.0"E		
COQIW	45°25'28.1"N 005°16'30.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
COQUE	47°04'45.0"N 004°59'26.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
CORMA	43°55'17.9"N 000°12'17.8"W		
CORSI	41°20'00.0"N 008°48'44.4"E	A9	FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
CREIL	49°15'19.0"N 002°30'53.2"E		
CUDOF	45°28'38.0"N 002°58'17.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
CUERS	43°13'34.0"N 006°08'04.0"E	G7 , V35	
DAMLO	47°23'45.0"N 001°41'13.0"W		
DANAR	48°04'04.0"N 006°03'13.0"E		
DANBO	45°55'18.3"N 005°03'31.4"E	A2 , A6	FRA(ID): LFFRASE, LFLG, LFLU, FL195-660
DEFAY	48°25'06.6"N 005°07'07.7"E		
DEGAX	46°03'55.4"N 000°54'39.7"W		
DEGEX	47°44'38.0"N 003°09'24.0"W	H34	FRA(I): LFFRANW, FL195-660
DEGOL	43°46'50.0"N 002°51'07.9"E		FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBD
DEGUK	44°06'30.0"N 000°43'51.0"E	R17 , T258	
DEKJA	47°31'43.0"N 000°41'09.0"W	UN482	
DEKOD	48°17'00.0"N 002°06'00.0"E	UN857	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
DEKOR	49°00'26.0"N 005°55'59.0"W		
DELOG	44°19'44.0"N 003°59'15.0"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
DELOM	50°18'53.0"N 004°05'22.8"E		FRA(E): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
DELUG	47°47'12.1"N 007°23'30.4"E		
DEMOM	49°32'53.2"N 000°07'51.0"W		
DENEL	48°21'55.0"N 007°53'03.0"E		
DENIN	50°22'12.0"N 003°25'48.0"E		
DENTA	41°40'31.0"N 008°20'52.0"E		
DEPES	44°07'24.0"N 002°09'52.0"E	T544	
DEPOM	47°19'04.0"N 002°10'45.0"E	G54	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFOJ, LFOZ, LFPM
DEPUL	45°55'30.0"N 005°29'40.0"E	T544	FRA(A): LFFRASE, LFLU, LFMH, FL195-660
DEREM	46°21'23.9"N 006°10'34.5"E	Z62	
DEROL	48°40'49.1"N 002°07'49.4"E		
DESAB	45°49'49.0"N 002°57'33.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
DETUN	47°04'17.0"N 004°38'52.0"E		
DETUR	48°56'21.0"N 000°57'11.0"E	A361	

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
DEVAL	50°51'25.4"N 001°28'00.0"E	N57	
DEVDI	47°44'20.0"N 007°32'52.0"E		FRA(I): LFFRAE
DEVIM	49°27'00.6"N 003°37'56.0"E	Z157	
DEVRO	47°29'44.0"N 000°44'19.0"E	UN858	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
DEXEV	46°58'50.5"N 002°10'37.4"E		
DIBAG	45°47'22.0"N 000°47'15.0"E		FRA(I): LFFRASW
DIBER	42°04'47.0"N 004°24'54.0"E	A6 , UN870	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
DIBES	47°30'27.0"N 001°06'17.0"E	UN482 , UT158	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
DIBEX	47°53'24.6"N 006°02'45.7"E		
DIBOT	48°36'39.8"N 007°11'44.8"E		
DIDAK	48°15'35.0"N 000°15'00.0"W	A5 , UN872 , UZ15	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
DIDGO	48°07'31.8"N 004°02'55.5"E		
DIDIG	46°03'07.0"N 002°15'00.0"W	UP87	FRA(X): LFFRANW, FL195-660 FRA(E): LFFRAN, FL305-660
DIDOR	49°18'49.1"N 003°16'55.4"E		
DIDOS	48°39'12.0"N 002°26'44.7"E		
DIDRU	46°10'54.0"N 000°01'52.0"E		FRA(I): LFFRASW
DIGPO	43°30'55.5"N 000°18'01.9"E		FRA(I): LFFRASW
DIKEL	41°32'53.0"N 009°06'49.0"E	P980	FRA(D): LFFRASE, LIEO
DIKOL	49°08'15.0"N 004°02'57.0"E	B3 , J10	FRA(D): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660
DIKRO	49°35'05.0"N 001°06'39.0"W	G273 , UM184 , UM185 , UN861 , UT510 , V2 , V3 , UZ273	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
DILAB	48°02'42.1"N 005°48'15.3"E		
DILRA	45°51'00.0"N 001°13'32.0"W		
DIMAD	43°18'04.3"N 007°16'40.8"E		
DIMAL	50°29'33.2"N 001°21'58.8"E	T20	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
DINAN	49°49'55.0"N 005°19'53.0"E		
DINIG	46°29'43.0"N 005°53'26.0"E	Y55	
DINIP	48°52'54.4"N 001°50'44.3"W		
DINOG	48°40'11.2"N 001°44'49.5"W		
DINOX	46°40'00.0"N 006°07'11.0"E	L615 , V31	
DINVI	48°49'25.1"N 001°59'29.2"W		
DIPCE	49°06'02.5"N 005°09'20.9"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660 FRA(I): LFFRAE, FL195-660
DIPER	50°20'45.0"N 002°03'41.0"E	B24 , L613	
DIPIR	46°40'09.0"N 005°35'35.0"E	T37 , V25	
DIPKA	51°02'30.2"N 002°11'00.9"E		
DIRAX	44°33'07.7"N 000°27'15.8"W		FRA(I): LFFRASW
DIRBA	46°00'00.3"N 004°30'09.4"E		
DIRGO	48°50'05.2"N 002°07'02.8"W		
DIRMO	47°05'21.0"N 002°11'32.0"E		FRA(I): LFFRASW
DISAK	48°08'00.0"N 002°07'54.0"E	UN857	FRA(E): LFFRASW FRA(X): LFFRAN, FL305-660
DISIS	43°32'31.0"N 000°12'53.0"E	G17 , T259	
DITAL	48°44'41.0"N 000°53'21.0"E	UN491 , UN872 , UN873	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
DITEV	44°29'01.2"N 002°54'09.3"E		FRA(I): LFFRASW
DIVDA	47°57'33.0"N 003°48'31.0"E	J301 , T11	
DIVED	49°13'08.3"N 006°42'48.5"E		
DIVKO	43°03'22.2"N 004°46'36.9"E	G7 , M731 , UM731 , UM984 , UN852	FRA(IA): LFFRASE, LEGE, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMP, LFMU, LFMK, LFCK, LFMT, LFTW, LFNG, LFMC, LFTF, FL195-660
DIVOK	48°36'02.6"N 003°47'46.5"W		
DIVON	49°34'01.6"N 001°51'07.0"E		
DIVUL	43°18'07.0"N 007°37'17.0"E	G374 , M622 , P856	FRA(IA): LFFRASE, LFKB, LFKC, LFKS, FL195-660
DIXAD	46°52'12.0"N 001°35'00.0"W	UY110	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
DOBEG	48°36'09.2"N 007°24'04.8"E		
DOBIK	48°36'49.8"N 003°23'13.6"E		
DOBIM	42°57'14.0"N 009°45'00.0"E	R16	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
DODIM	49°15'45.6"N 000°27'17.1"E		
DODOM	43°20'31.0"N 000°56'04.0"E		FRA(I): LFFRASW
DOGOV	46°56'12.4"N 001°46'29.1"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
DOKAR	42°30'03.0"N 009°45'00.0"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
DOLIN	48°19'21.9"N 005°13'07.1"E		
DOLIS	39°00'00.0"N 005°22'29.0"E		FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
DOLIV	43°42'36.9"N 005°10'38.2"E		
DOLUR	49°29'03.9"N 005°03'26.1"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
DOMIL	46°57'31.0"N 006°18'53.0"E	Z24	
DOMOD	47°51'46.0"N 001°17'09.0"E	A3 , H20 , R10 , UT158	
DOMOK	49°43'28.0"N 002°06'18.0"W	Q41 , UT260	FRA(E): LFFRAN, FL305-660 FRA(X): LFFRANW, FL195-660
DOMUS	48°53'17.1"N 001°57'49.9"E		
DONOS	43°17'01.6"N 001°29'29.2"W	R299	
DOPAP	48°42'18.0"N 002°15'28.6"E		
DOPIM	45°15'40.1"N 005°20'54.1"E		
DOPIN	48°13'09.0"N 002°45'17.0"E		
DOQQU	48°19'28.2"N 006°21'28.8"E		
DORDI	48°13'12.0"N 002°47'31.0"E		
DOSSE	48°38'40.0"N 007°29'04.0"E		
DOTIG	44°09'23.0"N 005°30'04.0"E		
DOUCI	47°23'07.7"N 007°02'02.7"E	T626	
DUCRA	48°57'53.7"N 002°34'55.4"E	UM728	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRANE, FL195-660
DUJOW	45°32'31.6"N 005°43'12.1"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
EBOMA	48°12'07.7"N 003°12'22.0"E	J301	
EBOMO	47°49'16.0"N 004°18'45.2"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
EBORA	43°19'40.0"N 007°21'45.0"E	M623 , P856	
ECHUH	49°00'00.0"N 001°06'00.0"E		
ECKAP	45°42'10.0"N 001°33'08.0"E		FRA(I): LFFRASW
ECRIM	45°33'57.8"N 002°34'30.5"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
EDINO	39°40'02.0"N 005°57'16.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
EDJAR	49°23'49.3"N 005°52'14.2"E		FRA(I): LFFRAE, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660
EDODU	44°01'59.9"N 004°29'58.8"E		
EDOPI	47°55'29.6"N 006°34'08.1"E		FRA(I): LFFRAE
EDOXA	48°17'27.0"N 002°12'34.0"E	R31	
EFXAH	43°50'00.0"N 004°25'00.0"E		
EGOZE	49°33'09.5"N 002°29'22.1"E	B24 , N57 , N874	FRA(IA): LFFRANE, LFAY, LFAQ, LFAT, FL195-660
EKCEC	50°40'31.0"N 002°03'16.0"E		
EKDAP	45°18'49.0"N 004°54'12.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
EKLEB	50°33'01.0"N 001°45'15.0"E		
EKMEP	45°55'41.4"N 005°04'05.9"E		
EKMOP	46°39'50.0"N 001°28'45.0"W		
EKNOS	46°13'29.0"N 005°14'56.3"E		
EKPAT	48°33'21.4"N 002°34'01.6"W		
EKRAS	48°53'58.0"N 001°29'57.0"W	UM184 , UN491 , UN585 , UN867 , R111 , R491 , UT494 , T496 , T501 , UT507	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
EKRIK	50°30'57.7"N 002°45'26.7"E		
EKSID	43°45'24.7"N 007°37'58.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
EKTIR	49°08'36.0"N 001°30'53.0"E		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
EKVEB	46°36'17.8"N 005°49'15.4"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
ELBEG	47°41'49.0"N 007°44'58.0"E		
ELBOX	49°17'11.0"N 000°48'28.0"E	H20	
ELCOB	49°01'54.1"N 001°13'15.1"E	A361 , N160 , UN873 , UT176 , UT300	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ELDOP	49°45'24.6"N 000°54'23.9"W	UM185	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ELKUK	47°00'35.0"N 000°53'52.0"E		FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRASW, FL195-660 FRA(X): LFFRASW, FL195-305
ELNER	47°13'40.1"N 001°45'10.9"W		
ELNUX	50°26'28.9"N 002°35'38.3"E		
ELRIV	43°13'44.9"N 005°15'17.2"E		
ELRUN	44°07'48.0"N 005°02'19.6"E		
ELSAG	40°36'29.0"N 008°00'00.0"E	M603	FRA(X): LFFRASE, FL195-660
ELTEG	50°54'37.4"N 001°47'28.9"E		
ELTUD	50°26'36.5"N 001°53'47.4"E		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
ELVES	49°47'47.0"N 003°57'54.0"E	H20 , Y50	
ELVET	49°07'25.0"N 007°09'10.0"E		FRA(E): LFFRAE, ODD FL for entering aircrafts
ELVOP	41°02'46.1"N 004°46'32.8"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
EMBAM	44°00'56.8"N 004°15'37.5"E		
EMBUR	45°22'50.0"N 003°31'27.0"E		
EMGUT	46°03'56.0"N 006°18'19.0"E	T37	
EMLUG	46°21'00.0"N 002°50'00.0"E	R66	
EMMAQ	48°41'28.9"N 002°49'10.9"E		
EMMEF	45°01'05.7"N 006°38'49.8"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
ENESO	46°12'02.0"N 002°55'51.0"E	J924 , V18	FRA(D): LFFRASW, LFBK, FL115-660
ENOBU	47°11'06.7"N 000°40'17.7"W		
ENOKI	47°47'49.0"N 001°25'10.0"W	T501	
ENORI	49°28'28.9"N 003°46'40.6"E	Z157	FRA(IA): LFFRANE, LFPG, FL195-660
ENSAC	44°12'00.0"N 000°41'25.0"W	B19 , R10	
ENUPA	46°38'54.0"N 003°27'10.0"E	G21	FRA(EX): LFFRASW; FRA(EX): LFFRAC, FL195-660
EPAGO	48°47'58.0"N 004°57'38.0"E		
EPAPU	47°42'36.0"N 001°24'43.0"W	UM184	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
EPATI	49°47'37.0"N 001°04'56.0"W	G27 , UM184 , UM189	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
EPEKA	48°47'59.0"N 002°06'03.0"W		
EPIKO	48°13'53.2"N 006°41'12.9"E	V27	
EPIXO	46°43'22.9"N 002°24'01.9"W	A5 , R14	
EPOLO	42°52'58.0"N 006°32'05.0"E	N86 , N163	FRA(ID): LFFRASE, LFMN, FL195-660
EPURI	48°27'25.6"N 003°38'15.3"E	B373	
EQLIQ	43°55'50.0"N 002°51'08.0"E		FRA(I): LFFRASW
EQRAZ	48°53'15.1"N 006°24'53.3"E	V36	FRA(I): LFFRAE
ERADI	49°10'04.1"N 006°46'35.1"E	Q252	FRA(X): LFFRAE ; EVEN FL
ERAKI	42°59'42.0"N 001°03'01.0"W		FRA(X): LFFRASW
ERBIN	47°24'03.0"N 002°19'33.0"W	H34	
ERCOZ	48°19'57.5"N 003°36'08.9"W	G27 , R66	FRA(I): LFFRANW, FL195-660; FRA(A): LFFRANW, EGJB, EGJJ,EGJA, LFRO, LFRT, LFRU, LFRB, LFRJ, LFRQ, LFEC, LFRL, LFRD, LFRH, LFRV; FRA(D) : LFFRANW, LFRH, LFRQ, LFRD, LFRV, LFRN, LFRT, LFRL
ERCUT	47°26'25.0"N 000°35'32.0"W		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ERESI	49°39'11.6"N 001°20'12.5"E		
ERETI	40°11'01.0"N 007°10'37.0"E	M986	FRA(IA): LFFRASE, LIEA, LIEO, FL195-660
ERGUL	44°14'59.3"N 003°26'56.1"E	Y25	
ERIGA	46°51'36.0"N 002°21'47.0"W	UN741 , UN872 , R14 , UZ218	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ERIXU	48°05'00.0"N 002°15'35.0"E		FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV
ERJAZ	47°14'23.0"N 000°20'29.0"W		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ERKAV	49°08'05.3"N 000°03'39.0"W		
ERLAX	43°26'05.1"N 005°01'21.4"E		
ERLED	50°17'49.6"N 003°52'49.7"E		
ERNOD	50°24'05.2"N 002°47'27.0"E		
ERPIN	41°34'21.0"N 007°34'36.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ERPOM	49°00'06.3"N 005°14'27.3"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
ERTIP	48°08'04.0"N 004°24'24.0"E	A6 , Y112 , Z303	
ERTOK	47°35'06.0"N 002°17'28.0"E		
ERTUN	48°48'24.2"N 002°08'16.8"W		
ERUDO	44°57'02.1"N 004°01'30.1"E		
ERWAN	45°56'13.0"N 005°13'17.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
ESAPI	45°53'23.6"N 006°17'24.9"E	Y21	
ESERA	44°08'51.7"N 003°31'47.3"E	Y25	
ESIDA	45°29'21.5"N 004°23'18.1"E	UY305	FRA(E): LFFRASW, FL195-660 FRA(X): LFFRASE, FL195-660
ESISI	44°53'34.0"N 001°25'42.0"E	G36 , T616	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFCR, LFLW

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
ESIVI	50°23'43.0"N 001°49'28.3"E		
ESPAL	44°26'56.0"N 002°50'00.0"E	T544	
ESPIG	43°30'38.6"N 004°06'18.7"E		
ESTOC	49°07'46.2"N 002°23'37.9"E	UT300	FRA(E): LFFRAN, FL305-660 FRA(X): LFFRANE, FL195-660
ESUZE	45°21'00.5"N 000°55'07.5"W	A25	
ETABU	45°38'16.6"N 004°17'00.7"E		
ETAGI	41°58'54.0"N 008°47'53.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ETAKI	44°30'24.0"N 004°35'18.0"E		
ETAMO	46°50'25.0"N 002°20'15.0"E		FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFLX
ETEKO	39°42'50.0"N 006°48'16.0"E	M986	
ETENU	45°42'09.1"N 001°36'04.8"E		FRA(I): LFFRASW
ETIDO	45°05'30.0"N 005°24'41.0"E	UY16	FRA(IA): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFHO, LFMO, LFMV, FL195-660
ETIKI	48°00'00.0"N 008°45'00.0"W	UN480	
ETINO	48°53'15.0"N 005°03'22.0"E		FRA(I): LFFRAE, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660
ETOIL	39°43'54.0"N 007°09'48.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ETOMA	43°40'42.0"N 004°52'16.0"E		
ETPAR	45°11'45.3"N 000°51'42.4"W	A25	FRA(I): LFFRASW
ETPIL	47°03'52.0"N 000°16'39.0"E		FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRASW, FL195-660 FRA(X): LFFRASW, FL195-305
ETRAT	49°41'00.0"N 000°09'48.0"E	A34 , UN859	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ETREK	45°11'15.5"N 004°38'19.4"E	G53 , UM616 , UN854 , Z48	FRA(IA): LFFRASE, LFHP, LFLC, LFHA, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFHO, LFML, LFMO, LFMT, FL195-660
ETUKU	46°22'21.4"N 002°29'33.6"E	R66	
ETUSA	49°30'33.7"N 001°09'27.8"W		
EVADO	43°11'33.0"N 003°27'10.8"E		
EVALA	44°27'42.0"N 005°14'04.0"E	A3 , T43	FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660
EVBIS	46°00'41.0"N 002°30'00.0"E	V15	
EVEDO	48°43'33.1"N 003°58'10.4"W		
EVETO	43°56'45.0"N 004°31'22.0"E		
EVIRI	43°03'14.0"N 009°05'00.0"E	G702 , P856	
EVLIK	48°30'15.4"N 004°06'45.1"E		
EVNAM	43°36'15.1"N 001°06'49.2"E		FRA(I): LFFRASW
EVPOK	45°28'27.0"N 001°22'34.5"E		FRA(I): LFFRASW
EVREN	48°20'25.0"N 002°00'53.9"W		
EVRUK	49°04'43.0"N 000°41'30.0"E	H20 , N160	
EVVEQ	47°32'13.0"N 000°54'04.0"W		
EXEKO	50°09'42.6"N 003°48'09.1"E		
EXHOM	49°12'51.2"N 006°33'56.5"E	N852	FRA(I): LFFRAE
EXUGA	42°43'23.0"N 009°20'24.0"E		
FAGOR	45°54'48.1"N 004°51'53.2"E		
FAMEN	49°58'30.0"N 004°34'00.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
FARCI	43°32'15.4"N 002°34'34.8"E		
FECHO	47°54'43.0"N 001°28'16.0"W		
FEDZI	46°21'50.0"N 003°49'20.0"E	A3	FRA(A): LFFRAC, LFLB, LFLP, FL195-FL660
FEJAC	48°46'32.0"N 002°34'15.0"W	UN585	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
FICUF	43°25'20.0"N 004°17'39.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
FINOT	43°42'54.3"N 002°01'47.6"E	G36 , G393	
FIRRA	41°38'43.8"N 005°15'39.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
FISTO	44°27'41.0"N 001°13'38.0"E		FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFDJ
FOUCO	45°45'17.0"N 000°28'50.0"E		FRA(I): LFFRASW
FREMM	48°58'58.0"N 005°59'01.0"E		
FUJTI	46°15'58.7"N 002°52'43.1"W	UZ218	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 FRA(EX): LFFRAN, FL305-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
FUZAP	43°58'52.7"N 001°26'58.0"E		
FUZKA	48°32'12.0"N 003°13'00.0"E		
GAGSO	46°47'54.9"N 002°38'33.2"W		
GALBO	48°50'17.0"N 000°15'00.0"W	UN491 , R491	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
GALDA	41°25'44.3"N 008°52'45.9"E		
GALDO	43°15'34.0"N 001°44'45.0"E		FRA(D): LFFRASW, LFMK
GALOF	45°56'14.6"N 001°39'44.3"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-660; FRA(EX): LFFRASW, ODD FL for entering aircraft, EVEN FL for exiting aircraft;
GANGU	43°27'46.5"N 006°05'04.8"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
GANPU	49°19'04.8"N 000°13'14.8"W		
GANTO	49°23'50.0"N 004°58'52.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
GAPDO	44°12'52.0"N 007°09'4.1"E	UY24	FRA(A): LFFRASE, LFMF, LFTH, LFMC, LFTF, FL195-660
GARMI	50°00'00.0"N 001°22'49.6"W	N867 , UN867	FRA(X): LFFRAN, FL305-660
GARPU	41°36'49.8"N 007°14'11.9"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
GATMO	46°02'15.0"N 003°42'48.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
GAUDE	43°00'00.0"N 000°38'12.0"E		FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR
GEANT	42°26'00.0"N 002°12'59.0"E		FRA(EX): LFFRASW
GEBKI	49°32'46.4"N 005°27'04.5"E	Y180	
GELTA	48°30'17.2"N 004°01'20.3"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
GEMFU	43°59'29.0"N 006°06'03.0"E	A3	
GEMKO	43°16'04.5"N 005°35'44.9"E		
GEMLA	45°34'20.0"N 006°20'23.0"E	T47	
GERMA	48°40'39.9"N 005°42'53.0"E		
GERVA	46°03'27.5"N 002°52'27.5"E	V13 , V15	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFLC
GIGEX	46°38'07.5"N 002°08'34.2"W		
GIGNA	43°39'29.1"N 003°31'46.4"E	G393	
GIGOT	47°38'45.0"N 001°26'27.0"W	A532	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
GIGUS	45°23'23.2"N 006°26'29.8"E	Z40	FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
GIKEL	49°46'43.2"N 002°25'04.1"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
GILIR	47°03'48.0"N 006°14'21.0"E	T14 , T330	FRA(I): LFFRAE, EVEN FL for entering aircrafts
GILON	43°26'39.0"N 006°06'54.0"E	A3 , P856 , V35 , Y30	
GILRA	48°51'48.0"N 000°43'53.0"W	R52 , R491	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
GILTO	49°13'17.0"N 001°45'36.0"E		
GILUR	44°38'05.5"N 002°19'14.2"E	V12 , V14	FRA(I): LFFRASW
GILUX	47°43'27.0"N 001°44'35.0"E	A3	
GIMAT	45°29'07.7"N 003°35'03.6"E		
GIMER	49°21'55.8"N 003°58'25.8"E	Q763	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
GIMSI	41°24'12.9"N 009°01'14.8"E		
GINON	47°10'00.0"N 000°10'48.0"E	J55	
GINOX	40°51'44.4"N 008°00'00.0"E	M601 , M732	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
GIPEG	48°44'31.0"N 004°53'54.0"E		
GIPEX	47°45'27.0"N 002°37'24.0"E	G54 , R161	
GIPNO	45°33'35.6"N 005°31'44.9"E	N871	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
GIRAG	42°59'42.0"N 009°37'48.0"E	R16	
GIRAR	49°44'52.2"N 002°34'37.4"E		
GIRED	45°43'33.9"N 005°13'53.5"E	A2	
GIRKO	46°10'12.9"N 000°54'12.4"W		
GIRKU	46°03'05.3"N 005°54'17.1"E	T14	
GIROL	44°04'16.6"N 005°27'16.8"E		
GIROM	42°46'29.5"N 000°59'50.3"E	A29	FRA(E): LFFRASW
GIRVI	50°46'43.7"N 003°03'56.1"E		FRA(I): LFFRANE, FL265-660
GISOR	49°15'48.0"N 001°48'06.0"E		
GITAN	49°22'37.0"N 004°02'05.0"E	Q763 , Y50	
GIVOR	48°39'30.6"N 006°23'29.1"E	G21 , V36	FRA(IA): LFFRAE, EDDR, EDFH, EDRZ, ELLX
GIVRI	47°17'31.0"N 005°20'32.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
GIZOQ	49°02'54.9"N 002°59'03.2"E		
GODAN	47°38'31.0"N 001°57'36.0"W	A25 , UN482 , UN862 , UP87	FRA(I): LFFRAN, FL305-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
GODIX	48°21'45.0"N 000°02'33.0"W	UN872 , UT190	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
GODOV	49°09'37.8"N 000°22'22.2"E		
GOFOG	46°01'04.7"N 004°21'08.3"E		
GOGRU	48°36'19.5"N 004°24'23.9"W		
GOGUX	48°14'30.8"N 002°44'14.3"E		
GOLEB	46°03'06.0"N 006°33'45.0"E	Y51 , Y52	
GOMDA	48°02'30.9"N 001°29'48.9"W		
GOMET	45°21'36.7"N 005°29'16.8"E		
GONEK	48°07'12.0"N 000°36'12.0"E		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
GONIV	43°12'37.7"N 006°40'45.1"E		
GONOX	49°38'11.6"N 001°55'21.5"E		
GONPO	45°42'12.1"N 000°31'17.5"E		
GONTO	43°27'21.0"N 007°35'29.5"E		
GONUP	43°27'38.7"N 000°45'32.2"E		FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBR, LFDJ
GOPAT	41°20'00.0"N 008°26'38.0"E	L978	
GOPIN	47°02'32.0"N 003°40'51.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
GORET	47°57'08.0"N 004°01'53.0"E	J301	
GORIT	42°43'01.0"N 008°31'41.0"E	A32 , Y48	
GOSAD	44°06'36.0"N 001°45'34.0"E	G36	
GOTED	47°31'30.0"N 005°27'25.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL355-660
GOTRO	49°35'15.0"N 001°12'49.0"E	J251	
GOVNA	45°52'41.4"N 005°34'10.3"E		
GUERE	46°11'24.0"N 002°05'22.0"E	G21	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBK, LFBL, LFGM, LFGN, LFHA, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLD, LFLN, LFLO, LFLV, LFLZ, LFOA, LFQF; FRA(D): LFFRASW, LFBK, LFGM, LFGN, LFHY, LFLN, LFLO, LFLV, LFQF
GULDA	49°23'07.0"N 001°55'03.0"W	G271	
GUNPI	43°08'36.0"N 009°11'30.0"E	R16 , Y16	
GURGO	46°20'56.0"N 003°49'46.0"E		
GURPA	43°01'07.1"N 008°17'11.1"E	A3	
GUSON	46°28'27.0"N 001°28'40.0"E	G28 , R66	FRA(A): LFFRASW, LFBI, LFBN, LFJR, LFLX, LFOC, LFOD, LFOQ, LFOR, LFOT, LFOV, LFRM; FRA(D): LFFRASW, LFBI, LFBN, LFLX
HOMBO	47°44'16.3"N 007°31'34.6"E		
HORQO	48°21'30.0"N 007°33'41.0"E	KY110	
HORRO	41°39'54.5"N 008°34'27.5"E		
HW806	47°52'46.0"N 007°17'30.0"E	KY110	
IBABA	46°52'38.0"N 005°25'15.0"E	T37 , Z124	FRA(D): LFFRANE, LSGG, LSGL, LSGP, LFLI, LFHN, FL195-660
IBDER	44°39'47.0"N 001°03'02.0"E	V14	
IBERA	49°30'30.0"N 006°16'30.0"E		FRA(EX): LFFRAE, FL195-245, ODD FL for entering aircrafts; FRA(I): LFFRAE, FL 245-660
IBERU	50°35'48.0"N 002°27'24.0"E		
IBILI	43°16'54.1"N 005°11'55.1"E		
IBISU	47°05'32.2"N 004°38'19.6"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
IBLEX	48°07'19.0"N 002°37'36.0"W		
IBNIT	46°17'00.0"N 003°51'51.0"E		FRA(X): LFFRAC, FL195-660 FRA(E): LFFRASE, FL195-660
IBODI	46°57'13.0"N 005°54'00.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL355-660
IBRAP	42°21'41.7"N 002°03'30.7"E		FRA(X): LFFRASW
IBRIG	50°49'19.3"N 001°55'02.9"E		
IBSUS	47°30'52.7"N 001°07'02.5"W	UY120	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
IBUMO	49°15'41.0"N 000°38'25.9"W		
ICAFE	49°04'03.0"N 005°04'35.0"E		
ICQAR	49°14'08.0"N 002°32'12.0"E		
ICRAQ	44°29'40.0"N 005°39'28.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
IDAVO	46°14'50.0"N 004°57'49.0"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660 FRA(E): LFFRAC, FL195-660
IDBOV	45°51'16.9"N 003°19'34.8"W		

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
IDDOL	41°53'55.7"N 008°36'43.5"E		
IDELO	43°02'56.7"N 005°03'00.1"E	Z16 , Z154	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
IDLAB	49°32'20.3"N 001°23'04.1"E		
IDNUN	47°06'26.1"N 002°33'11.4"W		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
IDOCU	48°27'35.0"N 004°23'09.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
IDOKO	50°20'26.3"N 003°52'22.6"E	Y50	
IDRIK	47°35'59.0"N 003°38'29.0"W	T499	FRA(I): LFFRANW, FL195-660; FRA(A): LFFRANW, LFRH, LFRV, FL195-660; FRA(D): LFFRANW, LFRQ, LFRH, FL195-660
IFFEN	48°07'19.0"N 002°05'10.0"W		
IFKIF	49°36'00.0"N 000°08'00.0"W		
IKNAH	44°59'34.6"N 004°51'53.3"E		
ILECO	48°54'00.0"N 004°45'50.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
ILROU	42°42'19.2"N 008°47'31.7"E		
ILTEC	48°53'25.8"N 005°59'32.2"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
IM261	48°05'08.1"N 007°29'08.1"E	KY110	
IMZID	48°55'58.0"N 001°29'57.0"W		
INBAB	45°34'25.0"N 003°48'36.0"W		
INCEF	45°31'06.0"N 004°57'38.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
INCUS	45°51'17.1"N 006°02'37.6"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660
INFED	43°13'51.3"N 005°27'54.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
INGOD	44°48'02.6"N 004°01'43.3"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
INGOR	49°21'52.0"N 000°15'00.0"W	UM25 , UN585 , UY111 , UZ297	
INGUV	45°31'46.8"N 005°07'00.3"E		
INKIR	40°42'39.0"N 006°09'26.0"E	N725	FRA(IA): LFFRASE, LIEA, LIEO, FL195-660
INKUD	49°30'53.3"N 003°01'59.8"E		
INLOV	43°18'54.0"N 007°52'14.6"E		
INMOC	49°19'22.4"N 002°24'51.1"E		
INNOV	48°21'58.0"N 003°36'09.0"W		
INPAX	49°24'29.0"N 001°10'47.0"E	UL612	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
INPEK	40°09'29.0"N 005°33'36.0"E		
INPER	48°23'37.0"N 001°43'35.0"E		
INROX	45°38'34.8"N 003°20'15.6"W		
INRUN	48°59'52.2"N 003°04'44.4"E		
INSEB	48°03'04.3"N 003°31'33.2"E		
INSOG	48°03'27.0"N 006°40'58.0"E		
INTEM	47°56'47.0"N 007°16'52.0"E		
INVAK	42°54'20.6"N 009°42'56.6"E		
IPNOB	49°35'44.0"N 003°33'05.0"E		
IPSOG	49°05'19.8"N 000°16'06.3"W		
IRBAL	49°41'42.3"N 002°37'36.8"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
IRKUN	50°55'16.0"N 001°28'00.0"E	A30	
IRMAR	44°48'00.0"N 006°47'25.6"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
ISTER	40°03'52.6"N 004°40'00.0"E	UN851	FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
ITAFI	46°37'10.0"N 005°34'53.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
IVDEV	47°49'25.9"N 007°21'56.4"E		
IVLAM	43°47'22.0"N 007°31'45.0"E	N736	
IWAZA	41°38'26.1"N 008°26'40.1"E	L978	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
IWTEH	42°17'00.0"N 008°49'42.0"E		
IXILU	47°44'25.0"N 006°02'29.0"E		FRA(I): LFFRAE
IXINI	49°07'02.0"N 000°15'00.0"W	UN160	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
IXIVO	49°46'39.8"N 000°16'31.4"E		
IXUDI	47°19'32.3"N 007°42'43.9"E		
IZPIQ	48°19'51.6"N 006°41'26.7"E	A242	
IZTEQ	44°22'20.0"N 006°34'11.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
IZUKE	49°57'07.6"N 002°21'54.8"E		
IZWIV	45°00'00.0"N 004°11'00.0"E		
JARNY	49°11'36.0"N 006°06'00.0"E		FRA(I): LFFRAE, FL245-660, EVEN FL
JAVVU	47°19'56.2"N 005°49'56.0"E		FRA(I): LFFRAE, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
JESOC	42°36'04.5"N 005°05'31.8"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
JETQI	43°24'43.7"N 006°03'11.5"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
JOCUZ	47°39'55.8"N 005°27'16.9"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660 FRA(I): LFFRAE, FL195-660
JULEE	43°00'46.0"N 005°38'00.0"E	J685 , N163	
JUSQO	42°43'56.9"N 004°55'14.9"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
KABOB	43°43'01.7"N 001°03'24.5"E		
KAKZO	43°04'52.0"N 004°51'47.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
KAMER	39°00'00.0"N 006°05'18.0"E		FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
KANIG	42°28'49.1"N 002°58'59.4"E	A27	FRA(X): LFFRASW
KASON	47°33'30.0"N 004°46'12.0"E	G21 , T37	
KELAM	43°10'19.0"N 002°52'07.0"E	J27	
KELON	48°48'57.0"N 003°52'25.0"E		
KELUD	48°48'03.8"N 002°23'40.1"E		
KELUK	46°33'20.0"N 005°41'08.0"E	T37	
KEMUR	46°57'39.1"N 002°17'09.7"W		
KENAP	49°57'31.0"N 004°05'38.0"E	Z319	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
KENIM	43°46'17.0"N 006°48'11.0"E		
KENTY	46°25'36.7"N 005°12'45.7"E		
KENZO	45°47'38.4"N 005°33'09.4"E		
KEPER	47°48'22.0"N 000°16'26.0"E	UN741 , UT182	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
KERAK	47°49'20.1"N 003°09'07.4"W		
KEREB	47°35'29.0"N 004°31'29.0"W		FRA(AD): LFFRANW, LFRQ, FL195-660
KERIT	43°20'32.0"N 008°35'34.0"E	R16	
KERVE	48°36'02.7"N 003°47'46.0"W		
KESAK	43°18'02.8"N 008°06'09.6"E		
KESAX	50°04'14.8"N 001°40'26.7"E	T421	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
KETEX	48°08'00.0"N 002°21'35.0"E	UM728	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRASW
KETIK	49°19'24.0"N 001°52'23.0"W	G27	
KEZOH	48°38'41.0"N 006°42'10.0"E	A242	
KICEZ	43°19'47.8"N 005°03'58.2"E		
KICQA	48°39'20.3"N 005°05'40.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660 FRA(I): LFFRAE, FL195-660
KIFMI	41°00'54.8"N 005°23'19.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
KIHVI	49°11'57.5"N 002°18'54.5"E	UN872	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRANE, FL195-660
KINES	45°19'53.0"N 006°45'19.0"E		
KINNI	46°05'20.0"N 006°12'42.1"E	N871 , Z67	
KOCBU	48°10'36.2"N 004°31'06.7"W		
KOGAS	45°48'30.0"N 006°23'27.0"E		
KOKIN	43°13'32.7"N 008°02'08.9"E		
KOLEK	46°36'46.0"N 005°24'29.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
KOLIG	46°23'31.0"N 005°20'48.0"W		
KOLIS	44°20'57.0"N 000°45'41.0"E		FRA(I): LFFRASW
KOLIV	49°17'59.9"N 001°34'14.0"E	J116 , Z293	
KOLON	43°43'19.0"N 006°57'12.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
KONON	43°16'05.0"N 002°25'33.0"E		
KOPIP	46°55'51.0"N 007°30'14.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
KOPOR	49°30'51.0"N 002°25'17.1"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
KOPPA	42°27'57.9"N 009°38'15.1"E		
KORAB	43°48'24.0"N 002°42'06.0"E		
KORER	47°41'06.0"N 002°30'03.0"W	UM616 , UN26 , UN482 , R66 , V30	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
KORIQ	49°43'31.0"N 001°39'17.0"E	UT191	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRANE, FL195-660
KORUL	44°50'06.8"N 006°55'11.0"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
KOTAP	48°17'00.0"N 002°18'00.0"E	J18 , UM728	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
KOTEM	50°00'00.0"N 001°03'13.8"W	UM184	FRA(X): LFFRAN, FL305-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
KOTIS	47°13'48.0"N 002°48'09.0"E	A3 , R31	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFGM, LFGN, LFHA, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLD, LFLN, LFLO, LFLV, LFLZ, LFOA, LFQF, LFQG; FRA(D): LFFRASW, LFOJ, LFOZ, LFPM
KOTIT	44°36'09.2"N 005°41'26.9"E	UM616 , Y42	FRA(IA): LFFRASE, LFMH, LFLB, LFLP, LFLL, LFLY, LFLS, LFHV, LFXA, LFLM, LFHS, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, FL195-660
KOTIX	41°48'12.5"N 008°41'53.0"E		
KOTOP	42°30'16.0"N 004°16'05.0"E		
KOTUN	48°43'27.9"N 003°52'16.2"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
KOVAK	47°59'35.0"N 000°50'48.0"E	A34 , H20 , H34	
KOVAR	46°23'31.0"N 005°49'01.0"E	T37	
KOVIN	49°29'09.0"N 003°06'23.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
KUBOL	43°06'16.6"N 005°13'11.0"E		
KUBOM	47°26'10.0"N 006°56'45.0"E		
KUDIN	49°41'35.0"N 005°15'46.0"E		FRA(E): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
KUDUP	46°13'48.1"N 005°34'33.7"E		
KUKOR	46°32'30.6"N 003°07'45.0"E	G21	FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFBK
KUNAV	50°30'53.7"N 001°03'56.2"E	N20 , T421	FRA(X): LFFRANE, FL195-660
KUPIM	40°20'04.0"N 007°17'52.0"E	M986 , Z924	FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660
KUPOL	47°37'14.0"N 004°33'22.0"E		
KURIR	44°43'31.9"N 004°54'01.4"E	A6 , T123 , UY16	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
KURIS	47°35'59.0"N 001°31'03.0"W	A532 , UN482 , UN872 , T15 , UT176	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
KUSEK	47°42'22.0"N 002°34'16.0"E	G54	FRA(A): LFFRASW, LFLX
KUTAN	47°48'27.0"N 004°15'23.0"E	R11	
KUTEX	50°35'52.0"N 003°07'11.0"E		
KUVEB	49°38'33.4"N 000°14'42.8"E		
KUVIV	48°23'29.0"N 002°42'06.0"E	UL194	
LABAL	46°01'39.0"N 003°21'18.0"E		FRA(A): LFFRASW, LFHV, LFLL, LFLS, LFLY
LABAP	44°36'54.0"N 000°50'00.0"W		
LABIG	48°44'58.4"N 002°45'32.9"E		
LABUL	48°17'57.0"N 001°53'22.0"W	A25 , R14	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
LACAZ	43°26'17.7"N 005°12'59.1"E	G701 , Q302 , Z152	
LACOU	44°17'48.4"N 000°54'15.8"E	A34 , G39 , T258	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBE; FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFCC
LADAV	48°17'33.4"N 000°53'50.3"W		
LAFOP	45°53'40.0"N 006°32'02.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
LAKOB	46°53'00.0"N 003°05'46.0"E		FRA(I): LFFRASW
LALAT	43°23'55.0"N 005°56'11.6"E		
LALGO	43°02'31.9"N 000°15'10.0"E		
LALKU	48°11'47.5"N 001°04'56.1"W		
LALMO	47°49'22.4"N 003°09'32.0"W		
LALTA	43°11'01.2"N 000°10'42.5"E		
LALUX	48°17'11.0"N 002°24'32.0"E	R161	
LAMDO	45°33'20.0"N 006°09'09.0"E	T47	
LAMUR	46°34'46.8"N 007°13'53.0"E	Z67	
LAMUT	47°07'06.0"N 002°59'05.0"E	A3	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFGM, LFGN, LFHA, LFHQ, LFHY, LFKM, LFLC, LFLN, LFLO, LFLV, LFLZ, LFQF
LANET	42°42'10.0"N 003°06'25.6"E		
LANKO	43°13'38.0"N 006°00'52.0"E	G7	
LANOM	48°17'16.2"N 001°02'25.0"W		
LANVI	48°18'42.0"N 005°47'50.0"E		FRA(D): LFFRAE, LFOB, LFPB, LFPG, LFPT
LAPAT	45°30'01.0"N 005°33'29.0"E		
LAPAX	48°29'54.7"N 002°23'32.7"E		
LAPEX	47°00'00.0"N 008°00'00.0"W	UN470	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
LAPOS	44°20'24.0"N 000°51'36.0"W		FRA(AD): LFFRASW, LFBC, LFBS
LAPOX	48°06'52.4"N 001°57'17.8"W		
LAPRO	43°25'00.0"N 002°51'27.1"E		
LAPUB	45°15'42.6"N 003°37'13.1"E		
LARDU	49°03'15.2"N 000°31'40.3"E		
LARLA	49°22'41.1"N 007°07'15.2"W		FRA(EX): LFFRANW, FL245-660
LAROK	46°42'39.0"N 001°26'01.0"W		
LARON	46°13'39.0"N 002°11'54.0"E	G21 , V13	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBL, LFBU; FRA(D): LFFRASW, LFBL
LARPO	49°06'29.8"N 002°35'22.6"E		
LARSU	44°40'06.4"N 004°55'17.6"E		
LASAT	48°09'32.2"N 006°41'02.9"E	A242 , N491	FRA(IA): LFFRAE, LFGB, LFSB, LSMA, LSMD, LSME, LSZB, LSZC, LSZG; FRA(ID): LFFRAE, LFGW, LFJL, LFJY, LFQE, LFSG, LFSN, LFSO
LASBO	43°36'19.1"N 001°33'03.7"E		
LASEV	45°58'52.0"N 002°15'41.0"E	V15	
LASIV	48°54'03.3"N 004°13'37.0"E		
LASUN	47°24'50.5"N 007°32'14.7"E	T51	
LASUR	44°40'02.0"N 005°34'35.0"E	Y42 , Z42	
LASVA	41°58'40.1"N 008°30'34.0"E		
LASVO	45°02'21.0"N 001°14'29.0"E	T19	
LATAM	45°02'01.9"N 004°14'20.8"E	T48 , UY22 , UY30	FRA(IA): LFFRASE, LFMS, LFNH, LFMO, LFMV, FL195-660
LATEK	42°52'29.8"N 000°39'24.8"W		FRA(EX): LFFRASW
LATGO	48°28'49.0"N 000°15'00.0"W	UZ57	
LATRA	48°05'00.0"N 002°31'00.0"E		FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV
LATZU	45°21'48.2"N 005°00'26.4"E		
LAULY	48°09'26.0"N 003°42'08.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
LAVRA	44°39'15.0"N 001°31'49.0"E	G36 , V14	FRA(A): LFFRASW, LFCU, LFDS, LFLW, LFSL; FRA(D): LFFRASW, LFLW, LFSL
LAZUZ	45°29'30.3"N 006°01'02.1"E	KY178	
LEBRI	45°48'40.0"N 002°32'01.0"W		
LECAR	45°41'58.1"N 001°00'57.8"E		
LEGMO	47°43'58.0"N 004°00'30.0"W	T499	
LEGRI	46°06'57.0"N 004°19'06.0"E		
LEKLA	43°50'58.6"N 003°22'16.8"E		
LEKSO	45°03'56.8"N 003°59'58.5"E		
LELNA	49°58'56.8"N 002°06'23.4"W		FRA(E): LFFRANW, FL195-660
LEMAR	49°03'47.0"N 000°37'22.0"W		
LEMIN	46°31'00.2"N 003°03'12.6"E	G21 , R161	
LEMKA	46°37'44.0"N 000°15'00.0"W	UP860	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRASW
LEMPU	43°28'12.5"N 006°57'19.4"E		
LENSU	47°57'54.0"N 002°57'44.0"W	R66 , V30	FRA(D): LFFRANW, LFRH, FL195-660
LEQOS	48°54'02.5"N 002°39'20.9"E	UM163	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRANE, FL195-660
LERAK	49°01'08.0"N 002°24'31.0"W	A25 , G27 , T498	
LERDU	46°50'26.9"N 005°49'41.7"E	V25	
LERGA	45°15'26.2"N 003°45'00.6"E	T41 , T48	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFHP, LFML, LFMQ; FRA(D): LFFRASW, LFHP, LFLC, LFMH, LFML
LERGI	45°00'00.0"N 000°30'00.0"E		FRA(I): LFFRASW
LERMA	43°09'57.4"N 007°04'22.7"E	A3 , N86	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
LESDO	49°48'30.0"N 003°19'05.0"E	N872 , T372	FRA(ID): LFFRANE, LFQQ, LFQT, LFAQ, LFAV, LFAY, EBKT, EBCI, EBCV, EBBR, EBMB, EBAW, FL195-660
LESGA	48°53'17.9"N 000°48'17.8"E		
LESPI	46°06'48.6"N 003°57'28.0"E	A3 , B25 , J924	FRA(IA): LFFRASE, LFLU, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
LIBLO	42°15'04.0"N 008°49'42.0"E	A9 , L146	
LIBRU	44°53'22.8"N 000°11'23.7"W		
LIGUR	43°32'37.0"N 008°58'39.0"E		
LIMTA	47°49'05.3"N 001°50'51.0"E		
LINAK	45°31'46.0"N 001°09'11.0"E		
LINGU	42°10'00.8"N 009°38'58.5"E		
LIPNI	49°31'48.0"N 005°50'45.0"E		FRA(X): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
LIPSU	42°56'37.1"N 005°07'06.7"E	Z152 , Z154	
LIQID	45°08'34.0"N 004°00'06.4"E		FRA(X): LFFRASW, FL195-660 FRA(E): LFFRASE, FL195-660
LIRKO	46°34'15.4"N 005°48'51.5"E	Y55 , Z24 , Z64	
LIRMA	47°41'56.1"N 003°42'55.9"W		
LIRSO	48°42'36.8"N 003°19'55.8"E		
LISEU	49°06'12.0"N 000°24'07.0"E	A34 , N160	
LISMO	46°52'14.0"N 005°46'41.0"E	L615 , T40	FRA(D): LFFRANE, LSGG, LSGL, LSGP, LSGC, LSMP, LSGS, LSGK, LSTS, LFLI, LFHN, LFLJ, LFKA, FL195-660
LIXJE	41°55'00.0"N 008°37'00.0"E		
LIZAD	49°35'25.2"N 004°19'48.6"W	N160	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
LOBMO	44°59'00.0"N 003°01'45.0"E	V21	FRA(I): LFFRASW
LODKO	45°47'15.7"N 000°05'34.9"W		
LOGIS	43°42'11.0"N 005°10'41.0"E		
LOGNI	46°14'35.2"N 005°05'34.2"E	UN854	FRA(E): LFFRAC, FL195-660 FRA(X): LFFRASE, FL195-660
LOKDU	41°58'50.0"N 008°01'58.0"E	M623 , Z154	FRA(IA): LFFRASE, LIEO, LIEA, FL195-660
LOMRA	43°20'39.0"N 001°52'59.0"E	R17	FRA(I): LFFRASW
LONSU	42°46'36.7"N 008°01'26.3"E	M622	FRA(ID): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660
LOPSU	48°20'25.2"N 007°17'28.1"E		
LORKU	49°56'18.1"N 002°22'15.6"W		FRA(E): LFFRANW, FL195-660
LORNI	49°25'09.9"N 003°27'05.0"E	Z157	
LORTO	43°37'55.1"N 000°59'45.8"E		
LOTEE	44°39'31.5"N 005°50'11.9"W	A5	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
LOUPY	48°52'11.6"N 005°05'06.0"E		
LOVCO	42°28'15.0"N 008°15'19.4"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
LUCMA	45°10'17.6"N 005°01'05.1"E		
LUGEN	46°35'00.0"N 000°51'40.0"W	G54 , UM184 , UM616 , R66	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
LUGIS	50°00'00.0"N 000°52'20.1"W	UM185	FRA(X): LFFRAN, FL305-660
LUKEM	49°04'30.0"N 001°27'22.0"W	T493 , T501	
LUKID	46°44'31.0"N 005°32'04.0"E	T37	
LUKIP	49°18'57.0"N 000°29'47.0"E	UM25 , Z294	
LUKUB	45°19'32.0"N 002°56'58.0"W		
LUKUM	44°55'44.0"N 005°10'58.0"E	T43	
LULID	47°07'29.6"N 001°37'56.2"W		
LULIP	49°18'17.1"N 000°04'33.9"W		
LULUT	44°23'55.0"N 000°50'23.0"W		FRA(I): LFFRASW
LUMAN	47°56'22.0"N 000°24'48.0"E	H34 , T116 , UT182	
LUMAS	41°43'59.6"N 004°40'00.0"E	UM976 , Z16	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
LUMEL	47°24'26.0"N 007°09'14.0"E	T10 , Z600	
LUMEV	48°28'10.2"N 004°26'37.3"W		
LUMID	44°14'00.0"N 003°47'21.0"E		
LUMIL	50°25'11.0"N 002°58'10.0"E	Y473	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
LUMIX	43°00'39.0"N 005°20'06.0"E		
LUMOG	49°16'30.1"N 001°11'32.3"W		
LUNEL	43°41'21.9"N 004°08'45.0"E		
LUNOR	40°23'06.0"N 005°23'48.0"E	UN851	FRA(ID): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660
LUPAM	48°56'17.0"N 003°32'58.0"E		
LUPEN	48°26'6.2"N 007°44'1.0"E	R7 , V17	FRA(EX): LFFRAE
LUPER	43°42'09.0"N 006°49'31.0"E		
LURAG	45°31'40.1"N 007°05'19.6"E		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
LUREN	48°01'33.0"N 003°54'50.0"E	B373 , L615 , T11	FRA(D): LFFRANE, LFSD, LFGJ, LFQM, LFLH, FL195-660
LUSAR	46°40'08.0"N 005°10'46.1"E	Z64	FRA(I): LFFRAC, FL195-660
LUSEM	43°22'29.0"N 001°46'50.0"W		FRA(E): LFFRASW
LUSIT	49°12'53.0"N 001°47'44.0"W	G272 , N160	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
LUSOL	43°46'17.2"N 006°04'42.5"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
LUSON	46°30'00.0"N 001°21'03.0"W	A25 , A53	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
LUTAS	47°29'04.0"N 002°34'43.0"W	H34 , T499 , Y95	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
LUTAX	49°32'58.4"N 005°48'58.1"E		FRA(X): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
LUTIL	47°35'47.0"N 000°05'10.0"E	J55	
LUVAL	48°17'38.0"N 005°09'13.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660 FRA(I): LFFRAE, FL195-660
LUVOB	45°47'00.7"N 005°39'31.5"E		
LUVOP	48°20'18.0"N 001°44'42.0"W	V20	
LUXAN	45°22'29.0"N 005°07'58.0"E	A6 , G53	FRA(IA): LFFRASE, LSGG, LFLI, LFHN, LSGL, LSGP, FL195-660
LUXUS	43°32'56.0"N 006°59'31.0"E		
MABES	46°20'24.8"N 005°15'54.2"E	Z32	
MABOL	43°27'29.0"N 000°33'30.0"E		
MADEK	48°30'09.0"N 006°59'20.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
MADIV	46°39'26.0"N 003°55'25.0"E		FRA(I): LFFRAC
MADKA	41°20'00.0"N 009°16'06.0"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660
MADOT	45°43'48.2"N 004°30'50.4"E	H38	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
MADRA	43°13'45.6"N 005°19'47.9"E		
MAGEC	43°44'54.0"N 001°11'45.0"W	R10	FRA(A): LFFRASW, LFBZ
MAGIP	50°45'12.4"N 002°48'20.0"E		
MAGOP	41°18'41.0"N 007°53'45.0"E	M731	
MAKIL	44°12'35.0"N 002°20'23.0"E		
MAKOT	49°10'20.0"N 007°02'22.0"E	G21	
MAKOX	45°19'58.0"N 001°14'17.0"E	G36	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFCC, LFCR, LFCU, LFDS, LFLW, LFSL; FRA(D): LFFRASW, LFBL, LFSL
MALAT	45°14'13.8"N 004°20'05.0"E		
MALOU	43°37'44.0"N 003°00'17.0"E		FRA(I): LFFRASW
MAMES	42°12'33.0"N 004°00'01.0"E	G7 , N86	FRA(X): LFFRASE, FL195-660
MANAG	48°06'11.0"N 005°09'57.0"E		FRA(I): LFFRAE, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660
MANAK	46°12'48.0"N 000°56'31.0"W	UT183 , UY110	FRA(E): LFFRAN, FL305-660 FRA(X): LFFRASW
MANIG	49°47'07.0"N 003°15'33.7"W		FRA(E): LFFRANW, FL195-660
MAPEB	47°49'41.4"N 000°00'13.1"E		
MAPRI	44°42'36.0"N 000°51'47.0"W		
MAQAB	43°24'44.8"N 000°17'22.8"E		FRA(I): LFFRASW
MAREN	45°44'00.0"N 001°03'42.0"W	A25	
MARKU	49°32'06.0"N 001°19'24.0"W		
MARRE	45°26'06.0"N 000°17'01.0"E		
MARRI	43°23'05.0"N 004°28'27.0"E	Y25	FRA(A): LFFRASE, LFMP, LFMU, LFMK, LFCK, LFMC, LFTF, LFMA, LFMY, FL195-660; FRA(D): LFFRASE, LFMP, LFMU, LFMK, LFCK, LFMA, LFMQ, FL195-660
MASAL	41°28'04.8"N 009°22'03.1"E		
MASAM	43°28'04.0"N 002°15'07.0"E	G36	
MATER	48°26'54.0"N 004°47'00.0"W		FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, FL195-660; FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFRL, LFEC, FL195-660
MATID	49°36'18.8"N 001°45'59.5"E	J150	
MATIX	50°05'54.0"N 003°54'51.0"E	Y50	
MATOT	47°46'13.7"N 000°14'08.0"E		
MAVAC	45°30'59.0"N 001°00'07.0"E	A34	
MAVUK	47°47'57.8"N 000°07'10.8"E		
MAXIR	43°23'43.8"N 006°02'26.2"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
MAXOS	40°26'24.0"N 004°45'19.0"E	UT250	FRA(I): LFFRASE, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
MAXUS	45°46'25.0"N 005°22'53.0"E		
MAZET	43°42'38.9"N 004°54'21.7"E		
MEBAK	45°42'28.9"N 004°38'55.9"E	H38 , Q20	FRA(IA): LFFRASE, LFHP, LFLB, LFLP, LFLC, LFHA, LFLJ, LFKA, LFHM, LFLG, FL195-660
MEBAL	49°24'26.0"N 002°24'32.0"E		
MEBEL	42°29'31.0"N 005°20'46.0"E	UN854	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
MEDAM	45°15'52.0"N 006°56'24.0"E		
MEDAP	43°55'17.6"N 002°01'17.9"E	G39	
MEDIL	50°20'31.7"N 003°40'29.9"E	N872	FRA(E): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
MEDIM	47°23'15.0"N 006°31'54.0"E	L856	
MEDOK	43°45'04.0"N 005°53'31.0"E	R161	
MEDOX	49°20'00.6"N 005°05'48.7"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
MEDUS	43°10'30.0"N 006°08'21.7"E	V35	
MEDWY	48°45'41.1"N 002°49'10.6"E		
MEGER	43°19'54.0"N 009°10'33.0"E	P980 , Y16	FRA(X): LFFRASE, FL195-660
MELKO	48°16'41.1"N 004°40'24.6"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
MENOX	46°34'18.8"N 003°13'12.0"E	G21 , R31	
MERLU	43°04'48.0"N 007°47'36.0"E	A3 , A32 , M622	FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, LFKO, FL195-660
MEZIN	45°01'01.6"N 004°11'45.1"E	G53 , Q16 , R161 , Z46	FRA(IA): LFFRASE, LFXA, LFLM, LFHS, FL195-660
MIGRA	45°41'02.8"N 001°00'54.5"E		
MIKRU	43°40'45.7"N 007°32'43.0"E	Y15	
MILNO	42°53'49.0"N 009°12'43.0"E	A3 , G702 , Y16	
MILPA	46°18'09.2"N 005°52'47.0"E	N869 , T14 , V31 , Y1 , Z65 , Z66 , Z669	
MINDI	45°08'13.0"N 004°02'32.2"E	R161 , T544	
MINPA	45°06'15.7"N 003°10'29.3"E	A27 , T616 , V21	FRA(I): LFFRASW
MINQI	49°02'00.0"N 002°03'25.0"W	R14	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
MINSO	44°50'54.2"N 002°55'45.2"E		FRA(I): LFFRASW
MIRBA	44°43'26.0"N 000°19'37.0"E	R17	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBD
MIRGU	48°01'09.3"N 006°40'43.8"E	A242 , R112	FRA(ID): LFFRAE, EDSB, EDTL, ETAR ; ODD FL
MIRSA	42°49'22.0"N 009°45'00.0"E	A3	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
MOBLO	45°48'35.0"N 006°43'21.6"E	N853 , Y224	
MOBRO	49°27'19.6"N 001°36'23.2"E	J151 , J250	
MOBRU	48°26'16.6"N 004°01'29.1"W		
MOKDI	44°57'25.4"N 003°10'01.1"E	A27	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFCR
MOKEB	48°43'09.4"N 003°18'28.0"W		
MOKIP	46°26'56.0"N 005°05'37.0"E	Y1	FRA(ID): LFFRAC, LFLL, LFLY, LFLS, LFLP, LFLB, FL195-660
MOKOR	47°00'25.0"N 002°00'50.0"W	UN741 , UN867 , UN873 , UP87 , UT183	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
MOKUP	47°05'47.0"N 001°26'37.0"W	UP860	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
MOLBA	48°17'42.1"N 003°03'46.6"E	J301	
MOLEN	44°03'19.0"N 004°30'46.0"E		FRA(IA): LFFRASE, LFMT, LFMI, LFNG, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFLU, LFMT, LFNG, FL195-660
MOLOV	48°46'04.4"N 003°36'21.6"W		
MOLUS	46°26'38.0"N 006°40'46.0"E	N853 , N871 , T330 , Z32 , Z62 , Z64	
MOMIL	46°32'46.0"N 004°32'48.0"E		FRA(I): LFFRAC
MONCE	48°42'00.0"N 006°26'06.0"E	G21 , T131	
MONIX	43°20'11.0"N 001°53'49.0"E	B31 , R17	
MONOT	48°05'00.0"N 002°27'26.0"E	R161	FRA(D): LFFRASW, LFOB, LFPB, LFPG, LFPT
MONOX	43°37'19.5"N 001°20'14.0"W		
MONTU	46°55'48.0"N 001°08'48.0"W	A53	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
MOPAR	49°17'30.2"N 001°45'26.2"E	J116	
MOPEM	46°17'01.0"N 004°23'03.0"E		FRA(E): LFFRAC, FL195-660 FRA(X): LFFRASE, FL195-660
MOPIL	50°08'52.0"N 004°06'28.0"E		FRA(IA): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPN, LFPV, FL195-660
MOPUK	48°42'51.6"N 003°30'34.6"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
MOREG	46°23'35.2"N 006°00'26.0"E	L47 , Z32	
MORIL	43°03'57.0"N 002°21'01.0"E	R17	FRA(D) : LFFRASW, LFBO, LFBF, LFBR
MOROK	47°23'47.7"N 006°39'19.8"E	L856 , T14 , Z24	FRA(IA): LFFRAE, LFHJ, LFHM, LFHN, LFHS, LFHU, LFHV, LFHW, LFKA, LFKL, LFKX, LFKY, LFLB, LFLE, LFLG, LFLI, LFLJ, LFLL, LFLM, LFLP, LFLS, LFLU, LFLY, LFMH, LFXA, LSGG, LSGL, LSGP; FRA(ID): LFFRAE, LFGB, LFSB, LFSM, LSMD, LSZH, LFST, LFQP, LFGA ; EVEN FL for DEP
MORSS	39°57'24.1"N 004°40'00.0"E	M603	FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
MOSIS	49°00'26.0"N 007°12'53.0"W		
MOSUD	48°56'15.8"N 002°51'33.6"E		
MOTAG	48°49'17.0"N 003°42'09.3"W		
MOTAL	47°34'36.0"N 002°13'12.0"E	A3 , J18 , R11	
MOTIK	44°28'42.0"N 000°50'00.0"W		FRA(AD): LFFRASW, LFBC
MOTIM	43°29'19.0"N 005°35'38.0"E	P856	
MOTOX	50°57'27.5"N 001°28'00.0"E		FRA(E): LFFRANE, FL195-660
MOTUK	47°51'54.0"N 005°49'13.0"E		FRA(IA): LFFRAE, LFGB, LFSB, LSMA, LSMD, LSME, LSZB, LSZC, LSZG
MOTUR	44°01'02.0"N 007°11'50.0"E		
MOUET	39°00'00.0"N 007°19'52.0"E		FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
MOULE	42°37'16.9"N 009°45'00.0"E	L146	FRA(X): LFFRASE, FL195-660, ODD FL
MOVEX	48°23'04.0"N 003°55'44.0"W		
MUBBI	45°50'35.1"N 003°45'08.0"E		
MUDIC	42°51'24.7"N 002°52'03.0"E		
MUPPO	47°42'57.0"N 007°13'03.0"E	KY110	
MUREL	49°19'17.0"N 003°33'02.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
MUREN	41°03'27.0"N 004°40'00.0"E	M601	FRA(X): LFFRASE, FL195-660, ODD FL
MURRO	45°19'58.5"N 004°22'32.0"E	A3 , Q16 , T544	
NAFOQ	40°26'36.2"N 005°49'50.2"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NAKET	45°18'45.9"N 004°12'24.0"E		FRA(I): LFFRASW
NAKIB	49°36'58.2"N 001°15'00.5"E		
NAKIS	44°19'21.3"N 004°05'53.1"E		FRA(I): LFFRASW
NAMAR	47°53'05.0"N 000°27'31.0"W	A53 , V20	
NAMEL	46°21'27.9"N 006°17'00.4"E	Z62	
NANAX	43°34'50.3"N 007°29'26.9"E		
NANCY	48°49'03.0"N 006°05'02.0"E		
NANOP	48°15'43.0"N 004°14'22.0"E	Z303	
NAPSU	47°02'16.0"N 002°07'37.0"E		
NARAK	44°17'43.0"N 001°44'56.0"E	Z869	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR, LFCC; FRA(D): LFFRASW, LFBD, LFCC, LFCU, LFDS
NARIV	45°49'41.6"N 004°15'35.6"E		
NARTI	43°32'57.0"N 007°13'48.0"E	UP991	FRA(A): LFFRASE, LFKB, LFKC
NASEP	44°30'54.0"N 002°13'56.0"E	V12 , Z869	FRA(I): LFFRASW
NASIK	43°25'51.0"N 006°16'03.0"E	P856	
NATEG	43°12'20.3"N 005°01'38.1"E		
NATLI	47°29'31.0"N 007°30'26.0"E		
NATPI	42°43'26.0"N 001°14'08.9"E		FRA(E): LFFRASW
NAVAN	50°28'06.2"N 003°14'23.0"E		
NAVLA	45°40'02.0"N 005°40'01.0"E	N871	
NAZIM	45°44'17.6"N 005°52'19.0"E		
NAZIR	47°09'02.6"N 001°58'26.5"W		
NEBAX	48°27'25.0"N 006°11'40.0"E		FRA(I): LFFRAE
NEBRU	49°59'24.0"N 002°15'24.0"E	B24 , H40	
NEDAN	47°26'26.0"N 001°15'53.0"W	A5	
NEDRU	45°04'33.0"N 005°49'09.0"E	UL55	FRA(I): LFFRASE, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
NEGAT	41°24'42.0"N 007°51'46.0"E	UN851 , UT451	FRA(IA): LFFRASE, LFKS, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFKF, LFKJ, LFKS, FL195-660
NEGDI	50°01'49.1"N 000°56'50.6"E		
NEGPU	45°31'46.4"N 005°06'44.1"E		
NEGUR	48°59'31.3"N 002°57'41.4"E		
NEKEM	46°30'00.0"N 003°24'50.6"E	Y600	
NEKEN	50°31'28.6"N 002°49'00.0"E		
NEKIP	43°19'40.2"N 006°22'22.0"E		
NEKTA	43°45'03.0"N 003°01'30.0"E		FRA(I): LFFRASW
NELEN	45°07'07.0"N 004°36'42.0"E	Z46	
NEMED	49°37'03.0"N 001°35'18.0"E	J150 , J251	
NENEM	44°03'05.0"N 003°09'01.0"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
NEOUL	43°19'41.9"N 006°02'24.0"E		
NEPAP	46°56'02.0"N 003°40'46.0"E	B373 , Y600	
NEPAR	49°05'10.0"N 003°33'03.0"E	J10	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
NERAS	43°24'56.7"N 007°49'27.4"E		
NERIN	48°38'23.4"N 002°57'27.6"E		
NERKI	48°30'47.0"N 001°19'37.7"E	T116	
NERTI	45°42'07.6"N 000°54'20.0"E		
NESUL	41°04'31.0"N 007°01'55.0"E	UM732 , UN851 , Z240	FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LIEA, FL195-660
NETUK	43°15'30.3"N 001°36'55.9"W		FRA(X): LFFRASW
NETUP	43°00'44.0"N 005°48'14.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NEVIL	50°00'00.0"N 000°22'05.6"W	G27 , UZ273	
NEVIX	42°24'51.0"N 005°03'42.0"E	UM989	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NEXOT	48°29'42.9"N 003°59'16.7"E		
NIBIK	42°40'46.0"N 005°23'18.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NIDEV	42°54'48.7"N 005°25'31.2"E		
NIDIL	43°12'09.0"N 007°52'56.0"E		
NIDIR	48°24'13.5"N 007°11'24.3"E		
NIDUV	49°20'42.0"N 002°43'40.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
NIFKU	45°56'42.0"N 006°40'24.0"E	T37	
NIGAG	46°15'23.0"N 000°16'43.5"W		FRA(I): LFFRASW
NIGLO	45°50'56.7"N 003°49'23.6"E		
NILDU	42°15'37.0"N 003°49'43.0"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
NILEM	50°17'48.0"N 004°07'08.0"E		FRA(E): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
NIMER	47°28'21.0"N 000°21'25.0"E	UN482 , UT182	
NIMLA	48°28'16.0"N 002°35'42.0"E		
NIMPA	43°16'25.0"N 006°21'39.0"E		
NINAL	49°36'18.6"N 002°31'50.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
NINIS	46°17'01.0"N 004°24'00.0"E		
NINTU	46°08'50.1"N 005°33'10.9"E	N869	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
NINUN	44°46'06.7"N 003°33'46.3"E	G53	FRA(X): LFFRASW, FL195-660 FRA(E): LFFRASE, FL195-660
NIPLO	46°18'49.7"N 000°04'42.3"W		
NIPOR	49°06'58.0"N 004°00'34.0"E	J10	
NIRAP	46°28'04.3"N 000°10'12.3"W		
NIRDO	43°08'44.0"N 008°26'05.0"E	G116 , P856 , UP991	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NISAR	44°29'43.0"N 005°04'17.0"E		FRA(A): LFFRASE, LFMN, FL195-660
NISEK	41°02'01.0"N 007°45'34.0"E	M732 , UM732 , T175	
NITAR	49°55'11.7"N 002°14'11.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
NITEM	47°25'49.0"N 001°48'23.0"W		
NITEP	49°24'42.0"N 004°13'12.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
NIVDA	41°14'36.0"N 006°34'07.0"E	UM732 , Y19	FRA(IA): LFFRASE, LIEA, FL195-660
NIVIN	46°42'52.0"N 005°51'58.0"E		
NOGAT	44°39'52.3"N 004°50'11.0"E		
NOKVI	48°51'27.6"N 003°51'15.9"W		FRA(A): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRU, LFRO, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
NOLVI	40°43'54.0"N 005°57'23.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NOQAS	45°13'11.3"N 004°14'22.1"E		FRA(EX): LFFRASW, FL195-660 FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
NORBU	48°44'30.1"N 004°25'23.1"W		FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRL, LFRO, LFRU, LFRT, FL195-660
NORKA	42°57'11.0"N 008°47'29.0"E	A3 , G116	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
NORMI	46°53'46.0"N 002°05'31.0"W	A5 , UN26 , UN867 , UN873 , R14	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
NORON	45°29'05.0"N 000°40'39.0"E	R10	
NOSDU	49°42'19.8"N 001°05'56.1"W		
NOSTA	43°49'09.9"N 007°45'18.7"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
NOVAN	46°19'20.0"N 003°41'57.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
NOZHU	49°41'41.1"N 003°45'52.5"W		FRA(X): LFFRANW, FL195-660
NUBVO	49°04'37.0"N 003°12'29.0"E		
NUCIF	47°05'20.0"N 004°46'06.0"E		FRA(I): LFFRAC, FL195-660 FRA(I): LFFRANE, FL195-660
NUGVA	45°15'48.4"N 002°23'46.7"W		
NUMLO	51°05'07.7"N 002°08'43.4"E		
NURMO	49°49'34.0"N 002°45'19.0"E	N874	FRA(ID): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660
NUSBA	46°06'24.0"N 005°42'48.0"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660
NUVNU	47°17'45.6"N 000°43'49.1"W		
OBAKI	48°21'57.0"N 006°25'50.0"E		
OBAMO	48°27'37.7"N 002°29'16.6"E		
OBATO	48°04'01.0"N 000°15'00.0"W	A53 , UL976 , UM163 , UN873	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
OBIGO	45°13'13.0"N 006°24'41.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
OBIMO	48°36'32.6"N 003°48'00.4"W		
OBIVA	50°11'01.0"N 002°30'24.0"E	R50	
OBJEQ	46°48'14.0"N 002°24'01.0"W		
OBLAD	41°48'36.0"N 005°00'48.0"E	UM154	FRA(IA): LFFRASE, LFMQ, LFMA, LFMV, LFML, LFMI, LFMY, LFMO, LFTH, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMQ, LFMA, LFMV, LFML, LFMI, LFMY, LFMO, FL195-660
OBLOC	44°40'36.5"N 000°09'10.5"W	A25 , G39 , R10 , T19 , T616 , V14	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBE, LFBM; FRA(D): LFFRASW, LFBD, LFBE, LFBM
OBOBI	49°21'20.0"N 003°04'50.0"E		
OBOBO	41°51'53.0"N 008°26'42.0"E	L978 , Z154	
OBORN	48°27'43.0"N 007°12'06.0"E	R11 , R112 , V17	FRA(I): LFFRAE
OBOTA	43°22'35.9"N 006°59'54.9"E		
OBUKO	45°42'49.1"N 000°24'12.7"E		
OBURO	47°39'06.0"N 004°15'53.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
OBZAM	44°41'04.0"N 000°21'43.9"W		
OCSID	44°41'55.1"N 000°42'53.1"W		
OCWOF	43°38'00.0"N 002°52'00.0"E		
ODADI	43°44'01.3"N 004°12'51.5"E		
ODAKA	40°14'07.0"N 006°33'43.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ODEBU	48°16'52.0"N 002°37'34.0"E	UL194 , UL612 , R28	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ODEGA	43°23'55.0"N 005°59'33.0"E	G701	
ODENI	50°32'32.6"N 002°23'11.5"E		
ODIKI	45°56'32.0"N 006°20'37.0"E	T345	
ODILO	48°14'30.3"N 001°34'17.9"E	R10	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ODIMI	48°41'55.3"N 002°41'47.3"W		
ODIXU	43°05'56.5"N 005°34'56.2"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ODNUP	46°11'22.9"N 006°42'39.9"E	L615 , Z64	
ODREP	50°00'00.0"N 001°30'07.5"W	UP88	FRA(X): LFFRAN, FL305-660
ODUXA	45°21'48.2"N 005°03'08.1"E		
OGAGI	49°27'22.0"N 005°01'57.0"W		
OGALO	44°16'04.6"N 002°43'24.1"E		
OGLIB	49°59'13.5"N 003°01'11.5"E		
OGLOT	47°16'32.0"N 001°22'59.0"W	H34 , T501	
OGMAP	48°29'03.2"N 003°50'18.8"E		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
OGQEH	43°18'17.0"N 006°45'41.0"E		
OGREN	43°24'15.0"N 005°53'28.0"E	G701	
OGRIL	43°17'32.4"N 001°14'06.3"E		FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBR, LFDJ
OGULO	48°13'06.0"N 002°40'09.0"E	UL612	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRAC
OKABI	42°36'58.0"N 001°29'00.9"E		FRA(I): LFFRASW
OKABO	48°32'57.8"N 003°29'25.4"E	B373	
OKASI	48°05'00.0"N 002°46'40.0"E	R28	FRA(I): LFFRAC; FRA(D): LFFRAC, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV
OKBON	42°28'02.0"N 008°26'19.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
OKBUK	48°48'59.3"N 003°52'25.8"E		
OKEKO	47°32'25.0"N 003°07'14.0"E	R28	FRA(I): LFFRAC
OKEPI	47°08'43.0"N 003°21'54.0"E	R28	FRA(I): LFFRAC
OKIPA	48°36'40.7"N 003°33'48.6"E	Z303	
OKIPO	47°54'38.0"N 005°52'08.4"E		FRA(IA): LFFRAE, LFGB, LFSB, LSMA, LSMD, LSME, LSZB, LSZC, LSZG
OKIRA	47°01'19.0"N 003°26'26.0"E		FRA(I): LFFRAC
OKIVA	41°20'00.0"N 009°06'23.0"E	P872 , P980	
OKPEM	50°38'30.7"N 001°34'21.1"E		
OKRIX	47°57'58.0"N 003°34'03.0"E	A2 , J301	FRA(ID): LFFRANE, LFLA, LFOK, LFQB, LFQA, LFSI, LFOA, LFQG, LFLD, LFOJ, LFOZ, LFLC, LFLV, FL195-660
OKROK	42°48'29.0"N 008°53'29.0"E	A9	FRA(ID): LFFRASE, LIMG, LIMJ, FL195-660
OKRUZ	49°55'31.4"N 001°10'14.3"E	H20 , R50	
OKSER	42°00'55.0"N 006°20'33.0"E	T175	FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMT, LFMV, LFMY, LFNG, LFTW, LFTH, FL195-660
OKSOK	50°36'28.0"N 002°28'04.0"E		
OKTET	44°29'06.0"N 006°34'10.2"E		FRA(ID): LFFRASE, LFMN, LFMD, LFTZ, FL195-660
OKTOV	43°16'28.2"N 005°26'41.1"E		
OKVIG	48°54'52.4"N 003°54'09.9"E		
OLALU	47°15'21.0"N 000°53'34.9"W		
OLBUS	50°36'11.3"N 003°22'06.0"E		
OLEBA	47°09'25.0"N 001°50'53.0"W	UN471 , UN873	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
OLERO	45°58'11.0"N 001°09'01.0"W	A25	
OLIBO	43°34'56.6"N 004°49'33.3"E		
OLINO	46°52'56.6"N 001°02'55.5"E	A34 , G54 , R10	
OLIRI	46°38'06.0"N 003°24'43.0"E	Y600	
OLMAV	50°41'57.0"N 001°28'39.1"E		
OLMES	49°37'53.0"N 001°00'10.0"E	H20	
OLMOL	50°41'53.3"N 002°05'35.5"E		
OLNUL	41°40'04.0"N 005°23'06.0"E	UM989	FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, LFTH, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660
OLOLO	47°03'06.6"N 001°40'36.6"W		
OLONU	49°40'12.5"N 000°27'04.3"E		
OLOXO	42°26'06.8"N 001°30'45.9"E		FRA(E): LFFRASW
OLUGI	46°20'00.0"N 003°20'07.4"E	R31	
OLZOM	48°09'20.1"N 002°15'53.2"E	H20 , J18 , R31	
OMANI	46°27'26.4"N 003°46'04.7"E	A3	FRA(I): LFFRAC;
OMARD	43°06'17.0"N 007°35'28.0"E	A3 , M623 , N163	FRA(IA): LFFRASE, LFKF, LFKJ, LFKO, LFMC, LFMF, LFTF, LFTH, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFKB, LFKC, LFKF, LFKJ, LFKO, LFKS, LFMC, LFMF, LFTH, LFTF, FL195-660
OMARI	47°10'00.0"N 000°49'29.0"E	B19	
OMASI	45°54'22.0"N 005°58'27.0"E	N871	FRA(X): LFFRASE, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
OMEDA	42°19'44.0"N 008°21'43.0"E	M622	FRA(IA): LFFRASE, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660
OMXEB	46°07'30.1"N 006°32'33.4"E	Y51	
ONNOF	45°57'13.8"N 005°54'50.8"E	T14	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
ONZON	45°50'06.4"N 004°06'29.6"E	A3	
OPALE	49°53'59.1"N 001°53'06.3"E	J20 , T421	FRA(A): LFFRANE, EGKA, FL195-660; FRA(D): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660
OQQAL	48°51'38.7"N 002°42'05.6"E	UN858	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRANE, FL195-660
OQSAM	49°15'34.3"N 000°55'58.4"E		
ORBIL	43°11'24.0"N 002°29'36.0"E	G36	
ORDIF	44°08'34.2"N 004°50'16.8"E		
ORIST	50°00'00.0"N 001°50'42.0"W	UY110	FRA(X): LFFRAN, FL305-660
ORKAC	43°36'36.0"N 007°07'40.0"E		
ORKUM	40°33'50.0"N 007°28'58.0"E	M603 , M986 , N725	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
ORRAJ	45°14'43.7"N 006°31'17.3"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
ORTAC	49°59'57.0"N 002°00'18.0"W	Q41	
ORTEZ	43°21'56.0"N 000°43'00.0"W	G17	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBZ
ORTUX	44°09'32.2"N 004°18'20.8"E		
ORVAL	49°02'02.0"N 001°49'31.0"W	V20	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
ORVOS	49°30'24.3"N 005°29'55.7"E		
OSBIB	47°38'00.6"N 003°27'59.0"E		
OSBUD	50°26'02.8"N 002°46'52.8"E		
OSDAG	44°56'24.2"N 001°47'28.2"E		
OSDIT	50°36'00.3"N 001°19'47.3"E		
OSGES	47°18'04.2"N 002°37'08.1"W		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
OSGOT	43°37'30.0"N 001°34'56.9"W		
OSGOX	44°18'40.7"N 004°38'56.6"E		
OSKAM	43°49'54.0"N 001°12'48.0"E		
OSKIL	43°00'51.2"N 005°12'47.7"E		
OSKIN	47°43'08.0"N 003°26'05.0"E	A27 , R11 , T11	
OSLID	50°30'20.0"N 003°24'06.8"E		
OSLUT	43°27'46.7"N 004°11'57.3"E		
OSMAS	45°16'46.9"N 005°31'06.5"E	Z40	FRA(ID): LFFRASE, LFHM, LFKA, LFLG, LFLJ, FL195-660
OSMOB	44°38'57.1"N 000°20'17.5"W		FRA(I): LFFRASW
OSPIS	48°24'35.4"N 002°53'05.7"E		
OSPOK	40°51'25.0"N 004°40'00.0"E	N725	FRA(E): LFFRASE, FL195-660, EVEN FL
OSRIM	45°41'48.0"N 005°49'34.0"E		
OSTAD	43°31'14.0"N 002°22'14.0"E		
OSTIP	48°29'22.2"N 002°36'39.5"E		
OSVEG	43°18'19.7"N 000°06'32.3"W		
OTARO	39°00'00.0"N 004°41'06.0"E		FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
OTGUV	50°56'36.2"N 001°44'38.7"E		
OTKIG	47°31'53.3"N 000°33'49.3"E		
OTKUR	47°24'10.2"N 000°30'44.7"E		
OTLOV	47°50'51.5"N 000°41'18.0"W		
OTOFE	48°56'19.5"N 002°29'18.3"W	UN491 , UZ57	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660 FRA(EX): LFFRAN, FL305-660
OTOKE	43°31'42.8"N 008°07'41.2"E		
OTROT	45°06'49.0"N 004°26'44.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
OVBAQ	46°07'39.0"N 003°23'42.0"E		
OVBEN	48°03'26.5"N 003°25'37.0"E		
OVDIL	44°05'17.5"N 000°53'17.0"E		FRA(A): LFFRASW, LFBA
OVTEC	49°00'37.0"N 008°02'38.0"E		FRA(E): LFFRAE, ODD FL for entering aircrafts
OXCEL	48°43'48.5"N 002°23'23.2"E		
OXIDA	47°53'41.0"N 003°34'00.0"W	H34	
OXIDO	43°27'56.0"N 005°17'10.0"E		
OXOTO	47°58'32.0"N 002°00'58.0"E	H20	

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
OXUBA	50°47'16.6"N 002°44'05.3"E		
OZHIS	49°13'45.0"N 002°15'26.0"E		
OZMIC	43°35'58.8"N 008°12'51.8"E		
OZNOH	48°27'32.7"N 002°31'31.2"W	UN29	FRA(X): LFFRANW, FL195-660 FRA(E): LFFRAN, FL305-660
PABLA	48°47'19.0"N 008°21'07.0"E		
PACIQ	48°55'43.6"N 001°51'52.0"E		
PADCA	46°00'58.0"N 006°27'26.0"E	T37	
PADKO	43°13'53.9"N 005°19'58.9"E	UL127 , UM984 , UY342	FRA(IAD): LFFRASE, LFMT, LFTW, LFNG, FL195-660
PAFFO	42°05'47.6"N 007°36'48.1"E	Z154	
PALME	42°58'28.1"N 005°56'08.3"E		
PAWUS	45°53'45.0"N 006°36'17.7"E	Y51	
PECNO	45°58'02.0"N 001°51'54.2"E		FRA(I): LFFRASW
PEKIM	48°16'33.0"N 002°49'32.0"E	UM975 , T36	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRAC
PELOK	47°20'40.0"N 006°35'24.0"E	T14	
PELOS	41°09'43.0"N 008°09'41.0"E	M623 , M731 , Y19 , Z240	FRA(X): LFFRASE, FL195-660
PENAR	45°30'25.0"N 005°37'37.0"E		
PENDU	47°20'56.1"N 006°01'57.5"E	L856	FRA(ID): LFFRAE, LFGA, LFGB, LFSB
PENJO	45°45'44.0"N 006°25'41.0"E	Y21	
PEPAL	48°33'02.0"N 000°15'00.0"W	A361	
PEPAX	47°04'53.0"N 000°27'09.0"E	UT182	FRA(E): LFFRASW, FL195-660 FRA(X): LFFRASW, FL195-305 FRA(X): LFFRAN, FL305-660
PEPET	45°05'03.0"N 003°52'02.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
PEPON	48°21'00.0"N 000°15'00.0"W	A532 , UT176	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
PEQAH	45°24'32.0"N 005°53'17.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
PEQEF	44°22'49.2"N 004°15'57.3"E		FRA(E): LFFRASW, FL195-660 FRA(X): LFFRASE, FL195-660
PERAK	46°02'47.0"N 006°24'35.0"E		
PERDU	42°43'55.5"N 000°09'04.3"E		FRA(X): LFFRASW
PERIG	45°07'02.0"N 000°58'10.0"E	A34	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBI, LFBK, LFBL, LFBU, LFLD, LFLX, LFOA; FRA(D): LFFRASW, LFBA, LFBX, LFCC, LFCU, LFDS, LFSL
PERON	49°54'45.0"N 002°50'24.0"E	H20 , N874	FRA(IA): LFFRANE, LFQQ, LFQT, LFAV, LFAQ, EBKT, EBCV, FL195-660
PERUS	44°09'12.0"N 006°06'12.0"E	A3 , G374 , Z206	
PESAN	46°11'57.3"N 003°23'13.7"E	A27	
PESHU	43°20'31.2"N 005°18'07.5"E		
PESUK	49°12'39.0"N 000°17'27.0"E	J116 , Z294 , UZ297	
PETAL	46°22'4.9"N 006°18'1.3"E	T544	
PETAX	50°11'11.6"N 000°50'52.8"E	J150 , M605 , UM605 , UZ296	
PETUR	43°42'30.8"N 007°27'09.4"E	N736	
PEVIS	47°57'37.7"N 006°58'41.1"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
PEVIT	47°41'52.1"N 007°11'33.4"E		FRA(I): LFFRAE
PEXIR	49°12'10.0"N 000°36'48.0"E	J116 , J251 , Z295 , UZ297	
PEXOD	45°19'04.0"N 003°01'02.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
PHALO	48°46'40.0"N 007°05'43.0"E	R7	
PIBAL	46°40'55.0"N 000°42'50.0"E		
PIBAT	46°48'21.4"N 004°15'32.9"E	A2 , G40	FRA(I): LFFRAC; FRA(A): LFFRAC, LFAI, LFPM, LFPN, LFPO, LFPV
PIBON	43°35'55.1"N 006°58'59.5"E		
PIGOP	48°41'09.0"N 001°20'20.0"E	UN160 , UN491	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
PIGOS	43°37'20.2"N 007°22'16.2"E	UM616 , M622 , N86 , N736 , Y15	FRA(IA): LFFRASE, LFMC, LFTF, LFTH, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LIMG, LIMJ, LIMZ, LFKB, LFKC, LFKJ, LFKF, LFKO, LFKS, LFMF, LFTH, LFTF, LFMC, FL195-660
PIGUL	45°34'28.0"N 000°46'18.0"E		
PIKAG	49°07'36.0"N 003°18'33.0"E		
PIKIV	49°23'34.1"N 000°37'32.9"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
PIKOD	49°24'38.0"N 005°15'59.0"W		
PIKUP	49°03'34.6"N 000°12'21.9"W		
PILON	48°00'06.5"N 005°41'30.9"E		
PILUL	48°05'00.0"N 003°02'53.0"E	T36	FRA(I): LFFRAC; FRA(D): LFFRAC, LFOB, LFPB, LFPG, LFPN, LFPO, LFPT, LFPV
PIMAK	45°23'30.0"N 004°00'53.0"E	R31 , T41 , Z48	
PIMIX	50°42'16.9"N 002°44'47.4"E		
PIMQO	45°09'33.0"N 001°11'35.4"E		FRA(I): LFFRASW
PIMUP	47°32'25.0"N 003°23'15.0"E	T36	FRA(I): LFFRAC
PIMZI	48°24'55.0"N 006°49'21.0"E	R11	
PINAL	41°42'57.0"N 009°25'28.6"E		
PINAN	43°34'16.6"N 003°44'44.3"E		
PINED	45°00'00.0"N 005°31'16.0"E	Z42	
PINOT	45°59'07.6"N 005°55'33.5"E		
PIPAX	43°19'19.6"N 005°36'00.9"E		
PIPOR	43°00'33.0"N 001°06'29.0"W		FRA(X): LFFRASW
PIQFU	46°07'39.5"N 001°12'34.5"W	A25	
PIREG	49°52'51.7"N 001°54'40.4"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
PIRUV	45°52'04.0"N 005°40'33.0"E		
PITAV	49°11'41.0"N 000°56'00.0"E	J116 , J250	
PITHI	50°11'26.5"N 003°34'22.2"E	N872	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
PIVER	48°47'45.4"N 002°16'03.1"E		
PIWEB	49°12'34.0"N 003°37'21.0"E		
PIWIZ	48°12'53.7"N 001°05'56.3"E	UN874	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
PIXIS	46°56'25.0"N 003°45'14.0"E		FRA(I): LFFRAC
PODEM	49°15'41.0"N 001°33'11.0"E	UN873 , UT191	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
PODUK	49°14'45.8"N 003°21'02.2"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
POGOL	48°23'56.5"N 006°41'36.1"E	A242 , R11 , T131	FRA(ID): LFFRAE, ETAR, LFJL, LFJY, LFQE, LFSN, LFSO, ODD FL for DEP
POGZI	48°32'42.0"N 002°58'15.1"E	UN491	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRANE, FL195-660
POHKI	43°55'18.4"N 000°11'44.3"W		
POKET	45°06'51.0"N 000°37'05.0"E		FRA(I): LFFRASW
POLLY	47°53'37.0"N 002°45'44.0"E	G54	
POMEG	43°17'39.1"N 005°19'42.3"E	G7	
PONNE	45°26'53.4"N 006°04'29.7"E	KY178	
POPUL	43°56'55.0"N 002°50'25.0"W		FRA(E): LFFRANW, FL195-660
PORBU	42°25'52.0"N 003°12'03.0"E		
POULP	41°20'00.0"N 008°34'12.0"E	L42	
POZOF	47°03'45.0"N 004°15'55.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
PUMAL	42°22'00.5"N 002°00'30.5"E	B31	FRA(X): LFFRASW
PUZQU	42°27'26.0"N 004°52'21.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
RALIX	46°56'25.0"N 001°02'20.0"W	UP860 , UY120	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
RALOS	43°20'37.2"N 005°29'26.4"E		
RANUX	49°08'19.6"N 004°21'41.5"E		FRA(ID): LFFRANE, LFPG, LFPB, LFPT, LFPO, LFPV, LFPN, LFOB , FL195-660
RAPED	43°22'24.0"N 006°53'36.0"E	P856 , Y15	FRA(IA): LFFRASE, LIMG, LIMJ, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, LFTH, FL195-660
RAPES	43°14'48.0"N 001°54'47.8"E		FRA(A): LFFRASW, LFMK
RAPOR	49°35'29.0"N 005°12'47.0"E	Q763 , Z157	FRA(ID): LFFRANE, ELLX, FL195-660
RAPOT	43°27'54.2"N 006°57'13.9"E		
RAPUR	42°53'36.0"N 008°40'37.0"E	G374 , UN851	FRA(IA): LFFRASE, LIRJ, LIRP, LIRS, LIQS, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LIMG, LIMJ, LFKS, FL195-660
RARAK	44°01'44.0"N 000°41'33.0"E	A25 , T258	FRA(I): LFFRASW
RARQU	42°01'19.8"N 006°58'55.7"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
RARUS	44°07'13.0"N 004°45'14.0"E	Z16	
RASCA	50°08'44.6"N 004°52'52.4"E		FRA(I): LFFRANE, FL245-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
RASPA	42°09'28.2"N 005°23'47.3"E	UN854	FRA(IA): LFFRASE, LFMA, LFMC, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMT, LFMV, LFMY, LFNG, LFTF, LFTW, LFTH, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFMA, LFMI, LFML, LFMO, LFMQ, LFMV, LFMY, FL195-660
RATAP	42°43'23.0"N 009°06'16.0"E	G374 , P980	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
RATKA	49°30'00.0"N 008°00'00.0"W		
RATRA	44°46'49.0"N 001°28'39.0"E	G36	
RATUF	46°12'50.0"N 003°40'39.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
RATUK	50°39'25.2"N 001°38'10.6"E	L613 , T22	FRA(IA): LFFRANE, EGLC, EGKB, EGMC, EGMD, EGTO, EGTR, EGSG, EGSX, FL195-660; FRA(ID): LFFRANE, LFQQ, LFQT , FL195-660
RAVIG	49°20'28.0"N 001°23'08.0"W	G273 , T501	
RAVMU	49°15'52.0"N 003°35'35.0"E		
RAWHI	50°02'36.1"N 002°21'10.2"E		
RAZQI	46°28'27.0"N 001°15'00.0"E		FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFOA
RAZUD	47°37'57.0"N 003°38'59.0"W		
RECIF	42°45'19.0"N 008°53'09.0"E	A9	
REFEL	47°34'48.0"N 007°00'41.0"E		
REGHI	48°00'00.0"N 008°00'00.0"W	UN480	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
REKLA	47°32'07.9"N 005°51'02.7"E		FRA(I): LFFRAE
REKMU	46°05'09.4"N 004°38'57.7"E		
REMDU	44°32'21.0"N 003°01'00.0"E	T544	
REMGO	49°46'33.0"N 005°01'16.0"E		
RENKO	41°08'21.0"N 007°49'55.0"E	Z240	
RENSA	49°31'59.4"N 004°53'07.9"E	Q763 , Z257	FRA(IA): LFFRANE, LFPB, LFPO, LFPN, LFPV, LFQA, FL195-660
REPDA	48°20'53.2"N 007°44'26.6"E		
REPSI	45°31'21.0"N 004°16'31.0"E	T41	FRA(E): LFFRASW, FL195-660 FRA(X): LFFRASE, FL195-660
REQIN	39°00'00.0"N 006°15'00.0"E	M986	FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
RESBO	43°10'38.0"N 006°57'34.0"E		
RESKU	45°32'28.9"N 005°01'23.5"E		
RESMI	48°34'07.0"N 002°11'31.0"E	UL612 , UM728 , UM729 , UM975 , UN491 , UN857	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
RESPO	47°49'58.1"N 005°36'28.8"E	Y112	FRA(I): LFFRAE
RETNO	44°22'48.0"N 005°37'24.6"E	A3 , Z42	FRA(IA): LFFRASE, LFLU, FL195-660; FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660
REVDO	41°20'00.0"N 008°41'27.0"E	M194	
REVGO	50°44'42.9"N 002°39'47.9"E		
REVLI	46°35'11.4"N 006°44'36.0"E	T40	
REVTU	49°35'50.0"N 001°43'32.0"W	UP87 , UP88 , UT507 , UY110	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
RHONE	43°23'09.7"N 004°50'40.4"E		
RIBOU	43°04'47.0"N 001°55'44.0"E	B31	FRA(D): LFFRASW, LFBF, LFBO, LFBR
RIDHO	41°36'32.6"N 008°05'25.1"E	M623	
RIGVI	48°07'57.3"N 007°30'13.8"E		
RIKLO	46°48'13.1"N 001°35'58.8"W		
RIKPO	43°13'41.5"N 005°53'28.0"E	G7	
RIKSI	44°07'08.3"N 004°40'37.4"E		
RILAV	46°45'04.0"N 001°44'18.1"W		
RILIP	45°02'33.0"N 006°18'35.0"E	UL55	FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660
RILON	43°55'30.0"N 001°00'36.0"W	R10	
RILTI	45°45'30.1"N 005°39'33.9"E	Z16	
RIMON	47°30'26.0"N 002°11'09.0"W	R66 , T499 , V30	
RIMOR	46°01'21.8"N 003°28'47.8"E		
RINED	46°38'29.5"N 001°42'59.0"W		
RINSO	48°01'38.0"N 001°26'09.0"W	UM184 , UN867 , T497 , T501 , V20	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
RINTI	51°01'58.3"N 001°36'55.9"E	B3	
RIPAL	39°58'41.0"N 004°46'17.0"E	M603 , Z924	FRA(I): LFFRASE, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
SODRI	43°00'47.0"N 008°22'19.0"E	A3 , G374	FRA(ID): LFFRASE, LIRJ, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660
SOFFY	43°01'13.5"N 005°10'49.9"E		FRA(ID): LFFRASE, LFTH, FL195-660
SOFIK	46°16'24.5"N 006°37'56.9"E	L615	
SOGBO	44°52'57.6"N 000°51'07.5"W		
SOKDI	43°32'36.0"N 006°40'29.5"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
SOLEN	41°56'14.9"N 009°23'58.4"E		
SOLNO	45°37'09.6"N 001°06'47.5"E		
SOLSO	44°23'05.9"N 000°28'39.2"W		
SOMDA	48°20'16.0"N 004°14'40.0"E	A6 , B13 , T11	
SOMED	47°26'09.0"N 000°56'31.0"E	UN482	
SOMEN	48°51'00.0"N 003°33'00.0"W	Y491	FRA(D): LFFRANW, LFRB, LFRJ, LFEC, LFRU, FL195-660
SOMEX	48°12'47.3"N 003°20'03.6"E		
SOMIL	49°46'13.0"N 002°18'18.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
SOMOS	44°32'55.0"N 001°14'21.0"W		
SOMTI	45°27'00.6"N 002°55'58.5"E	T19 , V12	FRA(D): LFFRASW, LFLC
SOMTU	49°35'47.0"N 004°21'27.0"E		
SONUR	49°26'13.6"N 004°21'26.9"E	Q763	FRA(A): LFFRANE, LFQB, LFOK, LFOJ, LFOZ, LFPM, LFLA, FL195-660
SOPAD	45°39'12.0"N 004°12'20.0"E	Q20	
SOPEX	48°36'48.0"N 003°33'00.0"W	T120	
SOPIG	49°22'25.0"N 002°19'53.0"E		
SOPIL	47°01'33.0"N 001°03'18.0"E	A34 , UN859 , R10	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRASW
SOPLO	45°43'43.7"N 005°44'45.0"E	N871 , Z87	FRA(ID): LFFRASE, LFLU, FL195-660
SOPOL	49°51'47.0"N 001°41'07.0"E		
SORAL	49°06'49.6"N 006°26'15.6"E	V36	FRA(I): LFFRAE
SORAP	48°31'20.0"N 000°38'07.0"E	UN859 , UN873	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
SORAS	40°33'08.0"N 004°40'00.0"E		FRA(X): LFFRASE, FL195-660
SOREM	48°28'16.0"N 007°01'08.0"E	V17	
SOSAL	46°33'29.0"N 006°53'04.0"E	T45	
SOSIX	48°41'25.0"N 004°50'34.0"E		
SOSOV	44°58'59.0"N 007°53'06.0"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
SOSTO	43°47'51.0"N 001°16'33.0"W		
SOSUN	49°59'05.5"N 001°31'03.8"E		FRA(I): LFFRANE, FL265-660
SOSUR	42°33'36.8"N 004°59'50.6"E	UM154 , UM976 , UM989 , N86 , UN870 , Z16	FRA(IA): LFFRASE, LFMC, LFMT, LFNG, LFTF, LFTW, FL195-660
SOTAK	43°49'17.3"N 000°56'31.7"E		FRA(I): LFFRASW
SOTAX	39°35'06.0"N 004°40'00.0"E		FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
SOTIP	48°07'52.9"N 001°27'35.6"E	R10	
SOTOX	43°29'54.7"N 007°30'37.7"E		
SOTUS	49°22'48.0"N 004°03'01.0"E	Q763 , Z319	
SOUKA	42°53'23.0"N 008°47'31.0"E		
SOVAD	46°20'14.9"N 006°02'54.4"E	Y55	
SOVAG	41°08'49.0"N 007°12'23.7"E	UN851	FRA(I): LFFRASE, FL195-660
SOVAT	50°46'45.7"N 001°28'00.0"E	L613	FRA(X): LFFRANE, FL195-660
SOVET	44°08'20.1"N 001°46'51.1"E		FRA(I): LFFRASW; FRA(D): LFFRASW, LFBD
SOVIM	48°07'06.2"N 003°48'38.5"W		
SOVOS	43°23'13.0"N 000°54'00.0"W	G17	FRA(D): LFFRASW, LFBZ
SUBAK	47°04'09.3"N 001°29'27.2"W		
SUBIL	43°01'43.0"N 004°36'30.0"E		
SUBIP	50°26'44.4"N 000°53'06.2"E		FRA(X): LFFRANE, FL265-660
SUBOX	48°44'59.0"N 001°38'07.0"E		
SUDAD	43°09'50.0"N 000°00'40.0"W		
SUDAP	50°26'36.4"N 002°50'44.0"E		
SUDAS	42°56'17.3"N 008°54'22.5"E	A3 , A9 , Y48	
SUDAV	48°29'15.6"N 002°54'08.8"E		
SUDIL	47°08'03.1"N 001°37'31.1"W		
SUDOD	50°59'31.4"N 002°15'14.0"E		
SUGOM	46°04'35.0"N 002°22'37.0"W		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
SUIPE	49°15'12.0"N 004°15'54.0"E	H9 , J10 , M163	FRA(ID): LFFRANE, LFQB, LFOK, LFSI, LFPM, LFOJ, LFOZ, LFLA, FL195-660
SUKHA	48°34'29.0"N 005°06'28.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660 FRA(I): LFFRAE, FL195-660
SULEX	50°00'00.0"N 002°55'32.0"E	N874	FRA(I): LFFRANE, FL195-660
SULIT	43°23'01.3"N 001°15'09.2"E		
SULOT	45°36'14.0"N 003°48'59.0"E	Q20	
SUNUL	47°10'37.0"N 002°49'41.0"W		
SUPUX	40°25'28.5"N 008°00'00.0"E	Z924	FRA(E): LFFRASE, FL195-660
SUQOC	46°26'23.7"N 000°23'47.3"W		FRA(X): LFFRASW FRA(E): LFFRAN, FL305-660
SURAS	43°38'32.8"N 001°03'46.2"E		
SURJU	41°46'49.3"N 005°36'57.4"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
SURUD	43°27'15.5"N 000°58'45.2"E		FRA(I): LFFRASW
SUSON	50°25'32.6"N 002°24'40.6"E		
SUSUK	43°32'51.2"N 006°08'07.5"E		
SUTAL	49°28'00.0"N 006°23'30.0"E	N852	FRA(EX): LFFRAE, FL195-245, ODD FL for entering aircrafts; FRA(I): LFFRAE, FL 245-660
SUTUB	48°47'39.5"N 001°39'46.4"E		
SUVEL	46°09'05.4"N 006°21'03.8"E	Y52	
SUXER	40°08'09.0"N 005°51'32.0"E	Z924	FRA(IA): LFFRASE, LEMH, LESL, FL195-660
SUXOV	49°55'21.7"N 000°49'32.4"E		
TABIL	47°57'23.0"N 000°56'24.0"W	A532 , V20	
TABOT	39°09'00.0"N 008°00'00.0"E		FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
TABOV	48°38'39.0"N 001°38'56.0"E	UL976 , UM163 , UN491 , UN858	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TACRO	47°29'13.0"N 000°57'14.0"W	H34	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TADAN	43°34'37.0"N 000°33'30.0"E		
TADUP	48°56'19.3"N 000°32'27.4"E		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TAHLE	49°52'00.0"N 002°41'00.0"E		
TAKAS	49°00'00.0"N 008°00'00.0"W		
TAKAT	44°37'36.2"N 002°36'02.1"E	V14 , V21	FRA(D): LFFRASW, LFLC
TALAR	45°57'23.0"N 004°36'15.7"E		
TALEP	43°27'44.0"N 008°42'44.0"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660
TALIG	49°30'59.5"N 005°48'04.3"W		FRA(EX): LFFRANW, FL245-660
TALOL	43°19'16.0"N 000°33'30.0"E		
TALUD	49°36'04.0"N 005°25'14.0"E	Q763	
TANCA	49°31'17.0"N 000°29'05.0"E		
TEJOP	48°49'44.6"N 004°59'50.6"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
TELIN	48°14'41.0"N 004°11'59.0"W		
TEMPU	44°50'49.0"N 000°59'44.0"W		
TEMTO	47°35'41.7"N 000°36'54.2"W	UN741	
TEPRA	46°29'45.0"N 002°25'28.0"W	UL14 , UN867 , UN873	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TEPRI	48°33'08.0"N 002°45'00.0"E	UN491	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TEPTI	43°24'33.6"N 000°23'55.5"E		FRA(A): LFFRASW, LFBP, LFBT
TEREZ	41°20'00.0"N 009°02'13.2"E	J19	
TERKU	48°01'48.0"N 003°37'00.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
TERPO	47°20'56.0"N 001°55'44.0"W	UM616 , UN461 , UN490 , UN862 , UN867 , UN872 , UP8 , UT176	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TICRE	42°55'12.5"N 004°58'52.3"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
TILVI	49°36'30.0"N 005°35'03.0"E		
TINAM	46°21'36.1"N 006°31'50.0"E	Z62	
TINIL	47°35'20.0"N 005°05'55.0"E		FRA(A): LFFRANE, LFPG, LFPT, LFOB, FL195-660
TINOT	42°41'51.8"N 005°18'54.4"E	M731 , N86 , UN854 , T175 , Z154	FRA(ID): LFFRASE, LFKJ, LFKF, LFKO, FL195-660
TIPIK	43°30'14.0"N 006°26'04.0"E		
TIQUH	48°25'00.0"N 006°12'56.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
TIRAV	46°35'56.0"N 001°23'27.0"W	A25 , G54 , UN490 , UT183 , T501 , UT501 , Y95 , UY11	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TIRSO	47°48'22.2"N 006°40'14.8"E	A242	
TITOX	46°33'04.0"N 003°43'05.0"E		
TITUB	48°47'33.0"N 003°34'43.0"W		
TITVA	45°21'47.6"N 003°57'31.6"E		FRA(I): LFFRASW

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
TIVLI	42°48'18.0"N 000°26'12.0"W		FRA(X): LFFRASW
TIVLU	46°30'00.0"N 008°00'00.0"W	UN536	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
TIVNO	43°46'44.0"N 007°47'01.0"E		Y15
TIXIT	43°20'46.0"N 006°50'30.0"E		
TOBVO	44°08'28.0"N 002°02'16.0"E	V21	
TODAC	42°56'36.3"N 005°53'06.7"E		
TOFEH	44°37'45.0"N 004°43'40.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
TOFLO	47°47'39.0"N 004°06'34.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
TOKDO	46°01'30.2"N 005°42'40.1"E	T544	
TOLNA	45°40'42.7"N 005°48'49.3"E		
TOLVU	49°37'31.0"N 005°22'18.0"E		FRA(E): LFFRANE, FL195-245 FRA(I): LFFRANE, FL245-660
TONDU	43°36'04.7"N 005°08'01.3"E		
TOPDA	41°29'12.5"N 008°51'42.0"E		
TOPTU	42°47'47.8"N 000°11'37.0"W		FRA(E): LFFRASW
TORPA	47°28'45.9"N 006°39'30.9"E	T10 , V40	FRA(D): LFFRAE, LSMD, LSZH
TORTU	43°23'18.0"N 008°57'30.0"E	A9 , UN851	FRA(EX): LFFRASE, FL195-660
TOZEZ	44°03'39.5"N 004°44'04.0"E		
TOZOT	45°11'09.0"N 004°05'56.2"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660 FRA(X): LFFRASW, FL195-660
TRACA	50°51'06.0"N 001°58'06.0"E	A30 , B3	
TRARE	47°09'10.8"N 002°55'45.7"E	A3 , R31 , R161	
TRETS	43°24'47.0"N 005°43'51.0"E	G701	
TUBDI	47°43'46.9"N 003°22'51.5"E		
TUDRA	46°32'20.0"N 000°46'51.0"E	R66	FRA(I): LFFRASW
TUFTA	46°23'18.2"N 005°25'14.1"E		
TUKVI	50°38'58.7"N 001°24'13.0"E		
TULNI	50°33'27.0"N 003°16'56.0"E	Y473	
TULTA	48°34'37.0"N 008°00'00.0"W		FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
TUNAX	47°54'45.0"N 000°12'06.0"E	H34 , J55	
TUNIT	49°22'53.0"N 003°00'00.0"W	N160	FRA(A): LFFRANW, EGJJ, EGJB, EGJA, FL195-660; FRA(D): LFFRANW, EGJB, EGJJ, EGJA, LFRC, FL195-660
TUNOR	47°53'00.0"N 004°08'28.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
TUNUR	44°38'25.0"N 004°50'24.0"E	UY22	FRA(ID): LFFRASE, LFMH, LFHP, LFHA, FL195-660
TUPAR	46°25'45.0"N 000°39'46.0"W	UM184 , UM616 , UN861 , UY120	FRA(EX): LFFRAN, FL305-660 FRA(EX): LFFRASW
TUPID	47°42'41.1"N 002°03'49.6"E		
TUPOV	47°45'27.0"N 007°14'13.0"E		FRA(I): LFFRAE
TUPOX	43°58'33.0"N 005°24'11.0"E	T43 , Y30	FRA(IA): LFFRASE, LFMD, LFTZ, LFMF, LFTH, LFMC, LFTF, FL195-660
TURDO	47°26'52.0"N 006°58'05.0"W		FRA(I): LFFRANW, FL195-660
TURDU	49°05'28.1"N 000°27'53.0"W		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
TURIL	43°13'36.3"N 006°01'25.6"E		FRA(D): LFFRASE, LFMD, LFMN, LFTZ, FL195-660
TUROM	46°50'31.0"N 005°57'59.1"E	T14	
TUTAX	46°55'17.0"N 005°14'49.0"E		FRA(IA): LFFRANE, LFPO, LFPN, LFPV, FL195-660
UBAVI	43°57'34.8"N 004°48'35.4"E		
UBEXU	46°24'57.0"N 004°58'04.0"E	A6	
UBIMA	46°07'35.0"N 006°42'04.0"E	N853	
UFFIX	47°52'16.0"N 002°45'21.0"E		FRA(X): LFFRASW; FRA(E): LFFRAC, FL195-660
UFONE	48°50'13.0"N 006°59'19.0"E	R7	
UGLET	43°34'52.0"N 005°52'31.0"E	Q302 , Y30	
ULKUX	42°56'26.0"N 004°57'32.9"E		
ULNAB	45°24'49.5"N 002°26'26.2"W		
UMLER	47°30'00.0"N 008°45'00.0"W	UN734	
UMNIQ	43°11'33.7"N 006°50'15.2"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
UMOGI	48°04'12.5"N 002°18'01.9"E		
UMOXA	47°30'00.0"N 008°00'00.0"W	UN734	FRA(EX): LFFRANW, FL195-660
UNANA	42°51'13.0"N 006°10'49.0"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660

© Service de l'Information Aéronautique, France

Name-codes designator	Coordonnées Coordinates	Routes ATS *ATS routes*	Observations *Remarks*
UNEKO	46°19'48.0"N 003°11'25.0"W		
UNKIR	46°48'56.0"N 005°43'37.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
UPALO	48°54'37.0"N 001°45'07.0"W	UN491 , UN585 , UN862 , UP87 , R111 , T120 , UT260 , T493 , T498 , UT510 , V20 , UY110 , Y491	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
UPMIT	50°39'06.9"N 003°21'05.3"E		
UPSAQ	49°47'00.0"N 003°53'30.0"E		
UQNOW	49°23'49.0"N 005°19'41.0"E		
URATO	41°56'44.0"N 008°09'29.0"E	Z154	
UREKU	43°28'37.2"N 001°22'25.3"W		
URELO	48°32'19.8"N 003°43'55.3"E	J302 , Z303	
URITI	48°47'22.6"N 002°17'04.0"W		
UROGO	43°55'58.9"N 000°12'21.8"W		
URQAP	47°01'53.0"N 005°33'11.0"E		
URUNA	43°21'18.0"N 001°44'25.0"W	R10	FRA(EX): LFFRASW
URUXI	44°51'14.2"N 003°46'43.3"E		
USAKU	43°37'27.0"N 000°28'20.0"E	G17 , T258	FRA(D): LFFRASW, LFBP, LFBT
USANO	43°44'3.3"N 007°42'49.9"E	Y15	
USAPI	49°42'11.6"N 000°19'59.5"E		
USODA	46°58'19.0"N 001°21'54.0"W	UM184 , UM616 , T501 , UT501	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
UTELA	48°54'21.2"N 002°57'37.6"E		
UTFAV	51°01'07.0"N 001°33'07.0"E		FRA(E): LFFRANE, FL195-660
UTHUQ	45°23'31.7"N 005°51'15.1"E		FRA(I): LFFRASE, FL195-660
UTISO	46°02'43.8"N 001°27'48.6"W	UN862	FRA(X): LFFRAN, FL305-660 FRA(E): LFFRASW
UTORU	41°10'50.0"N 007°49'53.0"E	Y19	
UTUVA	45°51'47.7"N 003°29'27.9"E		FRA(I): LFFRASW
UVELI	45°02'29.1"N 000°06'43.0"E	R17	FRA(I): LFFRASW; FRA(A): LFFRASW, LFBA, LFCS, LFDI, LFDM, LFDR; FRA(D): LFFRASW, LFCS, LFDI, LFDM, LFDR
UVIKO	47°58'45.0"N 000°03'41.0"E		FRA(I): LFFRAN, FL305-660
UVRAK	44°54'26.4"N 001°40'00.9"E		
UVRAN	49°36'26.7"N 001°07'42.2"W		
UVRIL	49°43'49.7"N 000°34'39.6"E		
UVSUV	49°29'17.3"N 001°40'28.4"W	UM25	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
UVUDO	46°30'00.0"N 001°50'39.0"W	UN26 , UN862	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
UXANA	45°16'35.0"N 003°10'45.0"E		
UZCUX	49°12'47.0"N 006°54'07.0"E		FRA (X): LFFRAE, EVEN FL
VADAR	46°39'26.0"N 006°45'13.0"E	Z669	
VADEM	46°43'18.2"N 006°29'00.5"E		
VADEP	50°14'29.6"N 003°48'17.5"E		
VADOM	48°33'02.0"N 001°16'15.0"E	UL976 , UN874	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
VADSU	43°09'32.0"N 000°16'56.0"E		
VAGNA	45°05'43.3"N 000°20'14.2"W		
VAKOP	43°20'02.7"N 005°01'04.0"E		
VAKOS	49°34'10.7"N 004°00'10.3"E	Y50	
VAKPA	48°11'17.0"N 006°41'06.0"E		FRA(I): LFFRAE
VAKPI	43°22'30.3"N 000°05'36.6"E		
VAKSI	47°59'57.0"N 001°14'05.0"W	V20	
VALAG	43°40'39.9"N 003°25'04.5"E		
VALAX	47°33'46.0"N 001°06'38.0"W	A5 , V30	
VALBU	46°05'09.7"N 006°29'23.4"E	Y52	
VALEK	49°30'52.0"N 005°46'52.0"E		FRA(I): LFFRANE, FL195-660
VALKU	45°59'53.4"N 002°49'05.0"E		FRA(I): LFFRASW
VALNU	48°04'54.0"N 003°16'00.0"E		
VALOR	46°03'34.6"N 006°58'25.9"E	Y1 , Y223 , Y224	
VALPO	48°50'05.1"N 003°07'17.8"E		
VAMOP	50°23'25.7"N 003°11'37.8"E		
VAMTU	44°08'44.0"N 007°37'31.0"E		FRA(E): LFFRASE, FL195-660
VANAD	47°50'14.0"N 000°54'26.0"E	A34 , UN858 , UN859 , UN874	FRA(I): LFFRAN, FL305-660
VANAS	45°27'25.8"N 006°44'48.7"E	N853 , Y21 , Y51	
VANEG	47°40'03.4"N 002°26'05.0"W		
VANEX	48°33'14.1"N 002°58'40.8"E		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 10 C3 48°00'30"N , 001°17'17"E - 48°00'41"N , 001°39'12"E - 47°51'02"N , 001°53'57"E - 47°34'43"N , 001°54'56"E - 47°20'51"N , 001°55'46"E - 46°29'16"N , 001°43'00"E - 46°32'26"N , 001°09'50"E - 46°42'05"N , 000°57'26"E - 46°43'12"N , 000°55'56"E - 47°50'39"N , 001°04'49"E - 48°00'30"N , 001°17'17"E	FL 325 ---------- FL 315	Possible activation H24 sauf si LF-TRA 10 C1 ou C2 actives. Unless LF-TRA 10 C1 or C2 active.	Activités SDA (EPT). MIL activities	Pénétration: CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. A l'exclusion de la zone LF-R 25H ORLEANS BRICY lorsqu'elle est active. Activité réelle connue de PARIS ACC, BREST ACC, et BORDEAUX ACC. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Except for LF-R 25H when active. Activity available on PARIS ACC, BREST ACC and BORDEAUX ACC.
LF TRA 10 C3Z 48°05'23"N , 001°17'08"E - 48°03'40"N , 001°11'43"E - 47°52'12"N , 000°57'55"E - 46°43'04"N , 000°48'49"E - 46°39'53"N , 000°50'43"E - 46°28'08"N , 001°06'26"E - 46°24'22"N , 001°43'06"E - 46°25'34"N , 001°47'38"E - 46°28'27"N , 001°49'59"E - 47°20'04"N , 002°02'53"E - 47°51'56"N , 002°01'06"E - 47°54'05"N , 001°59'40"E - 48°04'47"N , 001°43'24"E - 48°05'35"N , 001°40'05"E - 48°05'23"N , 001°17'08"E	FL 325 ---------- FL 315	FBZ Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 22 A1 48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°07'31"N , 007°08'54"E - Frontière franco-allemande - 47°59'16"N , 007°37'02"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E	UNL ---------- FL 195	Activable H24 Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France. Activité connue de REIMS UAC. Possible activation H24 Activation schedules stated in France AUP Activity available on REIMS UAC.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Activités défense spécifiques. Combat training State unmanned aircraft operations Defence specific activities.	Pénétration: CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.
LF TRA 22 A1Z 48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°07'31"N , 007°08'54"E - Frontière franco-allemande - 47°59'16"N , 007°37'02"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E	UNL ---------- FL 195	FBZ. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ. Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 22 A2 48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°02'00"N , 006°50'00"E - 49°13'03"N , 006°41'09"E - 49°13'14"N , 006°41'23"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'54"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E	UNL ---------- FL 195	Activable H24 Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France. Activité connue de REIMS UAC. Possible activation H24 Activation schedules stated in France AUP Activity available on REIMS UAC.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Activités défense spécifiques. Combat training State unmanned aircraft operations Defence specific activities.	Pénétration: CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.
LF TRA 22 A2Z 48°56'31"N , 006°49'51"E - 49°02'00"N , 006°50'00"E - 49°13'03"N , 006°41'09"E - 49°13'14"N , 006°41'23"E - Frontière franco-allemande - 49°07'31"N , 007°08'54"E - 48°56'31"N , 006°49'51"E	UNL ---------- FL 195	FBZ. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ. Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 22 B 48°12'36"N , 006°48'36"E - 47°59'16"N , 007°37'02"E - Frontière franco-allemande - 47°49'51"N , 007°33'20"E - 48°01'55"N , 006°48'04"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E	FL 285 ---------- FL 195	Activable H24 Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France. Activité connue de REIMS UAC. Possible activation H24 Activation schedules stated in France AUP Activity available on REIMS UAC.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Activités Défense spécifiques. Combat training. State unmanned aircraft operations. Defence specific activities.	Pénétration: CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 22 BZ 48°12'36"N , 006°48'36"E - 47°59'16"N , 007°37'02"E - Frontière franco-allemande - 47°49'51"N , 007°33'20"E - 48°01'55"N , 006°48'04"E - 48°12'36"N , 006°48'36"E	FL 285 ---------- FL 195	FBZ Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 24 A (enveloppe globale) 47°49'42"N , 004°02'55"E - 47°14'24"N , 004°58'05"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°50'08"N , 003°59'52"E - 47°49'42"N , 004°02'55"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Activités défense spécifiques. Combat training. State unmanned aircraft operations Defence specific activities	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de PARIS ACC et REIMS ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on PARIS ACC and REIMS ACC.
LF TRA 24 AZ1 47°15'51"N , 005°04'16"E - 47°53'20"N , 004°05'46"E - 47°54'53"N , 003°54'55"E - 47°33'44"N , 003°50'18"E - 46°49'11"N , 004°16'41"E - 46°43'06"N , 004°58'12"E - 47°15'51"N , 005°04'16"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	.
LF TRA 24 AZ2 47°49'42"N , 004°02'55"E - 47°14'24"N , 004°58'05"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°50'08"N , 003°59'52"E - 47°49'42"N , 004°02'55"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 24 B (enveloppe réduite) 47°41'58"N , 003°58'04"E - 47°13'54"N , 004°58'00"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°41'58"N , 003°58'04"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Activités défense spécifiques. Combat training. State unmanned aircraft operations Defence specific activities	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de PARIS ACC et REIMS ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on PARIS ACC and REIMS ACC.
LF TRA 24 BZ1 47°15'44"N , 005°04'16"E - 47°48'49"N , 003°53'35"E - 47°33'44"N , 003°50'18"E - 46°49'11"N , 004°16'41"E - 46°43'06"N , 004°58'12"E - 47°15'44"N , 005°04'16"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 24 BZ2 47°41'58"N , 003°58'04"E - 47°13'54"N , 004°58'00"E - 46°47'58"N , 004°53'13"E - 46°52'41"N , 004°20'58"E - 47°34'16"N , 003°56'23"E - 47°41'58"N , 003°58'04"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 34 A 44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°23'12"N , 000°24'01"E - 44°00'19"N , 000°33'07"E - 43°44'39"N , 000°25'22"E - 43°41'15"N , 000°22'56"E - 42°56'09"N , 000°44'10"W - Frontière franco-espagnole - 43°16'16"N , 001°28'24"W - 44°36'25"N , 000°13'11"W	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. Unmanned aircraft State operations.	Pénétration : IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de BORDEAUX UAC. Entry : IFR : Avoidance mandatory throughout activity. Activity known on BORDEAUX UAC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 34 AZ 44°41'05"N , 000°11'06"W - 44°40'57"N , 000°15'47"W - 44°39'11"N , 000°18'50"W - 43°44'28"N , 001°10'39"W - 43°15'24"N , 001°34'52"W - Frontière franco-espagnole - 42°52'45"N , 000°39'59"W - 43°39'00"N , 000°28'55"E - 44°00'28"N , 000°39'54"E - 44°25'01"N , 000°30'21"E - 44°27'34"N , 000°27'04"E - 44°41'05"N , 000°11'06"W	UNL ---------- FL 195	FBZ Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 34 B 44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°23'12"N , 000°24'01"E - 43°44'39"N , 000°25'22"E - 43°41'15"N , 000°22'56"E - 42°56'09"N , 000°44'10"W - Frontière franco-espagnole - 43°16'16"N , 001°28'24"W - 44°36'25"N , 000°13'11"W	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. Unmanned aircraft State operations.	Pénétration : IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de BORDEAUX UAC. Entry : IFR : Avoidance mandatory throughout activity. Activity known on BORDEAUX UAC.
LF TRA 34 BZ 44°41'05"N , 000°11'06"W - 44°40'57"N , 000°15'47"W - 44°39'11"N , 000°18'50"W - 43°44'28"N , 001°10'39"W - 43°15'24"N , 001°34'52"W - Frontière franco-espagnole - 42°52'45"N , 000°39'59"W - 43°39'00"N , 000°28'55"E - 43°44'47"N , 000°32'07"E - 44°25'01"N , 000°30'21"E - 44°27'34"N , 000°27'04"E - 44°41'05"N , 000°11'06"W	UNL ---------- FL 195	FBZ Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 34 C 44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°23'30"N , 000°23'10"E - 43°24'50"N , 000°01'23"W - 42°56'09"N , 000°44'10"W - Frontière franco-espagnole - 43°16'16"N , 001°28'24"W - 44°36'25"N , 000°13'11"W	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. Unmanned aircraft State operations.	Pénétration : IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de BORDEAUX UAC. Entry : IFR : Avoidance mandatory throughout activity. Activity known on BORDEAUX UAC.
LF TRA 34 CZ 44°41'05"N , 000°11'06"W - 44°40'57"N , 000°15'47"W - 44°39'11"N , 000°18'50"W - 43°44'28"N , 001°10'39"W - 43°15'24"N , 001°34'52"W - Frontière franco-espagnole - 42°52'45"N , 000°39'59"W - 43°22'33"N , 000°04'33"E - 44°22'04"N , 000°29'42"E - 44°24'30"N , 000°29'51"E - 44°27'52"N , 000°26'14"E - 44°41'05"N , 000°11'06"W	UNL ---------- FL 195	FBZ Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 34 D 44°32'40"N , 000°10'00"W - 44°11'52"N , 000°18'14"E - 43°29'53"N , 000°00'42"E - 43°12'13"N , 000°45'10"W - 43°17'02"N , 001°15'51"W - 43°20'52"N , 001°23'29"W - 43°56'12"N , 000°51'05"W - 44°32'40"N , 000°10'00"W	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. Unmanned aircraft State operations.	Pénétration : IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de BORDEAUX UAC. Entry : IFR : Avoidance mandatory throughout activity. Activity known on BORDEAUX UAC.
LF TRA 34 DZ 44°37'33"N , 000°10'16"W - 44°35'45"N , 000°15'18"W - 43°58'55"N , 000°56'43"W - 43°23'33"N , 001°29'05"W - 43°20'35"N , 001°30'11"W - 43°18'11"N , 001°29'05"W - 43°16'17"N , 001°25'36"W - Frontière franco-espagnole - 43°15'02"N , 001°23'20"W - 43°13'00"N , 001°19'38"W - 43°07'27"N , 000°43'42"W - 43°26'53"N , 000°06'00"E - 44°12'01"N , 000°25'02"E - 44°15'16"N , 000°23'07"E - 44°36'32"N , 000°05'49"W - 44°37'33"N , 000°10'16"W	UNL ---------- FL 195	FBZ Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 34 E 44°23'30"N , 000°23'10"E - 44°23'12"N , 000°24'01"E - 43°44'39"N , 000°25'22"E - 43°41'15"N , 000°22'56"E - 43°24'50"N , 000°01'23"W - 44°23'30"N , 000°23'10"E	FL 345 ---------- FL 195	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. Unmanned aircraft State operations.	Pénétration : IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de BORDEAUX UAC. Entry : IFR : Avoidance mandatory throughout activity. Activity known on BORDEAUX UAC.
LF TRA 34 EZ 44°28'09"N , 000°25'17"E - 44°27'39"N , 000°19'34"E - 44°24'55"N , 000°16'38"E - 43°26'14"N , 000°07'49"W - 43°22'14"N , 000°07'03"W - 43°20'11"N , 000°03'26"W - 43°20'03"N , 000°00'02"E - 43°21'15"N , 000°03'11"E - 43°37'39"N , 000°27'30"E - 43°43'08"N , 000°31'47"E - 44°23'21"N , 000°30'50"E - 44°26'28"N , 000°29'06"E - 44°28'09"N , 000°25'17"E	FL 345 ---------- FL 195	FBZ Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 34 N 44°46'30"N , 000°02'30"E - 44°23'12"N , 000°24'01"E - 44°36'25"N , 000°13'11"W - 44°46'30"N , 000°02'30"E	UNL ---------- FL 245	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. Unmanned aircraft State operations.	Pénétration : IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue de BORDEAUX UAC. Entry : IFR : Avoidance mandatory throughout activity. Activity known on BORDEAUX UAC.
LF TRA 34 NZ 44°51'21"N , 000°03'26"E - 44°50'08"N , 000°02'06"W - 44°39'24"N , 000°18'37"W - 44°37'04"N , 000°19'59"W - 44°34'34"N , 000°19'31"W - 44°32'01"N , 000°16'12"W - 44°18'50"N , 000°20'58"E - 44°18'40"N , 000°26'33"E - 44°20'54"N , 000°30'02"E - 44°25'01"N , 000°30'21"E - 44°49'47"N , 000°07'36"E - 44°51'21"N , 000°03'26"E	UNL ---------- FL 245	FBZ Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 40 43°50'53"N , 001°57'06"E - 43°42'52"N , 002°44'21"E - 42°45'04"N , 002°45'18"E - 42°24'44"N , 002°41'37"E - Frontière franco-espagnole - 42°24'30"N , 002°21'50"E - 42°42'18"N , 002°03'26"E - 43°50'53"N , 001°57'06"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat Activités Défense spécifiques Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training Defence specific activities State unmanned aircraft operations	Pénétration : IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC. Entry : IFR : avoidance mandatory throughout activity. Activity known on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC.
LF TRA 40 Z 43°55'43"N , 001°58'11"E - 43°54'35"N , 001°52'41"E - 43°50'33"N , 001°50'21"E - 42°40'34"N , 001°57'14"E - 42°25'43"N , 002°13'41"E - Frontière franco-espagnole - 42°25'30"N , 002°48'25"E - 42°44'25"N , 002°51'53"E - 43°42'55"N , 002°51'06"E - 43°46'02"N , 002°49'30"E - 43°47'38"N , 002°45'55"E - 43°55'43"N , 001°58'11"E	UNL ---------- FL 195	FBZ. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 41 43°38'52"N , 003°07'28"E - 43°30'18"N , 003°54'55"E - 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°05'41"N , 003°02'27"E - 43°38'52"N , 003°07'28"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat Activités Défense spécifiques Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord Combat training Defence specific activities State unmanned aircraft operations	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 41 Z 43°39'24"N , 003°00'46"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°38'52"N , 003°07'28"E - 43°43'37"N , 003°09'05"E - 43°34'57"N , 003°56'33"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 43°30'18"N , 003°54'55"E - 43°33'50"N , 003°59'22"E - 43°09'16"N , 004°35'50"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°00'47"N , 004°31'14"E - 43°00'47"N , 003°02'30"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 003°02'27"E - 43°06'11"N , 002°55'49"E - 43°39'24"N , 003°00'46"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 42 N 44°54'55"N , 004°12'00"E - 44°38'04"N , 004°25'43"E - 44°22'59"N , 004°30'26"E - 43°53'11"N , 003°39'59"E - 44°07'31"N , 003°17'10"E - 44°33'30"N , 003°16'48"E - 44°38'49"N , 003°30'20"E - 44°54'55"N , 004°12'00"E	UNL ---------- FL 195	Activable H24 Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC Possible activation H24 Activation schedules stated in France AUP Activity available on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC	Entrainement combat Activités Défense spécifiques Vols d'aéronefs sans équipage à bord Combat training Defence specific activities State unmanned aircraft operations	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Plancher : FL 205 à l'Ouest de la ligne joignant les points 44°34'32"N, 003°19'24"E et 43°58'06"N, 003°48'13"E Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Lower limit FL 205 West of the line joining 44°34'32"N, 003°19'24"E and 43°58'06"N, 003°48'13"E points
LF TRA 42 NT 44°46'31"N , 004°18'51"E - 44°38'04"N , 004°25'43"E - 44°22'59"N , 004°30'26"E - 43°53'11"N , 003°39'59"E - 44°07'31"N , 003°17'10"E - 44°32'50"N , 003°16'46"E - 44°46'31"N , 004°18'51"E	UNL ---------- FL 195	Activable H24. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France. Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC. Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP. Activity available on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Plancher : FL 205 à l'Ouest de la ligne joignant les points 44°33'34"N, 003°20'11"E et 43°58'06"N, 003°48'13"E. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Lower limit FL 205 West of the line joining 44°33'34"N, 003°20'11"E and 43°58'06"N, 003°48'13"E points.
LF TRA 42 NTZ 44°51'12"N , 004°16'50"E - 44°51'24"N , 004°19'08"E - 44°51'05"N , 004°21'20"E - 44°50'13"N , 004°23'21"E - 44°48'58"N , 004°24'48"E - 44°40'31"N , 004°31'39"E - 44°39'09"N , 004°32'24"E - 44°24'02"N , 004°37'06"E - 44°22'41"N , 004°37'15"E - 44°21'23"N , 004°36'53"E - 44°20'10"N , 004°36'01"E - 44°19'09"N , 004°34'41"E - 43°49'24"N , 003°44'17"E - 43°48'34"N , 003°42'14"E - 43°48'17"N , 003°39'57"E - 43°48'36"N , 003°37'36"E - 43°49'30"N , 003°35'32"E - 44°03'49"N , 003°12'43"E - 44°04'51"N , 003°11'28"E - 44°06'05"N , 003°10'40"E - 44°07'27"N , 003°10'22"E - 44°32'46"N , 003°09'55"E - 44°34'18"N , 003°10'14"E - 44°35'42"N , 003°11'13"E - 44°36'48"N , 003°12'45"E - 44°37'30"N , 003°14'42"E - 44°51'12"N , 004°16'50"E	UNL ---------- FL 195	FBZ. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ. Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 42 NZ 44°59'13"N , 004°08'44"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°54'55"N , 004°12'00"E - 44°57'22"N , 004°17'57"E - 44°40'30"N , 004°31'39"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°38'04"N , 004°25'43"E - 44°38'50"N , 004°32'30"E - 44°24'02"N , 004°37'06"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°22'59"N , 004°30'26"E - 44°19'10"N , 004°34'43"E - 43°49'24"N , 003°44'17"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°53'11"N , 003°39'59"E - 43°49'30"N , 003°35'31"E - 44°03'49"N , 003°12'43"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°07'31"N , 003°17'10"E - 44°07'28"N , 003°10'22"E - 44°33'27"N , 003°09'57"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°33'30"N , 003°16'48"E - 44°37'50"N , 003°13'37"E - 44°59'13"N , 004°08'44"E	UNL ---------- FL 195	FBZ. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 42 S 44°22'59"N , 004°30'26"E - 43°58'11"N , 004°38'07"E - 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°53'11"N , 003°39'59"E - 44°22'59"N , 004°30'26"E	UNL ---------- FL 195	Activable H24 Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France Activité réelle connue de MARSEILLE UAC et BORDEAUX UAC Possible activation H24 Activation schedules stated in France AUP Activity available on MARSEILLE UAC and BORDEAUX UAC	Entrainement combat Activités Défense spécifiques Vols d'aéronefs sans équipage à bord Combat training Defence specific activities State unmanned aircraft operations	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control.
LF TRA 42 SZ 44°26'46"N , 004°26'06"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 44°22'59"N , 004°30'26"E - 44°24'02"N , 004°37'06"E - 43°59'39"N , 004°44'37"E - 43°32'11"N , 005°00'01"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°30'21"N , 004°53'47"E - 43°25'36"N , 004°52'10"E - 43°34'40"N , 004°00'04"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°39'26"N , 004°01'36"E - 43°35'46"N , 003°57'09"E - 43°49'30"N , 003°35'32"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°53'11"N , 003°39'59"E - 43°56'57"N , 003°35'39"E - 44°26'46"N , 004°26'06"E	UNL ---------- FL 195	FBZ. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 43 A 45°44'04"N , 001°46'42"E - 45°49'40"N , 001°52'15"E - 45°53'22"N , 002°01'41"E - 45°54'44"N , 002°44'10"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°48'10"N , 001°44'18"E - 45°30'30"N , 001°33'16"E - 45°44'04"N , 001°46'42"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC.
LF TRA 43 AZ 45°32'52"N , 001°27'10"E - 45°30'24"N , 001°26'18"E - 44°46'25"N , 001°37'53"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°57'15"N , 002°54'15"E - 44°59'33"N , 002°55'45"E - 45°43'43"N , 002°57'00"E - 45°56'26"N , 002°50'45"E - 45°58'59"N , 002°47'39"E - 45°59'37"N , 002°43'52"E - 45°58'11"N , 002°00'23"E - 45°53'22"N , 001°47'40"E - 45°32'52"N , 001°27'10"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement For flight planning purposes only	
LF TRA 43 C 45°44'04"N , 001°46'42"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°44'56"N , 001°49'14"E - 45°40'45"N , 001°43'23"E - 45°44'04"N , 001°46'42"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC.
LF TRA 43 CZ 45°48'58"N , 001°46'36"E - 45°46'52"N , 001°40'58"E - 45°43'07"N , 001°37'16"E - 45°40'22"N , 001°36'25"E - 44°43'12"N , 001°42'49"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°58'43"N , 002°55'26"E - 45°45'24"N , 002°56'34"E - 45°47'28"N , 002°54'29"E - 45°48'37"N , 002°50'06"E - 45°48'58"N , 001°46'36"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement For flight planning purposes only	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 43 N 45°49'40"N , 001°52'15"E - 45°53'22"N , 002°01'41"E - 45°54'44"N , 002°44'10"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°44'56"N , 001°49'14"E - 45°40'45"N , 001°43'23"E - 45°49'40"N , 001°52'15"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC.
LF TRA 43 NZ 45°53'52"N , 001°48'40"E - 45°41'31"N , 001°36'29"E - 44°43'12"N , 001°42'49"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°58'43"N , 002°55'26"E - 45°45'24"N , 002°56'34"E - 45°57'11"N , 002°50'14"E - 45°59'33"N , 002°45'21"E - 45°58'11"N , 002°00'23"E - 45°53'52"N , 001°48'40"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement For flight planning purposes only	
LF TRA 43 W 45°44'04"N , 001°46'42"E - 45°43'43"N , 002°50'00"E - 45°00'23"N , 002°48'57"E - 44°50'20"N , 002°37'14"E - 44°42'40"N , 002°22'10"E - 44°42'40"N , 001°52'41"E - 44°48'10"N , 001°44'18"E - 45°30'30"N , 001°33'16"E - 45°44'04"N , 001°46'42"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC et BORDEAUX ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC and BORDEAUX ACC.
LF TRA 43 WZ 45°48'58"N , 001°46'36"E - 45°46'52"N , 001°40'58"E - 45°31'15"N , 001°26'23"E - 44°46'25"N , 001°37'53"E - 44°38'52"N , 001°48'21"E - 44°37'50"N , 001°51'36"E - 44°38'05"N , 002°24'33"E - 44°46'36"N , 002°41'40"E - 44°58'43"N , 002°55'26"E - 45°45'24"N , 002°56'34"E - 45°47'28"N , 002°54'29"E - 45°48'37"N , 002°50'06"E - 45°48'58"N , 001°46'36"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement For flight planning purposes only	
LF TRA 44 A 42°18'36"N , 009°44'58"E - 42°18'00"N , 009°42'00"E - 41°20'01"N , 009°42'00"E - 41°24'59"N , 009°19'13"E - 41°30'05"N , 009°13'30"E - 42°34'21"N , 009°13'03"E - 42°18'36"N , 009°44'58"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat Activités Défense spécifiques Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord Combat training Defence specific activities State unmanned aircraft operations	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC.
LF TRA 44 AZ 42°39'15"N , 009°13'01"E - 42°39'03"N , 009°14'56"E - 42°38'26"N , 009°16'43"E - 42°22'48"N , 009°48'23"E - 42°19'17"N , 009°48'22"E - 41°19'52"N , 009°48'18"E - 41°17'30"N , 009°44'59"E - 41°17'31"N , 009°42'00"E - 41°17'31"N , 009°30'09"E - 41°20'17"N , 009°17'25"E - 41°20'56"N , 009°15'34"E - 41°26'56"N , 009°08'31"E - 41°27'23"N , 009°08'04"E - 41°28'39"N , 009°07'17"E - 41°30'03"N , 009°06'59"E - 42°34'19"N , 009°06'26"E - 42°35'44"N , 009°06'42"E - 42°36'24"N , 009°07'02"E - 42°37'03"N , 009°07'31"E - 42°37'58"N , 009°08'35"E - 42°38'39"N , 009°09'53"E - 42°39'05"N , 009°11'23"E - 42°39'15"N , 009°13'01"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 44 B 42°34'21"N , 009°13'03"E - 41°34'10"N , 009°13'28"E - 41°59'58"N , 008°54'44"E - 42°39'14"N , 008°59'14"E - 42°34'21"N , 009°13'03"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC.
LF TRA 44 BZ 42°41'20"N , 008°53'14"E - 42°42'34"N , 008°54'22"E - 42°43'29"N , 008°55'56"E - 42°44'01"N , 008°57'48"E - 42°44'06"N , 008°59'48"E - 42°43'39"N , 009°02'06"E - 42°38'46"N , 009°15'55"E - 42°38'00"N , 009°17'28"E - 42°36'57"N , 009°18'39"E - 42°35'43"N , 009°19'25"E - 42°34'22"N , 009°19'40"E - 41°34'11"N , 009°19'59"E - 41°32'52"N , 009°19'45"E - 41°31'39"N , 009°19'04"E - 41°30'38"N , 009°17'59"E - 41°29'52"N , 009°16'34"E - 41°29'25"N , 009°15'04"E - 41°29'16"N , 009°13'30"E - 41°29'26"N , 009°11'46"E - 41°29'58"N , 009°10'07"E - 41°30'48"N , 009°08'44"E - 41°31'52"N , 009°07'43"E - 41°57'37"N , 008°48'59"E - 41°58'57"N , 008°48'19"E - 42°00'22"N , 008°48'12"E - 42°39'39"N , 008°52'38"E - 42°41'20"N , 008°53'14"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 44 C1 42°39'14"N , 008°59'14"E - 41°59'58"N , 008°54'44"E - 42°28'00"N , 008°34'03"E - 42°45'45"N , 008°43'28"E - 42°39'14"N , 008°59'14"E	FL 265 ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC.
LF TRA 44 C1Z 42°50'04"N , 008°46'38"E - 42°43'30"N , 009°02'29"E - 42°42'39"N , 009°04'00"E - 42°41'30"N , 009°05'06"E - 42°40'12"N , 009°05'44"E - 42°38'49"N , 009°05'50"E - 42°36'37"N , 009°05'35"E - 41°59'33"N , 009°01'16"E - 41°57'17"N , 009°00'13"E - 41°55'40"N , 008°57'53"E - 41°55'10"N , 008°56'05"E - 41°55'05"N , 008°54'11"E - 41°55'52"N , 008°51'08"E - 41°57'37"N , 008°48'59"E - 42°22'03"N , 008°30'55"E - 42°25'38"N , 008°28'16"E - 42°26'37"N , 008°27'42"E - 42°27'41"N , 008°27'27"E - 42°28'45"N , 008°27'31"E - 42°29'47"N , 008°27'53"E - 42°33'45"N , 008°29'59"E - 42°48'09"N , 008°37'40"E - 42°49'34"N , 008°39'19"E - 42°50'27"N , 008°41'36"E - 42°50'37"N , 008°44'09"E - 42°50'04"N , 008°46'38"E	FL 265 ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 44 C2 42°39'14"N , 008°59'14"E - 41°59'58"N , 008°54'44"E - 42°28'00"N , 008°34'03"E - 42°45'45"N , 008°43'28"E - 42°39'14"N , 008°59'14"E	UNL ---------- FL 265	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 44 C2Z 42°50'04"N , 008°46'38"E - 42°43'30"N , 009°02'29"E - 42°42'39"N , 009°04'00"E - 42°41'30"N , 009°05'06"E - 42°40'12"N , 009°05'44"E - 42°38'49"N , 009°05'50"E - 42°36'37"N , 009°05'35"E - 41°59'33"N , 009°01'16"E - 41°57'17"N , 009°00'13"E - 41°55'40"N , 008°57'53"E - 41°55'10"N , 008°56'05"E - 41°55'05"N , 008°54'11"E - 41°55'52"N , 008°51'08"E - 41°57'37"N , 008°48'59"E - 42°22'03"N , 008°30'55"E - 42°25'38"N , 008°28'16"E - 42°26'37"N , 008°27'42"E - 42°27'41"N , 008°27'27"E - 42°28'45"N , 008°27'31"E - 42°29'47"N , 008°27'53"E - 42°33'45"N , 008°29'59"E - 42°48'09"N , 008°37'40"E - 42°49'34"N , 008°39'19"E - 42°50'27"N , 008°41'36"E - 42°50'37"N , 008°44'09"E - 42°50'04"N , 008°46'38"E	UNL ---------- FL 265	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 44 D1 41°30'05"N , 009°13'30"E - 41°47'53"N , 008°53'22"E - 42°14'26"N , 008°33'26"E - 42°26'14"N , 008°33'07"E - 42°28'00"N , 008°34'03"E - 41°34'10"N , 009°13'28"E - 41°30'05"N , 009°13'30"E	FL 265 ---------- FL 195	Possible activation H24	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILL ACC.
LF TRA 44 D1Z 42°29'43"N , 008°27'52"E - 42°31'15"N , 008°29'06"E - 42°32'18"N , 008°30'53"E - 42°32'49"N , 008°32'53"E - 42°32'52"N , 008°34'41"E - 42°32'33"N , 008°36'28"E - 42°31'46"N , 008°38'16"E - 42°30'37"N , 008°39'39"E - 41°36'30"N , 009°19'12"E - 41°34'12"N , 009°19'59"E - 41°30'06"N , 009°20'01"E - 41°28'28"N , 009°19'39"E - 41°27'02"N , 009°18'36"E - 41°25'44"N , 009°16'30"E - 41°25'11"N , 009°13'32"E - 41°25'38"N , 009°10'46"E - 41°26'55"N , 009°08'32"E - 41°44'42"N , 008°48'24"E - 41°45'30"N , 008°47'39"E - 42°06'55"N , 008°31'34"E - 42°12'02"N , 008°27'42"E - 42°12'34"N , 008°27'21"E - 42°13'08"N , 008°27'05"E - 42°13'43"N , 008°26'55"E - 42°14'20"N , 008°26'51"E - 42°23'28"N , 008°26'35"E - 42°26'08"N , 008°26'31"E - 42°26'59"N , 008°26'35"E - 42°27'50"N , 008°26'53"E - 42°29'43"N , 008°27'52"E	FL 265 ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 44 D2 41°30'05"N , 009°13'30"E - 41°47'53"N , 008°53'22"E - 42°14'26"N , 008°33'26"E - 42°26'14"N , 008°33'07"E - 42°28'00"N , 008°34'03"E - 41°34'10"N , 009°13'28"E - 41°30'05"N , 009°13'30"E	UNL ---------- FL 265	Possible activation H24.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry: GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC.
LF TRA 44 D2Z 42°29'43"N , 008°27'52"E - 42°31'15"N , 008°29'06"E - 42°32'18"N , 008°30'53"E - 42°32'49"N , 008°32'53"E - 42°32'52"N , 008°34'41"E - 42°32'33"N , 008°36'28"E - 42°31'46"N , 008°38'16"E - 42°30'37"N , 008°39'39"E - 41°36'30"N , 009°19'12"E - 41°34'12"N , 009°19'59"E - 41°30'06"N , 009°20'01"E - 41°28'28"N , 009°19'39"E - 41°27'02"N , 009°18'36"E - 41°25'44"N , 009°16'30"E - 41°25'11"N , 009°13'32"E - 41°25'38"N , 009°10'46"E - 41°26'55"N , 009°08'32"E - 41°44'42"N , 008°48'24"E - 41°45'30"N , 008°47'39"E - 42°06'55"N , 008°31'34"E - 42°12'02"N , 008°27'42"E - 42°12'34"N , 008°27'21"E - 42°13'08"N , 008°27'05"E - 42°13'43"N , 008°26'55"E - 42°14'20"N , 008°26'51"E - 42°23'28"N , 008°26'35"E - 42°26'08"N , 008°26'31"E - 42°26'59"N , 008°26'35"E - 42°27'50"N , 008°26'53"E - 42°29'43"N , 008°27'52"E	UNL ---------- FL 265	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 46 N 43°05'41"N , 003°02'27"E - 43°05'41"N , 004°31'17"E - 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°45'37"N , 002°59'04"E - 43°05'41"N , 003°02'27"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC.
LF TRA 46 NZ 43°06'17"N , 002°55'49"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 003°02'27"E - 43°10'35"N , 003°02'23"E - 43°10'35"N , 004°31'20"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 43°05'41"N , 004°31'17"E - 43°04'03"N , 004°37'35"E - 42°44'01"N , 004°28'05"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°40'43"N , 004°21'44"E - 42°40'49"N , 002°59'06"E - arc horaire de 4.8 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°46'20"N , 002°52'38"E - 43°06'17"N , 002°55'49"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 46 S 42°26'59"N , 003°12'02"E - 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°16'33"N , 003°55'28"E - 42°15'09"N , 003°51'15"E - 42°26'59"N , 003°12'02"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Combat training. Defence specific activities. State unmanned aircraft operations.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de MARSEILLE ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on MARSEILLE ACC.
LF TRA 46 SZ 42°26'37"N , 003°08'52"E - Frontière franco-espagnole - 42°26'10"N , 003°05'14"E - 42°43'49"N , 002°53'55"E - arc horaire de 4.2 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 002°59'04"E - 42°49'49"N , 002°58'58"E - 42°50'31"N , 004°21'47"E - arc horaire de 4.9 NM de rayon centré sur 42°45'37"N , 004°21'48"E - 42°42'52"N , 004°27'18"E - 42°13'51"N , 004°00'58"E - 42°15'09"N , 003°51'15"E - 42°26'37"N , 003°08'52"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 200 A 49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 48°41'26"N , 006°13'30"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°23'22"N , 005°10'09"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Activités Défense spécifiques. Combat training. State unmanned aircraft operations. Defence specific activities.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC.
LF TRA 200 AZ1 49°05'40"N , 004°13'57"E - 49°01'44"N , 004°10'27"E - 48°46'23"N , 004°11'20"E - 48°18'58"N , 005°08'48"E - 48°25'45"N , 005°59'42"E - 48°39'43"N , 006°19'47"E - 49°18'31"N , 006°21'52"E - 49°30'07"N , 006°09'24"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°30'36"N , 005°50'59"E - 49°05'40"N , 004°13'57"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 200 AZ2 49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 48°41'26"N , 006°13'30"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°23'22"N , 005°10'09"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
LF TRA 200 C 49°20'52"N , 005°49'50"E - 48°48'20"N , 005°57'27"E - 48°40'47"N , 005°57'05"E - 48°37'52"N , 005°12'05"E - 48°51'41"N , 004°35'15"E - 49°01'08"N , 004°35'15"E - 49°20'52"N , 005°49'50"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Activités Défense spécifiques. Combat training. State unmanned aircraft operations. Defence specific activities.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC.
LF TRA 200 CZ 49°22'15"N , 005°56'23"E - 49°25'02"N , 005°52'25"E - 49°25'03"N , 005°47'18"E - 49°05'04"N , 004°31'57"E - 49°01'08"N , 004°28'25"E - 48°48'52"N , 004°29'57"E - 48°33'28"N , 005°10'43"E - 48°36'48"N , 006°00'15"E - 48°40'38"N , 006°03'52"E - 48°49'01"N , 006°04'11"E - 49°22'15"N , 005°56'23"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 200 E 49°27'06"N , 005°54'23"E - 49°26'47"N , 006°04'46"E - 49°18'38"N , 006°15'00"E - 48°41'26"N , 006°13'30"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°28'32"N , 005°36'58"E - 48°51'41"N , 004°35'15"E - 49°06'29"N , 004°35'15"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E - 49°27'06"N , 005°54'23"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Activités Défense spécifiques. Combat training. State unmanned aircraft operations. Defence specific activities.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC.
LF TRA 200 EZ 49°10'25"N , 004°31'57"E - 49°06'29"N , 004°28'24"E - 48°48'52"N , 004°29'57"E - 48°24'08"N , 005°35'34"E - 48°26'37"N , 006°01'25"E - 48°39'43"N , 006°19'47"E - 49°18'31"N , 006°21'52"E - 49°30'10"N , 006°09'20"E - Frontière franco-luxembourgeoise - 49°30'36"N , 005°50'59"E - 49°10'25"N , 004°31'57"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 200 W 49°25'52"N , 005°48'40"E - 48°48'20"N , 005°57'27"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°26'46"N , 005°10'42"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E	UNL ---------- FL 195	Possible activation H24.	Entrainement combat. Vols d'aéronefs d'Etat sans équipage à bord. Activités Défense spécifiques. Combat training. State unmanned aircraft operations. Defence specific activities.	Pénétration : CAG : contournement obligatoire pendant l'activité sauf autorisation du contrôle. Activité connue de REIMS ACC et PARIS ACC. Entry : GAT : Avoidance mandatory throughout activity except clearance from control. Activity available on REIMS ACC and PARIS ACC.
LF TRA 200 WZ1 49°27'15"N , 005°55'13"E - 49°30'02"N , 005°51'15"E - 49°30'03"N , 005°46'09"E - 49°05'40"N , 004°13'57"E - 49°01'44"N , 004°10'27"E - 48°45'44"N , 004°12'00"E - 48°22'22"N , 005°09'21"E - 48°25'45"N , 005°59'42"E - 48°29'35"N , 006°03'18"E - 48°49'01"N , 006°04'11"E - 49°27'15"N , 005°55'13"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
LF TRA 200 WZ2 49°25'52"N , 005°48'40"E - 48°48'20"N , 005°57'27"E - 48°29'44"N , 005°56'32"E - 48°26'46"N , 005°10'42"E - 48°48'34"N , 004°17'17"E - 49°01'44"N , 004°17'17"E - 49°25'52"N , 005°48'40"E	UNL ---------- FL 195	FBZ	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
EU CBA 1 H 51°01'17"N , 002°02'57"E - 50°59'07"N , 002°41'00"E - 50°56'12"N , 002°53'44"E - 50°45'17"N , 003°04'34"E - 50°34'03"N , 002°56'00"E - 50°25'50"N , 002°45'04"E - 50°25'50"N , 002°33'28"E - 50°55'17"N , 001°52'01"E - 51°01'17"N , 002°02'57"E	FL 355 ---------- FL 315	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Specific Defence activities. Unmanned aircraft operations.	Pénétration: CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue du CDC de Cinq- Mars-la-Pile, de PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, ATCC Steenokkerzeel. Entry: GAT/IFR: avoidance mandatory throughout activity. Activity available known CDC Cinq- Mars-la-Pile, PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, and ATCC Steenokkerzeel.
EU CBA 1 HZ 50°55'30"N , 001°46'24"E - 51°03'51"N , 002°01'37"E - 51°01'34"N , 002°41'52"E - 50°58'15"N , 002°56'21"E - 50°45'26"N , 003°09'03"E - 50°32'41"N , 002°59'18"E - 50°23'20"N , 002°46'52"E - 50°23'20"N , 002°31'43"E - 50°55'30"N , 001°46'24"E	FL 355 ---------- FL 315	FBZ Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
EU CBA 1 L 51°01'17"N , 002°02'57"E - 50°59'07"N , 002°41'00"E - 50°56'12"N , 002°53'44"E - 50°45'17"N , 003°04'34"E - 50°34'03"N , 002°56'00"E - 50°25'50"N , 002°45'04"E - 50°25'50"N , 002°33'28"E - 50°55'17"N , 001°52'01"E - 51°01'17"N , 002°02'57"E	FL 265 ---------- FL 195	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Specific Defence activities. Unmanned aircraft operations.	Pénétration: CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue du CDC de Cinq- Mars-la-Pile, de PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, ATCC Steenokkerzeel. Entry: GAT/IFR: avoidance mandatory throughout activity. Activity available known CDC Cinq- Mars-la-Pile, PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC,and ATCC Steenokkerzeel.
EU CBA 1 LZ 50°55'30"N , 001°46'24"E - 51°03'51"N , 002°01'37"E - 51°01'34"N , 002°41'52"E - 50°58'15"N , 002°56'21"E - 50°45'26"N , 003°09'03"E - 50°32'41"N , 002°59'18"E - 50°23'20"N , 002°46'52"E - 50°23'20"N , 002°31'43"E - 50°55'30"N , 001°46'24"E	FL 265 ---------- FL 195	FBZ Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	
EU CBA 1 M 51°01'17"N , 002°02'57"E - 50°59'07"N , 002°41'00"E - 50°56'12"N , 002°53'44"E - 50°45'17"N , 003°04'34"E - 50°34'03"N , 002°56'00"E - 50°25'50"N , 002°45'04"E - 50°25'50"N , 002°33'28"E - 50°55'17"N , 001°52'01"E - 51°01'17"N , 002°02'57"E	FL 315 ---------- FL 265	Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Specific Defence activities. Unmanned aircraft operations.	Pénétration: CAG/IFR : contournement obligatoire pendant l'activité. Activité connue du CDC de Cinq- Mars-la-Pile, de PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, ATCC Steenokkerzeel. Entry: GAT/IFR: avoidance mandatory throughout activity. Activity available known CDC Cinq- Mars-la-Pile, PARIS UAC, REIMS UAC, Swanwick LAC, Maastricht UAC, Brussels ACC, and ATCC Steenokkerzeel.
EU CBA 1 MZ 50°55'30"N , 001°46'24"E - 51°03'51"N , 002°01'37"E - 51°01'34"N , 002°41'52"E - 50°58'15"N , 002°56'21"E - 50°45'26"N , 003°09'03"E - 50°32'41"N , 002°59'18"E - 50°23'20"N , 002°46'52"E - 50°23'20"N , 002°31'43"E - 50°55'30"N , 001°46'24"E	FL 315 ---------- FL 265	FBZ Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP/UUP France. Activation schedules stated in France AUP/UUP.	FBZ Pour les besoins de dépôt de plan de vol uniquement. For flight planning purposes only.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR	Type de restriction *Type of restriction*	Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
EU CBA C 25 FC 47°39'36"N , 006°00'13"E - 47°36'40"N , 006°14'49"E - 47°35'00"N , 006°20'41"E - 47°32'00"N , 006°20'00"E - 47°20'00"N , 006°36'12"E - 46°58'02"N , 006°10'52"E - 46°58'24"N , 005°47'29"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E - 47°28'10"N , 005°36'30"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E	FL 195 ---------- FL 115	Activable H24. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France. Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs sans équipage à bord Combat training. Specific Defence activities. unmanned aircraft operations	Espace défini à l'exclusion de la LF-R 231 B VALDAHON, lorsqu'elle est active. Espace coexistant avec la CTA BALE. Zone nommée EU-C 25 FC dans les protocoles et lettres d'accords existants. Zone également nommée CBA C 25 FC ou EU C 25 FC sur certaines cartes aéronautiques. CAG IFR : pénétration sous autorisation. CAG VFR : contournement obligatoire durant l'activité. Activité connue de : - REIMS ACC - BALE INFO/APP Airspace defined except for LF-R 231 B VALDAHON when active. Airspace shared with BASEL CTA. Area named EU-C 25 FC in protocols and existing agreements letters. Airspace also named CBA C 25 FC or EU C 25 FC on some aeronautical charts. IFR GAT : entry with authorization. VFR GAT : avoidance mandatory during activity. Activity known on : - REIMS ACC - BALE INFO/APP
EU CBA C 25 FE 47°20'00"N , 006°36'12"E - 47°17'32"N , 006°57'53"E - Frontière franco-suisse - 46°57'37"N , 006°28'33"E - 46°58'02"N , 006°10'52"E - 47°20'00"N , 006°36'12"E	FL 195 ---------- FL 115	Activable H24. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France. Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Combat training. Specific Defence activities. unmanned aircraft operations.	Espace coexistant avec la CTA BALE. Zone nommée EU-C 25 FE dans les protocoles et lettres d'accords existants. Zone également nommée CBA C 25 FE ou EU C 25 FE sur certaines cartes aéronautiques. CAG IFR : pénétration sous autorisation. CAG VFR : contournement obligatoire durant l'activité. Activité connue de : - REIMS ACC - BALE INFO/APP Airspace shared with BASEL CTA. Area named EU-C 25 FE in protocols and existing agreements letters. Airspace also named CBA C 25 FE or EU C 25 FE on some aeronautical charts. IFR GAT : entry with authorization. VFR GAT : avoidance mandatory during activity. Activity known on : - REIMS ACC - BALE INFO/APP
EU CBA C 25 FW 47°44'30"N , 005°36'30"E - 47°39'36"N , 006°00'13"E - 47°28'10"N , 005°36'30"E - 47°05'00"N , 005°36'30"E - 47°19'23"N , 005°11'46"E - 47°42'56"N , 005°14'59"E - 47°44'30"N , 005°36'30"E	FL 195 ---------- FL 065	Activable H24. Horaires d'activation planifiés spécifiés dans l'AUP France. Possible activation H24. Activation schedules stated in France AUP.	Entrainement combat. Activités Défense spécifiques. Vols d'aéronefs sans équipage à bord. Combat training. Specific Defence activities. unmanned aircraft operations	Espace coexistant avec la CTA BALE. Zone nommée EU-C 25 FW dans les protocoles et lettres d'accords existants. Zone également nommée CBA C 25 FW ou EU C 25 FW sur certaines cartes aéronautiques. CAG IFR : pénétration sous autorisation. CAG VFR : contournement obligatoire durant l'activité. Activité connue de : - REIMS ACC - BALE INFO/APP Airspace shared with BASEL CTA. Area named EU-C 25 FW in protocols and existing agreements letters. Airspace also named CBA C 25 FW or EU C 25 FW on some aeronautical charts. IFR GAT : entry with authorization. VFR GAT : avoidance mandatory during activity. Activity known on : - REIMS ACC - BALE INFO/APP

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ENR 5.4-1 LISTE DES OBSTACLES A LA NAVIGATION AERIENNE

AIR NAVIGATION OBSTACLES LIST

Cliquer sur le lien ci-dessous pour obtenir le fichier Obstacles

ObstaclesDataZone1MFRANCE_20261001

Description du fichier :

Le fichier est au format *.xls et est exportable en *.csv.

Les intitulés de colonne et les type d'obstacles sont uniquement disponibles en Français. Un glossaire Français/Anglais est fourni dans le fichier.

Les remarques sont indiquées en Français et en Anglais.

Le fichier comporte six onglets :

- Un onglet « Data » contenant l'ensemble des obstacles à jour à la date affichée (snapshot)
- Trois onglets contenant les mises à jour à la date affichée sur le nom de l'onglet :
  - Créations
  - Modifications
  - Suppressions
- Un cinquième onglet fournit un glossaire Français – Anglais du vocabulaire utilisé dans le fichier
- Un sixième onglet fournit la date et l'heure de génération du fichier

Le fichier cible du lien est uniquement accessible en ligne depuis la présente page ENR 5.4.1 ou depuis la page d'accueil de l'eAIP France en ligne.

Le lien de l'amendement PDF n'est pas actif.

Click the following link to get the Obstacles file

ObstaclesDataZone1MFRANCE_20261001

File content :

Format *.xls file may be exported in *.csv

Columns name and obstacle type are in French language. A French to English glossary is available in the file.

Remarks are available in English.

File has 6 sheets:

- Sheet Data contains all obstacles (snapshot)
- Three sheets are dedicated to update for the AIRAC date mentioned on sheet name:
  - New
  - Modified
  - Deleted
- A fifth sheet provides a glossary French to English
- A sixth sheet provides date and time to which the file has been generated.

The above mentioned file target link is only reachable from website html ENR 5.4.1 page or from website front eAIP page.

Pdf amendement link is not active.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
8790	aéromodélisme AVELIN (59)	500ft ASFC	WED and SAT:1300-SS SUN and public HOL: HJ.
50°33'34"N , 003°06'09"E		SFC	Extension à 800 ft ASFC annoncée par NOTAM. Vols radiocommandés selon protocole. Elevation up to 800ft ASFC announced by NOTAM. Radio controlled model flying as per protocol.
8800	aéromodélisme SAINT-PARRES-AUX-TERTRES (10)	500ft ASFC	TUE, FRI, SAT : 1300-1900 (SUM : -1HR) Daylight only.
48°17'38"N , 004°06'37"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8821	aéromodélisme BENFELD (67)	2100ft AMSL 1500ft ASFC	SR-SS
48°21'20"N , 007°36'17"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8822	aéromodélisme LAUW (68)	500ft ASFC	0800-1800 (SUM : - 1 HR) De jour uniquement. During daylight hours only.
47°45'30"N , 007°00'25"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8830	aéromodélisme SAINT MAUR (36)	650ft ASFC	SR-SS
46°45'49"N , 001°35'35"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8840	aéromodélisme VINCELLES (89)	1400ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
47°41'40"N , 003°39'30"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8841	aéromodélisme BURNAND (71)	500ft ASFC	SR-SS
46°35'54"N , 004°38'30"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio-controlled model flying (slope soaring).
8842	aéromodélisme SAINT ETIENNE AU TEMPLE (51)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : 0800-1900. SUM : - 1 HR. De jour uniquement. During daylight hours only.
49°01'41"N , 004°27'02"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8843	aéromodélisme CHAULGNES (58)	500ft ASFC	SR-SS
47°08'20"N , 003°05'37"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8844	aéromodélisme SENAN (89)	1700ft AMSL 1000ft ASFC	WIN : 0800-1700 SUM : 0600-1900 De jour uniquement. During daylight hours only.
47°54'08"N , 003°22'51"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio-controlled model flying (slope soaring).
8845	aéromodélisme CERSOT (71)	500ft ASFC	1300-1700 (during daylight hours only). ETE/SUM : - 1 HR
46°42'12"N , 004°38'37"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight)
8850	aéromodélisme GRACAY (18)	990ft AMSL 600ft ASFC	SR-SS
47°08'10"N , 001°49'48"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8860	aéromodélisme SAINT QUENTIN S/INDROIS (37)	1310ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
47°12'24"N , 001°03'03"E		SFC	Activité de planeurs radiocommandés de grande envergure. Radio controlled large -span gliders activity.
8866-1	aéromodélisme SAINT-MEDARD-SUR-ILLE 1 (35)	330ft ASFC	SR-SS
48°17'38"N , 001°39'00"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8866-2	aéromodélisme SAINT-MEDARD-SUR-ILLE 2 (35)	170ft ASFC	SR-SS
48°16'14"N , 001°39'55"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8870	aéromodélisme MEREVILLE (91)	1300ft AMSL 900ft ASFC	SR-SS
48°18'30"N , 002°04'12"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8880	aéromodélisme GONESSE	164ft ASFC	SR-SS
48°59'52"N , 002°26'45"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*		Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
8899 aéromodélisme NOTTONVILLE (28)	1450ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
48°07'04"N , 001°29'30"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8900 aéromodélisme CLOYES-LES-TROIS-RIVIERES (28)	400ft ASFC	SR-SS
48°00'38"N , 001°14'38"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8901 aéromodélisme CHINON SAVIGNY (37)	600ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS.
47°13'09"N , 000°06'22"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8902 aéromodélisme MARLY LA VILLE (95)	940ft AMSL 550ft ASFC	SR-SS.
49°04'56"N , 002°28'11"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8903 aéromodélisme ALLOUVILLE BELLEFOSSE (76)	500ft ASFC	0900-1700 SUM : - 1 HR De jour uniquement. During daylight hours only.
49°35'34"N , 000°41'48"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8904 aéromodélisme JUVINCOURT ET DAMARY (02)	1500ft AMSL 1200ft ASFC	SR-SS
49°25'53"N , 003°53'29"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
8905 aéromodélisme SAINT BRICE (77)	500ft ASFC	SR-SS
48°33'51"N , 003°20'23"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8906 aéromodélisme FEIGNEUX (60)	1150ft AMSL 760ft ASFC	SR-SS +4 HR
49°15'23"N , 002°54'36"E	SFC	Vols radiocommandés. Vols de nuit : plafond limité à 330 ft ASFC et aéronefs équipés de dispositifs d'éclairage. Radio controlled model flying. Night flights : upper limit 330 ft ASFC and ACFT equipped with lighting devices.
8908 aéromodélisme MONTFAUCON (02)	2700ft AMSL 2000ft ASFC	SR-SS
48°58'15"N , 003°25'48"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
8910 aéromodélisme TEILLE (44)	1100ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
47°26'37"N , 001°17'55"W	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
8911 aéromodélisme SAINT AUGUSTIN DES BOIS (49)	1000ft AMSL 800ft ASFC	SR-SS
47°26'23"N , 000°48'37"W	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
8912 aéromodélisme LA MARNE (44)	800ft AMSL 720ft ASFC	SR-SS
47°00'04"N , 001°42'25"W	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
8913 aéromodélisme BRAIN SUR L'AUTHION (49)	1000ft AMSL 900ft ASFC	SR-SS
47°26'07"N , 000°21'50"W	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
8914 aéromodélisme SCAËR (29)	1200ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
48°04'23"N , 003°47'00"W	SFC	Vols radiocommandés tous modèles. Radio controlled model flying.All models.
8915 aéromodélisme ARON LA ROGERIE (53)	1500ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS.
48°18'42"N , 000°32'07"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio coontrolled model flying as per protocol.
8916 aéromodélisme LORIENT LANN BIHOUE AERODROME (LFRH)	330ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : SR-SS
47°46'25"N , 003°26'05"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8917 aéromodélisme MASSERAC (44)	650ft AMSL 650ft ASFC	SR-SS
47°41'12"N , 001°54'54"W	SFC	Vols libres, vols radiocommandés. Free flights, radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
8918	aéromodélisme PLOUHINEC (56)	330ft ASFC	SR-SS
47°41'04"N , 003°14'13"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8919	aéromodélisme LE PLESSIS-GRAMMOIRE (49)	1150ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
47°29'18"N , 000°25'57"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8920	aéromodélisme SUCE-SUR-ERDRE (44)	500ft ASFC	SR-SS
47°21'23"N , 001°31'32"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8921	aéromodélisme LESSAY AERODROME (LFOM)	500ft ASFC	SR-SS
49°12'25"N , 001°30'35"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
8922	aéromodélisme BREHAL (50)	500ft ASFC	SR-SS
48°53'30"N , 001°33'50"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
8925	aéromodélisme PLOUGONVELIN (29)	500ft ASFC	SR-SS
48°19'45"N , 004°45'29"W		SFC	Hors activité LF-R 140 et LF-R 154 LOW. Vols radiocommandés. Outside LF-R 140 and LF-R 154 LOW activity. Radio-controlled model flying.
8926	aéromodélisme FLOTTEMANVILLE HAGUE (50)	2300ft AMSL 1700ft ASFC	SR-SS
49°37'53"N , 001°44'26"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
8927	aéromodélisme LA MOTTE (22)	1900ft AMSL 1000ft ASFC	0800-1900 (SUM: -1HR) daylight hours only Outside LF-R57 BRETAGNE activity
48°14'11"N , 002°41'53"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
8929	aéromodélisme ROSTRENEN (22)	1700ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
48°15'10"N , 003°20'32"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
8930	aéromodélisme SAINT-FLOXEL (50)	950ft AMSL 800ft ASFC	JUL, AUG: 0700-1900 (SUM: -1HR) SEPT, JUN: SAT, SUN, public HOL: 0700-1900 (SUM: -1HR) Daylight hours only
49°29'40"N , 001°21'43"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
8931	aéromodélisme VAUVILLE LES PIERRES POUQUELEES (50)	2000ft AMSL 1700ft ASFC	SR-SS
49°38'59"N , 001°51'25"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
8932	aéromodélisme ENTRAMMES (53)	1000ft AMSL 750ft ASFC	SR-SS
47°59'27"N , 000°43'15"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Plafond : 500 ft ASFC si ATS LAVAL inactif. Information des usagers : LAVAL INFO, RENNES INFO. Radio controlled model flying according to protocol. Ceiling: 500 ft ASFC if ATS LAVAL not active. Users information: LAVAL INFO, RENNES INFO.
8936	aéromodélisme PACÉ (35)	500ft ASFC	0800-SS (SUM-1H)
48°10'38"N , 001°45'53"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8937	aéromodélisme AIGNERVILLE (14)	500ft ASFC	SR-SS
49°19'21"N , 000°54'33"W		SFC	Vols radiocommandés. Plafond limité à 150 ft ASFC pendant les HOR d'activation des portions d'espace publiées à l'ENR 5.2 du manuel d'information aéronautique militaire. Radio-controlled model flying. Upper limit 150 ft ASFC during activation SKED of airspace parts published at ENR 5.2 of military aeronautical information manual.
8938	aéromodélisme COMMES (14)	1500ft AMSL 1308ft ASFC	SR-SS
49°20'48"N , 000°43'45"W		SFC	Vols radiocommandés (planeurs de grande envergure). Radio-controlled model flying (large wingspan gliders).
8939	aéromodélisme SAINT REMY (14)	1500ft AMSL 785ft ASFC	SR-SS
48°55'46"N , 000°28'11"W		SFC	Vols radiocommandés (planeurs de grande envergure). Radio-controlled model flying (large wingspan gliders).
8940-1	aéromodélisme L'ILE D'YEU 1 (85)	300ft ASFC	0800-SS (SUM-1H)
46°42'21"N , 002°22'03"W		SFC	Vols radiocommandés, selon protocole. Radio controlled model flying, as per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
8940-2	aéromodélisme L'ILE D'YEU 2 (85) 46°41'43"N , 002°17'10"W	300ft ASFC SFC	0800-SS (SUM-1H) Vols radiocommandés, selon protocole. Radio controlled model flying, as per protocol.
8940-3	aéromodélisme L'ILE D'YEU 3 (85) 46°43'59"N , 002°22'54"W	300ft ASFC SFC	0800-SS (SUM-1H) Vols radiocommandés, selon protocole. Radio controlled model flying, as per protocol.
8941	aéromodélisme CRICQUEVILLE EN BESSIN (14) 49°23'45"N , 001°00'29"W	500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8942	aéromodélisme SEGRÉ (49) 47°43'04"N , 000°51'15"W	1300ft AMSL 1000ft ASFC SFC	SR-SS. Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure). Radio-controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan).
8944	aéromodélisme FONTAINE SIMON (28) 48°30'25"N , 000°59'33"E	500ft ASFC SFC	SR-SS. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8945	aéromodélisme LA CRIQUE (76) 49°41'02"N , 001°13'08"E	500ft ASFC SFC	SR-SS. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8946	aéromodélisme LA POMMERAIE-SUR-SÈVRE (85) 46°50'20"N , 000°46'56"W	200ft ASFC SFC	SAT, SUN and public HOL : SR-SS. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8947	aéromodélisme MOËLAN-SUR-MER (29) 47°46'13"N , 003°37'33"W	200ft ASFC SFC	SR-SS. Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
8948	aéromodélisme OMONVILLE-LA-ROGUE 1 (50) 49°41'41"N , 001°49'52"W	1900ft AMSL 1700ft ASFC SFC	SR-SS. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8949	aéromodélisme OMONVILLE-LA-ROGUE 2 (50) 49°41'44"N , 001°50'18"W	200ft ASFC SFC	SR-SS. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8951	aéromodélisme SAINT-JEAN-D'ASSÉ (72) 48°09'13"N , 000°07'12"E	200ft ASFC SFC	SR-SS. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8952	aéromodélisme PLOUARZEL 48°25'25"N , 004°41'45"W	1000ft ASFC SFC	0700-SS. Vols radiocommandés, selon protocole (planeurs). Radio controlled model flying as per protocol (gliders).
8953	aéromodélisme PONTIVY AERODROME (LFED) 48°03'25"N , 002°55'24"W	500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8954	aéromodélisme PEDERNEC (22) 48°34'34"N , 003°18'23"W	500ft ASFC SFC	0800 - 2000 (SUM - 1 HR) daylight hours only. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8956	aéromodélisme PLANGUENOUAL (22) 48°32'56"N , 002°36'27"W	500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8957	aéromodélisme LANDIVISIAU (29) 48°32'20"N , 004°03'02"W Lieu-dit "Hippodrome"	500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8959	aéromodélisme LA TURBALLE (44) 47°21'36"N , 002°29'12"W	750ft AMSL 650ft ASFC SFC	SR-SS. Vols libres et radiocommandés. Free flying and radio-controlled model flying.
8960	aéromodélisme PLOUHARNEL (56) 47°35'51"N , 003°08'20"W	500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8961	aéromodélisme MENEZ CADOR (29) 48°22'45"N , 003°57'11"W	1000ft ASFC SFC	SR-SS Vols de pente et vols radiocommandés. Slope soaring and radio controlled model flying.
8962	aéromodélisme PLERGUER (35) 48°33'02"N , 001°51'16"W	1000ft ASFC SFC	0900-2000 daylight hours only (SUM - 1 HR). Vols libres et radiocommandés (planeurs). Free flights and radio controlled model flying (gliders).
8963	aéromodélisme THEIX (56) 47°38'33"N , 002°39'45"W	700ft ASFC SFC	0900-SS daylight hours only (SUM ¿ 1HR). Vols radiocommandés (planeurs). Radio controlled model flying. (gliders)

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
8964	aéromodélisme PIRE SUR SEICHE (35)	1200ft AMSL 1000ft ASFC	0900-1900 daylight hours only .
48°00'03"N , 001°27'42"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
8965	aéromodélisme MENEZ MIKEL (29)	1000ft ASFC	SR-SS
48°21'07"N , 003°56'45"W		SFC	Vols de pente et vols radiocommandés. Slope soaring and radio controlled model flying.
8967	aéromodélisme LA DOMINELAIS (35)	1130ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS.
47°44'57"N , 001°38'54"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8968	aéromodélisme TREIZE VENTS (85)	500ft ASFC	SR-SS
46°55'26"N , 000°51'46"W		SFC	Vols libres et radiocommandés. Free flights and radio controlled model flying.
8969	aéromodélisme POUZAUGES (85)	500ft ASFC	SR-SS
46°47'52"N , 000°50'47"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8970	aéromodélisme DOMPIERRE-SUR-YON (85)	1250ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
46°45'56"N , 001°22'56"W		SFC	Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure). Radio controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan).
8971	aéromodélisme DINAN TRELIVAN AERODROME (LFEB)	500ft ASFC	TUE-THU : SUM : 1430-SS, WIN : 1530-SS SUN, public HOL : SUM : 0700-1100, WIN: 0800-1200
48°26'36"N , 002°06'12"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8972	aéromodélisme MORLAIX PLOUJEAN AERODROME (LFRU)	500ft ASFC	SR-SS
48°36'03"N , 003°49'00"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8973	aéromodélisme QUIMPER PLUGUFFAN AERODROME (LFRQ)	800ft AMSL 500ft ASFC	0830 (SUM - 1HR) - SS
47°58'03"N , 004°10'08"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8974	aéromodélisme SAINT BRIEUC ARMOR AERODROME (LFRT)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL 0900-1200 and 1400-1900, WED 1400-1900.
48°32'15"N , 002°51'24"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8975	aéromodélisme MENEZ HOM (29)	1000ft ASFC	SR-SS
48°13'00"N , 004°14'25"W		SFC	Vols de pente (2 pentes sur le site). Vols radiocommandés. Slope soaring (2 slopes on site). Radio controlled model flying.
8976	aéromodélisme CREULLY (14)	1200ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
49°16'10"N , 000°32'26"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
8977	aéromodélisme FRESNEY (14)	1250ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
49°04'19"N , 000°20'46"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
8978	aéromodélisme LANCIEUX-PLEURTUIT (22)	500ft ASFC	SR-SS
48°35'43"N , 002°09'51"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8979	aéromodélisme SAINTE LUCE (44)	800ft AMSL 800ft ASFC	SR-SS
47°13'52"N , 001°28'57"W		SFC	Vols libres et radiocommandés. Free flights and radio controlled model.
8980	aéromodélisme SAINT MACAIRE EN MAUGES (49)	1000ft AMSL 650ft ASFC	SR-SS
47°07'25"N , 001°01'44"W		SFC	Vols radiocommandés. Plafond : 500ft ASFC si LF-R149E Maine-Anjou active. Radio controlled model flying. Upper limit : 500ft ASFC if LF-R149E Maine-Anjou active.
8981	aéromodélisme DINEAULT (29)	500ft ASFC	SR-SS
48°11'18"N , 004°09'50"W		SFC	Vols radiocommandés avions et hélicoptères. Radio controlled planes and helicopters model flying.
8982	aéromodélisme COMBOURTILLE (35)	1300ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS.
48°16'06"N , 001°16'34"W		SFC	Vols radiocommandés. Plafond : 500 ft ASFC si LF-R57 BRETAGNE active. Radio-controlled model flying. Upper limit : 500 ft ASFC if LF-R57 BRETAGNE active.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
8983	aéromodélisme ETRICHE (49)	500ft ASFC	SUM: 0700-1700 WIN : 0800-1800 or SS
	47°39'23"N , 000°28'49"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8984	aéromodélisme LA ROCHE SUR YON LES AJONCS AERODROME (LFRI)	1300ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	46°42'09"N , 001°22'54"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8985	aéromodélisme LIVRE-SUR-CHANGEON (35)	1150ft AMSL 800ft ASFC	SR-SS
	48°14'12"N , 001°21'55"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8986	aéromodélisme LUCON (85)	650ft AMSL 640ft ASFC	SR-SS
	46°25'45"N , 001°11'27"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8987	aéromodélisme SAINT-PIERRE-LE-VIEUX (85)	400ft ASFC	SR-SS
	46°24'32"N , 000°44'29"W	SFC	Vols radiocommandés, vols libres. Radio controlled model flying, free flights.
8988	aéromodélisme PLOUMAGOAR (22)	500ft ASFC	SUN : 1100-SS+30 (SUM -1HR)
	48°31'38"N , 003°06'06"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8989	aéromodélisme SAINT-ETIENNE DE MONTLUC (44)	1100ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	47°14'25"N , 001°47'39"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8990	aéromodélisme LE VERGER (35)	1250ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	48°03'20"N , 001°56'10"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
8991	aéromodélisme SAINT-HERBLON (44)	750ft AMSL 600ft ASFC	SR-SS
	47°24'40"N , 001°07'30"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8993	aéromodélisme VALLET (44)	500ft ASFC	SR-SS
	47°10'19"N , 001°15'27"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8994	aéromodélisme VASSY (14)	1450ft AMSL 850ft ASFC	LUN-DIM : 0800-1900, de jour uniquement. MON-SUN : 0800-1900, by day only. ETE/SUM : - 1 HR.
	48°51'24"N , 000°41'00"W	SFC	Vols radiocommandés. Plafond limité à 150 ft ASFC pendant les HOR d'activation du SETBA SELUNE. Radio-controlled model flying. Upper limit 150 ft ASFC during activation SKED of SETBA SELUNE.
8995	aéromodélisme SAINT-FREGANT (29)	600ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
	48°36'32"N , 004°21'36"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
8996	aéromodélisme THENAY (41)	1350ft AMSL 1000ft ASFC	MAR - OCT : SR-SS
	47°24'00"N , 001°17'59"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
8997	aéromodélisme MANNEVILLE-SUR-RISLE (27)	1350ft AMSL 1000ft ASFC	0700-1900 (SUM : -1 HR). Daylight only.
	49°21'55"N , 000°32'59"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8998	aéromodélisme MELRAND (56)	1300ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	47°58'50"N , 003°06'09"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
8999	aéromodélisme MELRAND 2 (56)	1300ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	47°58'52"N , 003°05'46"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9000	aéromodélisme CAEN ROSEL (14)	650ft ASFC	SR-SS
	49°13'00"N , 000°27'00"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9001	aéromodélisme LE PELLERIN (44)	750ft AMSL 650ft ASFC	MON-FRI : SR-SS. SAT, SUN, and public HOL : 0830-1130, 1330-1800 (SUM -1HR)
	47°11'41"N , 001°48'03"W	SFC	Vols libres et radiocommandés. Free flight and radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9002	aéromodélisme BAYEUX (14)	1400ft AMSL 1200ft ASFC	SR-SS
49°15'34"N , 000°40'00"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9003	aéromodélisme CLOHARS-CARNOET (29)	500ft ASFC	SR-SS
47°48'22"N , 003°35'54"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9004-1	aéromodélisme MORLAC 1 (18)	500ft ASFC	SR-SS
46°45'04"N , 002°18'06"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9004-2	aéromodélisme MORLAC 2 (18)	500ft ASFC	SR-SS
46°45'13"N , 002°17'52"E		SFC	Vols radiocommandés (hydravions). Radio controlled model flying (hydroplane).
9005-1	aéromodélisme BRUZ 1 (35)	500ft ASFC	0700-SS (SUM -1HR)
48°00'47"N , 001°43'08"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9005-2	aéromodélisme BRUZ 2 (35)	500ft ASFC	SR-SS
48°00'33"N , 001°44'43"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9006-1	aéromodélisme PLEVENON 1 (22)	200ft ASFC	SR-SS
48°40'10"N , 002°18'25"W		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9006-2	aéromodélisme PLEVENON 2 (22)	200ft ASFC	SR-SS
48°40'19"N , 002°19'46"W		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9006-3	aéromodélisme PLEVENON 3 (22)	200ft ASFC	SR-SS
48°39'35"N , 002°21'13"W		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9007	aéromodélisme SAINT NAZAIRE MONTOIR AERODROME (LFRZ)	500ft ASFC	WIN : 0800-1700 SUM : 0700-1900
47°18'25"N , 002°09'37"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9008	aéromodélisme TREGUNC (29)	200ft ASFC	SR-SS
47°48'36"N , 003°51'54"W		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9009	aéromodélisme TREGUENNEC (29)	200ft ASFC	SR-SS
47°52'52"N , 004°21'35"W		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9010	aéromodélisme PEYRILHAC (87)	650ft ASFC	HJ
45°56'16"N , 001°06'36"E		SFC	Située en CTR LIMOGES. Vols circulaires et radiocommandés. Located in LIMOGES CTR. Control-line and radio controlled model flying.
9011	aéromodélisme SAINT-AUBIN (33)	500ft ASFC	SR-SS
44°57'33"N , 000°44'23"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9012	aéromodélisme PLOUGRESCANT (22)	200ft ASFC	SR-SS
48°51'12"N , 003°15'06"W		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9013	aéromodélisme REUILLY (36)	1350ft AMSL 850ft ASFC	SR-SS
47°04'40"N , 002°01'37"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Avions, réacteurs, planeurs remorqués, compétitions. Radio controlled model flying as per protocol. ACFT, jet engines, towed gliders, competitions.
9014	aéromodélisme LE PESCHER (19)	3500ft AMSL 1700ft ASFC	SR-SS
45°05'57"N , 001°46'38"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9015	aéromodélisme SERVIES (81)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL: 0700-1800 (SUM: -1HR).
43°39'20"N , 002°02'10"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9016	aéromodélisme PAU PYRENEES AERODROME (LFBP)	330ft ASFC	SR-SS en dehors de l'utilisation de DZ 307/outside DZ 307
43°21'52"N , 000°25'52"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9017	aéromodélisme VOUTEZAC (19)	500ft ASFC	SR-SS
45°18'01"N , 001°26'37"E		SFC	Vols radiocommandés de catégories A et B. Aéro Model Club d'Objat Cat A and cat B radio controlled model flying. Objat Aero Model Club
9018	aéromodélisme PAMIERS LES PUJOLS AERODROME (LFDJ)	330ft ASFC	HJ
43°05'02"N , 001°41'16"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9019	aéromodélisme SAINT AFFRIQUE BELMONT AERODROME (LFIF)	500ft ASFC	HJ
43°49'30"N , 002°44'39"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9020	aéromodélisme LIVRON (64)	2450ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS outside LF-R 44 C
43°14'02"N , 000°06'15"W		SFC	Vol libre et vols radiocommandés selon protocole. LUN-VEN : plafond 500ft ASFC. WE+JF : plafond 1000ft ASFC possible. Radio controlled model flying as per protocol. MON-FRI : 500 FT ASFC WE+HOL : 1000 FT ASFC MAX.
9021	aéromodélisme MAGNAC-LAVALETTE (16)	1060ft AMSL 650ft ASFC	HJ
45°29'08"N , 000°15'15"E		SFC	SAM, DIM et JF: 1300 ft ASFC. Vols radiocommandés selon protocole. SAT, SUN and public HOL: 1300ft ASFC. Radio controlled model flying as per protocol.
9024	aéromodélisme BLASIMON (33)	1000ft AMSL 742ft ASFC	SR-SS
44°44'32"N , 000°04'02"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9025	aéromodélisme ISSOUDUN LE FAY AERODROME (LFEK)	500ft ASFC	SEP-MAR: SR-30-SS+30
46°53'06"N , 002°02'16"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
9026	aéromodélisme CESTAS (33)	500ft ASFC	HJ
44°42'53"N , 000°43'01"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9029	aéromodélisme EGLETONS AERODROME (LFDE)	300ft ASFC	HJ
45°25'15"N , 002°04'05"E		SFC	Vols radiocommandés, vols libres. Radio controlled model and free flights.
9030	aéromodélisme CHICHE (79)	500ft ASFC	SR-SS
46°49'00"N , 000°21'12"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9032	aéromodélisme GORNAC (33)	1720ft AMSL 1500ft ASFC	HJ
44°39'17"N , 000°11'25"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9033	aéromodélisme TARDETS LA MADELEINE (64)	4200ft AMSL 1500ft ASFC	HJ
43°08'50"N , 000°50'38"W		SFC	Vol de pente radiocommandé selon protocole. Radio controlled slope soaring flights as per protocol.
9035	aéromodélisme USSEL THALAMY AERODROME (LFCU)	330ft ASFC	HJ
45°32'15"N , 002°25'28"E		SFC	Vols radiocommandés, vols libres. Free and radio controlled model flying.
9036	aéromodélisme GUERET SAINT LAURENT AERODROME (LFCE)	500ft ASFC	SR-SS
46°10'42"N , 001°56'57"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9037	aéromodélisme SAINT DENIS D'OLERON (17)	500ft ASFC	SR-SS
46°01'47"N , 001°24'18"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9038	aéromodélisme REVEL MONTGEY AERODROME (LFIR)	1310ft AMSL 660ft ASFC	HJ
43°28'47"N , 001°58'42"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9039	aéromodélisme MONTAGNE NOIRE AERODROME (LFMG)	2070ft AMSL 600ft ASFC	HJ
43°24'50"N , 001°59'51"E		SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope soaring flights.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9040	aéromodélisme RODEZ Lioujas (12)	2700ft AMSL 650ft ASFC	HJ
44°25'11"N , 002°40'53"E		SFC	Conditions d'utilisation: VISI: 8km, plafond: 1000 ft. Vols radiocommandés. Conditions of use: VIS: 8km, ceiling: 1000ft. Radio controlled model flying.
9041	aéromodélisme TESSON (17)	1000ft AMSL 846ft ASFC	SR-SS
45°38'40"N , 000°40'16"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9042	aéromodélisme ANERES BASE ULM (65)	470ft ASFC	HJ
43°04'51"N , 000°27'59"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9043	aéromodélisme THOUARS AERODROME (LFCT)	330ft ASFC	HJ
46°57'43"N , 000°09'10"W		SFC	Vol libre et vols radiocommandés selon protocole. Free flights and radio controlled model flying as per protocol.
9044	aéromodélisme CASTELJALOUX (47)	1370ft AMSL 800ft ASFC	SR-SS
44°19'03"N , 000°08'14"E		SFC	Vols radiocommandés catégorie A LUN-VEN : 500 ft ASFC. WE : 800 ft ASFC. Cat A radio controlled model MON-FRI: 500ft ASFC. Week end: 800ft ASFC.
9046	aéromodélisme AUTERIVE (31)	500ft ASFC	SR-SS
43°22'08"N , 001°26'33"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9047	aéromodélisme SAINT JULIA (31)	2200ft AMSL 1500ft ASFC	SR-SS
43°29'26"N , 001°52'29"E		SFC	"Les ailes du Lauragais". Plafond : - LUN-VEN : 500 ft ASFC, - WE et JF : 2200 ft AMSL (1500 ft ASFC). Vols radiocommandés Cat A et B. Upper level : - MON-FRI : 500 ft ASFC, - WE and public HOL : 2200 ft AMSL (1500 ft ASFC). Cat A and B radio-controlled model flying.
9048	aéromodélisme LE GARRIC "Cagnac" (81)	500ft ASFC	SR-SS
44°00'09"N , 002°08'44"E		SFC	Vols de pente radiocommandés Slope radio controlled model flying
9050	aéromodélisme SITE 2 PONS AVY AERODROME (LFCP)	400ft AMSL 206ft ASFC	SR-SS
45°34'04"N , 000°30'27"W		SFC	Vols libres et vols radiocommandés selon protocole. Free and radio controlled model flying as per protocol.
9051	aéromodélisme SITE 3 PONS AVY AERODROME (LFCP)	400ft AMSL 236ft ASFC	SR-SS
45°34'37"N , 000°30'52"W		SFC	Vols libres et vols radiocommandés selon protocole. Free flights and radio controlled model flying as per protocol.
9052	aéromodélisme LABASTIDE de BOUSIGNAC (09)	2450ft AMSL 1312ft ASFC	SR-SS
43°03'09"N , 001°53'54"E		SFC	Hauteur max : - WE, JF : 2450 ft AMSL / 1312 ft ASFC. - hors WE, JF : 500 ft ASFC. Evolutions de modèles radio-commandés et grands planeurs autonomes ou remorqués : envergure jusqu'à 8 m et poids MAX 15 kg. Maximum height : - WE, public HOL : 2450 ft AMSL / 1312 ft ASFC. - outside WE, public HOL : 500 ft ASFC. Evolutions of radio controlled model flying and large autonomous or towed gliders : wingspan up to 8 m and MAX weight of 15 kg.
9055	aéromodélisme MIERS (46)	500ft ASFC	0800-1800 (SUM -1HR).
44°51'34"N , 001°42'15"E		SFC	Aéromodèles de catégorie A.
9056	aéromodélisme LOUZAC SAINT ANDRE (16)	350ft ASFC	SR-SS
45°42'36"N , 000°24'11"W		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9060	aéromodélisme SAINTES THENAC AERODROME (LFXB)	350ft ASFC	0700-SS
45°42'07"N , 000°38'10"W		SFC	Vol libre et vols radiocommandés selon protocole. Free flights and radio controlled model flying as per protocol.
9061	aéromodélisme LE BURGAUD (31)	500ft ASFC	SR-SS
43°48'58"N , 001°08'23"E Plate-forme ULM du BURGAUD		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9062	aéromodélisme AZERABLES (23)	1890ft AMSL 800ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : SR-SS
46°21'37"N , 001°27'08"E		SFC	
9063	aéromodélisme SABONNERES (31)	500ft ASFC	HJ
43°27'18"N , 001°04'35"E Aérodrome privé de Sabonnères		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9064	aéromodélisme AUCH GERS AERODROME (LFDH)	330ft ASFC	HJ
43°40'42"N , 000°35'50"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9065	aéromodélisme CONDOM VALENCE SUR BAISE AERODROME (LFID)	300ft ASFC	HJ
43°54'37"N , 000°23'14"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9066	aéromodélisme TARBES LALOUBERE AERODROME (LFDT)	330ft ASFC	HJ
43°12'57"N , 000°04'33"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9068	aéromodélisme CASTELNAU MAGNOAC AERODROME (LFDQ)	330ft ASFC	HJ
43°16'31"N , 000°30'54"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9069	aéromodélisme GAILLAC LISLE SUR TARN AERODROME (LFDG)	1250ft AMSL 800ft ASFC	HJ
43°53'01"N , 001°52'18"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9070	aéromodélisme CAZERES (31)	330ft ASFC	WIN: 0800-1600 SUM: 0600-1700
43°12'59"N , 001°06'56"E		SFC	Model air club commingeois Vols radiocommandés de catégorie A Model air club commingeois A category radio controlled model flying
9071	aéromodélisme GRAULHET MONTDRAGON AERODROME (LFCQ)	330ft ASFC	1300-SS
43°46'13"N , 002°00'45"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9072	aéromodélisme CASTELSARRASIN MOISSAC AERODROME (LFCX)	330ft ASFC	HJ
44°05'13"N , 001°07'59"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9073	aéromodélisme PINSAC (46)	500ft ASFC	SR-SS
44°51'38"N , 001°31'25"E		SFC	Vol de pente Brive les Milans Vols radiocommandés Pas d'utilisation simultanée des localisations 9080 Lacave, 9073 Pinsac et 9088 Montvalent Slope soaring Brive les Milans Radio controlled model flying No simultaneous use of 9080 Lacave, 9073 Pinsac and 9088 Montvalent
9075	aéromodélisme MAZERES (09)	500ft ASFC	HJ
43°12'34"N , 001°42'26"E		SFC	Uniquement hors horaires activité de la LF-R 46 N1. Vols libres et radiocommandés Cat. A. Only outside LF-R 46N1 activity. Free flights and A category radio controlled model flying.
9076	aéromodélisme MONTAUT (09)	500ft ASFC	SAT, SUN, HOL : SR-SS
43°11'55"N , 001°39'07"E		SFC	Située en zone LF-R 46 N1. Vols libres. Located in LF-R 46 N1. Free flights.
9077	aéromodélisme PANAT (12)	140ft ASFC	HJ
44°25'56"N , 002°26'00"E		SFC	Située en CTR RODEZ. Vols de pente radiocommandés. Situated in RODEZ CTR. Radio controlled slope soaring flights
9078	aéromodélisme GRAULHET "Puech de la Rivade" (81)	330ft ASFC	SR-SS
43°46'42"N , 002°02'26"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
9079	aéromodélisme LE CLUZEAU (23)	500ft ASFC	HJ
46°24'50"N , 001°48'23"E		SFC	Située en zone LF-R 145. Vols radiocommandés. Situated in LF-R 145. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9080	aéromodélisme LACAVE (46)	500ft ASFC	SR-SS
44°51'53"N , 001°34'51"E		SFC	Vol de pente Brive les Milans Vols radiocommandés Pas d'utilisation simultanée des localisations 9080 Lacave, 9073 Pinsac et 9088 Montvalent Slope soaring Brive les Milans Radio controlled model flying No simultaneous use of 9080 Lacave, 9073 Pinsac and 9088 Montvalent
9081	aéromodélisme LAC DE THIL (31)	500ft ASFC	HJ
43°42'06"N , 001°09'13"E		SFC	Située en CTR TOULOUSE. Vols radiocommandés hydro. Situated in TOULOUSE CTR. Radio controlled sea plane model flying .
9083	aéromodélisme LES QUINZE SOLS (31)	500ft ASFC	HJ
43°39'33"N , 001°24'05"E		SFC	Située en CTR TOULOUSE. Vols radiocommandés. Situated in TOULOUSE CTR. Radio controlled model flying .
9085	aéromodélisme MERVILLE (31)	500ft ASFC	HJ
43°42'01"N , 001°18'41"E		SFC	Située en CTR TOULOUSE. Vols radiocommandés. Situated in TOULOUSE CTR. Radio controlled model flying.
9087	aéromodélisme EAUZE (32)	500ft ASFC	HJ
43°48'54"N , 000°07'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9088	aéromodélisme MONTVALENT (46)	500ft ASFC	SR-SS
44°53'45"N , 001°38'54"E		SFC	Vol de pente Brive les Milans Vols radiocommandés Pas d'utilisation simultanée des localisations 9080 Lacave, 9073 Pinsac et 9088 Montvalent Slope soaring Brive les Milans Radio controlled model flying No simultaneous use of 9080 Lacave, 9073 Pinsac and 9088 Montvalent
9089	aéromodélisme LE GACHET (32)	500ft ASFC	HJ
43°36'40"N , 001°03'47"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9090	aéromodélisme SAINT YRIEIX (87)	2060ft AMSL 650ft ASFC	HJ
45°33'42"N , 001°13'45"E		SFC	Vols libres et radiocommandés. Free flights and radio controlled model flying
9092	aéromodélisme GRISOLLES (82)	500ft ASFC	HJ
43°49'27"N , 001°16'00"E		SFC	Située en CTR TOULOUSE. Vols radiocommandés. Situated in TOULOUSE CTR. Radio controlled model flying
9093	aéromodélisme PRAT-BONREPAUX (09)	500ft ASFC	HJ
43°02'07"N , 001°01'50"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9094	aéromodélisme TARASCON (09)	500ft ASFC	HJ
42°51'31"N , 001°35'38"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9095	aéromodélisme MESCHERS-SUR-GIRONDE (17)	1075ft AMSL 1000ft ASFC	MON-SAT : SR-SS
45°34'47"N , 000°56'36"W		SFC	Vols radiocommandés Catégorie A. Cat A radio controlled model flying.
9096	aéromodélisme CIRQUE DE FRAYSSELINES (19)	500ft ASFC	HJ
45°28'05"N , 001°51'00"E		SFC	Vols de pente radiocommandés et libres. Radio controlled slope soaring and free flights..
9099	aéromodélisme FRONTON LE POUZAT (31)	500ft ASFC	HJ
43°49'49"N , 001°24'37"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9100	aéromodélisme FAUILLET (47)	500ft ASFC	SR-SS according to protocol
44°25'10"N , 000°17'42"E		SFC	Aéromodelism'club de Vares Vols radiocommandés de catégorie A Aeromodelism'club of Vares A category radio controlled model flying
9101	aéromodélisme LECTOURE FINET (32)	1650ft AMSL 990ft ASFC	Daytime. WED, SAT, SUN and public HOL : 1650 ft AMSL. Other days : 500 ft ASFC.
43°57'46"N , 000°38'50"E		SFC	Vols radiocommandés dont grands planeurs. Radio controlled model flying including big gliders.

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9102	aéromodélisme VIC FEZENSAC (32)	500ft ASFC	HJ
43°46'29"N , 000°18'11"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9103	aéromodélisme CARNAC (46)	1850ft AMSL 1000ft ASFC	SR - SS. 500 ft ASFC, sauf WE, JF et MER : 1000 ft ASFC / 1850 ft AMSL. 500 ft ASFC, except WE, public HOL and WED : 1000 ft ASFC / 1850 ft AMSL.
44°24'21"N , 001°14'01"E		SFC	Evolution de grands planeurs autonomes ou remorqués (envergure maximale 5 m et poids maximal 12 kg). Evolution of large autonomous or towed gliders (maximum wingspan 5 m and maximum weight 12 kg).
9104	aéromodélisme SAINT MICHEL DE BANNIERES (46)	500ft ASFC	HJ
44°58'09"N , 001°39'55"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9105	aéromodélisme LALBENQUE (46)	1270ft AMSL 1000ft ASFC	SR - SS. 500 ft ASFC, sauf WE, JF et MER : 1000 ft ASFC / 1270 ft AMSL. 500 ft ASFC, except WE, public HOL and WED : 1000 ft ASFC / 1270 ft AMSL.
44°20'42"N , 001°34'52"E		SFC	Evolution de grands planeurs autonomes ou remorqués (envergure maximale 6 m et poids maximal 12 kg). Evolution of large autonomous or towed gliders (maximum wingspan 6 m and maximum weight 12 kg).
9106	aéromodélisme ALBI LE ROC (81)	500ft ASFC	HJ
43°54'12"N , 002°11'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9107	aéromodélisme GIROUSSENS (81)	500ft ASFC	HJ
43°46'54"N , 001°47'58"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9109	aéromodélisme SAINT-OUEN SUR GARTEMPE (87)	3500ft AMSL 2650ft ASFC	SR-SS.
46°11'15"N , 001°03'20"E		SFC	Plafond : LUN-VEN : 500 ft ASFC. WE et JF : 3500 ft AMSL (2650ft ASFC). Vols radiocommandés (avions et planeurs grande envergure). Upper limit : MON-FRI : 500 ft ASFC. WE and HOL : 3500 ft AMSL (2650ft ASFC). Radio controlled model flying (planes and gliders with a large wingspan).
9110	aéromodélisme COUX et BIGAROQUE (24)	1000ft ASFC 1500ft AMSL	SR-SS
44°51'09"N , 000°56'13"E		SFC	Bergerac Aeromodèles Marabout
9112	aéromodélisme SORE (40)	1000ft ASFC	SR-SS
44°19'17"N , 000°32'32"W		SFC	Hauteur max : - LUN-JEU : 500 ft ASFC - WE et JF : 1000 ft ASFC Vols radiocommandés. Maximum height : - MON-FRI : 500 ft ASFC - WE and public HOL : 1000 ft ASFC Radio controlled model flying.
9113	aéromodélisme TYROSSE (40)	1100ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
43°38'39"N , 001°17'18"W		SFC	LUN-VEN sauf JF : 500 ft ASFC. Du 1er au 31 août et WE et JF : 1100 ft AMSL / 1000 ft ASFC. Vols radiocommandés selon protocole. MON-FRI except HOL: 500 ft ASFC. From the 1st of august to the 31st of august, WE and HOL: 1100 ft AMSL / 1000 ft ASFC Radio controlled model flying according to protocol.
9114	aéromodélisme AGNOS OLORON (64)	500ft ASFC	HJ from 16/11 to 30/09
43°09'11"N , 000°37'45"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9115	aéromodélisme DUNE DU PYLA (33)	850ft AMSL 500ft ASFC	HJ
44°34'48"N , 001°13'07"W		SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope soaring flights.
9116	aéromodélisme CABANAC (Base ULM) (33)	500ft ASFC	HJ
44°36'54"N , 000°34'41"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9118	aéromodélisme PLAINE D'ARBOUCAVE (40)	500ft ASFC	From 01/02 to 01/05. SAT, SUN and public HOL: HJ.
43°35'43"N , 000°27'47"W		SFC	Vols libre Free flights

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9119	aéromodélisme DRONNE (24)	500ft ASFC	HJ outside LF-R 166 B SKED.
45°23'47"N , 000°42'59"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9121	aéromodélisme VARES (47)	500ft ASFC	HJ
44°25'18"N , 000°21'22"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9122	aéromodélisme HOURTIN (33)	500ft ASFC	HJ
45°12'43"N , 001°04'07"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9123	aéromodélisme CUSSAC FORT MEDOC (33)	810ft AMSL 800ft ASFC	HJ
45°06'22"N , 000°42'13"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9124	aéromodélisme BEAUCENS (65)	500ft ASFC	HJ dans le créneau 0800-1900 SUM : -1HR
42°58'20"N , 000°03'55"W		SFC	Vol non radiocommandé. Non-radio controlled model flying.
9128	aéromodélisme SAINT-SAVIN (33)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL: HJ
45°07'57"N , 000°27'33"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9129	aéromodélisme BELVES SAINT PARDOUX AERODROME (LFIB)	330ft ASFC	HJ
44°46'57"N , 000°57'32"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9130	aéromodélisme HASPARREN (64)	1420ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
43°24'22"N , 001°21'54"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9131	aéromodélisme MARMANDE VIRAZEIL AERODROME (LFDM)	330ft ASFC	SR-SS
44°29'52"N , 000°11'48"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9132	aéromodélisme AGEN LA GARENNE AERODROME (LFBA)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : 0900-1100, 1300-SS MAX 1800 (SUM : -1 HR)
44°10'07"N , 000°35'45"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9133	aéromodélisme BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS AERODROME (LFCS)	500ft ASFC	HJ
44°41'44"N , 000°35'34"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9134	aéromodélisme PERIGUEUX BASSILLAC AERODROME (LFBX)	500ft ASFC	SR-SS
45°12'03"N , 000°48'48"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Activité annoncée sur PERIGUEUX INFO ou A/A. Radio controlled model flying as per protocol. Activity announced on PERIGUEUX INFO or A/A.
9135	aéromodélisme CAZAUX AERODROME (LFBC)	1080ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
44°31'30"N , 001°08'12"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9136	aéromodélisme ITXASSOU AERODROME (LFIX)	330ft ASFC	HJ
43°20'10"N , 001°25'30"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9137	aéromodélisme BISCARROSSE PARENTIS AERODROME (LFBS)	500ft ASFC	HJ
44°22'16"N , 001°08'05"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9138	aéromodélisme RIBERAC-TOURETTE AERODROME (LFIK)	330ft ASFC	HJ
45°14'12"N , 000°15'48"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9139	aéromodélisme LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC AERODROME (LFDU)	810ft AMSL 700ft ASFC	SR-SS
45°11'57"N , 000°52'49"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9141	aéromodélisme LA REOLE FLOUDES AERODROME (LFDR)	330ft ASFC	HJ
44°33'57"N , 000°03'03"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9142	aéromodélisme SARLAT DOMME AERODROME (LFDS)	500ft ASFC	SR-SS
44°47'20"N , 001°14'52"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Des vols de nuit sont possibles uniquement VEN-SAM-JF : CS-2100. Radio controlled model flying as per protocol. Possible night flights only FRI-SAT-public HOL : SS-2100.
9143	aéromodélisme SAINTE FOY LA GRANDE AERODROME (LFDF)	900ft AMSL 605ft ASFC	SR-SS
44°51'12"N , 000°10'50"E		SFC	Vols libres et vols radiocommandés selon protocole. Free flights and radio controlled model flying as per protocol.
9144	aéromodélisme ANDERNOS LES BAINS AERODROME (LFCD)	330ft ASFC	HJ
44°45'10"N , 001°04'00"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9145	aéromodélisme LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC AERODROME (LFDI)	330ft ASFC	HJ
44°59'02"N , 000°08'12"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9146	aéromodélisme SITE 1 MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI AERODROME (LFCZ)	330ft ASFC	HJ
44°08'43"N , 001°09'36"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9147	aéromodélisme VILLENEUVE SUR LOT AERODROME (LFCW)	700ft AMSL 500ft ASFC	HJ
44°24'01"N , 000°45'40"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9148	aéromodélisme ARCACHON LA TESTE DE BUCH AERODROME (LFCH)	330ft ASFC	HJ
44°35'25"N , 001°07'15"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9149	aéromodélisme SAINT MEDARD EN JALLES n°2 (33)	150ft ASFC	MON-FRI : SR-SS
44°53'21"N , 000°46'32"W		SFC	Vols radio-commandés multi-rotors catégorie A. Cat A radio-controlled multi-rotors model flying.
9150	aéromodélisme FAUDOAS (82)	1850ft AMSL 1500ft ASFC	SR-SS
43°49'50"N , 000°55'44"E		SFC	"Association modéliste des Vallées de la Lomagne". Plafond : - LUN-VEN : 500 ft ASFC, - WE et JF : 1850 ft AMSL. Vols radiocommandés. Upper level : - MON-FRI : 500 ft ASFC, - WE and public HOL : 1850 ft AMSL. Radio-controlled model flying. "Association modéliste des Vallées de la Lomagne".
9151	aéromodélisme BALZAC (16)	500ft ASFC	HJ
45°43'36"N , 000°08'42"E		SFC	Vols de pente radiocommandés selon protocole. Radio controlled slope soaring flights as per protocol.
9152	aéromodélisme SEGONZAC (16)	500ft ASFC	HJ
45°38'11"N , 000°11'06"W		SFC	Vol libre et vols radiocommandés selon protocole. Free flights and radio controlled model flying as per protocol.
9153	aéromodélisme SAINT-VIVIEN (17)	1400ft AMSL 1350ft ASFC	HJ
46°05'16"N , 001°02'14"W		SFC	Selon protocole. As per protocol.
9154	aéromodélisme ARVERT (17)	500ft ASFC	HJ
45°45'00"N , 001°07'00"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9155	aéromodélisme CONDAC (16)	500ft ASFC	HJ
46°01'07"N , 000°14'26"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9156	aéromodélisme SAINTE SOULLE (17)	500ft ASFC	HJ
46°10'50"N , 000°59'53"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9157	aéromodélisme ROUILLE (86)	500ft ASFC	HJ
46°24'00"N , 000°01'00"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9158	aéromodélisme BORCQ (79)	500ft ASFC	HJ
46°50'05"N , 000°03'41"W		SFC	Vol libre. Free flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9159	aéromodélisme NOTRE DAME D'OR (86)	500ft ASFC	HJ
	46°49'53"N , 000°00'52"E	SFC	Vol libre. Free flying.
9160	aéromodélisme DEYME (31)	500ft ASFC	HJ
	43°29'51"N , 001°32'39"E	SFC	Située en CTR TOULOUSE. Vols radiocommandés. Situated in TOULOUSE CTR. Radio controlled model flying.
9161	aéromodélisme BEGUEY (33)	500ft ASFC	SR-SS
	44°39'08"N , 000°19'41"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9162	aéromodélisme PLAINE DE SAINT JEAN DE SAUVES (86)	500ft ASFC	HJ
	46°51'11"N , 000°08'02"E	SFC	Vol libre (vol de pente magnétique F1E). Free flying (magnetic slope soaring F1E).
9163	aéromodélisme SAINTE EULALIE (33)	80ft ASFC	SR-SS
	44°54'12"N , 000°28'14"W	SFC	Vol d'aéromodèles captifs catégorie A. Captive cat A radio-controlled model flying.
9164	aéromodélisme SAINT PARDOULT (17)	500ft ASFC	SR-SS
	46°00'52"N , 000°27'55"W	SFC	Vols radiocommandés catégorie A. Cat A radio-controlled model flying.
9165	aéromodélisme TRIZAY (17)	500ft ASFC	HJ
	45°52'16"N , 000°52'41"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9166	aéromodélisme LESSAC (16)	500ft ASFC	HJ
	46°02'58"N , 000°37'23"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9168	aéromodélisme MONTMORILLON (86)	500ft ASFC	HJ
	46°23'26"N , 000°56'51"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9169	aéromodélisme CHAVAGNAC (24)	500ft ASFC	SR-SS
	45°05'52"N , 001°21'00"E	SFC	Vols radiocommandés Catégorie A. Activitée réelle connue de BRIVE TWR. Cat A radio controlled model flying. Actual activity on BRIVE TWR.
9171	aéromodélisme ROCHEFORT SOUBISE (17)	500ft ASFC	HJ
	45°55'52"N , 000°59'44"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9172	aéromodélisme ETAGNAC (16)	1700ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	45°53'48"N , 000°45'54"E	SFC	Plafond limité à 500ft sauf SAM, DIM et JF. Activité de planeurs radiocommandés de grande envergure. Upper limit : 500ft except on SAT, SUN and HOL. Radio controlled large wingpan gliders activity.
9175	aéromodélisme MAZERAY (17)	500ft ASFC	HJ
	45°55'50"N , 000°32'34"W	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9176	aéromodélisme SURIN (86)	1500ft AMSL 900ft ASFC	SR-SS
	46°04'49"N , 000°23'30"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9178	aéromodélisme VAL DU MIGNON (79)	1000ft ASFC	SR-SS
	46°10'30"N , 000°36'35"W	SFC	Vols radiocommandés Catégorie A. Cat A radio controlled model flying.
9179	aéromodélisme SARRIAC BIGORRE (65)	500ft ASFC	FRI : 1100 (SUM -1HR)-SS. SAT, SUN and Public HOL : SR-SS.
	43°22'57"N , 000°08'03"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9180	aéromodélisme SERIGNAC (82)	500ft ASFC	SR-SS
	43°54'13"N , 001°00'57"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9184.1	aéromodélisme SITE 1 NIORT MARAIS POITEVIN AERODROME (LFBN)	500ft ASFC	SR-SS
	46°19'00"N , 000°23'46"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Activité réelle connue de NIORT INFO. Radio controlled model flying as per protocol. Actual activity on NIORT INFO .

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9184.2	aéromodélisme SITE 2 NIORT MARAIS POITEVIN AERODROME (LFBN)	1000ft ASFC	SR-SS
46°18'40"N , 000°23'48"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Activité réelle connue de NIORT INFO. Radio controlled model flying as per protocol. Actual activity on NIORT INFO.
9185.1	aéromodélisme SITE 1 COGNAC CHATEAUBERNARD AERODROME (LFBG)	500ft ASFC	HJ
45°39'30"N , 000°19'03"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9185.2	aéromodélisme SITE 2 COGNAC CHATEAUBERNARD AERODROME (LFBG)	150ft ASFC	HJ
45°39'55"N , 000°19'14"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9186	aéromodélisme CHATELLERAULT TARGE AERODROME (LFCA)	700ft AMSL 497ft ASFC	SR-SS
46°46'53"N , 000°33'07"E		SFC	Vols libres et vols radiocommandés selon protocole. Free flights and radio controlled model flying as per protocol.
9187	aéromodélisme SITE 1 PONS AVY AERODROME (LFCP)	400ft AMSL 334ft ASFC	SR-SS
45°34'12"N , 000°30'54"W		SFC	Vols libres et vols radiocommandés selon protocole. Free flights and radio controlled model flying as per protocol.
9189	aéromodélisme MEDIS (17)	330ft ASFC	SR-SS
45°38'13"N , 000°59'06"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9192	aéromodélisme BRIATEXTE (81)	500ft ASFC	HJ
43°44'53"N , 001°56'22"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9193	aéromodélisme ROQUEMAURE (81)	500ft ASFC	HJ
43°49'15"N , 001°36'23"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying
9197	aéromodélisme LES COULONS (12)	500ft ASFC	HJ
44°04'45"N , 003°06'39"E		SFC	Vols radiocommandés limités au Sud-Est par la route D809. (proximité LF-R169) Radio controlled model flying limited to the South East by the D809 road. (close to LF-R 169)
9198	aéromodélisme LA GRANEDE (12)	3600ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
44°04'57"N , 003°06'19"E		SFC	Vols de pente radiocommandés. (proximité LF-R169) Radio controlled slope soaring flights. (close to LF-R 169)
9199	aéromodélisme SOUAL (81)	1270ft AMSL 650ft ASFC	HJ
43°32'47"N , 002°07'33"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying
9202	aéromodélisme JONZAC NEULLES AERODROME (LFCJ)	500ft ASFC	SR-SS
45°29'02"N , 000°25'13"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol
9203	aéromodélisme MONCOUTANT (79)	500ft ASFC	SR-SS
46°42'00"N , 000°36'46"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9204	aéromodélisme VILHONNEUR (16)	500ft ASFC	SR-SS
45°41'04"N , 000°23'37"E		SFC	
9205	aéromodélisme SAINT PIERRE D'OLERON AERODROME (LFDP)	500ft ASFC	SR-SS
45°57'28"N , 001°18'41"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9207	aéromodélisme FONTENAY LE COMTE (85)	900ft AMSL 820ft ASFC	SR-SS
46°26'28"N , 000°49'46"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
9208	aéromodélisme LE PORT (Etang de Lers) (09)	500ft ASFC 5100ft AMSL	01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR).
42°48'33"N , 001°23'57"E		SFC	Planeurs radiocommandés (vol de pente). Radio controlled gliders (slope flight).
9209	aéromodélisme MIGLOS (Cabane des Estanils) (09)	500ft ASFC	01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR).
42°47'04"N , 001°37'27"E		SFC	Planeurs radiocommandés (vol de pente). Radio controlled gliders (slope flight).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9210	aéromodélisme USTOU (Col d'Escots) (09)	500ft ASFC	01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR)
42°46'25"N , 001°18'45"E		SFC	Planeurs radiocommandés (vol de pente). Radio controlled gliders (slope flight).
9211	aéromodélisme MUSCULDY (64)	500ft ASFC	SR-SS.
43°11'06"N , 001°00'18"W		SFC	Vol de pente radiocommandé. Radio-controlled model slope soaring flights.
9212	aéromodélisme ESTERENÇUBY (64)	500ft ASFC	SR-SS.
43°02'40"N , 001°09'51"W		SFC	Vol de pente radiocommandé. Radio-controlled model slope soaring flights.
9213	aéromodélisme SUHESCUN (64)	500ft ASFC	SR-SS.
43°14'53"N , 001°10'49"W		SFC	Vol de pente radiocommandé selon protocole. Radio-controlled model slope soaring flights as per protocol.
9214	aéromodélisme MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI AERODROME (LFCZ)	500ft ASFC	SR-SS+30.
44°10'49"N , 001°11'53"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9215	aéromodélisme LOUDET (31)	500ft ASFC	WE, JF : SR-SS, en dehors des créneaux d'activité du secteur VOLTAC PAU NE. WE, public HOL : SR-SS, outside VOLTAC PAU NE activity.
43°07'54"N , 000°34'14"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9216	aéromodélisme SENTENAC D'OUST (Col de la Core) (09)	500ft ASFC	01/05-31/10 : 1100-SS (SUM -1HR)
42°51'32"N , 001°06'18"E		SFC	Planeurs radiocommandés (vol de pente). Radio controlled gliders (slope flight).
9217	aéromodélisme LA GENEYTOUSE (87)	500ft ASFC	SR-SS
45°47'33"N , 001°27'59"E		SFC	Vols radiocommandés catégorie A. Cat A radio controlled model flying.
9221	aéromodélisme MARMANDE (47)	500ft ASFC	WED and SAT : SR-SS
44°29'26"N , 000°09'55"E		SFC	Vols radiocommandés catégorie A. Cat A radio controlled model flying.
9222	aéromodélisme OLORON HERRERE AERODROME (LFCO)	1000ft ASFC	FRI : 1300-1700 (SUM : -1HR)
43°09'52"N , 000°33'30"W		SFC	Vols radiocommandés catégories A et B. Uniquement les premiers vendredis du mois. Aérodrome inutilisable pendant l'activité AEM. Activité réelle connue sur Oloron A/A. Cat A and B radio controlled model flying. Only the first fridays of the month. AD unusable during AEM activity. Actual activity on Oloron A/A.
9230	aéromodélisme MURET (31)	1500ft ASFC 2150ft AMSL	0800-2000 (SUM: -1HR) If RMZ MURET 1 active: upper limit 1500 ft ASFC If RMZ MURET 1 inactive: upper limit 500 ft ASFC
43°27'45"N , 001°16'25"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9240	aéromodélisme LANDES DE GLINDON (40)	1500ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS MON-FRI : Upper limit : 500ft ASFC. SAT, SUN and public HOL : Upper limit : 1000ft ASFC.
43°44'31"N , 000°12'02"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9250	aéromodélisme VAYRES (33)	500ft ASFC	Everyday HJ.
44°54'00"N , 000°19'30"W 44°54'00"N,000°19'30"W limitée à l'Est par la voie ferrée BORDEAUX-PARIS.		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9290	aéromodélisme DUHORT-BACHEN (40)	1460ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
43°43'03"N , 000°21'00"W		SFC	Activité de planeurs radiocommandés de grande envergure. A l'exception des week-ends et jours fériés, activité limitée à 650ft selon protocole pendant horaires ATS LFBM. Radio controlled large wingspan gliders activity. Except WE and HOL, activity limited to 650ft as per protocol during LFBM ATS SKED.
9300	aéromodélisme GOTEIN-LIBARRENX (64)	2200ft AMSL 800ft ASFC	During school HOL: HJ. Outside school HOL: MON, WED 1300 to SS (SUM -1HR).SAT,SUN and public HOL: SR to SS.Closed from 1st OCT to 15th NOV.
43°12'33"N , 000°53'01"W		SFC	Vols libres et radiocommandés. Free flights and radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9330	aéromodélisme ROUMENS (31)	1580ft AMSL 700ft ASFC	HJ
43°27'38"N , 001°55'08"E		SFC	Plafond 500 ft LUN-VEN. Vols radiocommandés. Upper level 500ft MON-FRI. Radio controlled model flying .
9360	aéromodélisme CAUSSADE (82)	500ft ASFC	HJ
44°10'28"N , 001°33'03"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9370	aéromodélisme CASTRES PAYRIN AUGMONTEL (81)	2550ft AMSL 1500ft ASFC	SR-SS
43°33'00"N , 002°19'48"E		SFC	"Aéromodélisme Causse Montagne Noire". Plafond : - LUN-VEN : 1800 ft AMSL (700 ft ASFC), - WE et JF : 2600 ft AMSL (1500 ft ASFC). Vols radiocommandés Cat A. Upper level : - MON-FRI : 1800 ft AMSL (700 ft ASFC), - WE and public HOL : 2600 ft AMSL (1500 ft ASFC). Cat A radio-controlled model flying.
9380	aéromodélisme ST MEDARD EN JALLES n°1 (33)	500ft ASFC	SR-SS
44°53'05"N , 000°52'42"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9390	aéromodélisme SALLES-COURBATIES (12)	2940ft AMSL 1700ft ASFC	HJ
44°28'21"N , 002°02'54"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9400	aéromodélisme MONCEAUX SUR DORDOGNE (19)	500ft ASFC	SR-SS
45°05'24"N , 001°51'19"E		SFC	Vols radiocommandés de catégorie A. Category A radio-controlled model flying.
9401	aéromodélisme CORBARIEU (82)	500ft ASFC	SR-SS
43°55'51"N , 001°23'25"E		SFC	Vols circulaires et radiocommandés. Control-line and radio-controlled model flying.
9402	aéromodélisme SAINT GEORGES DE LUZENÇON (12)	3150ft AMSL 818ft ASFC	SR-SS
44°03'03"N , 003°00'29"E		SFC	LUN-VEN : plafond 500 ft ASFC / 2830 ft AMSL WE et JF : plafond 820 ft ASFC / 3150 ft AMSL. Vols de pente de planeurs radiocommandés catégorie A par régime de vent de sud. MON-FRI : upper limit 500 ft ASFC / 2830 ft AMSL WE and HOL : upper limit 820 ft ASFC / 3150 ft AMSL. Category A radio-controlled model gliders slope flying by south wind regime.
9403	aéromodélisme SAINT FELIX DE SORGUES (12)	3120ft AMSL 811ft ASFC	SR-SS outside LF-D192S activity
43°53'34"N , 003°01'17"E		SFC	LUN-VEN : plafond 500 ft ASFC / 2800 ft AMSL WE et JF : plafond 820 ft ASFC / 3120 ft AMSL. Vols de pente de planeurs radiocommandés catégorie A par régime de vent de sud. MON-FRI : upper limit 500 ft ASFC / 2800 ft AMSL WE and HOL : upper limit 820 ft ASFC / 3120 ft AMSL. Category A radio-controlled model gliders slope flying by south wind regime.
9404	aéromodélisme SALLES (33)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : SR-SS.
44°29'42"N , 000°57'53"W		SFC	Vols radiocommandés de catégorie A. Category A radio controlled model flying.
9405	aéromodélisme MONPARDIAC (32)	500ft ASFC	SR-SS.
43°27'34"N , 000°14'12"E		SFC	Activité réservée à la pratique de l'hydravion. Modèles catégorie A. Activity reserved to seaplanes. Category A models.
9406	aéromodélisme SAINT VINCENT RIVE D'OLT (46)	500ft ASFC	SR-SS.
44°27'34"N , 001°17'40"E		SFC	Planeurs radiocommandés, vol de pente, pente répertoriée par le Vol Libre Cadurcien. Radio controlled gliders, slope flight, slope listed by Vol Libre Cadurcien club.
9408	aéromodélisme MONTESQUIEU VOLVESTRE (31)	1660ft AMSL 820ft ASFC	SR-SS.
43°13'35"N , 001°11'06"E		SFC	Vols radiocommandés. Si LF-R 46 F3 active : plafond à 1170 ft AMSL soit 330 ft ASFC. Radio controlled model flying. If LF-R 46 F3 active : ceiling at 1170 ft AMSL which is 330 ft ASFC.
9409	aéromodélisme ABZAC (16)	500ft ASFC	SR-SS
46°07'15"N , 000°42'56"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9410	aéromodélisme VIC EN BIGORRE (65)	500ft ASFC	HJ
43°23'40"N , 000°04'11"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9411	aéromodélisme VINDELLE (16)	500ft ASFC	SR-SS
45°43'06"N , 000°05'39"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9412	aéromodélisme SAINT PREUIL (16)	500ft ASFC	SR-SS
45°36'54"N , 000°08'59"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9414	aéromodélisme SAINT JEAN D'ANGLE (17)	500ft ASFC	SR-SS
45°49'22"N , 000°56'14"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9415	aéromodélisme AUBAZINES (19)	500ft ASFC	SR-SS
45°10'58"N , 001°42'53"E		SFC	Hydravions radiocommandés. Radio controlled seaplanes model flying.
9417	aéromodélisme SAINT JULIEN D'EYMET (24)	1450ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
44°43'43"N , 000°26'46"E		SFC	LUN-DIM : plafond 500ft ASFC. VEN 1200-SS (ETE - 1 HR) : plafond 1450ft AMSL / 1000ft ASFC. Vols planeurs radiocommandés. Activité réelle connue de Bergerac TWR. MON-SUN : upper limit 500ft ASFC. FRI 1200-SS (SUM -1H) : upper limit 1450ft AMSL/1000ft ASFC. Radio controlled glider flights. Actual activity known by Bergerac TWR.
9418	aéromodélisme ST FELIX DE LAURAGAIS (31)	1700ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
43°26'19"N , 001°54'34"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9419	aéromodélisme MONT DE MARSAN (40)	500ft ASFC	SR-SS
43°54'59"N , 000°29'39"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9420	aéromodélisme AVANTON (86)	500ft ASFC	SR-SS
46°40'18"N , 000°17'54"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Plafond 1000 ft ASFC annoncé par NOTAM. Radio controlled model flying as per protocol. Upper limit raised up to 1000ft ASFC announced by NOTAM.
9421	aéromodélisme LARRAU (64)	500ft ASFC	SR-SS
42°58'24"N , 000°59'27"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9422	aéromodélisme MASLACQ (64)	500ft ASFC	SR-SS
43°26'50"N , 000°41'46"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9424	aéromodélisme TOURS LE LOUROUX AERODROME (LFJT)	500ft ASFC	SR-SS.
47°09'03"N , 000°42'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9425	aéromodélisme VILLENEUVE-SAINT-GEORGES (94)	160ft ASFC	SUN : 0730-1230 (SUM : -1 HR)
48°43'30"N , 002°27'32"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9435	aéromodélisme LUCBARDEZ (MONT DE MARSAN) (40)	870ft AMSL 600ft ASFC	SAT-SUN and public HOL: 1300-1800 SUM - 1HR
43°58'21"N , 000°23'46"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9445	aéromodélisme SAINT AUBIN DE LANQUAIS (24)	500ft ASFC	HJ
44°47'16"N , 000°35'03"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9450	aéromodélisme TALLER (40)	500ft ASFC	SR-SS
43°50'30"N , 001°04'34"W		SFC	En dehors des horaires d'activation de la LF-R40A. Selon protocole. Outside LF-R40A SKED activation. As per protocol.
9455	aéromodélisme HERM (40)	1800ft AMSL 1550ft ASFC	SR-SS
43°49'17"N , 001°06'11"W		SFC	En dehors des horaires d'activation de la LF-R40A/B. Selon protocole. Outside LF-R40A/B SKED activation. As per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9460	aéromodélisme DAX TINON Hélistation (40)	850ft AMSL 660ft ASFC	SR-SS. En dehors des horaires d'activation de la LF-R40A. SR-SS. Outside LF-R40A activation SKED.
	43°44'00"N , 001°10'43"W	SFC	Selon protocole. As per protocol.
9465	aéromodélisme PENNE d'AGENAIS (47)	1250ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
	44°23'29"N , 000°50'05"E	SFC	
9482	aéromodélisme ARSAC (33)	300ft ASFC	SR-SS
	45°00'04"N , 000°42'34"W	SFC	Selon protocole. As per protocol.
9483	aéromodélisme PAZAYAC (24)	500ft ASFC	SR-SS
	45°06'54"N , 001°22'43"E	SFC	
9484	aéromodélisme VILLEJESUS (16)	500ft ASFC	SR-SS
	45°53'49"N , 000°02'39"E	SFC	
9485	aéromodélisme AIRE SUR L'ADOUR (40)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : SR-SS
	43°40'46"N , 000°17'11"W	SFC	Selon protocole. As per protocol.
9487	aéromodélisme IDRAC-RESPAILLES (32)	1600ft AMSL 800ft ASFC	SR-SS
	43°30'42"N , 000°26'12"E	SFC	"Les ailes de Mario". Plafond 500 ft ASFC lorsque la LF-R 46 G est active. Upper limit 500 ft ASFC when LF-R 46 G active.
9491	aéromodélisme LAVARDAC (47)	500ft ASFC	SAT, SUN, HOL : 0700-1700. SUM : -1HR
	44°10'19"N , 000°18'41"E	SFC	
9492	aéromodélisme RUFFIAC (47)	500ft ASFC	SR-SS
	44°21'41"N , 000°01'47"E	SFC	
9493	aéromodélisme MEILLON (64)	500ft ASFC	SR-SS + 2 HR
	43°16'28"N , 000°18'54"W	SFC	L'activité de nuit est limitée strictement à 165 ft ASFC (50m). Night activity strictly limited to 165 ft ASFC (50m).
9494	aéromodélisme MONTENDRE MARCILLAC AERODROME (LFDC)	500ft ASFC	SR-SS
	45°16'37"N , 000°27'12"W	SFC	Selon protocole. As per protocol.
9497	aéromodélisme PAREMPUYRE (33)	500ft ASFC	SR-SS
	44°57'36"N , 000°33'42"W	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9500	aéromodélisme JONAGE (69)	500ft ASFC	SR-SS
	45°48'04"N , 005°01'40"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9501	aéromodélisme SAINT-CLAUDE PRATZ (39)	500ft ASFC	SR-SS
	46°23'05"N , 005°46'08"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9502	aéromodélisme PARAY LE MONIAL AERODROME (LFGN)	450ft ASFC	SR-SS
	46°28'08"N , 004°08'08"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9503	aéromodélisme TENDE Nord (06)	6750ft AMSL 600ft ASFC	SR-SS
	44°09'06"N , 007°34'11"E	SFC	Vols radiocommandés planeurs. Radio controlled model flying gliders.
9504	aéromodélisme ENTRECASTEAUX (83)	500ft ASFC	HJ
	43°28'55"N , 006°15'24"E	SFC	Plafond 150 ft ASFC si LF-R 95 A active. Vols radiocommandés, selon protocole. Upper limit 150ft ASFC if LF-R 95A is active. Radio controlled model flying, as per protocol.
9505	aéromodélisme ARBIGNY (01)	1600ft AMSL 1000ft ASFC	15 JUL-30 NOV : SR-SS
	46°29'08"N , 004°56'03"E	SFC	LUN-VEN : plafond limité à 500 ft ASFC. Vols radiocommandés. MON-FRI : ceiling limited to 500 ft ASFC. Radio controlled model flying.
9506	aéromodélisme BIZANET (11)	600ft ASFC	HJ
	43°09'51"N , 002°51'09"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9507	aéromodélisme ARGELES SUR MER (66)	1000ft ASFC	HJ
	42°33'13"N , 002°59'50"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9508	aéromodélisme SAINT PAUL EN FORET (83)	1000ft ASFC	HJ
43°34'38"N , 006°43'23"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9509	aéromodélisme NEFFES (05)	500ft ASFC	HJ
44°29'15"N , 006°01'48"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9510	aéromodélisme PLATEAU DE L'ARBOIS (13)	1365ft AMSL 650ft ASFC	SR - 2300 SUM : -1HR
43°26'52"N , 005°18'03"E		SFC	Vols circulaires, libres et radiocommandés selon protocole. Plafond limité à 165 ft de nuit. Plafond pouvant être augmenté à 1000ft ASFC/1700ft AMSL par NOTAM. Control-line, free flight and radio controlled flying as per protocol. MAX height 165 ft at night. MAX height can be increased to 1000ft ASFC/1700ft AMSL by NOTAM.
9511	aéromodélisme SEILLANS (83)	3500ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
43°39'32"N , 006°39'57"E		SFC	Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure) selon protocole. Radio controlled model flying (including large gliders) as per protocol.
9512	aéromodélisme SAINT MARTIN DU VAR (06)	500ft ASFC	HJ
43°49'25"N , 007°10'55"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9514	aéromodélisme CUGES-LES-PINS (13)	1000ft ASFC	SR-SS.
43°15'59"N , 005°41'04"E		SFC	Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure). Radio controlled model flying (including large wingspan gliders).
9515	aéromodélisme CAILLAN	350ft ASFC	HJ
cercle de 500 m de rayon centré sur 43°33'05"N , 006°49'36"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9516	aéromodélisme LA CIOTAT (13)	500ft ASFC	HJ
43°14'33"N , 005°41'11"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9517	aéromodélisme SAINT JEAN DE SERRES (30)	500ft ASFC	SR-SS
43°58'41"N , 004°04'02"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9518	aéromodélisme CONFLENT (66)	500ft ASFC	HJ
42°35'23"N , 002°26'02"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9519	aéromodélisme LEUCATE (11)	1000ft ASFC	HJ
42°56'13"N , 003°00'35"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9520	aéromodélisme COURNONTERRAL	500ft ASFC	SR-SS
43°33'52"N , 003°44'42"E		SFC	Vols circulaires, libres et radiocommandés. Control-line, free flights and radio controlled flying.
9521	aéromodélisme SAINT JEAN DU VERDON (83)	500ft ASFC	WED, SAT, SUN : HJ
43°40'09"N , 006°05'01"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9522	aéromodélisme RAMATUELLE (83)	500ft ASFC	HJ
43°12'48"N , 006°39'36"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9523	aéromodélisme SIGNES (83)	1000ft ASFC	SR - SS+30 (2300 MAX ; SUM : - 1 HR)
43°15'35"N , 005°48'27"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Plafond limité à 165 ft de nuit. Radio-controlled model flying as per protocol. MAX height 165 ft at night.
9524	aéromodélisme ACCONS (07)	500ft ASFC	HJ
cercle de 300 m de rayon centré sur 44°52'46"N , 004°24'55"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9525	aéromodélisme BOURG DE PEAGE (26)	160ft ASFC	SR-SS
45°01'25"N , 005°03'26"E		SFC	Courses d'aéronefs sans équipage à bord. Radio-controlled model races.
9526	aéromodélisme ARLES (13)	500ft ASFC	HJ
43°38'22"N , 004°34'01"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9527	aéromodélisme CALVISSON (30)	500ft ASFC	HJ
43°48'00"N , 004°12'06"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9528	aéromodélisme MOUSSAC (30)	500ft ASFC	SR-SS.
43°58'26"N , 004°14'41"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9529	aéromodélisme BESSAN (34)	500ft ASFC SFC	SR-SS during ATC LFMU SKED Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°20'30"N , 003°24'30"E		
9530	aéromodélisme GERZAT (63)	350ft ASFC SFC	HJ. Rehaussement du plafond à 500ft ASFC DIM : 0800-1100 (ETE - 1HR). Vols radiocommandés selon protocole. Upper limit elevation up to 500ft ASFC SUN: 0800-1100 (SUM - 1HR). Radio controlled model flying as per protocol
	45°50'54"N , 003°09'26"E		
9532	aéromodélisme SAINT MARTIN SUR LAVEZON (07)	400ft ASFC SFC	SR-SS Vols de planeurs radiocommandés. Radio controlled model flying (gliders).
	44°37'00"N , 004°38'28"E		
9533	aéromodélisme PERNES (84)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
	43°58'45"N , 004°57'40"E		
9534	aéromodélisme RIVES (38)	170ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	cercle de 200 m de rayon centré sur 45°22'07"N , 005°28'41"E		
9535.1	aéromodélisme SOLUTRE POUILLY (71)	3000ft AMSL 1500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
	46°17'20"N , 004°43'27"E		
9535.2	aéromodélisme LEYNES (71)	2900ft AMSL 1500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
	46°16'15"N , 004°44'01"E		
9536	aéromodélisme BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB AERODROME (LFNX)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°38'23"N , 003°08'41"E		
9537	aéromodélisme LA GRAND'COMBE AERODROME (LFTN)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	44°14'40"N , 004°00'44"E		
9538	aéromodélisme NARBONNE AERODROME (LFNN)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°11'30"N , 003°03'09"E		
9539	aéromodélisme SAINT MARTIN DE LONDRES AERODROME (LFNL)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°47'56"N , 003°46'57"E		
9540	aéromodélisme VILLENEUVE LES MAGUELONE (34)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°32'16"N , 003°53'23"E		
9541	aéromodélisme VINON AERODROME (LFNF)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°44'35"N , 005°47'29"E		
9542	aéromodélisme NIMES COURBESSAC AERODROME (LFME)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°51'10"N , 004°24'31"E		
9543	aéromodélisme CHIDRAC (63)	500ft ASFC SFC	0900-1800 (SUM - 1HR) Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope soaring flights.
	45°33'52"N , 003°08'43"E		
9544	aéromodélisme LA SAULCE (05)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	44°26'49"N , 006°01'38"E		
9545	aéromodélisme MASSILLY (71)	1900ft AMSL 1000ft ASFC SFC	SUM: 0800-1700 WIN: 0900-SS. Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
	46°29'00"N , 004°40'00"E		
9546	aéromodélisme ARGELIERS (11)	500ft ASFC SFC	HJ Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
	43°18'33"N , 002°53'49"E		
9547	aéromodélisme CHAPAREILLAN (38)	1400ft AMSL 500ft ASFC SFC	SR-SS Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying according to protocol.
	45°27'53"N , 006°00'01"E		

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9548	aéromodélisme MARTIGUES (13)	500ft ASFC	HJ
43°25'51"N , 005°01'48"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9549	aéromodélisme BELVEZET (30)	500ft ASFC	HJ
44°04'48"N , 004°23'24"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9550	aéromodélisme NIZAS (34)	500ft ASFC	SR-30 - SS+30
43°30'17"N , 003°24'43"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9551	aéromodélisme PORTIRAGNES (34)	500ft ASFC	SR-SS
43°17'56"N , 003°19'01"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9552	aéromodélisme SAINT ETIENNE DE SAINT GEOIRS (38)	330ft ASFC	SR-SS
45°21'13"N , 005°20'50"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9553	aéromodélisme TORREILLES (66)	500ft ASFC	HJ
42°44'36"N , 002°58'52"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9555	aéromodélisme CLERMONT L'HERAULT (34)	2200ft AMSL 1300ft ASFC	HJ
43°40'10"N , 003°23'34"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9556	aéromodélisme SAINT-QUENTIN-SUR-ISERE (38)	400ft ASFC	SR-SS
45°17'34"N , 005°33'57"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9557	aéromodélisme AVIGNON PUJAUT AERODROME (LFNT)	650ft ASFC	HJ
43°59'38"N , 004°44'57"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9558	aéromodélisme CABRIERES D'AVIGNON (84)	500ft ASFC	HJ
43°52'09"N , 005°09'30"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9559	aéromodélisme ORANGE-TRAVAILLAN (84)	500ft ASFC	HJ
44°10'49"N , 004°55'18"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9560	aéromodélisme LES MARTRES DE VEYRE (63)	2100ft AMSL 985ft ASFC	HJ
45°40'36"N , 003°12'31"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9561	aéromodélisme BIOZAT (03)	500ft ASFC	SR-SS
46°04'24"N , 003°15'43"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9562	aéromodélisme DIVONNE LES BAINS (01)	500ft ASFC	HJ
46°20'11"N , 006°07'51"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9563	aéromodélisme FEILLENS (01)	1560ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
46°21'02"N , 004°52'41"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9564	aéromodélisme REYRIEUX (01)	1900ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
45°55'54"N , 004°50'43"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9565	aéromodélisme FORMIGUERES (66)	500ft ASFC	From MAY to OCT: SR-SS
42°36'35"N , 002°06'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9566	aéromodélisme VESANCY (01)	500ft ASFC	HJ
46°21'26"N , 006°05'24"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9568	aéromodélisme GREOLIERES (06)	500ft ASFC	HJ
43°48'31"N , 006°53'27"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9569	aéromodélisme ANNONAY (07)	500ft ASFC	HJ
45°15'44"N , 004°39'18"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9570	aéromodélisme DECINES (69)	164ft ASFC	SUM : MON-FRI : 1200-SS, WIN : 1300-SS. SAT, SUN : HJ.
	45°45'20"N , 004°57'31"E	SFC	Vols circulaires et radiocommandés selon protocole. Control-line and radio controlled model flying as per protocol.
9571	aéromodélisme SAINT CYR (07)	1000ft ASFC	HJ
	45°14'52"N , 004°43'08"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9572	aéromodélisme BARRET DE LIOURE (26)	500ft ASFC	HJ
	44°11'27"N , 005°29'56"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9573	aéromodélisme MARIGNAC EN DIOIS (26)	500ft ASFC	HJ
	44°48'01"N , 005°21'00"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9575	aéromodélisme TREVILLACH	500ft ASFC	SR-SS.
	42°42'06"N , 002°31'21"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9576	aéromodélisme PONT DE L'ISERE (26)	500ft ASFC	HJ
	45°01'04"N , 004°54'10"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9577	aéromodélisme POYOLS (26)	500ft ASFC	HJ
	44°36'38"N , 005°25'25"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9578	aéromodélisme AGNIN (38)	1540ft AMSL 800ft ASFC	HJ
	45°20'46"N , 004°50'43"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9579	aéromodélisme BRIE ET ANGONNES (38)	2780ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
	45°06'59"N , 005°47'33"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9580	aéromodélisme LLUPIA (66)	1000ft ASFC	HJ
	42°37'35"N , 002°46'54"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9581	aéromodélisme CASTRIES (34)	625ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
	43°40'56"N , 004°00'39"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9582	aéromodélisme COLOMBE (38)	1277ft AMSL 394ft ASFC	SR-SS
	45°22'47"N , 005°27'04"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9583	aéromodélisme MOIDIEU-DETOURBE (38)	500ft ASFC	HJ
	45°30'52"N , 005°00'16"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9584	aéromodélisme NOTRE DAME DE VAULX (38)	6550ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
	44°59'35"N , 005°43'24"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9585	aéromodélisme AMBERIEU AERODROME (LFXA)	1500ft AMSL 700ft ASFC	SR-SS
	45°58'37"N , 005°19'51"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9586	aéromodélisme POLIENAS (38)	1600ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
	45°14'57"N , 005°29'37"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9587	aéromodélisme SAINT CHRISTOPHE SUR GUIERS (38)	2300ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	45°25'51"N , 005°46'11"E	SFC	Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure). Radio controlled model flying (including large wingspan gliders).
9588	aéromodélisme SAINT JEAN DE VAULX (38)	6320ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
	45°00'53"N , 005°44'25"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9589	aéromodélisme SAINTE MARIE D'ALLOIX (38)	1550ft AMSL 750ft ASFC	SR-SS
	45°23'16"N , 005°58'33"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9590	aéromodélisme GREZIEUX LE FROMENTAL (42)	500ft ASFC	HJ
45°36'21"N , 004°08'24"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9591	aéromodélisme SALAGNON (38)	500ft ASFC	HJ
45°39'39"N , 005°20'18"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9592	aéromodélisme VALBONNAIS (38)	500ft ASFC	HJ
44°52'02"N , 005°55'54"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9593	aéromodélisme VIF (38)	1900ft AMSL 1000ft ASFC	HJ
45°04'26"N , 005°42'27"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9594	aéromodélisme VIZILLE (38)	500ft ASFC	HJ
45°04'57"N , 005°47'03"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9595	aéromodélisme AMBERT LE POYET AERODROME (LFHT)	500ft ASFC	HJ
45°30'49"N , 003°44'43"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9596	aéromodélisme SAINT JEAN-SAINT MAURICE SUR LOIRE (42)	500ft ASFC	HJ
45°58'14"N , 004°01'24"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9597	aéromodélisme BAS EN BASSET (43)	500ft ASFC	HJ
45°19'45"N , 004°08'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9598	aéromodélisme SAINT SYLVESTRE PRAGOULIN (63)	500ft ASFC	HJ
46°03'17"N , 003°26'49"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9599	aéromodélisme LES SAUVAGES (69)	500ft ASFC	HJ
45°54'56"N , 004°22'27"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9600	aéromodélisme MEXIMIEUX	350ft ASFC	SR-SS
cercle de 300 m de rayon centré sur 45°53'16"N , 005°12'09"E		SFC	Vols circulaires, libres et radiocommandés. Control-line, free flights and radio controlled model flying.
9601	aéromodélisme LONGES 1 (69)	500ft ASFC	HJ
45°29'54"N , 004°42'48"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9602	aéromodélisme LONGES 2 (69)	1000ft ASFC	HJ
45°29'22"N , 004°42'09"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9603	aéromodélisme SAINT LAURENT D'AGNY (69)	500ft ASFC	HJ
45°37'59"N , 004°41'19"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9604	aéromodélisme SAVIGNY (69)	2200ft AMSL 1200ft ASFC	HJ
45°49'49"N , 004°34'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9605	aéromodélisme ASPRES SUR BUECH AERODROME (LFNJ)	500ft ASFC	SR-SS.
44°30'54"N , 005°44'13"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9606	aéromodélisme VILLE SUR JARNIOUX (69)	500ft ASFC	HJ
45°57'02"N , 004°36'20"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9607	aéromodélisme AVRIEUX (73)	500ft ASFC	HJ
45°13'07"N , 006°43'54"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9608	aéromodélisme MONTMELIAN (73)	500ft ASFC	HJ
45°29'15"N , 006°02'02"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9609	aéromodélisme SAINT GIROD (73)	500ft ASFC	HJ
45°46'15"N , 005°57'22"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9610	aéromodélisme LEVENS MONT ARPASSE (06)	800ft ASFC	HJ
43°51'48"N , 007°12'36"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*	Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*		Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9611 aéromodélisme SAINT PAUL SUR ISERE (73)	500ft ASFC	HJ
45°36'42"N , 006°26'48"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9612 aéromodélisme BEAUMONT (74)	500ft ASFC	HJ
46°06'02"N , 006°08'50"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9613 aéromodélisme COLLONGES SOUS SALEVE (74)	500ft ASFC	HJ
46°07'31"N , 006°10'17"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9614-1 aéromodélisme PASSY 1 (74)	500ft ASFC	HJ
45°54'45"N , 006°40'15"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9614-2 aéromodélisme PASSY 2 (74)	2200ft AMSL 400ft ASFC	From the 1st OCT to 31st MAY : WED and SAT : SR-SS.
45°55'10"N , 006°39'36"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9615 aéromodélisme LEVENS LES GRANDS PRES (06)	800ft ASFC	HJ
43°50'54"N , 007°14'12"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9616 aéromodélisme SAINT JULIEN EN GENEVOIS (74)	500ft ASFC	HJ
46°08'06"N , 006°04'07"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9617 aéromodélisme THONON LES BAINS (74)	500ft ASFC	HJ
46°23'27"N , 006°30'37"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9618 aéromodélisme MONS LES FERRAGES (83)	1000ft ASFC	HJ
43°41'52"N , 006°42'49"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9619 aéromodélisme SEGNY (01)	500ft ASFC	HJ
46°18'15"N , 006°04'55"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9620 aéromodélisme MESSERY (74)	500ft ASFC	HJ
46°20'53"N , 006°18'50"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying according to protocol.
9621 aéromodélisme AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE AERODROME (LFKJ)	300ft ASFC	HJ
41°55'30"N , 008°47'12"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9622 aéromodélisme TOURRETTE-LEVENS MONT-CHAUVE (06)	500ft ASFC	HJ
43°46'06"N , 007°15'57"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9623 aéromodélisme SAINT-FERRIOL (11)	500ft ASFC	HJ
42°54'36"N , 002°13'00"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9624 aéromodélisme LUNEL (34)	1000ft ASFC	SR-SS
43°42'28"N , 004°08'21"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
9625 aéromodélisme MONS BAUME DINDE (83)	1000ft ASFC	HJ
43°42'04"N , 006°43'16"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9626 aéromodélisme COURNON D'AUVERGNE (63)	500ft ASFC	HJ
45°44'53"N , 003°12'54"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9627 aéromodélisme CLARET (34)	1090ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
43°51'32"N , 003°52'32"E	SFC	Vols d'hydravions radiocommandés. Radio controlled seaplane model flying.
9628 aéromodélisme LANCRANS (01)	2500ft AMSL 700ft ASFC	HJ
46°08'24"N , 005°49'33"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9629 aéromodélisme CUTTOLI (2A)	500ft ASFC	HJ
41°59'23"N , 008°52'34"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol
9630 aéromodélisme SALAGNON (38)	500ft ASFC	SR-SS
45°40'33"N , 005°22'25"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9631	aéromodélisme FIGARI (2A)	500ft ASFC	ATS SKED FIGARI
41°37'05"N , 009°13'48"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol
9632	aéromodélisme ALAIRAC (11)	500ft ASFC	HJ
43°12'03"N , 002°14'51"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9633-1	aéromodélisme CONQUES SUR ORBIEL (11)	150ft ASFC	SR-SS
43°16'22"N , 002°23'03"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol
9633-2	aéromodélisme CONQUES SUR ORBIEL (11)	1385ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
43°18'06"N , 002°23'18"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Activité selon protocole. Radio controlled model flying (slope flight). Activity as per protocol.
9634	aéromodélisme LAURAC (11)	500ft ASFC	HJ
43°13'30"N , 001°58'00"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9635	aéromodélisme AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE AERODROME (LFHO)	500ft ASFC	SR-SS.
44°32'19"N , 004°21'33"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9636	aéromodélisme MORIAT (63)	500ft ASFC	SR-SS
45°24'04"N , 003°15'56"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9637	aéromodélisme ETOILE SUR RHONE (26)	500ft ASFC	SR-SS
44°50'48"N , 004°53'53"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9638	aéromodélisme LAC DE SALAGOU (34)	500ft ASFC	From the 01st OCT to the 31st MAY : HJ
43°38'52"N , 003°22'10"E		SFC	Vols radiocommandés d'hydravions selon protocole avec gestionnaire du plan d'eau. Radio controlled seaplanes model flying as per protocol with water body manager.
9639	aéromodélisme NISSAN (34)	500ft ASFC	HJ
43°16'11"N , 003°08'11"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9640	aéromodélisme PACT (38)	1277ft AMSL 394ft ASFC	SR-SS
45°20'47"N , 005°00'19"E RDL 265°/13,9 NM de l'ARP de Grenoble Alpes Isère LFLS		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9641	aéromodélisme ELNE (66)	350ft ASFC	HJ
42°35'51"N , 002°56'16"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9643	aéromodélisme MENDE BRENOUX AERODROME (LFNB)	500ft ASFC	HJ
44°30'13"N , 003°31'58"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9644	aéromodélisme TRUILHAS	500ft ASFC	HJ
43°16'13"N , 002°55'20"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9645	aéromodélisme SAINT CANNAT (13)	660ft ASFC	SR-30 - SS+30
43°37'42"N , 005°16'51"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying according to protocol.
9646	aéromodélisme CORTE AERODROME (LFKT)	500ft ASFC	HJ
42°17'30"N , 009°11'23"E		SFC	Vols radiocommandés avions et hélicoptères selon protocole. Radio controlled planes and helicopters model flying as per protocol.
9647	aéromodélisme COGOLIN (83)	500ft ASFC	HJ
43°14'16"N , 006°32'14"E		SFC	Vols radiocommandés planeurs, avions et hélicoptères. Radio controlled gliders, planes and helicopters model flying.
9648	aéromodélisme LE MUY (83)	500ft ASFC	HJ
43°27'50"N , 006°36'04"E		SFC	Vols radiocommandés hélicoptères selon protocole. Radio controlled helicopters model flying as per protocol.
9649	aéromodélisme SAINT PIERRE DE FAUCIGNY (74)	2750ft AMSL 1074ft ASFC	SR-SS
46°03'18"N , 006°22'45"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
9650	aéromodélisme BAR SUR LOUP (06)	500ft ASFC	SR-SS
43°41'30"N , 006°57'58"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9651	aéromodélisme LEYMENT (01)	500ft ASFC	SR-SS
	45°55'05"N , 005°18'14"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
9652	aéromodélisme TRESCHENU-CREYERS (26)	500ft ASFC	SR-SS
	44°45'45"N , 005°35'16"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
9654	aéromodélisme PELLAFOL (38)	500ft ASFC	SR-SS
	44°46'38"N , 005°52'16"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
9655	aéromodélisme SAINT MAURICE DE VENTALON (48)	500ft ASFC	HJ
	44°19'04"N , 003°49'49"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9656	aéromodélisme NANTES EN RATIER (38)	4200ft AMSL 1212ft ASFC	SR-SS
	44°55'17"N , 005°49'15"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9657-1	aéromodélisme MURAT-LE-QUAIRE 1 (63)	7700ft AMSL 2900ft ASFC	SR-SS
	45°37'18"N , 002°47'21"E	SFC	Vols radiocommandés (vol de pente, planeurs de grande envergure). Radio controlled model flying (slope flight, gliders with a large wingspan).
9657-2	aéromodélisme MURAT-LE-QUAIRE 2 (63)	7700ft AMSL 2900ft ASFC	SR-SS
	45°36'44"N , 002°46'12"E	SFC	Vols radiocommandés (vol de pente, planeurs de grande envergure). Radio controlled model flying (slope flight, gliders with a large wingspan).
9657-3	aéromodélisme MURAT-LE-QUAIRE 3 (63)	7700ft AMSL 2900ft ASFC	SR-SS
	45°36'33"N , 002°45'38"E	SFC	Vols radiocommandés (vol de pente, planeurs de grande envergure). Radio controlled model flying (slope flight, gliders with a large wingspan).
9658	aéromodélisme SAINT COLOMBAN DES VILLARDS (73)	500ft ASFC	SR-SS
	45°14'24"N , 006°10'47"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying.
9659	aéromodélisme FIRMINY (42)	500ft ASFC	SR-SS
	45°27'22"N , 004°15'33"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol.
9660-1	aéromodélisme CAUSSOLS EST (06)	800ft ASFC	SUM : 1000-1800, WIN : 1100-1600.
	43°45'06"N , 006°55'45"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9660-2	aéromodélisme CAUSSOLS OUEST (06)	400ft ASFC	SR-30 - SS+30
	43°45'06"N , 006°54'55"E	SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope soaring flights.
9661	aéromodélisme SALERNES (83)	500ft ASFC	HJ
	43°34'36"N , 006°13'32"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9662	aéromodélisme TENDE (06)	600ft ASFC	HJ
	44°08'00"N , 007°33'00"E	SFC	Vols radiocommandés planeurs. Radio controlled model flying.
9663	aéromodélisme CHAVANOZ (69)	330ft ASFC	SR-30 - SS+30
	45°46'02"N , 005°09'15"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9664	aéromodélisme TASSIN CLUB AMCOL (69)	500ft ASFC	SR - SS
	45°46'11"N , 004°42'55"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9665	aéromodélisme BOURG CEYZERIAT AERODROME (LFHS)	1600ft AMSL 700ft ASFC	SR-SS.
	46°12'15"N , 005°17'15"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9666	aéromodélisme BELLEVILLE SUR SAONE (69)	500ft ASFC	SR-SS
	46°06'15"N , 004°42'38"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9667	aéromodélisme GRESY SUR ISERE (73)	330ft ASFC	SR-SS
	45°35'06"N , 006°15'00"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9668	aéromodélisme ROCHECHINARD (26)	500ft ASFC	SR-SS
	45°01'43"N , 005°14'44"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9669	aéromodélisme BOISINGES (74)	500ft ASFC	SR-SS
	46°09'43"N , 006°22'26"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9670.1	aéromodélisme BOUVANTES 1 (26)	500ft ASFC	SR-SS
	44°53'57"N , 005°18'36"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9670.2	aéromodélisme BOUVANTES 2 (26)	500ft ASFC	SR-SS
	44°52'53"N , 005°19'31"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9671	aéromodélisme SAINT-PAUL-EN-JAREZ (42)	500ft ASFC	SR-SS
	45°28'09"N , 004°33'20"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9672	aéromodélisme HAUTEVILLE SUR FIER (74)	300ft ASFC	SR-SS
	45°53'59"N , 005°59'32"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
9673	aéromodélisme PEYROLLES (13)	500ft ASFC	SR-30-SS+30
	43°39'09"N , 005°34'17"E	SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9674	aéromodélisme SAINT-MENOUX (03)	500ft ASFC	SR-SS
	46°35'14"N , 003°10'16"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9676	aéromodélisme LEZIGNAN-CORBIERES (11)	500ft ASFC	SR-SS
	43°11'53"N , 002°43'05"E	SFC	Vols de pente radiocommandés Radio controlled slope soaring flights.
9677	aéromodélisme MIMET (13)	500ft ASFC	SR-SS
	43°25'42"N , 005°31'09"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9678	aéromodélisme MURS (84)	1000ft ASFC	SR-2100 SUMM-1
	43°56'24"N , 005°16'14"E	SFC	Vols radiocommandés. 165ft ASFC de nuit. Radio controlled model flying. 165ft ASFC by night.
9679	aéromodélisme MORIEZ (04)	500ft ASFC	SR-SS
	43°57'58"N , 006°27'26"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9680	aéromodélisme LE CANNET DES MAURES-BALANCAN (83)	500ft ASFC	HJ outside LF-R 95 Activity, SAT, SUN and public HOL. FRI: 1500-SS.
	43°21'40"N , 006°21'10"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocol. Radio controlled model flying according to protocol.
9681	aéromodélisme LE GOURBEL (06)	500ft ASFC	SR-SS
	43°47'46"N , 007°05'37"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9682	aéromodélisme LAMONTGIE (63)	500ft ASFC	HJ
	45°28'11"N , 003°19'03"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9683	aéromodélisme CORENT (63)	500ft ASFC	HJ
	45°39'32"N , 003°10'47"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9684	aéromodélisme CRESTE (63)	500ft ASFC	HJ
	45°33'14"N , 003°03'44"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9686	aéromodélisme MARLENS VAL DE CHAISE (74)	330ft ASFC	HJ
	45°46'12"N , 006°21'28"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9687	aéromodélisme SOLIGNAT (63)	500ft ASFC	HJ
	45°31'07"N , 003°09'25"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9688-1	aéromodélisme EMPURANY 1 (07)	500ft ASFC	HJ
	45°03'09"N , 004°34'02"E	SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope model flying.
9688-2	aéromodélisme EMPURANY 2 (07)	500ft ASFC	HJ
	45°03'00"N , 004°33'52"E	SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope model flying.
9689	aéromodélisme LA TRANCLIERE (01)	500ft ASFC	HJ
	46°05'48"N , 005°17'09"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9690	aéromodélisme AGDE (34)	330ft ASFC	SR-SS.
	43°19'22"N , 003°29'45"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9691	aéromodélisme MASSONGY (74)	500ft ASFC	SR-SS
	46°18'59"N , 006°19'07"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9692	aéromodélisme MARTRES SUR MORGE (63)	500ft ASFC	HJ
	45°55'19"N , 003°12'57"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9693	aéromodélisme SAINT PONS (07)	500ft ASFC	HJ
	44°36'05"N , 004°34'06"E	SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope model flying.
9694	aéromodélisme VALBELEIX site 2 (63)	500ft ASFC	HJ
	45°28'01"N , 002°59'52"E	SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope model flying.
9695	aéromodélisme CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN AERODROME (LFMX)	2500ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
	44°03'24"N , 005°59'33"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9696	aéromodélisme VALCIVIERES (63)	500ft ASFC	HJ
	45°36'04"N , 003°50'24"E	SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope model flying.
9697	aéromodélisme VILLARD ST CHRISTOPHE (38)	500ft ASFC	HJ
	44°58'10"N , 005°48'38"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9698	aéromodélisme ISSOIRE LE BROC AERODROME (LFHA)	500ft ASFC	HJ
	45°31'10"N , 003°15'51"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9699	aéromodélisme SURY-LE-COMTAL (42)	160ft ASFC	SR-SS.
	45°33'20"N , 004°12'35"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9702	aéromodélisme MAUREILLAS-LAS-ILLAS (66)	230ft ASFC	Tous les jours dans le créneau 6h-20h UTC SUM -1HR
	42°30'12"N , 002°48'30"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9703	aéromodélisme ALBIEZ-MONTROND (73)	500ft ASFC	From 1st of April to 1st of December : SUM : 0700-1800 WIN : 0800-SS
	45°12'42"N , 006°20'10"E	SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio-controlled model flying (slope flight).
9704	aéromodélisme CHATILLON (69)	500ft ASFC	SR-SS
	45°52'25"N , 004°37'51"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9705	aéromodélisme FAYENCE AERODROME (LFMF)	500ft ASFC	SR-SS
	43°36'53"N , 006°41'46"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Activité interdite si RWY 32 en service. Radio controlled model flying as per protocol. Activity prohibited if RWY 32 in use.
9706	aéromodélisme MONTMAUR-EN-DIOIS (26)	500ft ASFC	SR-SS
	44°41'29"N , 005°21'14"E	SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio-controlled model flying (slope flight).
9707	aéromodélisme MONTAGNY-LES-LANCHES (74)	500ft ASFC	SR-SS
	45°52'05"N , 006°01'38"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
9708	aéromodélisme LES ARCS (83)	500ft ASFC	SR-SS
	43°25'27"N , 006°27'55"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
9709	aéromodélisme MALLEMORT (13)	500ft ASFC	SR-SS
	43°43'57"N , 005°11'33"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
9710	aéromodélisme LAUDUN (30)	500ft ASFC	HJ
	44°07'06"N , 004°40'46"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9711	aéromodélisme ORANGE PLAN-DE-DIEU (84)	500ft ASFC	SR-SS
	44°10'48"N , 004°55'35"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio-controlled model flying as per protocol.
9712	aéromodélisme ASSAS (34)	350ft ASFC	0800-1900 (SUM : -1 HR) and by daylight.
	43°40'40"N , 003°53'37"E	SFC	Vols radiocommandés selon consignes établies par le référent de l'association PEGASE 2000. Radio-controlled model flying as per instructions established by referent of PEGASE 2000 club.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9713	aéromodélisme MARIGNAC-EN-DIOIS - 2 (26)	500ft ASFC	SR-SS
	44°49'59"N , 005°21'00"E	SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio-controlled model flying (slope flight).
9714	aéromodélisme CHÂTEL-GUYON (63)	500ft ASFC	SR-SS.
	45°55'50"N , 003°04'55"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9715	aéromodélisme FEURS CHAMBEON AERODROME (LFLZ)	1900ft AMSL 800ft ASFC	SR-SS
	45°42'14"N , 004°11'45"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9716	aéromodélisme CRANDELLES (15)	500ft ASFC	SR-SS. Outside LF-R 368 C1 activity.
	44°58'07"N , 002°22'46"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9717	aéromodélisme ÉCHASSIÈRES (03)	500ft ASFC	SR-SS.
	46°10'46"N , 002°55'36"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9718	aéromodélisme PONTCHARRA (38)	500ft ASFC	SR-SS.
	45°27'02"N , 006°00'31"E	SFC	Vols radiocommandés d'hydravions. Seaplane radio controlled model flying.
9719	aéromodélisme ROQUETAILLADE (11)	500ft ASFC	SR-SS.
	43°00'37"N , 002°14'03"E	SFC	Vols de pente radiocommandés selon protocole. Radio controlled slope soaring flights as per protocol.
9720	aéromodélisme SOSPEL (06)	500ft ASFC	SR-SS.
	43°53'14"N , 007°26'54"E	SFC	Vols de pente radiocommandés. Slope soaring radio controlled model flying.
9721	aéromodélisme VELAUX (13)	330ft ASFC	SR-SS+30.
	43°32'06"N , 005°15'32"E	SFC	Vols radiocommandés électriques selon protocole. Electric radio controlled model flying as per protocol.
9722	aéromodélisme VERS (74)	330ft ASFC	SR-SS.
	46°05'52"N , 006°00'36"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9723	aéromodélisme LA ROQUEBRUSSANNE (83)	170ft ASFC	SR-SS
	43°20'05"N , 005°59'06"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled flights according to protocol.
9724	aéromodélisme MEOUNES LES MONTRIEUX (83)	170ft ASFC	SR-SS
	43°16'36"N , 005°58'05"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled flights according to protocol.
9726	aéromodélisme Marignane (13)	150ft ASFC	SR-SS+30
	43°24'04"N , 005°12'55"E	SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled flights according to protocol.
9727	aéromodélisme CHEZENEUVE (38)	500ft ASFC	SR-SS.
	45°33'46"N , 005°13'03"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9728	aéromodélisme PORT (01)	500ft ASFC	SR-SS.
	46°09'35"N , 005°33'24"E	SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9731	aéromodélisme SAINT-BAUZILLE DE MONTMEL (34)	1350ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS.
	43°46'36"N , 003°57'07"E	SFC	Vol de pente radiocommandé. Radio-controlled model slope soaring flights.
9732	aéromodélisme SAINT-GUIRAUD (34)	800ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS.
	43°40'56"N , 003°26'48"E	SFC	Vol de pente radiocommandé. Le plafond de l'activité est rabaissé à 630 ft AMSL (330 ft ASFC) en cas d'activation de la LF-R 193 B TARN. Radio-controlled model slope soaring flights. The activity ceiling is lowered to 630 ft AMSL (330 ft ASFC) if LF-R 193 B TARN is activated.
9733	aéromodélisme SAINT-SAUVEUR-CAMPRIEU (30)	4800ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS.
	44°07'28"N , 003°29'42"E	SFC	Vol de pente radiocommandé. Radio-controlled model slope soaring flights.
9734	aéromodélisme FRONTIGNAN (34)	1030ft AMSL 330ft ASFC	SR-SS
	43°28'30"N , 003°44'12"E	SFC	Vols radiocommandés (vol de pente planeurs). Radio controlled model flying (slope flight with gliders).

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9735	aéromodélisme LAPALISSE PERIGNY AERODROME (LFHX)	500ft ASFC	SR-SS
46°15'06"N , 003°34'50"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9741	aéromodélisme LA ROQUEBRUSSANNE Nord (83)	100ft ASFC	SAT and SUN : 0800-1800 (SUM : -1HR) Daylight only.
43°20'59"N , 005°58'10"E		SFC	Courses d'aéronefs radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying races as per protocol.
9745	aéromodélisme LE PUY LOUDES AERODROME (LFHP)	500ft ASFC	SR-SS
45°04'43"N , 003°45'38"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9747	aéromodélisme VALBELEIX (63)	500ft ASFC	SR-SS
45°30'17"N , 003°00'59"E		SFC	Vols de pente radiocommandés Radio controlled slope soaring
9748	aéromodélisme BOSSIEU (38)	400ft ASFC	SR-SS
45°25'27"N , 005°09'29"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
9749	aéromodélisme ASSOCIATION LAIQUE ROQUEBRUNE (83)	1250ft AMSL 1022ft ASFC	SR-30 - SS+30
43°28'30"N , 006°36'55"E		SFC	Vols radiocommandés Radio controlled model flying
9750	aéromodélisme PARDINES (63)	3000ft AMSL 1006ft ASFC	HJ
45°34'20"N , 003°11'12"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9751	aéromodélisme LA CRAU (83)	500ft ASFC	SR-30 - SS+30
43°11'08"N , 006°06'22"E		SFC	Hors activation LF-R 64 B Vols radiocommandés selon protocole Except when LF-R 64 B is active Radio controlled model flying as per protocol
9752	aéromodélisme VALLEE DE LA THONGUE (34)	500ft ASFC	SR-30 - SS+30
43°25'15"N , 003°20'25"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
9754	aéromodélisme ESCUEILLENS (11)	1900ft AMSL 500ft ASFC	0900-SS, SUM: -1HR
43°06'49"N , 001°59'55"E		SFC	Hors activation LF-R 46 N1 CORBIERES Vols radiocommandés Except when LF-R 46 N1 CORBIERES is active Radio controlled model flying
9755	aéromodélisme LYON CORBAS AERODROME (LFHJ)	500ft ASFC	SR-SS
45°39'23"N , 004°55'05"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9756	aéromodélisme AUBAIS (30)	500ft ASFC	SR-SS+30, 2300 MAX SUM: -1HR
43°45'07"N , 004°07'52"E		SFC	Vols radiocommandés Plafond limité à 165ft ASFC de nuit Radio controlled model flying Upper limit 165ft ASFC by night
9757	aéromodélisme GHISONACCIA (2B)	500ft ASFC	SR-30 - SS+30
42°02'27"N , 009°25'38"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole Radio controlled model flying as per protocol
9758-1	aéromodélisme VALSERHONE-1 (01)	2800ft AMSL 400ft ASFC	SR-SS
46°06'40"N , 005°51'14"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9758-2	aéromodélisme VALSERHONE-2 (01)	2600ft AMSL 400ft ASFC	SR-SS
46°06'12"N , 005°51'25"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9758-3	aéromodélisme VALSERHONE-3 (01)	2500ft AMSL 400ft ASFC	SR-SS
46°06'02"N , 005°51'46"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9759	aéromodélisme GRAND-AIGUEBLANCHE (73)	7200ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
45°32'30"N , 006°32'31"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9760	aéromodélisme BELLEGARDE (30)	350ft ASFC	HJ
43°44'11"N , 004°32'05"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9761	aéromodélisme CAZOULS-LES-BEZIERS (34)	600ft AMSL 500ft ASFC	SR-SS
43°25'13"N , 003°07'44"E		SFC	Vols d'hydravions radiocommandés. Radio controlled seaplane model flying.
9762	aéromodélisme MONTFERRAT (83)	3200ft AMSL 500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : SR-SS
43°38'23"N , 006°27'41"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9765	aéromodélisme MONTELIMAR ANCONE AERODROME (LFLQ)	500ft ASFC	SR-SS
44°35'04"N , 004°44'19"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9770	aéromodélisme PUIVERT (11)	500ft ASFC	SR-SS
42°54'06"N , 002°03'01"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9775	aéromodélisme MONTLUCON DOMERAT AERODROME (LFLT)	500ft ASFC	HJ
46°21'14"N , 002°34'12"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9790	aéromodélisme PIC DE VISSOU (34)	500ft ASFC	HJ
43°35'47"N , 003°20'58"E		SFC	Vols de pente planeurs radiocommandés. Radio controlled slope soaring gliders flying.
9795	aéromodélisme MOULINS MONTBEUGNY AERODROME (LFHY)	500ft ASFC	SR-SS
46°31'59"N , 003°25'47"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9800	aéromodélisme SEMNOZ (74)	6100ft AMSL 685ft ASFC	HJ
45°47'13"N , 006°05'39"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9805	aéromodélisme OYONNAX-ARBENT	500ft ASFC	SR-SS
46°16'52"N , 005°40'25"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9815	aéromodélisme PIERRELATTE AERODROME (LFHD)	500ft ASFC	SR-SS
44°24'05"N , 004°42'47"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9825	aéromodélisme ROANNE AERODROME (LFLO)	500ft ASFC	SR-SS
46°03'08"N , 004°00'22"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9835	aéromodélisme ROMANS SAINT PAUL AERODROME (LFHE)	500ft ASFC	SR-SS
45°03'44"N , 005°06'10"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9840	aéromodélisme RIBIERS (05)	1000ft ASFC	SR-SS + 30.
44°14'36"N , 005°51'12"E		SFC	Vols radiocommandés (dont planeurs de grande envergure). Radio controlled model flying (including large wingspan gliders).
9845	aéromodélisme SAINT FLOUR COLTINES AERODROME (LFHQ)	500ft ASFC	SR-SS
45°04'00"N , 002°59'00"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9865	aéromodélisme SAINT REMY DE MAURIENNE AERODROME (LFKR)	500ft ASFC	SR-SS
45°22'27"N , 006°16'40"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9870	aéromodélisme SAINT MARTIN DE CRAU (13)	500ft ASFC	HJ
43°38'55"N , 004°46'27"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9875	aéromodélisme SOLLIERES SARDIERES AERODROME (LFKD)	500ft ASFC	SR-SS
45°15'23"N , 006°48'07"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9880	aéromodélisme VILLELAURE (84)	500ft ASFC	HJ - Specific conditions during hunting season.
cercle de 300 m de rayon centré sur 43°42'10"N , 005°23'47"E		SFC	Vols radiocommandés de cat. A Radio controlled model flying CAT A.
9885	aéromodélisme BERRE LA FARE AERODROME (LFNR)	1100ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
43°32'05"N , 005°11'04"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9890	aéromodélisme BREIL SUR ROYA - COL DE BROUIS (06)	1000ft ASFC	HJ
43°55'24"N , 007°28'58"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9895	aéromodélisme ISTRES LE TUBE AERODROME (LFMI)	500ft ASFC	SR-SS
43°32'54"N , 004°57'07"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9900	aéromodélisme LA GAUDE MONT GROS	350ft ASFC	0800-1700 SUM -1HR
cercle de 300 m de rayon centré sur 43°43'43"N , 007°10'14"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9901	aéromodélisme PRUNET (07)	500ft ASFC	SR-SS
44°36'25"N , 004°14'33"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9902	aéromodélisme JAUJAC (07)	500ft ASFC	SR-SS
44°36'37"N , 004°15'13"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9903	aéromodélisme FILLINGES (74)	160ft ASFC	SR-SS
46°09'14"N , 006°18'59"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9904	aéromodélisme CLAIX (38)	500ft ASFC	SR-SS
45°08'00"N , 005°40'55"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9905	aéromodélisme SAINT GALMIER AERODROME (LFKM)	500ft ASFC	SKED: same as LF-R 224 activation.
45°36'25"N , 004°18'08"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9910	aéromodélisme BRIGNOLES LE PLAN (83)	1000ft ASFC	HJ
43°24'51"N , 006°00'08"E		SFC	Plafond 500 ft ASFC MAX si LF-R 95 A active. Vols radiocommandés selon protocole. MAX upper limit 500ft ASFC if LF-R 95A active. Radio controlled model flying as per protocol.
9915	aéromodélisme SALON DE PROVENCE AERODROME (LFMY)	820ft ASFC	SR-SS
43°36'56"N , 005°06'31"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9920	aéromodélisme CAMPS LA SOURCE LE PLAN MENDRIS (83)	500ft ASFC	HJ
cercle de 500 m de rayon centré sur 43°22'50"N , 006°05'24"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying according to protocol.
9925	aéromodélisme SALON EYGUIERES AERODROME (LFNE)	500ft ASFC	SR-SS
43°39'42"N , 005°00'10"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9930	aéromodélisme MACON CHARNAY AERODROME (LFLM)	300ft ASFC	SR-SS
46°17'36"N , 004°47'40"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9934	aéromodélisme VILLES-SUR-AUZON (84)	500ft ASFC	SR-SS
44°02'56"N , 005°14'09"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9935	aéromodélisme MANDELIEU-LA-NAPOULE	350ft ASFC	SR-SS
43°31'17"N , 006°53'55"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9936	aéromodélisme SAINT JEAN EN ROYANS (26)	500ft ASFC	HJ
45°01'34"N , 005°17'36"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9937	aéromodélisme INJOUX-GENISSIAT (01)	500ft ASFC	HJ
46°02'08"N , 005°45'32"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9938	aéromodélisme BRENAZ (01)	500ft ASFC	HJ
45°57'36"N , 005°44'20"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9939	aéromodélisme FALAISE CAP LEUCATE (11)	330ft ASFC	SR-SS
42°55'40"N , 003°02'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR
Limites latérales *Lateral limits*			Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9940	aéromodélisme SAUVIAN (34)	500ft ASFC	HJ
43°16'39"N , 003°14'52"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9941	aéromodélisme PLAINE DE LACAN (34)	820ft ASFC	SR-SS
43°50'56"N , 003°54'54"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9942	aéromodélisme LESPIGNAN A1 (34)	500ft ASFC	SR-SS
43°16'48"N , 003°10'39"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9943	aéromodélisme LESPIGNAN B1 (34)	500ft ASFC	SR-SS
43°16'05"N , 003°10'52"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9944	aéromodélisme SAINT-JEAN-DE-LA-BLAQUIERE (34)	500ft ASFC	0800-1800 (SUM : -1 HR). Daytime only.
43°41'46"N , 003°26'50"E		SFC	Vols radiocommandés. Plafond limité à 300 ft ASFC lorsque la LF-R193 B TARN est active. Radio controlled model flying. Upper level limited to 300 ft ASFC when LF-R193 B TARN is active.
9950	aéromodélisme DONZY LE PERTUIS (71)	500ft ASFC	SR-SS
46°26'57"N , 004°42'52"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio-controlled model flying (slope soaring).
9951	aéromodélisme FLEURVILLE (71)	450ft ASFC	Only from March to October. WIN : 1200-SS SUM : - 1 HR
46°26'21"N , 004°53'07"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9952	aéromodélisme ESCOUTOUX (63)	400ft ASFC	SR-SS
45°48'49"N , 003°31'16"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9953	aéromodélisme RONTALON (69)	500ft ASFC	SR-SS
45°39'26"N , 004°38'54"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9954	aéromodélisme CASSIS (13)	500ft ASFC	0900-1700 SUM : - 1 HR
43°12'37"N , 005°33'40"E		SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio-controlled slope soaring.
9955	aéromodélisme MANOSQUE (04)	500ft ASFC	SR-SS
43°51'00"N , 005°51'04"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio-controlled model flying.
9956	aéromodélisme SAINT SULPICE de FALEYRENS (33)	500ft ASFC	SR-SS
44°50'34"N , 000°11'18"W		SFC	Vols radiocommandés catégorie A. Cat A radio controlled model flying.
9957	aéromodélisme BADEFOLS d'ANS (24)	500ft ASFC	SR-SS
45°12'58"N , 001°12'00"E		SFC	Vols radiocommandés catégorie A. Cat A radio controlled model flying.
9958	aéromodélisme SAINT-CHAMOND (42)	500ft ASFC	- WIN : 0900-1600 - SUM : 0700-1800 MON to FRI 0800-1700 SAT, SUN, public HOL
45°29'29"N , 004°32'05"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9959	aéromodélisme SAINT-JEAN-SUR-REYSSOUZE (01)	394ft ASFC	SR-SS
46°24'05"N , 005°02'46"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9960	aéromodélisme BRISON-SAINT-INNOCENT (73)	164ft ASFC	01 MAY - 30 NOV : 0800-1900 (SUM : -1 HR)
45°45'11"N , 005°52'47"E		SFC	Selon protocole avec ATC LFLB. As per protocol with LFLB ATC.
9961	aéromodélisme JUMILHAC-LE-GRAND (24)	500ft ASFC	SAT-SUN : SR-SS
45°30'06"N , 001°04'24"E		SFC	Vols radiocommandés catégorie A. Cat A radio controlled model flying.
9962	aéromodélisme SAINT-LOUP (82)	800ft ASFC 1300ft AMSL	SR-SS
44°05'10"N , 000°50'30"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9963	aéromodélisme LA RIVIERE-DE-CORPS (10)	400ft ASFC	SR-SS
48°16'17"N , 003°59'50"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9964	aéromodélisme CESTAS - Domaine les Trois Lagunes (33)	500ft ASFC	SR-SS
44°41'23"N , 000°42'14"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9965-1	aéromodélisme QUESTEMBERT 1 (56)	1050ft AMSL 700ft ASFC	SR-SS
47°41'28"N , 002°26'39"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9965-2	aéromodélisme QUESTEMBERT 2 (56)	1050ft AMSL 700ft ASFC	SR-SS
47°38'28"N , 002°26'37"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9966	aéromodélisme LE PLESSIS-LASTELLE (50)	1150ft AMSL 1000ft ASFC	0700-1630 (SUM : -1HR). Daytime only.
49°17'21"N , 001°25'41"W		SFC	Vols libres et radiocommandés. Plafond limité à 165 ft ASFC pendant les créneaux d'activation du SETBA SELUNE. Free flying and radio controlled model flying. Ceiling limited at 165 ft ASFC during SETBA SELUNE activation slots.
9967	aéromodélisme SAINT-AUBIN-DE-TERREGATTE (50)	820ft AMSL 640ft ASFC	SR-SS
48°35'13"N , 001°17'24"W		SFC	Vols libres et radiocommandés. Plafond pouvant être réduit à 165 ft ASFC après coordination avec les OPS LANDIVISIAU pendant les créneaux d'activation du SETBA SELUNE. Free flying and radio controlled model flying. Ceiling may be reduced at 165 ft ASFC after coordination with LANDIVISIAU OPS during SETBA SELUNE activation slots.
9968	aéromodélisme SAINT-JACUT-LES-PINS (56)	1000ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
47°41'04"N , 002°09'34"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9969	aéromodélisme LISIEUX (14)	400ft ASFC	SUN : 1100-SS (SUM : -1HR)
49°09'03"N , 000°16'17"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9970	aéromodélisme VILLEDIEU-SUR-INDRE (36)	500ft ASFC	SR-SS
46°48'50"N , 001°29'05"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9971	aéromodélisme ROGNAC (13)	150ft ASFC	SR-30 - SS+30
43°29'35"N , 005°14'43"E		SFC	Vols de pente radiocommandés. Radio controlled slope soaring flights.
9972	aéromodélisme GIGNAC (34)	700ft AMSL 400ft ASFC	0700-1700 (SUM: -1 HR)
43°37'50"N , 003°33'51"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9973	aéromodélisme SAINT-MARTIN-DE-CASTILLON (84)	2050ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
43°51'11"N , 005°33'01"E		SFC	Vols radiocommandés (planeurs grande envergure) selon protocole. Radio controlled model flying (gliders with a large wingspan) according to protocol.
9974	aéromodélisme WOLSCHWILLER (68)	500ft ASFC	0700-1100, 1200-1900 (SUM : -1HR) Daytime only.
47°28'39"N , 007°25'11"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9975	aéromodélisme AIRE SUR L'ADOUR AERODROME (LFDA)	1000ft ASFC	SR-SS
43°42'36"N , 000°14'50"W		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9976	aéromodélisme LUCGARIER (64)	500ft ASFC	SR-SS
43°14'01"N , 000°12'43"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9977	aéromodélisme MARSAC (16)	1000ft ASFC	SR-SS
45°45'36"N , 000°05'35"E		SFC	- LUN-VEN : plafond 500 ft ASFC. - WE et JF : plafond 1000 ft ASFC. Vols radiocommandés. - MON-FRI : upper limit 500 ft ASFC - WE and public HOL : upper limit 1000 ft ASFC. Radio controlled model flying.
9978	aéromodélisme BARZY-SUR-MARNE (02)	400ft ASFC	0800-1800 (SUM : -1HR) Daytime only
49°05'25"N , 003°32'46"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9979	aéromodélisme DAMMARTIN-EN-SERVE (78)	1400ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
48°54'51"N , 001°37'40"E		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
9980	aéromodélisme LA VERDIERE (83)	500ft ASFC	SAT, SUN and public HOL : SR-30 - SS+30 Other days : possible activation SR-30 - SS+30 after BEGL agreement.
43°39'14"N , 005°54'36"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9981	aéromodélisme AUBIGNY SUR NERE AERODROME (LFEH)	330ft ASFC	SR-SS
47°28'47"N , 002°23'46"E		SFC	Vols radiocommandés selon protocole. Radio controlled model flying as per protocol.
9982	aéromodélisme ELETOT (76)	200ft ASFC	SR-SS
49°47'18"N , 000°26'07"E		SFC	Vols radiocommandés (vol de pente). Radio controlled model flying (slope flight).
9983	aéromodélisme JUBLAINS (53)	1500ft AMSL 1000ft ASFC	SR-SS
48°15'54"N , 000°28'34"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.
9984	aéromodélisme SAINT NIC (29)	165ft ASFC	SR-SS
48°11'53"N , 004°18'44"W		SFC	Vol de pente radiocommandé selon protocole. Radio controlled slope soaring flights as per protocol.
9985	aéromodélisme TREILLIERES (44)	1100ft AMSL 1000ft ASFC	SS-SR
47°19'22"N , 001°37'46"W		SFC	Vols radiocommandés. Radio controlled model flying.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Identification *Identification* Limites latérales *Lateral limits*		Limites verticales *Vertical limits*	HOR Organisme, conditions de pénétration *Operating authority, penetrating conditions*
867	treuillage LEVROUX (36)	1500ft AMSL 1000ft ASFC	SAT, SUN and HOL : 0700-SS (SUM - 1 HR), daylights hours only.
46°57'06"N , 001°35'54"E		SFC	Treuillage parachutisme ascensionnel. Treuil équipé d'un feu à éclats. Cable de couleur jaune. Parascending Winch equipped with a flashing light. Yellow cable.
868	treuillage ORBIGNY LES PALLIS (37)	2850ft AMSL	Du 1er février au 31 mars : SAM, DIM, JF et vacances scolaires : SR-SS+30. Du 1er avril au 30 septembre : SR-SS+30. Du 1er octobre au 30 novembre : SAM, DIM, JF et vacances scolaires : SR-SS+30. From february 1st to march 31st : SAT, SUN, public and school holidays : SR-SS+30. From april 1st to september 30th : SR-SS+30. From october 1st to november 30th : SAT, SUN, public and school holidays : SR-SS+30.
47°13'15"N , 001°17'38"E		SFC	Treuillage vol libre. Cable rouge non balisé. Treuil équipé d'un gyrophare. Free flying winch launch. Non-marked red cable. Winch equipped with a rotating beacon.
869	treuillage BLAISON GOHIER (49)	1600ft AMSL 1500ft ASFC	SR-SS
47°24'12"N , 000°23'48"W		SFC	Treuillage parapente. Treuil équipé d'un feu à éclats. Paragliding winching. Winch equipped with one flashing light.
870	treuillage SAINT JEAN DE BEUGNE (85)	2200ft AMSL 2000ft ASFC	SR-SS
46°30'44"N , 001°04'44"W		SFC	Treuillage parapente. Treuil équipé d'un feu à éclats. En dehors des horaires d'activation de la LF-R147 Paragliding winching. Winch equipped with one flashing light. Outside LF-R147 SKED activation.
871	treuillage SAINT JUIRE CHAMPGILLON (85)	2200ft AMSL 2000ft ASFC	SR-SS
46°34'05"N , 001°01'29"W		SFC	Treuillage parapente. Treuil équipé d'un feu à éclats. En dehors des horaires d'activation de la LF-R147. Paragliding winching. Winch equipped with one flashing light. Outside LF-R147 SKED activation.
872	treuillage ARON LA ROGERIE (53)	2100ft AMSL 1670ft ASFC	SR-SS
48°18'42"N , 000°32'07"W		SFC	Treuillage planeurs, selon protocole. Câble (longueur 500m) sur vélisurface. Treuil équipé d'un feu à éclats. Winching Glider according to protocol. Cable (length 500m) on gliders area. Winch equipped of one flashing light.
874	treuillage HENIN BEAUMONT (62)	1000ft AMSL 870ft ASFC	SR-SS
50°24'05"N , 002°55'46"E		SFC	Treuillage de parapentes selon protocole. Câble balisé. Treuil équipé de feu à éclats. Paragliding winching according to protocol. Marked out cable. Winch equipped with flashing lights.
875	treuillage CROCY (14)	2250ft AMSL	From APR, 1st to OCT, 31st : SR-SS
48°51'36"N , 000°03'27"W 1800m de part et d'autre du point orienté 055°/235° 1500m de part et d'autre du point orienté 143°/323°		SFC	Treuillage parachutisme ascensionnel. Treuil équipé d'un feu à éclats. Parascending. Winch equipped with a flashing light.
878	treuillage LERY-POSES (27)	2000ft AMSL	From APR 1st to OCT 31st : ROUEN ATS SKED, daylight hours only.
49°17'53"N , 001°13'26"E		SFC	PPR ROUEN TWR. Treuillage parachutisme ascensionnel. Treuil équipé d'un feu à éclats. Câble balisé par deux bouées. Activité réelle connue de : ROUEN TWR et ROUEN ATIS. PPR ROUEN TWR. Parascending. Winch equipped with a flashing light. Cable equipped with two buoys. Actual activity on : ROUEN TWR and ROUEN ATIS.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFNJ	ASPRES SUR BUECH	2.7017 °	44°31'04"N 005°44'10"E	2727	NTL VFR P	170	Civil / Restreint
10 28	650 x 100 non revêtue	103 ° 283 °	44°31'05.43"N 005°44'01.47"E 44°31'00.57"N 005°44'30.30"E	2712 2696			
18 36	895 x 100 non revêtue	184 ° 4 °	44°31'12.18"N 005°44'11.16"E 44°30'43.22"N 005°44'08.41"E	2727 2678			
LFHO	AUBENAS ARDECHE MERIDIONALE	2.3868 °	44°32'22"N 004°22'18"E	923	NTL VFR P	166	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	1425 x 30 revêtue	184 ° 4 °	44°33'02.25"N 004°22'22.08"E 44°32'16.24"N 004°22'17.70"E	919 878			
LFJF	AUBENASSON	2.5709 °	44°41'43"N 005°09'14"E	807	NTL VFR P	166	Civil / Restreint
09 27	750 x 80 non revêtue	87 ° 267 °	44°41'42.27"N 005°08'45.37"E 44°41'43.34"N 005°09'19.54"E	789 799			
LFEH	AUBIGNY SUR NERE	1.8545 °	47°28'47"N 002°23'34"E	630	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1015 x 20 revêtue	59 ° 239 °	47°28'39.35"N 002°23'15.16"E 47°28'56.30"N 002°23'56.66"E	619 631	47°28'40.89"N 002°23'18.91"E 47°28'54.95"N 002°23'53.32"E	620 630	
LFDH	AUCH GERS	1.4632 °	43°41'13"N 000°36'00"E	411	NTL IFR/VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	1899 x 30 revêtue	184 ° 4 °	43°41'31.71"N 000°36'01.82"E 43°40'30.31"N 000°35'56.52"E	401 411	43°40'37.07"N 000°35'57.11"E	411	voir aussi AD2
18L 36R	836 x 55 non revêtue	185 ° 5 °	43°41'07.00"N 000°36'04.00"E 43°40'40.00"N 000°36'01.00"E	401 405			
LFLW	AURILLAC	1.9083 °	44°53'51"N 002°25'00"E	2096	NTL IFR/VFR P	167	Civil / Ouvert à la CAP
15 33	1700 x 30 revêtue	150 ° 330 °	44°53'51.85"N 002°24'59.74"E 44°53'04.23"N 002°25'38.64"E	2096 2049			voir aussi AD2
LFQF	AUTUN BELLEVUE	2.3591 °	46°58'16"N 004°15'40"E	1001	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	1020 x 27 revêtue	180 ° 0 °	46°58'19.55"N 004°15'39.59"E 46°57'46.43"N 004°15'39.19"E	997 997			
18L 36R	640 x 50 non revêtue	180 ° 0 °	46°58'18.50"N 004°15'41.48"E 46°57'57.76"N 004°15'41.22"E	995 998			
LFLA	AUXERRE BRANCHES	2.1476 °	47°50'47"N 003°29'48"E	523	NTL IFR/VFR P	150	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	1650 x 30 revêtue	185 ° 5 °	47°51'27.88"N 003°29'53.54"E 47°50'34.72"N 003°29'45.96"E	509 521	47°50'38.52"N 003°29'46.50"E	522	voir aussi AD2
LFGE	AVALLON	2.2599 °	47°30'07"N 003°53'54"E	786	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	750 x 60 non revêtue	45 ° 225 °	47°30'05.07"N 003°53'50.76"E 47°30'22.23"N 003°54'16.04"E	775 782	47°30'07.94"N 003°53'54.98"E 47°30'18.71"N 003°54'10.85"E	782 783	
LFMV	AVIGNON CAUMONT	2.5038 °	43°54'24"N 004°54'07"E	124	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	162	Civil / Ouvert à la CAP
17 35	1880 x 45 revêtue	169 ° 349 °	43°54'56.16"N 004°53'58.54"E 43°53'56.41"N 004°54'14.67"E	115 124	43°54'49.80"N 004°54'00.26"E 43°54'06.26"N 004°54'12.01"E	113 123	voir aussi AD2
17L 35R	250 x 20 gazon	169 ° 349 °	43°54'33.85"N 004°54'14.21"E 43°54'25.86"N 004°54'16.40"E	112 114			
17R 35L	700 x 50 gazon	169 ° 349 °	43°54'46.46"N 004°53'57.96"E 43°54'24.21"N 004°54'03.98"E	109 114			
LFNT	AVIGNON PUJAUT	2.4712 °	43°59'46"N 004°45'16"E	146	NTL VFR P	162	Civil / Restreint
12 30	1165 x 100 non revêtue	123 ° 303 °	44°00'03.41"N 004°45'02.04"E 43°59'42.68"N 004°45'45.83"E	146 145	43°59'59.52"N 004°45'10.24"E 43°59'48.42"N 004°45'33.95"E	145 145	
16L 34R	650 x 80 non revêtue	165 ° 345 °	43°59'54.71"N 004°45'28.35"E 43°59'34.33"N 004°45'35.74"E	145 144	43°59'48.47"N 004°45'30.62"E 43°59'40.88"N 004°45'33.37"E	145 144	
16R 34L	1350 x 100 non revêtue	165 ° 345 °	44°00'07.63"N 004°45'07.81"E 43°59'25.31"N 004°45'23.24"E	146 143	44°00'03.54"N 004°45'09.30"E 43°59'31.84"N 004°45'20.85"E	146 144	
LFOA	AVORD	1.9308 °	47°03'25"N 002°38'20"E	578	NTL IFR/VFR	154	Militaire / Réservé à l'Etat
06 24	3503 x 45 macadam	60 ° 240 °	47°02'52.61"N 002°36'42.40"E 47°03'48.70"N 002°39'06.68"E	546 577			voir aussi AD2
LFRW	AVRANCHES LE VAL SAINT PERE	0.685 °	48°39'39"N 001°24'21"W	25	NTL VFR P	156	Civil / Restreint
03 21	880 x 108 non revêtue	34 ° 214 °	48°39'33.68"N 001°24'26.34"W 48°39'57.39"N 001°24'02.58"W	25 25			
14 32	550 x 60 non revêtue	137 ° 317 °	48°39'44.73"N 001°24'29.32"W 48°39'31.69"N 001°24'10.84"W	25 24			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFCB	BAGNERES DE LUCHON	1.4769 °	42°48'02"N 000°36'04"E	2028	NTL VFR P	174	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	750 x 50 non revêtue	7 ° 187 °	42°47'49.39"N 000°36'01.42"E 42°48'13.45"N 000°36'05.71"E	2028 2009	42°47'54.55"N 000°36'02.31"E	2023	
LFAO	BAGNOLES DE L'ORNE COUTERNE	1.0066 °	48°32'41"N 000°23'06"W	714	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1060 x 20 revêtue	120 ° 300 °	48°32'53.61"N 000°23'37.19"W 48°32'36.35"N 000°22'52.51"W	705 707	48°32'50.52"N 000°23'29.19"W 48°32'37.50"N 000°22'55.49"W	712 705	
12L 30R	989 x 50 non revêtue	120 ° 300 °	48°32'54.59"N 000°23'36.33"W 48°32'38.48"N 000°22'54.64"W	705 702	48°32'53.77"N 000°23'34.22"W	708	
LFFL	BAILLEAU ARMENONVILLE	1.6088 °	48°30'53"N 001°38'19"E	508	NTL VFR P	146	Civil / Restreint
07 25	780 x 100 non revêtue	74 ° 254 °	48°30'47.35"N 001°37'48.49"E 48°30'54.19"N 001°38'25.12"E	475 497			
18 36	780 x 100 non revêtue	182 ° 2 °	48°31'16.05"N 001°38'20.10"E 48°30'50.76"N 001°38'19.06"E	505 490			
LFSB	BALE-MULHOUSE	3.1804 °	47°35'24"N 007°31'45"E	885	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1860 x 60 béton	77 ° 257 °	47°35'16.62"N 007°31'00.92"E 47°35'30.30"N 007°32'27.60"E	881 883	47°35'28.31"N 007°32'15.51"E	884	voir aussi AD2
15 33	3900 x 60 béton	155 ° 335 °	47°37'03.66"N 007°30'35.55"E 47°35'09.41"N 007°31'55.04"E	864 882	47°35'42.23"N 007°31'32.22"E	880	
LFEU	BAR LE DUC LES HAUTS DE CHEE	2.5934 °	48°52'04"N 005°11'03"E	899	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	890 x 50 non revêtue	62 ° 242 °	48°51'56.07"N 005°10'47.14"E 48°52'09.76"N 005°11'25.71"E	864 899	48°52'07.51"N 005°11'19.38"E	892	
LFFR	BAR SUR SEINE	2.391 °	48°03'58"N 004°24'45"E	938	NTL VFR P	151	Civil / Restreint
11 29	800 x 80 non revêtue	114 ° 294 °	48°04'02.97"N 004°24'27.09"E 48°03'52.25"N 004°25'02.36"E	890 928			
LFMR	BARCELONNETTE SAINT PONS	2.8936 °	44°23'14"N 006°36'33"E	3714	NTL VFR P	176	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	800 x 30 revêtue	92 ° 272 °	44°23'14.38"N 006°36'15.20"E 44°23'13.46"N 006°36'51.46"E	3696 3695	44°23'13.56"N 006°36'47.67"E	3703	
LFKB	BASTIA PORETTA	3.4099 °	42°33'00"N 009°29'05"E	26	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
16 34	2520 x 45 béton bitumineux	163 ° 343 °	42°33'48.85"N 009°28'44.96"E 42°32'30.60"N 009°29'17.78"E	13 26			voir aussi AD2
LFGF	BEAUNE CHALLANGES	2.5213 °	47°00'37"N 004°53'47"E	656	NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	910 x 30 revêtue	26 ° 206 °	47°00'10.33"N 004°53'27.97"E 47°00'36.91"N 004°53'46.55"E	643 656			
02R 20L	860 x 50 non revêtue	26 ° 206 °	47°00'12.02"N 004°53'31.79"E 47°00'37.09"N 004°53'49.29"E	641 652			
LFOB	BEAUVAIS TILLE	1.7125 °	49°27'16"N 002°06'46"E	359	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	144	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	708 x 18 revêtue	41 ° 221 °	49°27'26.53"N 002°07'00.53"E 49°27'43.70"N 002°07'23.82"E	346 359			voir aussi AD2
12 30	2429 x 45 revêtue	124 ° 304 °	49°27'29.92"N 002°06'13.87"E 49°26'46.34"N 002°07'54.24"E	352 297	49°27'29.14"N 002°06'15.69"E	352	
LFFO	BEAUVOIR FROMENTINE	0.5878 °	46°53'26"N 002°05'19"W	10	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
10 28	630 x 20 non revêtue	98 ° 278 °	46°53'28.06"N 002°05'34.30"W 46°53'25.06"N 002°05'04.75"W	7 8			
LFNX	BEDARIEUX LA TOUR SUR ORB	2.0937 °	43°38'23"N 003°08'41"E	1247	NTL VFR P	165	Civil / Restreint
17 35	975 x 60 non revêtue	173 ° 353 °	43°38'39.14"N 003°08'38.73"E 43°38'07.72"N 003°08'43.95"E	1247 1193	43°38'37.90"N 003°08'39.12"E	1243	
LFGG	BELFORT CHAUX	3.0115 °	47°42'04"N 006°49'51"E	1367	NTL VFR P	161	Civil / Ouvert à la CAP
18L 36R	920 x 80 non revêtue	178 ° 358 °	47°42'18.49"N 006°49'52.95"E 47°41'48.73"N 006°49'54.53"E	1367 1331	47°42'13.47"N 006°49'53.23"E	1361	
18R 36L	900 x 50 non revêtue	178 ° 358 °	47°42'18.39"N 006°49'49.84"E 47°41'49.29"N 006°49'51.38"E	1366 1333	47°42'13.38"N 006°49'50.11"E 47°41'51.56"N 006°49'51.26"E	1360 1336	
LFEA	BELLE ILE	0.2174 °	47°19'34"N 003°11'56"W	177	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	660 x 25 revêtue	60 ° 240 °	47°19'25.79"N 003°12'18.07"W 47°19'36.37"N 003°11'50.69"W	168 173			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFHN	BELLEGARDE VOUVRAY	2.7399 °	46°07'24"N 005°48'17"E	1626	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	670 x 18 revêtue	186 ° 6 °	46°07'35.45"N 005°48'19.10"E 46°07'13.85"N 005°48'16.09"E	1626 1597	46°07'31.68"N 005°48'18.58"E	1621	
LFHW	BELLEVILLE VILLIE MORGON	2.4749 °	46°08'28"N 004°42'50"E	705	NTL VFR P	161	Civil / Restreint
16 34	507 x 60 non revêtue	164 ° 344 °	46°08'35.79"N 004°42'46.70"E 46°08'19.97"N 004°42'53.06"E	704 701			
LFKY	BELLEY-PEYRIEU	2.7081 °	45°41'38"N 005°41'30"E	739	NTL VFR P	160	Civil / Restreint
18 36	638 x 60 non revêtue	185 ° 5 °	45°41'49.26"N 005°41'30.91"E 45°41'28.67"N 005°41'28.56"E	721 739	45°41'46.07"N 005°41'30.54"E 45°41'31.82"N 005°41'28.92"E	725 736	
LFIB	BELVES SAINT PARDOUX	1.5341 °	44°46'53"N 000°57'27"E	791	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
11 29	800 x 60 non revêtue	107 ° 287 °	44°47'00.71"N 000°56'52.60"E 44°46'53.12"N 000°57'27.39"E	766 791	44°46'59.00"N 000°57'00.42"E	773	
LFAM	BERCK SUR MER	1.5141 °	50°25'23"N 001°35'31"E	32	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	900 x 50 non revêtue	56 ° 236 °	50°25'18.35"N 001°35'19.65"E 50°25'34.61"N 001°35'57.58"E	31 31			
	BERDOUES	1.4127 °	43°28'14"N 000°23'20"E	688	VFR P	NIL	Privé
08 26	750 x 20 revêtue	82 ° 262 °					
LFBE	BERGERAC DORDOGNE PERIGORD	1.4174 °	44°49'28"N 000°31'14"E	172	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	154	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	2205 x 45 béton bitumineux	94 ° 274 °	44°49'30.98"N 000°30'17.53"E 44°49'25.58"N 000°31'57.62"E	166 161	44°49'30.47"N 000°30'27.05"E 44°49'26.19"N 000°31'46.48"E	170 162	voir aussi AD2
09R 27L	770 x 60 non revêtue	94 ° 274 °	44°49'27.24"N 000°30'31.18"E 44°49'25.36"N 000°31'06.12"E	169 168			
LFPD	BERNAY SAINT MARTIN	1.2649 °	49°06'09"N 000°33'56"E	555	NTL VFR P	148	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1200 x 80 non revêtue	98 ° 278 °	49°06'11.49"N 000°33'26.75"E 49°06'06.17"N 000°34'25.35"E	554 544	49°06'10.83"N 000°33'34.01"E	555	
LFNR	BERRE LA FARE	2.5605 °	43°32'12"N 005°10'39"E	108	NTL VFR P	162	Civil / Restreint
08 26	1090 x 60 non revêtue	85 ° 265 °	43°32'11.00"N 005°10'22.50"E 43°32'13.93"N 005°11'10.94"E	90 108	43°32'11.27"N 005°10'26.94"E 43°32'13.62"N 005°11'05.69"E	92 106	
16 34	940 x 60 non revêtue	159 ° 339 °	43°32'22.24"N 005°10'33.53"E 43°31'53.64"N 005°10'48.25"E	95 97	43°32'18.24"N 005°10'35.58"E 43°31'58.76"N 005°10'45.62"E	95 96	
LFQM	BESANCON LA VEZE	2.8189 °	47°12'19"N 006°04'50"E	1270	NTL IFR/VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	1400 x 23 revêtue	53 ° 233 °	47°12'10.77"N 006°04'33.58"E 47°12'37.96"N 006°05'27.07"E	1270 1260	47°12'16.72"N 006°04'45.29"E 47°12'36.81"N 006°05'24.80"E	1266 1260	voir aussi AD2
LFSA	BESANCON THISE	2.8203 °	47°16'25"N 006°04'59"E	807	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
06L 24R	875 x 66 non revêtue	64 ° 244 °	47°16'18.31"N 006°04'38.92"E 47°16'30.68"N 006°05'16.41"E	806 807			
06R 24L	875 x 80 non revêtue	64 ° 244 °	47°16'16.15"N 006°04'40.33"E 47°16'28.48"N 006°05'17.89"E	806 808			
LFPF	BEYNES THIVERVAL	1.6748 °	48°50'34"N 001°54'27"E	371	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
12 30	1000 x 80 non revêtue	115 ° 295 °	48°50'41.00"N 001°54'05.08"E 48°50'27.10"N 001°54'49.26"E		48°50'40.43"N 001°54'06.84"E 48°50'28.79"N 001°54'43.94"E		
LFMU	BEZIERS VIAS	2.1423 °	43°19'24"N 003°21'12"E	56	INTL/NTL IFR/VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	2000 x 45 béton bitumineux	94 ° 274 °	43°19'26.54"N 003°20'32.61"E 43°19'21.60"N 003°22'01.12"E	52 41			voir aussi AD2
LFBZ	BIARRITZ PAYS BASQUE	0.9029 °	43°28'06"N 001°31'52"W	245	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	2250 x 45 béton bitumineux	89 ° 269 °	43°28'05.68"N 001°32'14.01"W 43°28'06.73"N 001°30'33.92"W	241 219	43°28'05.78"N 001°32'04.93"W	242	voir aussi AD2
LFHB	BISCARROSSE HYDROBASE	0.9735 °	44°21'36"N 001°10'04"W	69	INTL/NTL VFR P	155	Civil / Restreint
09 27	1000 x 50 WATER						

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFBS	BISCARROSSE PARENTIS	0.983 °	44°22'05"N 001°07'56"W	100	NTL IFR/VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	800 x 20 revêtue	91 ° 271 °	44°22'05.66"N 001°08'14.51"W 44°22'05.21"N 001°07'38.41"W	90 99			voir aussi AD2
09R 27L	1300 x 60 non revêtue	91 ° 271 °	44°22'03.94"N 001°08'31.41"W 44°22'03.18"N 001°07'32.45"W	86 100			
13 31	700 x 60 non revêtue	135 ° 315 °	44°22'00.79"N 001°08'03.11"W 44°21'44.68"N 001°07'40.49"W	92 92			
LFOQ	BLOIS LE BREUIL	1.5156 °	47°40'47"N 001°12'21"E	398	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	149	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	250 x 55 non revêtue	22 ° 202 °	47°40'15.25"N 001°12'09.72"E 47°40'22.81"N 001°12'14.28"E	387 383			voir aussi AD2
02L 20R	930 x 80 non revêtue	22 ° 202 °	47°40'11.33"N 001°12'13.71"E 47°40'39.38"N 001°12'30.77"E	390 390	47°40'13.92"N 001°12'15.62"E	390	
02R 20L	920 x 70 non revêtue	22 ° 202 °	47°40'10.45"N 001°12'17.12"E 47°40'38.29"N 001°12'33.83"E	387 383	47°40'13.18"N 001°12'18.19"E	390	
12 30	1250 x 30 revêtue	121 ° 301 °	47°40'53.90"N 001°12'05.09"E 47°40'32.79"N 001°12'56.13"E	396 381	47°40'53.06"N 001°12'07.12"E	397	
12L 30R	720 x 80 non revêtue	121 ° 301 °	47°40'50.92"N 001°12'06.90"E 47°40'39.00"N 001°12'36.19"E	396 388			
12R 30L	630 x 80 non revêtue	121 ° 301 °	47°40'49.72"N 001°12'02.42"E 47°40'39.08"N 001°12'28.26"E	393 383			
LFCS	BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS	1.119 °	44°41'57"N 000°35'50"W	192	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	800 x 20 revêtue	32 ° 212 °	44°41'46.14"N 000°35'59.44"W 44°42'08.11"N 000°35'40.00"W	191 182	44°42'06.47"N 000°35'41.44"W	182	
03R 21L	774 x 80 non revêtue	32 ° 212 °	44°41'38.91"N 000°35'57.79"W 44°42'00.10"N 000°35'39.00"W	192 182			
LFBD	BORDEAUX MERIGNAC	1.0821 °	44°49'43"N 000°42'55"W	166	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	152	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	3100 x 45 enrobé bitumineux	45 ° 225 °	44°49'08.77"N 000°43'44.34"W 44°50'19.30"N 000°42'03.60"W	160 151			voir aussi AD2
11 29	2415 x 45 enrobé bitumineux	106 ° 286 °	44°49'53.64"N 000°43'45.27"W 44°49'31.48"N 000°41'59.64"W	153 160			
LFDY	BORDEAUX YVRAC	1.1454 °	44°52'38"N 000°28'45"W	240	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
11 29	686 x 50 non revêtue	108 ° 288 °	44°52'38.24"N 000°29'08.74"W 44°52'31.46"N 000°28'38.96"W	220 240			
	BOULOC	1.5767 °	44°18'28"N 001°04'52"E	732	VFR P	NIL	Privé
10 28	750 x 20 revêtue	95 ° 275 °					
LFHS	BOURG CEYZERIAT	2.6168 °	46°12'20"N 005°17'30"E	857	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	1139 x 30 revêtue	179 ° 359 °	46°12'24.83"N 005°17'30.44"E 46°11'47.95"N 005°17'30.64"E	852 851			
18R 36L	725 x 80 non revêtue	180 ° 360 °	46°12'16.22"N 005°17'26.51"E 46°11'52.82"N 005°17'26.70"E		46°12'15.47"N 005°17'26.52"E 46°11'56.56"N 005°17'26.63"E	851 851	
LFLD	BOURGES	1.8581 °	47°03'39"N 002°22'12"E	529	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	153	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1550 x 45 revêtue	59 ° 239 °	47°03'23.64"N 002°21'35.57"E 47°03'49.62"N 002°22'38.40"E	529 516	47°03'47.44"N 002°22'33.14"E	518	voir aussi AD2
06R 24L	915 x 60 non revêtue	59 ° 239 °	47°03'29.09"N 002°21'55.65"E 47°03'44.21"N 002°22'32.23"E	520 516			
LFRB	BREST BRETAGNE	-0.2674 °	48°26'50"N 004°25'18"W	325	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	166	Civil / Ouvert à la CAP
07L 25R	700 x 18 enrobé bitumineux	71 ° 251 °	48°26'59.28"N 004°25'20.76"W 48°27'06.61"N 004°24'48.32"W	311 317			voir aussi AD2
07R 25L	3100 x 45 macadam	71 ° 251 °	48°26'36.15"N 004°26'18.06"W 48°27'08.44"N 004°23'55.27"W	289 309	48°27'05.30"N 004°24'09.21"W	312	
LFEI	BRIARE CHATILLON	1.9575 °	47°36'52"N 002°46'55"E	539	NTL VFR P	151	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1120 x 50 non revêtue	134 ° 314 °	47°37'05.10"N 002°46'35.40"E 47°36'39.94"N 002°47'14.02"E	535 539	47°37'01.70"N 002°46'40.50"E 47°36'41.29"N 002°47'11.95"E	536 539	
LFFN	BRIENNE LE CHATEAU	2.4065 °	48°25'47"N 004°28'56"E	376	NTL VFR P	150	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1305 x 30 revêtue	99 ° 279 °	48°25'53.28"N 004°27'55.39"E 48°25'46.67"N 004°28'58.06"E	369 377			
10R 28L	742 x 50 non revêtue	99 ° 279 °	48°25'51.45"N 004°27'56.64"E 48°25'47.69"N 004°28'32.25"E	370 373			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFHR	BRIOUDE BEAUMONT	2.1408 °	45°19'26"N 003°21'30"E	1487	NTL VFR P	169	Civil / Ouvert à la CAP
15L 33R	870 x 50 non revêtue	153 ° 333 °	45°19'25.27"N 003°21'33.56"E 45°19'00.19"N 003°21'51.72"E	1481 1486	45°19'05.54"N 003°21'47.85"E	1486	
15R 33L	970 x 80 non revêtue	153 ° 333 °	45°19'26.28"N 003°21'29.51"E 45°18'58.31"N 003°21'49.76"E	1482 1484	45°19'03.60"N 003°21'45.94"E	1485	
LFSL	BRIVE SOUILLAC	1.667 °	45°02'23"N 001°29'08"E	1016	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	2100 x 45 revêtue	115 ° 295 °	45°02'38.41"N 001°28'20.13"E 45°02'10.13"N 001°29'47.39"E	1016 976			voir aussi AD2
LFFB	BUNO BONNEVAUX	1.8393 °	48°21'01"N 002°25'28"E	419	NTL VFR P	146	Civil / Restreint
01 19	620 x 80 non revêtue	12 ° 192 °	48°20'48.52"N 002°25'23.52"E 48°21'08.16"N 002°25'29.91"E	386 419			
10 28	790 x 100 non revêtue	98 ° 278 °	48°21'03.82"N 002°25'02.68"E 48°21'00.19"N 002°25'40.74"E	395 399	48°21'03.36"N 002°25'07.49"E	399	
	BUXEUIL ST REMY / CREUSE	1.3909 °	46°56'56"N 000°40'12"E		VFR P	NIL	Privé
09 27	880 x 20 revêtue	135 ° 315 °					
LFRK	CAEN CARPIQUET	0.9497 °	49°10'24"N 000°27'00"W	243	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	152	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1900 x 45 béton bitumineux	125 ° 305 °	49°10'51.42"N 000°27'59.10"W 49°10'15.95"N 000°26'42.61"W	234 232	49°10'45.83"N 000°27'47.04"W	231	voir aussi AD2
12L 30R	800 x 50 non revêtue	125 ° 305 °	49°10'47.00"N 000°27'28.17"W 49°10'32.06"N 000°26'55.97"W	223 234			
LFCC	CAHORS LALBENQUE	1.6774 °	44°21'02"N 001°28'43"E	912	INTL/NTL IFR/VFR P	161	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1500 x 30 revêtue	128 ° 308 °	44°21'22.61"N 001°28'06.43"E 44°20'52.40"N 001°28'59.81"E	884 911			voir aussi AD2
13L 31R	1080 x 50 non revêtue	128 ° 308 °	44°21'16.39"N 001°28'20.74"E 44°20'54.63"N 001°28'59.04"E	884 907			
LFAC	CALAIS DUNKERQUE	1.6011 °	50°57'39"N 001°57'05"E	12	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	143	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1535 x 45 revêtue	61 ° 241 °	50°57'31.52"N 001°56'42.74"E 50°57'55.57"N 001°57'51.53"E	11 11			voir aussi AD2
LFKC	CALVI SAINTE CATHERINE	3.2771 °	42°31'28"N 008°47'35"E	210	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	2310 x 45 béton bitumineux	180 ° 360 °	42°32'28.24"N 008°47'34.59"E 42°31'13.51"N 008°47'34.90"E	65 210	42°31'19.80"N 008°47'34.87"E	199	voir aussi AD2
	CALVIAC	1.8188 °	44°55'35"N 002°04'06"E	2080	VFR P	NIL	Privé
18 36	600 x 5 revêtue	167 ° 347 °					
LFYG	CAMBRAI NIERGNIES	2.0305 °	50°08'29"N 003°15'49"E	324	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	873 x 18 revêtue	74 ° 254 °	50°08'25.66"N 003°15'26.95"E 50°08'33.24"N 003°16'09.34"E	312 314			
07R 25L	1019 x 100 non revêtue	74 ° 254 °	50°08'18.13"N 003°15'21.56"E 50°08'26.98"N 003°16'11.04"E	324 311			
LFMD	CANNES MANDELIEU	2.9454 °	43°32'47"N 006°57'15"E	14	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	760 x 18 revêtue	45 ° 225 °	43°32'36.28"N 006°57'12.14"E 43°32'53.80"N 006°57'36.42"E	7 10	43°32'38.34"N 006°57'14.99"E 43°32'53.17"N 006°57'35.54"E	8 10	voir aussi AD2
17 35	1540 x 45 revêtue	173 ° 353 °	43°33'15.90"N 006°56'58.96"E 43°32'26.41"N 006°57'07.73"E	14 7	43°33'12.05"N 006°56'59.64"E 43°32'35.47"N 006°57'06.12"E	13 8	
17L 35R	550 x 50 non revêtue	173 ° 353 °	43°32'58.04"N 006°57'05.91"E 43°32'40.39"N 006°57'09.08"E	11 8			
LFMK	CARCASSONNE SALVAZA	1.8941 °	43°12'57"N 002°18'31"E	434	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	161	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	2050 x 45 revêtue	96 ° 276 °	43°13'01.39"N 002°17'35.41"E 43°12'54.13"N 002°19'05.62"E	431 402	43°13'01.04"N 002°17'39.72"E 43°12'54.66"N 002°18'58.98"E	434 405	voir aussi AD2
09L 27R	792 x 30 gazon	96 ° 276 °	43°13'01.32"N 002°18'19.72"E 43°12'58.49"N 002°18'54.68"E	417 406			
LFNH	CARPENTRAS	2.548 °	44°01'21"N 005°05'24"E	388	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1200 x 20 revêtue	132 ° 312 °	44°01'54.00"N 005°04'42.03"E 44°01'28.04"N 005°05'22.20"E	354 388	44°01'52.28"N 005°04'44.70"E	356	
13R 31L	850 x 80 non revêtue	132 ° 312 °	44°01'44.14"N 005°04'52.63"E 44°01'25.70"N 005°05'21.11"E	363 388	44°01'43.10"N 005°04'54.30"E 44°01'29.34"N 005°05'15.49"E	365 381	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFIG	CASSAGNES BEGONHES	1.9402 °	44°10'42"N 002°31'04"E	2025	NTL VFR P	167	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1050 x 20 revêtue	94 ° 274 °	44°10'44.55"N 002°30'17.50"E 44°10'41.92"N 002°31'04.84"E	1962 2025	44°10'44.00"N 002°30'21.00"E 44°10'42.54"N 002°30'53.62"E	1964 2009	
09R 27L	400 x 30 non revêtue	94 ° 274 °	44°10'42.21"N 002°30'36.66"E 44°10'41.24"N 002°30'54.57"E	1975 2007			
LFDQ	CASTELNAU MAGNOAC	1.4494 °	43°16'39"N 000°31'10"E	992	NTL VFR P	163	Civil / Restreint
04 22	757 x 50 non revêtue	38 ° 218 °	43°16'29.03"N 000°30'59.86"E 43°16'48.46"N 000°31'20.35"E	992 972	43°16'46.70"N 000°31'18.50"E	975	
LFMW	CASTELNAUDARY VILLENEUVE	1.7993 °	43°18'40"N 001°55'12"E	553	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	810 x 30 revêtue	110 ° 290 °	43°18'43.18"N 001°55'01.57"E 43°18'34.32"N 001°55'35.43"E	553 538	43°18'42.77"N 001°55'03.12"E 43°18'35.54"N 001°55'30.77"E	550 542	
LFCX	CASTELSARRASIN MOISSAC	1.5917 °	44°05'09"N 001°07'37"E	243	NTL VFR P	158	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	900 x 30 revêtue	102 ° 282 °	44°05'11.87"N 001°07'20.58"E 44°05'05.81"N 001°08'00.23"E	243 232			
10L 28R	865 x 80 non revêtue	102 ° 282 °	44°05'13.55"N 001°07'22.00"E 44°05'07.73"N 001°08'00.19"E	242 233			
LFCK	CASTRES MAZAMET	1.8884 °	43°33'18"N 002°17'26"E	785	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	163	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	1820 x 30 revêtue	141 ° 321 °	43°33'45.48"N 002°16'55.57"E 43°32'59.42"N 002°17'46.54"E	695 785	43°33'41.64"N 002°16'59.82"E	703	voir aussi AD2
	CAYLUS	1.7433 °	44°13'22"N 001°43'57"E	1030	VFR P	NIL	Privé
16 34	450 x 20 revêtue	156 ° 336 °					
LFBC	CAZAUX	0.9773 °	44°32'06"N 001°07'53"W	85	NTL IFR/VFR	154	Militaire / Réservé à l'Etat
06 24	2398 x 45 revêtue	57 ° 237 °	44°31'41.05"N 001°08'16.57"W 44°32'23.88"N 001°06'45.92"W	74 83			voir aussi AD2
LFJH	CAZERES PALAMINY	1.5848 °	43°12'03"N 001°03'00"E	816	NTL VFR P	163	Civil / Restreint
09 27	880 x 50 non revêtue	96 ° 276 °	43°12'04.69"N 001°02'33.06"E 43°12'01.96"N 001°03'11.81"E	816 805	43°12'02.30"N 001°03'06.97"E	807	
LFIH	CHALAIS	1.2682 °	45°16'01"N 000°00'57"E	299	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	840 x 60 non revêtue	67 ° 247 °	45°15'57.89"N 000°00'45.01"E 45°16'08.65"N 000°01'20.41"E	279 299	45°16'07.69"N 000°01'17.24"E	298	
LFLH	CHALON CHAMPFORGEUIL	2.5012 °	46°49'42"N 004°49'01"E	623	NTL IFR/VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
17 35	1440 x 30 revêtue	171 ° 351 °	46°49'57.17"N 004°48'57.69"E 46°49'11.20"N 004°49'08.79"E	623 604	46°49'55.25"N 004°48'58.17"E 46°49'16.31"N 004°49'07.57"E	622 608	voir aussi AD2
17L 35R	849 x 50 non revêtue	170 ° 350 °	46°49'57.20"N 004°49'14.40"E 46°49'30.10"N 004°49'21.20"E	620 619			
LFQK	CHALONS ECURY SUR COOLE	2.3662 °	48°54'20"N 004°21'10"E	321	NTL VFR P	148	Civil / Ouvert à la CAP
04L 22R	1495 x 70 non revêtue	37 ° 217 °	48°53'56.96"N 004°20'42.01"E 48°54'35.76"N 004°21'25.96"E	312 313	48°54'00.21"N 004°20'45.69"E 48°54'32.52"N 004°21'22.29"E	311 314	
04R 22L	1495 x 80 non revêtue	37 ° 217 °	48°53'55.50"N 004°20'44.96"E 48°54'34.31"N 004°21'28.91"E	317 319	48°53'58.75"N 004°20'48.64"E 48°54'31.06"N 004°21'25.23"E	314 320	
LFOK	CHALONS VATRY	2.3275 °	48°46'24"N 004°12'22"E	586	INTL/NTL IFR/VFR P	150	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	3860 x 45 béton bitumineux	101 ° 281 °	48°46'46.51"N 004°09'30.27"E 48°46'22.18"N 004°12'35.73"E	554 586	48°46'45.81"N 004°09'35.58"E 48°46'22.88"N 004°12'30.42"E	555 586	voir aussi AD2
LFLB	CHAMBERY AIX LES BAINS	2.7517 °	45°38'21"N 005°52'48"E	779	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	162	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	2020 x 45 béton bitumineux	177 ° 357 °	45°38'49.63"N 005°52'46.14"E 45°37'44.32"N 005°52'51.47"E	767 779	45°38'42.12"N 005°52'46.75"E 45°37'48.73"N 005°52'51.11"E	769.1 778.6	voir aussi AD2
18L 36R	700 x 60 gazon	177 ° 357 °	45°38'16.98"N 005°52'52.15"E 45°37'54.40"N 005°52'53.97"E	771 776	45°37'57.49"N 005°52'53.78"E		
LFLE	CHAMBERY CHALLES LES EAUX	2.773 °	45°33'38"N 005°58'33"E	973	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	990 x 20 revêtue	144 ° 324 °	45°33'51.64"N 005°58'18.90"E 45°33'25.69"N 005°58'45.68"E	973 955			
14L 32R	890 x 80 non revêtue	144 ° 324 °	45°33'50.19"N 005°58'23.22"E 45°33'26.87"N 005°58'47.35"E	969 954			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFJY	CHAMBLEY	2.7793 °	49°01'32"N 005°52'34"E	866	NTL IFR/VFR NS/P	154	Civil / Ouvert à la CAP
05C 23C	758 x 80 gazon	50 ° 230 °	49°01'12.54"N 005°51'42.32"E 49°01'28.19"N 005°52'11.11"E	818 816			voir aussi AD2
05L 23R	658 x 18 revêtue	50 ° 230 °	49°01'16.33"N 005°51'40.01"E 49°01'29.91"N 005°52'05.00"E	813 813			
05R 23L	2095 x 45 revêtue	50 ° 230 °	49°01'10.03"N 005°51'54.10"E 49°01'53.27"N 005°53'13.60"E	830 863			
LFGX	CHAMPAGNOLE CROTENAY	2.7502 °	46°45'48"N 005°49'11"E	1745	NTL VFR P	163	Civil / Restreint
02 20	912 x 50 non revêtue	20 ° 200 °	46°45'33.57"N 005°49'03.05"E 46°46'01.25"N 005°49'18.11"E	1737 1745	46°45'38.36"N 005°49'05.71"E 46°45'51.48"N 005°49'12.82"E	1738 1741	
LFQV	CHARLEVILLE MEZIERES	2.4369 °	49°47'06"N 004°38'34"E	492	NTL VFR P	150	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1500 x 30 revêtue	112 ° 292 °	49°47'11.28"N 004°38'14.74"E 49°46'53.02"N 004°39'24.15"E	492 482	49°46'55.47"N 004°39'14.86"E	482	
LFOR	CHARTRES METROPOLE	1.5777 °	48°27'32"N 001°31'26"E	509	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	840 x 25 revêtue	93 ° 273 °	48°27'25.57"N 001°30'51.06"E 48°27'24.30"N 001°31'31.80"E	509 495			
09L 27R	900 x 100 non revêtue	93 ° 273 °	48°27'29.65"N 001°30'49.85"E 48°27'28.31"N 001°31'33.53"E	506 498			
LFMX	CHATEAU ARNOUX SAINT AUBAN	2.7502 °	44°03'31"N 005°59'27"E	1507	NTL VFR P	166	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	926 non revêtue	23 ° 203 °	44°03'16.50"N 005°59'20.55"E 44°03'44.24"N 005°59'36.94"E	1480 1500			
LFFH	CHATEAU THIERRY BELLEAU	2.0845 °	49°04'00"N 003°21'20"E	723	NTL VFR P	146	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	930 x 50 non revêtue	35 ° 215 °	49°03'48.04"N 003°21'06.96"E 49°04'12.73"N 003°21'33.19"E	712 721	49°03'52.23"N 003°21'11.42"E 49°04'08.79"N 003°21'29.02"E	716 719	
LFTQ	CHATEAUBRIANT POUANCE	0.8089 °	47°44'22"N 001°11'25"W	322	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	720 x 50 non revêtue	103 ° 283 °	47°44'25.09"N 001°11'41.61"W 47°44'19.69"N 001°11'08.01"W	322 305	47°44'24.20"N 001°11'36.05"W	321	
LFOC	CHATEAUDUN	1.5512 °	48°03'28"N 001°22'47"E	431	NTL VFR P	148	Civil / Restreint
10 28	2047 x 45 revêtue	98 ° 278 °	48°03'34.17"N 001°21'44.40"E 48°03'24.92"N 001°23'22.31"E	431 421			
LFFU	CHATEAUNEUF SUR CHER	1.8642 °	46°52'16"N 002°22'37"E	551	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	800 x 60 non revêtue	86 ° 266 °	46°52'11.83"N 002°22'13.65"E 46°52'13.85"N 002°22'51.28"E	544 551	46°52'11.94"N 002°22'15.44"E 46°52'13.79"N 002°22'49.93"E		
LFLX	CHATEAUROUX DEOLS	1.6863 °	46°51'37"N 001°43'16"E	529	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	154	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	3500 x 45 béton bitumineux	33 ° 213 °	46°50'58.50"N 001°43'05.02"E 46°52'33.32"N 001°44'35.56"E	528 518			voir aussi AD2
LFEJ	CHATEAUROUX VILLERS	1.6591 °	46°50'27"N 001°37'12"E	542	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	790 x 80 non revêtue	40 ° 220 °	46°50'17.44"N 001°36'59.97"E 46°50'36.90"N 001°37'24.17"E	539 525	46°50'35.06"N 001°37'21.87"E	527	
LFCA	CHATELLERAULT TARGE	1.3636 °	46°46'49"N 000°33'02"E	210	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	800 x 20 revêtue	177 ° 357 °	46°47'10.46"N 000°33'00.60"E 46°46'44.55"N 000°33'02.80"E	210 203	46°47'08.74"N 000°33'00.75"E	210	
LFQH	CHATILLON SUR SEINE	2.4368 °	47°50'43"N 004°34'46"E	906	NTL VFR P	153	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	955 x 100 non revêtue	18 ° 198 °	47°50'19.49"N 004°34'40.02"E 47°50'48.83"N 004°34'54.60"E	906 870			
LFJA	CHAUMONT SEMOUTIERS	2.5597 °	48°05'30"N 005°03'00"E	1004	NTL VFR P	NIL	Militaire / Restreint
18 36	1801 x 30 revêtue	186 ° 6 °	48°05'21.35"N 005°02'56.48"E 48°04'23.32"N 005°02'47.80"E				
LFDW	CHAUVIGNY	1.3965 °	46°35'00"N 000°38'32"E	442	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	740 x 80 non revêtue	48 ° 228 °	46°34'52.11"N 000°38'19.45"E 46°35'07.99"N 000°38'45.44"E	435 435	46°34'53.81"N 000°38'22.24"E 46°35'07.03"N 000°38'43.87"E	436 437	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFPX	CHAVENAY VILLEPREUX	1.696 °	48°50'32"N 001°58'49"E	424	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	825 x 60 non revêtue	52 ° 232 °	48°50'24.51"N 001°58'34.14"E 48°50'40.95"N 001°59'06.15"E	424 415	48°50'26.44"N 001°58'37.91"E 48°50'38.99"N 001°59'02.33"E	424 418	
10 28	710 x 100 non revêtue	104 ° 284 °	48°50'34.57"N 001°58'34.99"E 48°50'29.00"N 001°59'08.86"E	417 420	48°50'30.06"N 001°59'02.44"E	419	
LFPH	CHELLES LE PIN	1.875 °	48°53'48"N 002°36'22"E	208	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	600 x 50 non revêtue	39 ° 219 °	48°53'39.23"N 002°36'12.17"E 48°53'54.51"N 002°36'30.37"E	200 207	48°53'41.49"N 002°36'14.86"E	201	
11 29	650 x 50 non revêtue	109 ° 289 °	48°53'50.36"N 002°36'10.61"E 48°53'43.69"N 002°36'40.83"E	208 202	48°53'45.11"N 002°36'34.37"E	199	
LFRC	CHERBOURG MANCHE	0.5936 °	49°39'03"N 001°28'31"W	459	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	153	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	2440 x 45 béton	101 ° 281 °	49°39'07.92"N 001°29'12.71"W 49°38'53.17"N 001°27'13.19"W	452 428			voir aussi AD2
LFOU	CHOLET LE PONTREAU	0.9385 °	47°04'55"N 000°52'38"W	443	NTL IFR/VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1380 x 30 revêtue	25 ° 205 °	47°04'35.51"N 000°52'51.20"W 47°05'15.94"N 000°52'23.58"W	427 410	47°04'40.73"N 000°52'47.64"W	433	voir aussi AD2
02R 20L	1030 x 80 non revêtue	25 ° 205 °	47°04'40.35"N 000°52'44.96"W 47°05'10.56"N 000°52'24.30"W	433 411			
LFJC	CLAMECY	2.1568 °	47°26'15"N 003°30'27"E	714	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	790 x 60 non revêtue	182 ° 2 °	47°26'28.11"N 003°30'28.00"E 47°26'02.61"N 003°30'26.51"E	712 713			
LFLC	CLERMONT FERRAND AUVERGNE	2.0876 °	45°47'10"N 003°09'45"E	1092	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	164	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	645 x 60 gazon	8 ° 188 °	45°46'53.18"N 003°09'05.25"E 45°47'13.91"N 003°09'09.18"E	1092 1083			voir aussi AD2
08 26	3013 x 45 revêtue	82 ° 262 °	45°47'05.36"N 003°09'02.84"E 45°47'18.96"N 003°11'20.96"E	1089 1057	45°47'18.32"N 003°11'14.45"E	1058	
08L 26R	909 x 50 gazon	82 ° 262 °	45°47'13.64"N 003°09'18.82"E 45°47'17.75"N 003°10'00.51"E	1083 1072			
LFBG	COGNAC CHATEAUBERNARD	1.1624 °	45°39'30"N 000°19'03"W	103	NTL IFR/VFR NS/P	153	Militaire / Restreint
05 23	2422 x 45 revêtue	50 ° 230 °	45°38'54.27"N 000°19'27.75"W 45°39'45.05"N 000°18'02.47"W	79 102	45°38'57.17"N 000°19'22.90"W 45°39'40.54"N 000°18'10.05"W	77 100	voir aussi AD2
08 26	1814 x 60 revêtue	84 ° 264 °	45°39'42.70"N 000°19'26.95"W 45°39'49.18"N 000°18'03.68"W	87 98	45°39'43.15"N 000°19'21.17"W 45°39'48.47"N 000°18'12.84"W	88 94	
LFGA	COLMAR HOUSSEN	3.1504 °	48°06'37"N 007°21'33"E	627	NTL IFR/VFR P	158	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1610 x 30 revêtue	11 ° 191 °	48°06'09.31"N 007°21'24.81"E 48°07'00.47"N 007°21'39.68"E	627 611	48°06'15.97"N 007°21'26.74"E	626	voir aussi AD2
01L 19R	950 x 80 non revêtue	11 ° 191 °	48°06'22.53"N 007°21'25.67"E 48°06'52.72"N 007°21'34.46"E	622 612	48°06'28.84"N 007°21'27.51"E 48°06'46.41"N 007°21'32.62"E	620 615	
LFAD	COMPIEGNE MARGNY	1.9164 °	49°26'01"N 002°48'17"E	316	NTL VFR P	143	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	900 x 74 non revêtue	48 ° 228 °	49°25'44.59"N 002°47'49.89"E 49°26'04.09"N 002°48'23.08"E	269 316	49°25'59.37"N 002°48'15.03"E		
LFID	CONDOM VALENCE SUR BAISE	1.4034 °	43°54'33"N 000°23'10"E	444	NTL VFR P	158	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	846 x 50 non revêtue	112 ° 292 °	43°54'39.41"N 000°22'49.10"E 43°54'29.17"N 000°23'24.26"E	413 444	43°54'30.67"N 000°23'19.11"E	441	
	CORBONOD	2.7415 °	45°57'45"N 005°49'09"E	1175	VFR P	NIL	Privé
01 19	400 x 20 revêtue	8 ° 188 °					
LFJD	CORLIER	2.665 °	46°02'23"N 005°29'46"E	2770	NTL VFR P	162	Civil / Restreint
12 30	350 x 40 non revêtue	122 ° 302 °	46°02'28.89"N 005°29'33.85"E 46°02'23.00"N 005°29'47.50"E	2619 2770			
LFKT	CORTE	3.342 °	42°17'25"N 009°11'33"E	1130	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	950 x 20 revêtue	126 ° 306 °	42°17'39.96"N 009°11'05.71"E 42°17'21.85"N 009°11'39.28"E	1130 1071	42°17'36.45"N 009°11'12.22"E	1119	
LFGH	COSNE SUR LOIRE	2 °	47°21'37"N 002°55'06"E	580	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	800 x 18 revêtue	114 ° 294 °	47°21'44.48"N 002°54'39.79"E 47°21'34.06"N 002°55'14.87"E	570 580			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFDV	COUHE VERAC	1.2809 °	46°16'14"N 000°11'18"E	500	NTL VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1040 x 80 non revêtue	20 ° 200 °	46°15'58.05"N 000°11'10.03"E 46°16'29.73"N 000°11'26.57"E	494 493	46°16'03.93"N 000°11'13.09"E 46°16'26.65"N 000°11'24.96"E	497 499	
LFPK	COULOMMIERS VOISINS	1.9931 °	48°50'15"N 003°00'52"E	470	NTL VFR P	145	Civil / Ouvert à la CAP
09C 27C	1590 x 20 revêtue	91 ° 271 °	48°50'15.50"N 003°00'13.10"E 48°50'15.00"N 003°01'31.10"E	470 457			
09L 27R	650 x 50 non revêtue	91 ° 271 °	48°50'19.27"N 003°00'53.83"E 48°50'19.03"N 003°01'25.75"E	466 458			
09R 27L	660 x 80 non revêtue	91 ° 271 °	48°50'06.67"N 003°00'04.12"E 48°50'06.44"N 003°00'36.58"E	464 464	48°50'06.48"N 003°00'31.38"E	464	
LFLJ	COURCHEVEL	2.9214 °	45°23'45"N 006°37'57"E	6583	INTL/NTL VFR P	175	Civil / Restreint
04 22	536 x 40 revêtue	44 ° 224 °	45°23'44.91"N 006°37'57.37"E 45°23'57.23"N 006°38'14.37"E	6583 6371			
LFTF	CUERS PIERREFEU	2.7619 °	43°14'51"N 006°07'38"E	269	NTL VFR P	156	Mixte / Ouvert à la CAP
11 29	1925 x 30 revêtue	110 ° 290 °	43°15'02.65"N 006°06'56.19"E 43°14'41.09"N 006°08'16.20"E	269 214	43°14'59.53"N 006°07'07.79"E 43°14'44.16"N 006°08'04.82"E	264 222	
LFBY	DAX SEYRESSE	1.022 °	43°41'21"N 001°04'08"W	102	NTL VFR P	161	Militaire / Restreint
07 25	800 x 40 macadam	74 ° 254 °	43°41'18.15"N 001°04'21.33"W 43°41'25.16"N 001°03'46.86"W	103 106	43°41'18.93"N 001°04'17.49"W 43°41'22.48"N 001°04'00.01"W	101 105	voir aussi AD2
LFRG	DEAUVILLE NORMANDIE	1.1271 °	49°21'48"N 000°09'36"E	479	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	149	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	2550 x 45 macadam	117 ° 297 °	49°22'13.90"N 000°08'19.37"E 49°21'36.23"N 000°10'11.76"E	471 461	49°22'07.25"N 000°08'39.21"E 49°21'42.42"N 000°09'53.30"E	472 464	voir aussi AD2
LFAB	DIEPPE SAINT AUBIN	1.3841 °	49°52'57"N 001°05'07"E	344	INTL/NTL VFR P	145	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	820 x 30 revêtue	126 ° 306 °	49°53'13.07"N 001°04'34.26"E 49°52'57.36"N 001°05'07.42"E	323 344			
13L 31R	650 x 60 non revêtue	126 ° 306 °	49°53'12.14"N 001°04'40.11"E 49°52'59.81"N 001°05'06.19"E	327 344			
LFQZ	DIEUZE GUEBLANGE	2.998 °	48°46'28"N 006°42'51"E	718	NTL VFR P	156	Civil / Restreint
05 23	300 x 50 non revêtue	48 ° 228 °	48°46'20.36"N 006°42'38.21"E 48°46'26.92"N 006°42'49.05"E	695 704			
LFGI	DIJON DAROIS	2.534 °	47°23'07"N 004°56'49"E	1586	NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	750 x 20 revêtue	19 ° 199 °	47°22'55.90"N 004°56'43.20"E 47°23'18.97"N 004°56'54.64"E	1556 1586			
02R 20L	780 x 80 non revêtue	19 ° 199 °	47°22'53.90"N 004°56'44.75"E 47°23'17.84"N 004°56'56.60"E	1553 1582	47°22'58.44"N 004°56'46.99"E	1556	
LFSD	DIJON-LONGVIC	2.5718 °	47°15'57"N 005°05'42"E	728	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	156	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1200 x 23 béton bitumineux	15 ° 195 °	47°15'58.66"N 005°04'58.39"E 47°16'36.18"N 005°05'13.23"E	727 727			voir aussi AD2
17 35	2400 x 45 béton bitumineux	175 ° 355 °	47°16'35.66"N 005°05'36.94"E 47°15'18.25"N 005°05'46.92"E	726 710			
LFEB	DINAN TRELIVAN	0.4814 °	48°26'36"N 002°06'12"W	393	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	830 x 30 revêtue	70 ° 250 °	48°26'31.63"N 002°06'29.63"W 48°26'40.64"N 002°05'51.63"W	354 393			
LFRD	DINARD PLEURTUIT SAINT MALO	0.4784 °	48°35'16"N 002°04'48"W	219	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	159	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1290 x 45 béton bitumineux	115 ° 295 °	48°35'25.80"N 002°05'20.21"W 48°35'07.97"N 002°04'22.85"W	209 213			voir aussi AD2
17 35	2200 x 45 béton bitumineux	170 ° 350 °	48°35'53.02"N 002°04'57.66"W 48°34'43.06"N 002°04'39.20"W	193 198			
17R 35L	200 x 20 non revêtue	170 ° 350 °	48°35'28.69"N 002°05'01.60"W 48°35'22.38"N 002°04'59.92"W	210 211			
LFGJ	DOLE TAVAUX	2.657 °	47°02'34"N 005°26'06"E	645	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	157	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	2230 x 45 macadam	54 ° 234 °	47°01'59.12"N 005°24'55.22"E 47°02'41.21"N 005°26'21.08"E	639 645			voir aussi AD2
LFGR	DONCOURT LES CONFLANS	2.7946 °	49°09'07"N 005°55'53"E	809	NTL VFR P	153	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1000 x 60 non revêtue	79 ° 259 °	49°09'05.30"N 005°55'36.60"E 49°09'11.30"N 005°56'25.10"E	780 809			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFON	DREUX VERNOUILLET	1.5204 °	48°42'21"N 001°21'41"E	445	NTL VFR P	146	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	720 x 80 non revêtue	36 ° 216 °	48°42'11.57"N 001°21'30.27"E 48°42'30.59"N 001°21'50.84"E	444 439	48°42'28.66"N 001°21'48.76"E	439	
LFAK	DUNKERQUE LES MOERES	1.7844 °	51°02'22"N 002°32'56"E	-3	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	638 x 50 non revêtue	68 ° 248 °	51°02'18.07"N 002°32'40.58"E 51°02'25.92"N 002°33'10.92"E	-4 -4			
LFDE	EGLETONS	1.8113 °	45°25'14"N 002°04'04"E	1859	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	814 x 20 revêtue	70 ° 250 °	45°25'09.86"N 002°03'46.01"E 45°25'18.78"N 002°04'21.26"E	1857 1855	45°25'11.28"N 002°03'51.61"E 45°25'17.37"N 002°04'15.64"E	1857 1856	
07R 25L	625 x 50 non revêtue	70 ° 250 °	45°25'10.43"N 002°03'53.04"E 45°25'17.28"N 002°04'20.11"E	1859 1857	45°25'16.66"N 002°04'17.63"E	1857	
LFFE	ENGHIEN MOISSELLES	1.797 °	49°02'44"N 002°21'07"E	337	NTL VFR P	143	Civil / Restreint
07 25	730 x 80 non revêtue	66 ° 246 °	49°02'41.28"N 002°20'59.15"E 49°02'50.71"N 002°21'32.06"E	318 337			
LFSW	EPERNAY PLIVOT	2.2908 °	49°00'16"N 004°05'07"E	291	NTL VFR P	147	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1200 x 50 non revêtue	36 ° 216 °	49°00'04.13"N 004°04'53.49"E 49°00'35.43"N 004°05'28.62"E	276 289			
10 28	960 x 50 non revêtue	104 ° 284 °	49°00'20.30"N 004°04'41.55"E 49°00'12.26"N 004°05'29.41"E	291 272			
LFSE	EPINAL DOGNEVILLE	2.9225 °	48°12'41"N 006°26'54"E	1041	NTL VFR P	158	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	710 x 90 non revêtue	20 ° 200 °	48°12'29.78"N 006°26'48.13"E 48°12'51.37"N 006°27'00.08"E	1041 1034	48°12'33.58"N 006°26'50.23"E 48°12'48.64"N 006°26'58.57"E	1040 1034	
LFSG	EPINAL MIRECOURT	2.8255 °	48°19'30"N 006°04'00"E	1084	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	156	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	2700 x 45 revêtue	85 ° 265 °	48°19'26.93"N 006°03'06.55"E 48°19'34.43"N 006°05'17.15"E	1084 1024	48°19'33.72"N 006°05'04.68"E	1034	voir aussi AD2
LFQE	ETAIN ROUVRES	2.7259 °	49°13'45"N 005°40'34"E	760	NTL IFR/VFR P	153	Militaire / Restreint
01 19	1721 x 45 revêtue	14 ° 194 °	49°12'59.13"N 005°40'06.08"E 49°13'53.29"N 005°40'26.02"E	737 760			voir aussi AD2
LFOX	ETAMPES MONDESIR	1.7387 °	48°22'52"N 002°04'26"E	494	NTL VFR P	145	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	700 x 22 revêtue	57 ° 237 °	48°22'44.43"N 002°04'21.35"E 48°22'56.91"N 002°04'49.83"E	487 489			
06L 24R	1230 x 50 non revêtue	57 ° 237 °	48°22'40.66"N 002°04'00.66"E 48°23'02.55"N 002°04'50.59"E	487 490	48°22'43.70"N 002°04'07.57"E 48°22'59.16"N 002°04'42.85"E	488 491	
LFFY	ETREPAGNY	1.5774 °	49°18'19"N 001°38'16"E	313	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
11 29	675 x 50 non revêtue	115 ° 295 °	49°18'23.73"N 001°38'01.07"E 49°18'14.44"N 001°38'31.26"E	306 310	49°18'22.24"N 001°38'05.96"E 49°18'16.40"N 001°38'24.92"E	309 312	
LFAE	EU MERS LE TREPORT	1.4798 °	50°04'09"N 001°25'36"E	328	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	900 x 18 revêtue	51 ° 231 °	50°03'56.43"N 001°25'11.48"E 50°04'14.56"N 001°25'46.79"E	295 328			
LFOE	EVREUX FAUVILLE	1.4649 °	49°01'43"N 001°13'12"E	465	NTL IFR/VFR NS/P	146	Militaire / Restreint
04 22	3001 x 45 revêtue	40 ° 220 °	49°01'05.93"N 001°12'24.16"E 49°02'20.49"N 001°13'58.87"E	448 454			voir aussi AD2
LFAS	FALAISE MONTS D'ERAINES	1.0582 °	48°55'37"N 000°08'41"W	513	NTL VFR P	152	Civil / Restreint
06 24	850 x 100 non revêtue	62 ° 242 °	48°55'30.87"N 000°08'59.13"W 48°55'43.83"N 000°08'22.33"W	509 476			
LFMF	FAYENCE	2.8937 °	43°36'29"N 006°42'06"E	738	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
10L 28R	785 x 160 non revêtue	101 ° 281 °	43°36'37.69"N 006°41'32.72"E 43°36'32.96"N 006°42'07.07"E	737 712	43°36'37.05"N 006°41'37.37"E 43°36'33.68"N 006°42'01.81"E	731 715	
10R 28L	830 x 60 non revêtue	101 ° 281 °	43°36'34.20"N 006°41'31.80"E 43°36'29.18"N 006°42'08.21"E	738 708	43°36'33.56"N 006°41'36.46"E 43°36'30.02"N 006°42'02.08"E	733 715	
32	650 x 80 non revêtue	320 °	43°36'28.50"N 006°42'07.50"E	710	43°36'31.71"N 006°42'03.86"E	712	
LFLZ	FEURS CHAMBEON	2.3472 °	45°42'24"N 004°11'49"E	1095	NTL VFR P	165	Civil / Ouvert à la CAP
15 33	940 x 60 non revêtue	153 ° 333 °	45°42'37.12"N 004°11'39.30"E 45°42'10.02"N 004°11'59.07"E	1092 1095	45°42'33.40"N 004°11'42.01"E	1093	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFKF	FIGARI SUD CORSE	3.2852 °	41°30'08"N 009°05'48"E	85	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	157	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	2480 x 45 béton bitumineux	48 ° 228 °	41°29'41.00"N 009°05'09.64"E 41°30'35.29"N 009°06'28.55"E	40 85	41°29'42.32"N 009°05'11.55"E	41	voir aussi AD2
LFCF	FIGEAC LIVERNON	1.7515 °	44°40'21"N 001°47'17"E	1085	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	900 x 30 revêtue	110 ° 290 °	44°40'25.57"N 001°46'57.39"E 44°40'15.77"N 001°47'35.85"E	1078 1085	44°40'17.50"N 001°47'29.06"E	1081	
LFOG	FLERS SAINT PAUL	0.9306 °	48°44'59"N 000°35'41"W	663	NTL VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	742 x 25 revêtue	54 ° 234 °	48°44'51.84"N 000°35'55.66"W 48°45'05.96"N 000°35'26.28"W	662 643	48°44'54.55"N 000°35'50.08"W	662	
LFNO	FLORAC SAINTE ENIMIE	2.1705 °	44°17'08"N 003°27'56"E	3055	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
03 21	650 x 100 non revêtue	27 ° 207 °	44°16'54.01"N 003°27'46.43"E 44°17'12.78"N 003°27'59.64"E	3035 3058	44°17'09.23"N 003°27'57.13"E	3054	
08 26	762 x 100 non revêtue	87 ° 267 °	44°17'06.00"N 003°27'23.93"E	3029	44°17'07.50"N 003°27'52.47"E	3049	
14 32	750 x 100 non revêtue	140 ° 320 °	44°17'13.48"N 003°27'26.83"E	3035	44°16'57.32"N 003°27'45.60"E	3035	
LFFK	FONTENAY LE COMTE	0.9942 °	46°26'27"N 000°47'38"W	80	NTL IFR/VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	970 x 23 revêtue	84 ° 264 °	46°26'25.90"N 000°48'00.43"W 46°26'28.92"N 000°47'15.20"W	73 78			voir aussi AD2
08R 26L	960 x 80 non revêtue	85 ° 265 °	46°26'24.22"N 000°48'00.26"W 46°26'27.18"N 000°47'15.56"W	75 80			
LFPQ	FONTENAY TRESIGNY	1.9649 °	48°42'22"N 002°54'10"E	371	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	700 x 18 revêtue	120 ° 300 °	48°42'28.70"N 002°53'57.30"E 48°42'17.40"N 002°54'26.80"E	364 372	48°42'20.10"N 002°54'19.80"E	370	
12R 30L	720 x 50 non revêtue	120 ° 300 °	48°42'27.80"N 002°53'56.40"E 48°42'16.10"N 002°54'26.70"E	364 370	48°42'18.60"N 002°54'20.20"E	370	
LFDX	FUMEL MONTAYRAL	1.5539 °	44°27'33"N 001°00'26"E	692	NTL VFR P	158	Civil / Ouvert à la CAP
17 35	710 x 18 revêtue	171 ° 351 °	44°27'44.64"N 001°00'23.21"E 44°27'21.91"N 001°00'28.46"E	680 692			
LFDG	GAILLAC LISLE SUR TARN	1.7833 °	43°52'59"N 001°52'27"E	441	NTL VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1124 x 60 non revêtue	72 ° 252 °	43°52'52.89"N 001°52'03.14"E 43°53'04.45"N 001°52'51.75"E	434 441	43°52'54.00"N 001°52'07.82"E 43°53'03.24"N 001°52'46.65"E	435 441	
LFNA	GAP TALLARD	2.7682 °	44°27'14"N 006°02'12"E	1966	INTL/NTL VFR P	177	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	945 x 30 revêtue	26 ° 206 °	44°26'59.00"N 006°02'02.08"E 44°27'26.50"N 006°02'20.90"E	1943 1965	44°27'19.86"N 006°02'16.33"E	1960	
02L 20R	700 x 80 non revêtue	26 ° 206 °	44°27'04.75"N 006°02'08.77"E 44°27'25.13"N 006°02'22.69"E	1947 1964	44°27'19.08"N 006°02'18.56"E	1958	
02R 20L	400 x 60 non revêtue	26 ° 206 °	44°27'12.19"N 006°02'18.13"E 44°27'23.81"N 006°02'26.05"E	1954 1965			
LFKG	GHISONACCIA ALZITONE	3.369 °	42°03'16"N 009°24'01"E	177	NTL VFR P	157	Civil / Restreint
18 36	800 x 18 revêtue	184 ° 4 °	42°03'21.66"N 009°24'01.75"E 42°02'55.76"N 009°23'59.31"E	177 154			
LFRF	GRANVILLE-MONT SAINT MICHEL	0.6204 °	48°52'58"N 001°33'50"W	45	NTL VFR NS/P	157	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	960 x 30 revêtue	65 ° 245 °	48°52'49.77"N 001°34'17.37"W 48°53'03.03"N 001°33'34.76"W	45 28	48°53'01.23"N 001°33'40.55"W	29	
LFCQ	GRAULHET MONTDRAGON	1.8175 °	43°46'07"N 002°00'28"E	583	NTL VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	960 x 20 revêtue	96 ° 276 °	43°46'08.25"N 002°00'17.03"E 43°46'05.04"N 002°00'59.82"E	573 582	43°46'07.78"N 002°00'23.29"E 43°46'05.71"N 002°00'50.94"E	575 582	
09L 27R	790 x 50 non revêtue	96 ° 276 °	43°46'10.22"N 002°00'19.17"E 43°46'07.59"N 002°00'54.28"E	568 577	43°46'09.73"N 002°00'25.81"E 43°46'08.12"N 002°00'47.69"E		
LFEV	GRAY SAINT ADRIEN	2.7059 °	47°25'56"N 005°37'17"E	689	NTL IFR/VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1265 x 30 revêtue	75 ° 255 °	47°25'48.91"N 005°36'35.89"E 47°25'59.44"N 005°37'34.23"E	666 695	47°25'49.41"N 005°36'38.66"E 47°25'58.77"N 005°37'30.54"E	668 690	voir aussi AD2
07L 25R	860 x 50 non revêtue	75 ° 255 °	47°25'51.37"N 005°36'39.37"E 47°25'58.53"N 005°37'19.03"E	663 673			
07R 25L	350 x 20 non revêtue	75 ° 255 °	47°25'51.85"N 005°36'57.76"E 47°25'54.76"N 005°37'13.91"E	671 675			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFLS	GRENOBLE ALPES ISERE	2.6197 °	45°21'47"N 005°19'58"E	1302	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	162	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	3050 x 45 béton bitumineux	90 ° 270 °	45°21'46.79"N 005°18'35.68"E 45°21'46.40"N 005°20'55.82"E	1224.2 1301.8			voir aussi AD2
09R 27L	900 x 50 gazon	90 ° 270 °	45°21'43.79"N 005°19'06.13"E 45°21'43.69"N 005°19'47.49"E	1240.4 1262.3			
LFLG	GRENOBLE LE VERSOUD	2.7384 °	45°13'05"N 005°50'55"E	724	NTL VFR P	168	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	900 x 30 revêtue	44 ° 224 °	45°12'54.92"N 005°50'40.27"E 45°13'16.10"N 005°51'08.87"E	720 723	45°13'14.08"N 005°51'06.14"E	723	voir aussi AD2
04L 22R	893 x 80 non revêtue	44 ° 224 °	45°12'55.77"N 005°50'33.50"E 45°13'16.72"N 005°51'01.78"E	718 721			
LFCE	GUERET SAINT LAURENT	1.7662 °	46°10'32"N 001°57'11"E	1208	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	675 x 20 revêtue	45 ° 225 °	46°10'24.17"N 001°56'59.67"E 46°10'39.60"N 001°57'22.13"E	1208 1190	46°10'27.57"N 001°57'04.63"E	1201	
LFES	GUISCRIFF SCAER	0.0139 °	48°03'13"N 003°39'51"W	574	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1500 x 30 revêtue	23 ° 203 °	48°02'46.68"N 003°40'07.14"W 48°03'31.56"N 003°39'39.29"W	521 574			
02R 20L	368 x 20 non revêtue	23 ° 203 °	48°02'54.65"N 003°40'00.24"W 48°03'05.63"N 003°39'53.34"W	536 551			
LFSH	HAGUENAU	3.2817 °	48°47'49"N 007°49'09"E	491	INTL/NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	1000 x 18 revêtue	29 ° 209 °	48°47'26.16"N 007°48'49.82"E 48°47'54.32"N 007°49'13.22"E	489 486	48°47'31.68"N 007°48'54.42"E 48°47'51.29"N 007°49'10.70"E	489 486	
03L 21R	880 x 80 non revêtue	29 ° 209 °	48°47'28.11"N 007°48'45.34"E 48°47'53.02"N 007°49'06.03"E	488 486	48°47'32.84"N 007°48'49.28"E	491	
LFTH	HYERES LE PALYVESTRE	2.7622 °	43°05'50"N 006°08'46"E	13	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	159	Militaire / Restreint
05 23	2121 x 45 béton bitumineux	51 ° 231 °	43°05'40.25"N 006°08'28.35"E 43°06'21.98"N 006°09'39.43"E	5 6	43°05'44.52"N 006°08'35.62"E	6	voir aussi AD2
13 31	1809 x 45 béton bitumineux	135 ° 315 °	43°06'04.37"N 006°08'26.74"E 43°05'22.90"N 006°09'23.17"E	11 5	43°06'00.09"N 006°08'32.57"E 43°05'25.40"N 006°09'19.78"E	8 5	
LFEY	ILE D'YEU	0.5063 °	46°43'03"N 002°23'33"W	79	NTL IFR/VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	575 x 50 non revêtue	35 ° 215 °	46°42'54.83"N 002°23'41.75"W 46°43'10.19"N 002°23'26.30"W	44 65			voir aussi AD2
14 32	1220 x 25 revêtue	142 ° 322 °	46°43'16.76"N 002°23'48.53"W 46°42'45.67"N 002°23'12.85"W	42 79			
LFHA	ISSOIRE LE BROC	2.1163 °	45°30'50"N 003°15'58"E	1240	NTL VFR P	167	Civil / Ouvert à la CAP
18L 36R	855 x 70 non revêtue	176 ° 356 °	45°31'04.33"N 003°16'01.74"E 45°30'36.70"N 003°16'04.32"E	1231 1239			
18R 36L	855 x 70 non revêtue	176 ° 356 °	45°31'04.18"N 003°15'58.52"E 45°30'36.55"N 003°16'01.10"E	1232 1240			
LFEK	ISSOUDUN LE FAY	1.773 °	46°53'19"N 002°02'29"E	531	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	700 x 100 non revêtue	59 ° 239 °	46°53'08.48"N 002°02'10.61"E 46°53'20.04"N 002°02'38.58"E		46°53'10.36"N 002°02'15.07"E 46°53'18.82"N 002°02'34.94"E		
11 29	920 x 100 non revêtue	112 ° 292 °	46°53'25.44"N 002°02'01.39"E 46°53'14.10"N 002°02'41.49"E		46°53'23.46"N 002°02'08.05"E 46°53'15.25"N 002°02'37.46"E		
17 35	950 x 100 non revêtue	175 ° 355 °	46°53'37.03"N 002°02'18.17"E 46°53'06.36"N 002°02'21.77"E		46°53'33.76"N 002°02'18.49"E 46°53'17.30"N 002°02'20.47"E		
LFMI	ISTRES LE TUBE	2.5037 °	43°31'21"N 004°55'27"E	82	NTL IFR/VFR P	162	Militaire / Restreint
15 33	3750 x 53 béton	153 ° 333 °	43°32'15.97"N 004°54'47.87"E 43°30'28.03"N 004°56'04.63"E	77 62			voir aussi AD2
LFIX	ITXASSOU	0.9362 °	43°20'11"N 001°25'24"W	607	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
08 26	600 x 50 non revêtue	82 ° 262 °	43°20'09.77"N 001°25'37.33"W 43°20'12.60"N 001°25'10.98"W	600 574			
LFGK	JOIGNY	2.1162 °	47°59'40"N 003°23'27"E	732	NTL VFR P	149	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1052 x 30 revêtue	80 ° 260 °	47°59'38.30"N 003°23'15.17"E 47°59'44.21"N 003°24'05.17"E	677 732	47°59'38.73"N 003°23'18.66"E 47°59'42.96"N 003°23'54.54"E	682 725	
08R 26L	700 x 80 non revêtue	80 ° 260 °	47°59'38.25"N 003°23'30.05"E 47°59'42.17"N 003°24'03.29"E	696 728	47°59'40.97"N 003°23'53.10"E	722	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFFJ	JOINVILLE MUSSEY	2.5837 °	48°23'07"N 005°08'36"E	1030	NTL VFR P	154	Civil / Restreint
09 27	660 x 60 non revêtue	95 ° 275 °	48°23'07.35"N 005°08'20.17"E 48°23'05.67"N 005°08'52.09"E	1030 1002	48°23'07.12"N 005°08'24.82"E 48°23'05.79"N 005°08'49.67"E	1027 1005	
LFCJ	JONZAC NEULLES	1.1395 °	45°28'59"N 000°25'23"W	118	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	1376 x 23 revêtue	137 ° 317 °	45°29'32.82"N 000°26'06.00"W 45°28'59.98"N 000°25'23.12"W	104 114	45°29'01.13"N 000°25'24.62"W	115	
LFQX	JUVANCOURT	2.4988 °	48°06'50"N 004°49'10"E	1147	NTL VFR P	152	Civil / Restreint
07 25	900 x 50 non revêtue	70 ° 250 °	48°06'45.51"N 004°48'50.10"E 48°06'55.49"N 004°49'30.83"E	1080 1128			
LFOL	L'AIGLE SAINT MICHEL	1.3097 °	48°45'32"N 000°39'28"E	787	NTL VFR P	149	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	763 x 20 revêtue	66 ° 246 °	48°45'25.85"N 000°39'07.67"E 48°45'35.99"N 000°39'41.75"E	787 771	48°45'26.73"N 000°39'10.64"E 48°45'34.33"N 000°39'36.18"E	785 771	
LFHU	L'ALPE D'HUEZ	2.7903 °	45°05'15"N 006°05'01"E	6103	NTL VFR P	175	Civil / Restreint
06 24	448 x 30 revêtue	60 ° 240 °	45°05'11.00"N 006°04'52.16"E 45°05'18.22"N 006°05'09.72"E	5945 6103			
LFRE	LA BAULE ESCOUBLAC	0.4843 °	47°17'18"N 002°20'49"W	106	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	950 x 25 revêtue	107 ° 287 °	47°17'22.37"N 002°21'10.43"W 47°17'13.56"N 002°20'27.11"W	106 98			
LFFQ	LA FERTE ALAIS	1.808 °	48°29'58"N 002°19'48"E	454	NTL VFR P	145	Civil / Restreint
10 28	1033 x 90 non revêtue	101 ° 281 °	48°29'58.30"N 002°19'47.87"E 48°29'52.03"N 002°20'37.31"E	454 438			
LFFG	LA FERTE GAUCHER	2.0698 °	48°45'27"N 003°16'44"E	536	NTL VFR P	146	Civil / Restreint
04 22	909 x 50 non revêtue	44 ° 224 °	48°45'15.25"N 003°16'26.14"E 48°45'36.34"N 003°16'57.19"E	535 527	48°45'16.41"N 003°16'27.85"E	536	
LFAL	LA FLECHE THOREE LES PINS	1.1656 °	47°41'34"N 000°00'07"W	120	NTL VFR P	152	Civil / Restreint
08 26	800 x 50 non revêtue	83 ° 263 °	47°41'32.73"N 000°00'17.68"W 47°41'35.71"N 000°00'20.43"E	118 119			
LFTN	LA GRAND'COMBE	2.3003 °	44°14'35"N 004°00'40"E	1623	NTL VFR P	167	Civil / Restreint
17 35	780 x 60 non revêtue	168 ° 348 °	44°14'47.16"N 004°00'36.66"E 44°14'22.41"N 004°00'43.79"E	1623 1616			
LFNQ	LA LLAGONNE LA QUILLANE	1.8503 °	42°32'36"N 002°07'12"E	5612	NTL VFR P	173	Civil / Restreint
14 32	1026 x 60 non revêtue	142 ° 322 °	42°32'49.53"N 002°06'58.21"E 42°32'23.38"N 002°07'25.95"E	5612 5577	42°32'46.09"N 002°07'01.86"E	5605	
LFTZ	LA MOLE	2.8362 °	43°12'19"N 006°28'55"E	63	INTL/NTL IFR/VFR P	159	Civil / Restreint
06 24	1071 x 30 revêtue	62 ° 242 °	43°12'11.33"N 006°28'33.73"E 43°12'27.63"N 006°29'15.63"E	63 54	43°12'13.46"N 006°28'39.21"E	62	voir aussi AD2
LFJE	LA MOTTE CHALANCON	2.6257 °	44°29'48"N 005°24'12"E	2883	NTL VFR P	169	Civil / Restreint
03 21	534 x 35 non revêtue	34 ° 214 °	44°29'34.99"N 005°24'01.20"E 44°29'49.32"N 005°24'14.47"E	2694 2883			
LFDR	LA REOLE FLOUDES	1.2697 °	44°34'01"N 000°03'26"W	44	NTL VFR P	153	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	962 x 60 non revêtue	78 ° 258 °	44°33'57.70"N 000°03'47.42"W 44°34'04.33"N 000°03'04.79"W	41 42	44°34'03.06"N 000°03'12.95"W	42	
LFRI	LA ROCHE SUR YON LES AJONCS	0.8095 °	46°42'09"N 001°22'54"W	299	NTL IFR/VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1550 x 30 revêtue	101 ° 281 °	46°42'11.95"N 001°23'18.82"W 46°42'02.05"N 001°22'07.28"W	289 288			voir aussi AD2
10L 28R	990 x 80 non revêtue	101 ° 281 °	46°42'16.38"N 001°23'14.98"W 46°42'10.05"N 001°22'29.21"W	286 290	46°42'10.77"N 001°22'34.42"W	296	
LFBH	LA ROCHELLE ILE DE RE	0.8905 °	46°10'45"N 001°11'43"W	74	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	154	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	2213 x 45 revêtue	92 ° 272 °	46°10'46.78"N 001°12'37.67"W 46°10'43.73"N 001°10'54.55"W	59 71	46°10'46.40"N 001°12'24.91"W 46°10'44.38"N 001°11'16.31"W	59 74	voir aussi AD2
LFKP	LA TOUR DU PIN CESSIEU	2.6337 °	45°33'32"N 005°23'02"E	1055	NTL VFR P	161	Civil / Restreint
11 29	586 x 60 non revêtue	115 ° 295 °	45°33'30.05"N 005°22'58.72"E 45°33'22.05"N 005°23'23.23"E	1051 1051	45°33'28.75"N 005°23'02.82"E 45°33'24.69"N 005°23'15.11"E	1053 1053	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFTA	LA-TRANCHE-SUR-MER	0.8135 °	46°21'56"N 001°25'39"W	9	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
17 35	800 x 24 non revêtue	173 ° 353 °	46°22'02.38"N 001°25'40.66"W 46°21'36.69"N 001°25'35.80"W	8 8			
	LACAVE LE FRAU	1.698 °	44°50'27"N 001°35'27"E	980	VFR P	NIL	Privé
13 31	700 x 8.5 revêtue	126 ° 306 °	44°50'37.33"N 001°35'06.51"E 44°50'24.04"N 001°35'32.37"E				
LFRJ	LANDIVISIAU	-0.1857 °	48°31'49"N 004°09'06"W	348	NTL IFR/VFR	165	Militaire / Réservé à l'Etat
07 25	2700 x 45 béton	73 ° 253 °	48°31'36.28"N 004°10'09.42"W 48°32'01.40"N 004°08'03.35"W	329 336			voir aussi AD2
LFHL	LANGOGNE LESPERON	2.2719 °	44°42'20"N 003°53'14"E	3339	NTL VFR P	172	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	883 x 50 non revêtue	37 ° 217 °	44°42'02.03"N 003°52'53.41"E 44°42'24.81"N 003°53'17.64"E	3307 3339	44°42'16.34"N 003°53'08.73"E		
LFSU	LANGRES ROLAMPONT	2.6235 °	47°57'51"N 005°17'37"E	1375	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	920 x 60 non revêtue	183 ° 3 °	47°58'07.55"N 005°17'38.56"E 47°57'37.87"N 005°17'36.16"E	1375 1341	47°57'59.54"N 005°17'37.91"E 47°57'39.76"N 005°17'36.31"E	1362 1346	
LFRO	LANNION	0.0178 °	48°45'16"N 003°28'19"W	290	NTL IFR/VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1602 x 45 revêtue	108 ° 288 °	48°45'23.79"N 003°28'57.65"W 48°45'08.14"N 003°27'42.87"W	276 285	48°45'21.59"N 003°28'47.11"W 48°45'09.49"N 003°27'49.32"W	278 287	voir aussi AD2
LFRL	LANVEOC POULMIC	-0.2598 °	48°16'57"N 004°26'37"W	287	NTL IFR/VFR	166	Militaire / Réservé à l'Etat
05 23	1119 x 40 revêtue	51 ° 231 °	48°16'43.05"N 004°27'03.43"W 48°17'05.78"N 004°26'21.18"W	271 269			voir aussi AD2
13 31	751 x 54 gazon	128 ° 308 °	48°17'03.78"N 004°26'50.14"W 48°16'48.81"N 004°26'21.47"W				
LFAF	LAON CHAMBRY	2.1511 °	49°35'41"N 003°37'49"E	258	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	692 x 100 non revêtue	52 ° 232 °	49°35'38.98"N 003°37'44.45"E 49°35'52.76"N 003°38'11.64"E	255 251			
17 35	1036 x 100 non revêtue	173 ° 353 °	49°35'59.12"N 003°37'45.07"E 49°35'25.87"N 003°37'51.68"E	250 249	49°35'29.14"N 003°37'51.11"E	251	
LFHX	LAPALISSE PERIGNY	2.1916 °	46°15'11"N 003°35'15"E	1045	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	1200 x 23 revêtue	51 ° 231 °	46°14'58.78"N 003°34'54.02"E 46°15'23.05"N 003°35'37.79"E	1045 1000	46°15'04.33"N 003°35'04.02"E	1036	
LFJV	LASCLAVERIES	1.2376 °	43°25'31"N 000°17'13"W	843	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
07 25	611 x 50 non revêtue	69 ° 249 °	43°25'28.76"N 000°17'21.36"W 43°25'35.93"N 000°16'56.01"W	840 846	43°25'28.85"N 000°17'20.93"W 43°25'34.49"N 000°17'01.27"W	841 842	
LFOV	LAVAL ENTRAMMES	0.9272 °	48°01'56"N 000°44'34"W	330	NTL IFR/VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	1662 x 30 revêtue	142 ° 322 °	48°02'18.62"N 000°45'03.99"W 48°01'36.04"N 000°44'14.94"W	325 320	48°02'18.08"N 000°45'03.38"W 48°01'37.73"N 000°44'16.88"W	325 321	voir aussi AD2
14L 32R	1440 x 75 non revêtue	142 ° 322 °	48°02'18.71"N 000°44'59.86"W 48°01'41.81"N 000°44'17.35"W	324 319			
LFEL	LE BLANC	1.5186 °	46°37'12"N 001°05'09"E	382	NTL VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	800 x 20 revêtue	42 ° 222 °	46°37'02.77"N 001°04'56.65"E 46°37'22.05"N 001°05'21.80"E	374 363			
04R 22L	1050 x 80 non revêtue	42 ° 222 °	46°36'57.69"N 001°04'54.73"E 46°37'23.06"N 001°05'27.83"E	374 358	46°37'00.35"N 001°04'58.19"E 46°37'20.05"N 001°05'23.90"E	378 364	
LFMQ	LE CASTELLET	2.6886 °	43°15'08"N 005°47'10"E	1391	NTL IFR/VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1485 x 30 béton bitumineux	127 ° 307 °	43°15'23.31"N 005°46'41.20"E 43°14'54.48"N 005°47'33.91"E	1372 1388			voir aussi AD2
LFOH	LE HAVRE OCTEVILLE	1.0951 °	49°32'02"N 000°05'17"E	313	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	148	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	2300 x 40 béton bitumineux	43 ° 223 °	49°31'35.51"N 000°04'39.31"E 49°32'29.82"N 000°05'57.51"E	310 301			voir aussi AD2
LFOY	LE HAVRE SAINT ROMAIN	1.1786 °	49°32'38"N 000°21'35"E	423	NTL VFR P	147	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	890 x 100 non revêtue	12 ° 192 °	49°32'26.96"N 000°21'31.45"E 49°32'55.30"N 000°21'40.35"E	408 413	49°32'48.89"N 000°21'38.39"E	421	
05 23	840 x 100 non revêtue	53 ° 233 °	49°32'30.73"N 000°21'19.34"E 49°32'47.15"N 000°21'52.72"E	413 420	49°32'34.66"N 000°21'27.26"E 49°32'45.20"N 000°21'48.67"E	418 417	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFMC	LE LUC LE CANNET	2.8207 °	43°23'05"N 006°23'13"E	265	NTL IFR/VFR P	162	Militaire / Restreint
09 27	799 x 30 macadam	88 ° 268 °	43°23'04.40"N 006°22'43.31"E 43°23'04.94"N 006°23'18.49"E	260 255			voir aussi AD2
13 31	1399 x 30 macadam	130 ° 310 °	43°23'19.10"N 006°22'49.68"E 43°22'49.89"N 006°23'37.21"E	265 250	43°23'13.49"N 006°22'58.07"E 43°22'51.29"N 006°23'35.04"E	264 251	
LFRM	LE MANS ARNAGE	1.2132 °	47°56'55"N 000°12'06"E	194	NTL IFR/VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1420 x 30 revêtue	20 ° 200 °	47°56'30.67"N 000°11'52.76"E 47°57'13.77"N 000°12'16.54"E	160 194	47°57'05.48"N 000°12'11.96"E	182	voir aussi AD2
02R 20L	974 x 80 non revêtue	20 ° 200 °	47°56'40.12"N 000°12'01.62"E 47°57'09.66"N 000°12'17.94"E	166 184			
LFNZ	LE MAZET DE ROMANIN	2.5004 °	43°46'15"N 004°53'40"E	395	NTL VFR P	162	Civil / Restreint
18 36	1000 non revêtue	179 ° 359 °	43°46'30.71"N 004°53'40.02"E 43°45'58.32"N 004°53'40.94"E	269 395			
LFPP	LE PLESSIS BELLEVILLE	1.9063 °	49°06'33"N 002°44'13"E	387	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	698 x 19 revêtue	66 ° 246 °	49°06'27.27"N 002°43'54.07"E 49°06'36.30"N 002°44'25.66"E	387 387			
07R 25L	830 x 50 non revêtue	66 ° 246 °	49°06'21.86"N 002°43'55.24"E 49°06'32.95"N 002°44'32.64"E	384 385			
LFHP	LE PUY LOUDES	2.2417 °	45°04'47"N 003°45'48"E	2731	NTL IFR/VFR P	171	Civil / Ouvert à la CAP
15 33	1393 x 30 revêtue	151 ° 331 °	45°05'09.85"N 003°45'30.32"E 45°04'30.37"N 003°46'01.22"E	2708 2728			voir aussi AD2
15R 33L	940 x 80 non revêtue	151 ° 331 °	45°05'01.23"N 003°45'32.15"E 45°04'34.63"N 003°45'52.97"E	2719 2728	45°04'38.99"N 003°45'49.56"E	2727	
LFAT	LE TOUQUET ELIZABETH II	1.5208 °	50°30'53"N 001°37'39"E	21	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	143	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1850 x 40 revêtue	133 ° 313 °	50°31'26.32"N 001°36'44.90"E 50°30'45.15"N 001°37'53.02"E	19 17	50°30'48.43"N 001°37'47.58"E	16	voir aussi AD2
LFQL	LENS BENIFONTAINE	1.8878 °	50°27'59"N 002°49'11"E	170	NTL VFR P	143	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	1070 x 60 non revêtue	31 ° 211 °	50°27'43.36"N 002°48'55.45"E 50°28'12.99"N 002°49'23.81"E	170 134	50°27'49.65"N 002°49'01.46"E 50°28'08.72"N 002°49'19.71"E	166 141	
09 27	760 x 60 non revêtue	90 ° 270 °	50°27'59.10"N 002°48'57.86"E 50°27'59.08"N 002°49'36.32"E	152 151	50°27'59.10"N 002°49'03.33"E	156	
LFXU	LES MUREAUX	1.6791 °	48°59'55"N 001°56'30"E	91	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
10L 28R	1950 x 50 non revêtue	99 ° 279 °	48°59'59.60"N 001°55'46.58"E 48°59'49.21"N 001°57'21.22"E	77 89	48°59'57.03"N 001°56'10.88"E 48°59'51.90"N 001°56'56.93"E		
10R 28L	1950 x 50 non revêtue	99 ° 279 °	48°59'57.95"N 001°55'46.19"E 48°59'47.57"N 001°57'20.78"E		48°59'55.40"N 001°56'10.49"E 48°59'50.25"N 001°56'56.48"E		
LFOO	LES SABLES D'OLONNE TALMONT	0.7201 °	46°28'32"N 001°43'30"W	104	NTL VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	700 x 20 revêtue	62 ° 242 °	46°28'27.10"N 001°43'44.51"W 46°28'37.66"N 001°43'15.57"W	86 104	46°28'28.31"N 001°43'41.21"W 46°28'36.61"N 001°43'18.45"W	86 102	
06L 24R	725 x 60 non revêtue	62 ° 242 °	46°28'28.32"N 001°43'45.30"W 46°28'39.34"N 001°43'15.15"W	86 104	46°28'29.50"N 001°43'42.00"W 46°28'37.00"N 001°43'20.80"W	86 100	
LFDU	LESPARRE SAINT LAURENT MEDOC	1.0214 °	45°11'47"N 000°53'05"W	105	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	900 x 60 non revêtue	63 ° 243 °	45°11'42.78"N 000°53'17.26"W 45°11'55.77"N 000°52'40.35"W	106 104			
LFOM	LESSAY	0.6165 °	49°12'12"N 001°30'17"W	96	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	1250 x 80 non revêtue	64 ° 244 °	49°12'04.05"N 001°30'42.07"W 49°12'21.99"N 001°29'46.71"W	89 88			
LFMZ	LEZIGNAN CORBIERES	1.9957 °	43°10'30"N 002°43'58"E	204	NTL VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1000 x 18 revêtue	79 ° 259 °	43°10'26.46"N 002°43'35.96"E 43°10'32.92"N 002°44'19.36"E	204 196			
08L 26R	800 x 80 non revêtue	79 ° 259 °	43°10'37.46"N 002°44'19.05"E 43°10'32.30"N 002°43'44.27"E	194 200			
LFDI	LIBOURNE ARTIGUES DE LUSSAC	1.2355 °	44°59'03"N 000°08'14"W	157	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1100 x 20 revêtue	35 ° 215 °	44°58'48.68"N 000°08'28.33"W 44°59'17.75"N 000°07'59.26"W	152 159	44°58'52.64"N 000°08'24.35"W 44°59'11.17"N 000°08'05.83"W	153 158	
04R 22L	798 x 50 non revêtue	35 ° 215 °	44°58'48.76"N 000°08'25.46"W 44°59'09.85"N 000°08'04.38"W	154 159			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFQQ	LILLE LESQUIN	1.9653 °	50°33'48"N 003°05'13"E	157	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	144	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1580 x 30 macadam	15 ° 195 °	50°33'36.39"N 003°05'07.60"E 50°34'25.81"N 003°05'28.19"E	148 153			voir aussi AD2
08 26	2825 x 45 macadam	77 ° 257 °	50°33'46.37"N 003°04'58.86"E 50°34'06.45"N 003°07'20.03"E	156 135	50°34'04.34"N 003°07'05.16"E	132	
LFQO	LILLE MARCQ EN BAROEUL	1.958 °	50°41'14"N 003°04'32"E	70	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
07L 25R	838 x 80 non revêtue	75 ° 255 °	50°41'10.14"N 003°04'07.23"E 50°41'17.36"N 003°04'48.43"E	65 70	50°41'11.26"N 003°04'13.60"E	65	
07R 25L	838 x 50 non revêtue	75 ° 255 °	50°41'08.12"N 003°04'08.11"E 50°41'15.33"N 003°04'49.31"E	65 70	50°41'09.23"N 003°04'14.47"E	65	
17L 35R	852 x 80 non revêtue	171 ° 351 °	50°41'37.01"N 003°04'29.08"E 50°41'09.76"N 003°04'35.83"E	67 62			
17R 35L	850 x 50 non revêtue	172 ° 352 °	50°41'36.71"N 003°04'25.80"E 50°41'09.47"N 003°04'31.81"E	67 62			
LFBL	LIMOGES BELLEGARDE	1.5668 °	45°51'39"N 001°10'49"E	1300	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	158	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	2350 x 45 béton bitumineux	33 ° 213 °	45°51'08.96"N 001°10'21.14"E 45°52'12.63"N 001°11'20.90"E	1273 1278			voir aussi AD2
03R 21L	800 x 80 gazon	33 ° 213 °	45°51'10.64"N 001°10'31.02"E 45°51'32.29"N 001°10'51.35"E	1255 1277			
LFPL	LOGNES EMERAINVILLE	1.882 °	48°49'19"N 002°37'22"E	359	INTL/NTL VFR S/NS/P	144	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	700 x 20 revêtue	82 ° 262 °	48°49'14.12"N 002°37'16.77"E 48°49'17.41"N 002°37'50.67"E	354 355			
08R 26L	1100 x 100 non revêtue	82 ° 262 °	48°49'08.51"N 002°37'04.90"E 48°49'13.24"N 002°37'58.22"E	356 354	48°49'08.70"N 002°37'11.60"E 48°49'12.40"N 002°37'49.56"E	355 357	
LFGS	LONGUYON VILLETTE	2.6976 °	49°29'01"N 005°34'19"E	1153	NTL VFR P	153	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	908 x 50 non revêtue	95 ° 275 °	49°29'02.17"N 005°33'56.39"E 49°28'59.65"N 005°34'41.33"E	1144 1153			
LFGL	LONS LE SAUNIER COURLAOUX	2.6634 °	46°40'30"N 005°28'09"E	762	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1100 x 60 non revêtue	81 ° 261 °	46°40'27.68"N 005°27'43.28"E 46°40'33.23"N 005°28'34.40"E	744 762	46°40'28.49"N 005°27'50.72"E 46°40'32.88"N 005°28'31.21"E	746 761	
LFRH	LORIENT LANN BIHOUE	0.1089 °	47°45'38"N 003°26'24"W	159	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	161	Militaire / Restreint
02 20	1670 x 45 béton	16 ° 196 °	47°45'22.37"N 003°26'30.51"W 47°46'14.32"N 003°26'08.20"W	144 159			voir aussi AD2
07 25	2403 x 45 béton	72 ° 252 °	47°45'22.54"N 003°27'33.00"W 47°45'46.90"N 003°25'43.41"W	134 137	47°45'45.15"N 003°25'51.28"W	140	
LFDL	LOUDUN	1.2253 °	47°02'10"N 000°06'03"E	313	NTL VFR P	153	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	790 x 60 non revêtue	83 ° 263 °	47°02'07.95"N 000°05'44.60"E 47°02'11.13"N 000°06'21.68"E	313 297	47°02'08.59"N 000°05'52.08"E	311	
	LUCON CHASNAIS	0.8641 °	46°27'45"N 001°14'17"W		VFR P	NIL	Privé
08 26	760 x 12 revêtue	80 ° 260 °					
LFQC	LUNEVILLE CROISMARE	2.9511 °	48°35'37"N 006°32'32"E	790	NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1040 x 20 revêtue	93 ° 273 °	48°35'37.45"N 006°32'11.83"E 48°35'36.29"N 006°33'02.53"E	784 788			
09R 27L	750 x 75 non revêtue	93 ° 273 °	48°35'35.06"N 006°32'13.32"E 48°35'34.22"N 006°32'49.91"E	786 790	48°35'34.98"N 006°32'17.30"E 48°35'34.32"N 006°32'45.81"E	785 788	
LFJU	LURCY LEVIS	2.0188 °	46°42'44"N 002°56'41"E	747	NTL VFR P	156	Civil / Restreint
06 24	1500 x 18 revêtue	59 ° 239 °	46°42'40.60"N 002°56'21.75"E				
06R 24L	670 x 30 non revêtue	57 ° 237 °	46°42'38.30"N 002°56'27.88"E 46°42'50.26"N 002°56'54.20"E	740 741			
LFSX	LUXEUIL SAINT SAUVEUR	2.8964 °	47°47'14"N 006°21'54"E	885	NTL IFR/VFR P	158	Militaire / Restreint
11 29	2433 x 45 béton	113 ° 293 °	47°47'29.73"N 006°20'04.32"E 47°46'58.84"N 006°21'51.87"E	858 884			voir aussi AD2
LFKL	LYON BRINDAS	2.4696 °	45°42'38"N 004°41'48"E	1040	NTL VFR P	163	Civil / Restreint
01 19	438 x 50 non revêtue	7 ° 187 °	45°42'31.30"N 004°41'46.63"E 45°42'45.38"N 004°41'49.24"E	1030 1032	45°42'32.69"N 004°41'46.89"E 45°42'43.02"N 004°41'48.80"E	1036 1037	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFLY	LYON BRON	2.5284 °	45°43'46"N 004°56'20"E	659	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	162	Civil / Ouvert à la CAP
16 34	1820 x 45 revêtue	163 ° 343 °	45°44'06.00"N 004°56'27.38"E 45°43'09.58"N 004°56'51.41"E	645 659	45°43'56.72"N 004°56'31.34"E 45°43'18.85"N 004°56'47.46"E	648 658	voir aussi AD2
LFHJ	LYON CORBAS	2.5216 °	45°39'10"N 004°54'44"E	652	NTL VFR P	162	Civil / Restreint
18L 36R	900 x 85 non revêtue	180 ° 0 °	45°39'24.89"N 004°54'46.36"E 45°38'55.74"N 004°54'46.20"E	652 650	45°39'19.54"N 004°54'46.33"E 45°38'56.80"N 004°54'46.21"E	651 650	
18R 36L	900 x 100 non revêtue	180 ° 0 °	45°39'24.90"N 004°54'42.09"E 45°38'55.75"N 004°54'41.93"E	648 648	45°39'21.18"N 004°54'42.05"E 45°38'56.82"N 004°54'41.92"E	648 648	
LFLL	LYON SAINT EXUPERY	2.5627 °	45°43'32"N 005°04'52"E	821	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	161	Civil / Ouvert à la CAP
17L 35R	2670 x 45 béton bitumineux	175 ° 355 °	45°44'05.79"N 005°05'30.73"E 45°42'39.62"N 005°05'41.21"E	779.9 820.6			voir aussi AD2
17R 35L	4000 x 45 béton bitumineux	175 ° 355 °	45°44'47.72"N 005°05'09.38"E 45°42'38.69"N 005°05'25.08"E	757.8 813.6			
LFLM	MACON CHARNAY	2.4954 °	46°17'45"N 004°47'45"E	729	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
17 35	1230 x 24 revêtue	174 ° 354 °	46°18'02.53"N 004°47'42.45"E 46°17'22.83"N 004°47'48.53"E	729 701	46°17'58.98"N 004°47'42.99"E 46°17'24.00"N 004°47'48.00"E	728 701	
LFFC	MANTES CHERENCE	1.6016 °	49°04'41"N 001°41'18"E	485	NTL VFR P	145	Civil / Restreint
04 22	900 x 100 non revêtue	35 ° 215 °	49°04'39.00"N 001°41'16.00"E 49°05'03.00"N 001°41'42.00"E	485 512	49°04'43.00"N 001°41'20.00"E 49°04'53.00"N 001°41'32.00"E	479 495	
12 30	900 x 100 non revêtue	121 ° 301 °	49°04'53.00"N 001°40'48.00"E 49°04'38.00"N 001°41'26.00"E	479 479			
LFJI	MARENNES	0.9408 °	45°49'26"N 001°04'38"W	29	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
04 22	770 x 50 non revêtue	42 ° 222 °	45°49'16.66"N 001°04'50.11"W 45°49'35.09"N 001°04'26.13"W	26 22	45°49'20.60"N 001°04'44.98"W 45°49'33.67"N 001°04'27.98"W	29 24	
LFTB	MARIGNANE BERRE	2.5678 °	43°27'00"N 005°13'00"E	0	INTL/NTL VFR P	161	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1000 x 50						
LFDM	MARMANDE VIRAZEIL	1.3405 °	44°29'57"N 000°12'01"E	110	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1193 x 30 revêtue	108 ° 288 °	44°30'02.68"N 000°11'35.34"E 44°29'51.03"N 000°12'26.82"E	106 110	44°30'00.73"N 000°11'43.95"E 44°29'52.90"N 000°12'18.55"E	108 109	
11L 29R	779 x 80 non revêtue	108 ° 288 °	44°30'03.21"N 000°11'41.54"E 44°29'55.60"N 000°12'15.18"E	105 106	44°30'02.65"N 000°11'44.01"E	105	
LFML	MARSEILLE PROVENCE	2.5672 °	43°26'12"N 005°12'54"E	70	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
13L 31R	3500 x 45 béton bitumineux	134 ° 314 °	43°26'56.90"N 005°11'50.34"E 43°25'38.14"N 005°13'42.44"E	9 70	43°26'49.25"N 005°12'01.22"E 43°25'52.98"N 005°13'21.32"E	8 52	voir aussi AD2
13R 31L	2370 x 45 béton bitumineux	135 ° 315 °	43°26'27.32"N 005°12'12.77"E 43°25'33.11"N 005°13'27.67"E	8 64	43°25'35.51"N 005°13'24.36"E	61	
LFQJ	MAUBEUGE ELESMES	2.2521 °	50°18'30"N 004°01'48"E	452	NTL VFR P	147	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	1300 x 30 revêtue	48 ° 228 °	50°18'23.20"N 004°01'35.70"E 50°18'51.22"N 004°02'24.60"E	447 440			
05L 23R	800 x 80 non revêtue	48 ° 228 °	50°18'32.90"N 004°01'46.56"E 50°18'49.78"N 004°02'16.06"E	448 440			
LFJB	MAULEON	1.0002 °	46°54'11"N 000°41'51"W	568	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1300 x 20 revêtue	35 ° 215 °	46°53'53.59"N 000°42'08.65"W 46°54'27.97"N 000°41'33.23"W	568 517			
LFPE	MEAUX ESBLY	1.9394 °	48°55'37"N 002°50'02"E	220	NTL VFR NS/P	144	Civil / Ouvert à la CAP
07L 25R	1145 x 100 non revêtue	67 ° 247 °	48°55'35.01"N 002°49'37.84"E 48°55'49.72"N 002°50'29.46"E	186 209	48°55'48.82"N 002°50'26.31"E	211	
07R 25L	1075 x 100 non revêtue	67 ° 247 °	48°55'31.46"N 002°49'43.92"E 48°55'45.27"N 002°50'32.39"E	188 211	48°55'44.11"N 002°50'28.34"E	210	
16L 34R	1020 x 100 non revêtue	157 ° 337 °	48°55'48.83"N 002°49'58.20"E 48°55'18.53"N 002°50'18.09"E	219 192	48°55'21.50"N 002°50'16.14"E	194	
16R 34L	1020 x 100 non revêtue	157 ° 337 °	48°55'44.28"N 002°49'53.16"E 48°55'13.98"N 002°50'13.04"E	209 188	48°55'42.35"N 002°49'54.44"E 48°55'16.80"N 002°50'11.20"E	208 190	
LFHM	MEGEVE	2.9338 °	45°49'28"N 006°38'54"E	4830	INTL/NTL VFR NS/P	171	Civil / Restreint
15 33	520 x 18 revêtue	155 ° 335 °	45°49'28.10"N 006°38'54.32"E 45°49'12.06"N 006°39'05.09"E	4697 4830			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFPM	MELUN VILLAROCHE	1.9018 °	48°36'19"N 002°40'15"E	304	NTL IFR/VFR NS/P	144	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1300 x 30 revêtue	13 ° 193 °	48°36'22.19"N 002°40'15.88"E 48°37'03.30"N 002°40'29.91"E	298 304			voir aussi AD2
10 28	1972 x 45 revêtue	104 ° 284 °	48°36'23.32"N 002°39'47.83"E 48°36'08.41"N 002°41'21.46"E	296 301	48°36'09.03"N 002°41'17.54"E	300	
LFNB	MENDE BRENOUX	2.1853 °	44°30'15"N 003°31'39"E	3362	NTL IFR/VFR P	172	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1285 x 30 revêtue	126 ° 306 °	44°30'16.81"N 003°31'35.33"E 44°29'52.61"N 003°32'22.73"E	3325 3362	44°30'12.93"N 003°31'42.92"E 44°29'57.01"N 003°32'14.09"E	3320 3355	voir aussi AD2
LFKX	MERIBEL ROBERT MERLOZ	2.9091 °	45°24'27"N 006°34'39"E	5639	NTL VFR P	173	Civil / Restreint
15 33	406 x 15 revêtue	155 ° 335 °	45°24'33.08"N 006°34'35.36"E 45°24'21.16"N 006°34'43.31"E	5548 5639			
LFQT	MERVILLE CALONNE	1.828 °	50°37'00"N 002°38'24"E	61	NTL IFR/VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1840 x 30 revêtue	37 ° 217 °	50°36'42.60"N 002°38'03.66"E 50°37'29.83"N 002°39'00.56"E	60 60	50°36'44.11"N 002°38'05.48"E	60	voir aussi AD2
04R 22L	1000 x 80 non revêtue	37 ° 217 °	50°37'15.26"N 002°38'52.66"E 50°37'40.77"N 002°39'23.40"E	58 58			
LFJL	METZ NANCY LORRAINE	2.8775 °	48°58'42"N 006°14'48"E	870	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	154	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	3050 x 45 béton bitumineux	39 ° 219 °	48°58'10.49"N 006°14'08.72"E 48°59'27.03"N 006°15'43.57"E	858 861	48°58'15.60"N 006°14'15.04"E	860	voir aussi AD2
LFCM	MILLAU LARZAC	2.1029 °	43°59'21"N 003°11'00"E	2606	NTL VFR P	169	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	1700 x 30 revêtue	142 ° 322 °	43°59'43.42"N 003°10'35.52"E 43°58'59.84"N 003°11'22.07"E	2606 2597	43°59'33.69"N 003°10'45.92"E 43°59'12.68"N 003°11'08.37"E	2595 2587	
LFCZ	MIMIZAN ASSOLLANT LEFEVRE ET LOTTI	0.9816 °	44°08'45"N 001°09'53"W	165	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1042 x 20 revêtue	82 ° 262 °	44°08'42.71"N 001°10'16.47"W 44°08'47.68"N 001°09'30.10"W	159 165	44°08'46.97"N 001°09'36.69"W	164	
LFNC	MONT DAUPHIN SAINT CREPIN	2.8987 °	44°42'02"N 006°35'57"E	2963	NTL VFR P	176	Civil / Ouvert à la CAP
16 34	845 x 30 revêtue	161 ° 341 °	44°42'15.02"N 006°35'50.79"E 44°41'49.17"N 006°36'03.40"E	2961 2945			
16L 34R	628 x 80 non revêtue	161 ° 341 °	44°42'14.60"N 006°35'53.70"E 44°41'55.40"N 006°36'03.10"E	2960 2949			
LFBM	MONT DE MARSAN	1.1664 °	43°54'41"N 000°30'36"W	203	NTL IFR/VFR	157	Militaire / Réservé à l'Etat
09 27	3605 x 45 béton bitumineux	87 ° 267 °	43°54'38.58"N 000°31'54.40"W 43°54'44.25"N 000°29'13.07"W	164 194	43°54'44.07"N 000°29'18.50"W	197	voir aussi AD2
LFMG	MONTAGNE NOIRE	1.8156 °	43°24'23"N 001°59'21"E	1468	NTL VFR P	161	Civil / Restreint
03 21	380 x 20 revêtue	33 ° 213 °	43°24'23.60"N 001°59'21.28"E 43°24'33.94"N 001°59'30.45"E	1463 1467			
12 30	500 x 20 revêtue	120 ° 300 °	43°24'30.02"N 001°59'04.28"E 43°24'22.06"N 001°59'23.42"E	1403 1456			
18 36	275 x 20 revêtue	183 ° 3 °	43°24'35.33"N 001°59'27.71"E 43°24'26.41"N 001°59'27.13"E	1462 1468			
LFFW	MONTAIGU SAINT GEORGES	0.8133 °	46°55'56"N 001°19'38"W	186	NTL VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
07L 25R	900 x 80 non revêtue	66 ° 246 °	46°55'50.58"N 001°20'00.21"W 46°56'02.24"N 001°19'21.21"W	175 185	46°55'51.46"N 001°19'56.91"W	177	
07R 25L	900 x 60 non revêtue	66 ° 246 °	46°55'48.65"N 001°19'58.96"W 46°56'00.32"N 001°19'19.97"W	174 185	46°55'49.64"N 001°19'55.74"W 46°55'59.35"N 001°19'23.20"W	175 185	
LFEM	MONTARGIS VIMORY	1.923 °	47°57'38"N 002°41'09"E	308	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	440 x 40 non revêtue	47 ° 227 °	47°57'49.78"N 002°40'52.67"E 47°57'59.58"N 002°41'08.20"E	299 299			
04L 22R	900 x 80 non revêtue	47 ° 227 °	47°57'33.41"N 002°40'46.00"E 47°57'53.42"N 002°41'17.58"E	302 299			
04R 22L	1048 x 23 revêtue	47 ° 227 °	47°57'26.68"N 002°40'52.99"E 47°57'50.05"N 002°41'29.68"E	308 303			
LFDB	MONTAUBAN	1.6564 °	44°01'36"N 001°22'37"E	353	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	970 x 20 revêtue	134 ° 314 °	44°01'44.17"N 001°22'25.02"E 44°01'21.99"N 001°22'56.31"E	346 351	44°01'39.83"N 001°22'31.14"E 44°01'22.80"N 001°22'55.17"E	346 351	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFSM	MONTBELIARD COURCELLES	2.9982 °	47°29'12"N 006°47'29"E	1041	NTL IFR/VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1700 x 23 revêtue	79 ° 259 °	47°29'06.93"N 006°46'49.12"E 47°29'17.01"N 006°48'09.14"E	1030 1041	47°29'09.33"N 006°47'08.23"E 47°29'14.58"N 006°47'49.96"E	1030 1037	voir aussi AD2
08L 26R	855 x 50 non revêtue	79 ° 259 °	47°29'10.86"N 006°47'07.94"E 47°29'15.92"N 006°47'48.21"E	1028 1037			
LFGM	MONTCEAU LES MINES POUILLOUX	2.3791 °	46°36'12"N 004°19'58"E	1032	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	900 x 20 revêtue	91 ° 271 °	46°36'11.75"N 004°19'56.22"E 46°36'11.20"N 004°20'38.53"E	996 1032			
LFAR	MONTDIDIER	1.8397 °	49°40'23"N 002°34'09"E	358	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
09 27	750 x 100 non revêtue	86 ° 266 °	49°40'18.93"N 002°33'45.29"E 49°40'20.63"N 002°34'22.51"E	358 354			
LFLQ	MONTELIMAR ANCONE	2.4733 °	44°34'49"N 004°44'21"E	241	NTL VFR P	165	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1200 x 80 non revêtue	21 ° 201 °	44°34'31.05"N 004°44'11.18"E 44°35'07.40"N 004°44'30.75"E	239 241			
LFDC	MONTENDRE MARCILLAC	1.1388 °	45°16'25"N 000°27'12"W	145	NTL VFR P	151	Civil / Ouvert à la CAP
15 33	790 x 60 non revêtue	153 ° 333 °	45°16'36.08"N 000°27'20.11"W 45°16'13.20"N 000°27'03.76"W	139 145			
LFLT	MONTLUCON DOMERAT	1.9263 °	46°21'10"N 002°34'14"E	771	NTL VFR P	158	Civil / Restreint
11 29	1000 x 30 revêtue	110 ° 290 °	46°21'15.58"N 002°33'51.59"E 46°21'04.40"N 002°34'35.51"E	771 753			
LFBK	MONTLUCON GUERET	1.8738 °	46°13'34"N 002°21'46"E	1367	NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
17 35	1900 x 45 revêtue	167 ° 347 °	46°13'51.61"N 002°21'40.40"E 46°12'51.58"N 002°21'59.94"E	1346 1367			voir aussi AD2
17R 35L	1000 x 80 non revêtue	167 ° 347 °	46°13'32.11"N 002°21'41.95"E 46°13'00.41"N 002°21'52.25"E	1317 1364	46°13'28.48"N 002°21'43.13"E	1317	
LFKK	MONTMEILLEUR	2.7119 °	44°47'37"N 005°45'42"E	2992	VFR P	NIL	Privé
09 27	560 x 15 non revêtue	90 ° 270 °					
LFNG	MONTPELLIER CANDILLARGUES	2.3105 °	43°36'37"N 004°04'13"E	5	NTL VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	900 x 30 revêtue	144 ° 324 °	43°36'48.38"N 004°04'00.63"E 43°36'24.86"N 004°04'24.53"E	5 4	43°36'46.04"N 004°04'03.00"E	5	
LFMT	MONTPELLIER MEDITERRANEE	2.2851 °	43°35'00"N 003°57'41"E	17	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	163	Civil / Ouvert à la CAP
12L 30R	2600 x 45 macadam	125 ° 305 °	43°35'10.00"N 003°57'20.57"E 43°34'21.97"N 003°58'55.98"E	17 6			voir aussi AD2
12R 30L	1100 x 30 macadam	125 ° 305 °	43°34'32.99"N 003°57'06.80"E 43°34'12.68"N 003°57'47.14"E	7 7	43°34'31.17"N 003°57'10.43"E	10	
LFHI	MORESTEL	2.6513 °	45°41'13"N 005°27'09"E	803	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	787 x 80 non revêtue	131 ° 311 °	45°41'21.42"N 005°26'54.83"E 45°41'04.59"N 005°27'22.18"E	795 803	45°41'18.02"N 005°27'00.36"E 45°41'05.84"N 005°27'19.95"E	796 802	
LFPU	MORET EPISY	1.9447 °	48°20'27"N 002°47'52"E	253	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	822 x 100 non revêtue	57 ° 237 °	48°20'20.29"N 002°47'35.57"E 48°20'34.74"N 002°48'09.14"E		48°20'23.07"N 002°47'42.01"E		
LFRU	MORLAIX PLOUJEAN	-0.0818 °	48°36'03"N 003°49'00"W	278	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	164	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1617 x 36 revêtue	40 ° 220 °	48°35'51.74"N 003°49'22.59"W 48°36'31.78"N 003°48'31.77"W	249 262	48°35'55.20"N 003°49'18.19"W	250	voir aussi AD2
09 27	472 x 80 non revêtue	89 ° 269 °	48°36'08.03"N 003°48'58.18"W 48°36'08.23"N 003°48'35.78"W	278 272			
15 33	845 x 80 non revêtue	152 ° 332 °	48°36'24.12"N 003°48'58.18"W 48°35'59.92"N 003°48'38.86"W	257 274			
LFAX	MORTAGNE AU PERCHE	1.2834 °	48°32'23"N 000°32'03"E	886	NTL VFR P	150	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	720 x 18 revêtue	67 ° 247 °	48°32'16.94"N 000°31'40.18"E 48°32'25.90"N 000°32'12.57"E	885 883	48°32'17.34"N 000°31'41.92"E 48°32'24.94"N 000°32'09.42"E	885 881	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFHY	MOULINS MONTBEUGNY	2.1461 °	46°32'04"N 003°25'18"E	915	NTL IFR/VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1300 x 30 revêtue	82 ° 262 °	46°32'01.65"N 003°24'55.19"E 46°32'07.35"N 003°25'55.63"E	890 910			voir aussi AD2
08R 26L	843 x 80 non revêtue	82 ° 262 °	46°32'00.20"N 003°25'07.23"E 46°32'03.92"N 003°25'46.44"E	902 911			
LFGB	MULHOUSE HABSHEIM	3.1596 °	47°44'14"N 007°25'47"E	789	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1000 x 20 revêtue	22 ° 202 °	47°44'13.83"N 007°25'46.90"E 47°44'43.82"N 007°26'05.03"E	788 785	47°44'41.58"N 007°26'03.68"E	785	
02R 20L	965 x 80 non revêtue	22 ° 202 °	47°44'12.52"N 007°25'50.27"E 47°44'41.54"N 007°26'07.81"E	788 786			
16 34	500 x 50 non revêtue	162 ° 342 °	47°44'38.12"N 007°25'39.41"E 47°44'22.73"N 007°25'46.83"E				
LFBR	MURET LHERM	1.6354 °	43°26'57"N 001°15'49"E	623	NTL IFR/VFR P	161	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1100 x 30 revêtue	117 ° 297 °	43°27'04.98"N 001°15'27.43"E 43°26'48.95"N 001°16'11.13"E	619 621			voir aussi AD2
12L 30R	300 x 40 non revêtue	116 ° 296 °	43°27'08.86"N 001°15'45.20"E 43°27'04.40"N 001°15'57.49"E	617 617			
12R 30L	825 x 50 non revêtue	117 ° 297 °	43°27'02.06"N 001°15'31.25"E 43°26'50.04"N 001°16'04.02"E	620 620			
LFEX	NANCY AZELOT	2.8726 °	48°35'31"N 006°14'23"E	958	NTL VFR P	155	Civil / Restreint
06 24	628 x 60 non revêtue	58 ° 238 °	48°35'28.20"N 006°14'17.40"E 48°35'38.93"N 006°14'43.47"E	940 956			
18 36	990 x 60 non revêtue	180 ° 0 °	48°35'55.50"N 006°14'23.14"E 48°35'23.43"N 006°14'23.03"E	905 958	48°35'34.89"N 006°14'23.07"E	937	
LFSN	NANCY ESSEY	2.8699 °	48°41'32"N 006°13'34"E	757	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	154	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	1600 x 40 revêtue	28 ° 208 °	48°41'10.84"N 006°13'35.99"E 48°41'56.50"N 006°14'13.12"E	700 757			voir aussi AD2
03R 21L	550 x 50 non revêtue	28 ° 208 °	48°41'15.58"N 006°13'44.56"E 48°41'31.03"N 006°13'57.24"E	708 728			
LFEZ	NANCY MALZEVILLE	2.865 °	48°43'25"N 006°12'23"E	1247	NTL VFR P	154	Civil / Restreint
04 22	940 x 100 non revêtue	38 ° 218 °	48°43'14.59"N 006°12'04.42"E 48°43'38.43"N 006°12'32.88"E	1213 1238	48°43'34.49"N 006°12'28.17"E	1243	
08 26	930 x 100 non revêtue	84 ° 264 °	48°43'19.15"N 006°12'04.26"E 48°43'22.27"N 006°12'49.61"E	1219 1221	48°43'21.78"N 006°12'42.42"E	1217	
14 32	990 x 100 non revêtue	140 ° 320 °	48°43'33.37"N 006°12'20.38"E 48°43'08.70"N 006°12'51.47"E	1231 1185	48°43'13.72"N 006°12'45.20"E	1202	
LFSO	NANCY OCHEY	2.798 °	48°34'59"N 005°57'16"E	1106	NTL IFR/VFR	155	Militaire / Réservé à l'Etat
02 20	2400 x 45 béton	20 ° 200 °	48°34'22.86"N 005°56'56.76"E 48°35'36.11"N 005°57'35.86"E	1105 1066			voir aussi AD2
LFAI	NANGIS LES LOGES	1.9974 °	48°35'49"N 003°00'29"E	428	NTL VFR P	145	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	955 x 20 revêtue	53 ° 233 °	48°35'37.95"N 003°00'06.92"E 48°35'56.47"N 003°00'44.20"E	418 425			
05L 23R	1030 x 60 non revêtue	53 ° 233 °	48°35'38.49"N 003°00'03.92"E 48°35'58.53"N 003°00'44.28"E	417 424			
LFRS	NANTES ATLANTIQUE	0.7169 °	47°09'25"N 001°36'28"W	90	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	155	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	2853 x 45 macadam	27 ° 207 °	47°08'29.77"N 001°37'10.36"W 47°09'51.73"N 001°36'07.95"W	73 87	47°09'44.24"N 001°36'13.66"W	83	voir aussi AD2
LFNN	NARBONNE	2.0711 °	43°11'39"N 003°03'06"E	10	NTL VFR P	162	Civil / Restreint
10 28	710 x 60 non revêtue	104 ° 284 °	43°11'41.40"N 003°02'50.70"E 43°11'35.70"N 003°03'21.20"E	10 10	43°11'40.60"N 003°02'55.10"E 43°11'36.60"N 003°03'17.00"E	10 10	
LFFT	NEUFCHATEAU	2.7356 °	48°21'42"N 005°43'13"E	1228	NTL VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	705 x 100 non revêtue	11 ° 191 °	48°21'23.43"N 005°43'07.78"E 48°21'45.81"N 005°43'14.26"E	1224 1211			
LFQG	NEVERS FOURCHAMBAULT	2.058 °	47°00'13"N 003°06'39"E	602	NTL IFR/VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1630 x 30 revêtue	122 ° 302 °	47°00'23.41"N 003°06'15.30"E 46°59'55.50"N 003°07'20.70"E	568 602	47°00'20.85"N 003°06'21.30"E 47°00'02.14"N 003°07'05.12"E	568 581	voir aussi AD2
12L 30R	930 x 60 non revêtue	122 ° 302 °	47°00'19.54"N 003°06'30.19"E 47°00'03.44"N 003°07'07.82"E	568 582	47°00'18.17"N 003°06'33.40"E 47°00'04.82"N 003°07'04.61"E	571 577	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFMN	NICE COTE D'AZUR	3.0038 °	43°39'55"N 007°12'54"E	12	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
04L 22R	2628 x 45 béton bitumineux	45 ° 225 °	43°39'06.51"N 007°12'14.55"E 43°40'06.76"N 007°13'37.42"E	9.7 9.7	43°39'08.57"N 007°12'17.38"E 43°40'05.44"N 007°13'35.60"E	10.8 9.8	voir aussi AD2
04R 22L	2963 x 45 béton bitumineux	45 ° 225 °	43°38'48.26"N 007°12'08.97"E 43°39'56.19"N 007°13'42.40"E	9.8 11.4			
LFME	NIMES COURBESSAC	2.3918 °	43°51'11"N 004°24'52"E	197	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
18L 36R	910 x 60 non revêtue	178 ° 358 °	43°51'30.25"N 004°24'59.01"E 43°51'00.83"N 004°25'00.69"E	197 160	43°51'21.37"N 004°24'59.52"E 43°51'04.66"N 004°25'00.47"E	183 162	
18R 36L	940 x 60 non revêtue	178 ° 358 °	43°51'30.14"N 004°24'55.67"E 43°50'59.56"N 004°24'57.42"E	196 160	43°51'21.26"N 004°24'56.17"E 43°51'04.61"N 004°24'57.13"E	183 162	
LFTW	NIMES GARONS	2.3913 °	43°45'27"N 004°24'59"E	309	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	162	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	2443 x 45 béton	177 ° 357 °	43°46'06.27"N 004°24'56.00"E 43°44'47.21"N 004°25'01.69"E	301 309			voir aussi AD2
LFBN	NIORT MARAIS POITEVIN	1.1145 °	46°18'48"N 000°23'40"W	201	NTL IFR/VFR NS/P	155	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1783 x 30 revêtue	67 ° 247 °	46°18'30.01"N 000°24'43.55"W 46°18'52.17"N 000°23'26.62"W	144 201	46°18'50.30"N 000°23'33.12"W	200	voir aussi AD2
07L 25R	682 x 80 non revêtue	67 ° 247 °	46°18'43.88"N 000°24'13.58"W 46°18'52.44"N 000°23'44.15"W	186 195	46°18'50.99"N 000°23'49.61"W	196	
LFCN	NOGARO	1.2962 °	43°46'08"N 000°02'05"W	304	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	999 x 23 revêtue	135 ° 315 °	43°46'26.83"N 000°02'30.58"W 43°46'03.92"N 000°01'59.05"W	300 303	43°46'05.88"N 000°02'01.87"W	303	
14R 32L	950 x 65 non revêtue	135 ° 315 °	43°46'23.97"N 000°02'29.13"W 43°46'02.13"N 000°01'59.20"W	300 305	43°46'03.88"N 000°02'01.84"W	304	
LFGZ	NUITS SAINT GEORGES	2.5395 °	47°08'32"N 004°58'06"E	794	NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	894 x 60 non revêtue	114 ° 294 °	47°08'37.05"N 004°57'48.33"E 47°08'25.21"N 004°58'27.05"E	794 774			
LFCO	OLORON HERRERE	1.1715 °	43°09'53"N 000°33'37"W	984	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
07L 25R	1080 x 50 non revêtue	71 ° 251 °	43°09'43.60"N 000°34'04.67"W 43°09'55.26"N 000°33'19.66"W	948 984	43°09'51.02"N 000°33'35.89"W	964	
07R 25L	1030 x 70 non revêtue	71 ° 251 °	43°09'42.32"N 000°34'01.73"W 43°09'53.44"N 000°33'18.77"W	948 984	43°09'45.24"N 000°33'50.51"W 43°09'50.31"N 000°33'30.86"W	958 964	
LFMO	ORANGE CARITAT	2.499 °	44°08'24"N 004°52'07"E	195	NTL IFR/VFR	163	Militaire / Réservé à l'Etat
14 32	2407 x 45 macadam	143 ° 323 °	44°08'56.03"N 004°51'35.09"E 44°07'52.81"N 004°52'38.48"E	194 186			voir aussi AD2
LFPR	ORANGE PLAN DE DIEU	2.5109 °	44°10'46"N 004°55'08"E	312	NTL VFR P	NIL	Militaire / Restreint
16 34	825 x 30 revêtue	161 ° 341 °	44°10'57.84"N 004°55'02.68"E 44°10'32.68"N 004°55'14.81"E	299 302			
17 35	600 x 30 non revêtue	169 ° 349 °	44°11'03.89"N 004°55'28.10"E 44°10'44.74"N 004°55'33.41"E	312 312			
LFOJ	ORLEANS BRICY	1.6625 °	47°59'16"N 001°45'38"E	412	NTL IFR/VFR	147	Militaire / Réservé à l'Etat
07 25	2404 x 45 béton	69 ° 249 °	47°59'02.08"N 001°44'44.02"E 47°59'29.56"N 001°46'32.48"E	412 399			voir aussi AD2
LFOZ	ORLEANS SAINT DENIS DE L'HOTEL	1.7792 °	47°53'51"N 002°09'51"E	397	INTL/NTL IFR/VFR P	148	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	1600 x 30 revêtue	53 ° 233 °	47°53'38.91"N 002°09'26.35"E 47°54'10.00"N 002°10'28.01"E	390 397			voir aussi AD2
05R 23L	1252 x 70 non revêtue	53 ° 233 °	47°53'39.42"N 002°09'32.63"E 47°54'03.72"N 002°10'20.92"E	389 394			
LFEC	OUESSANT	-0.4824 °	48°27'48"N 005°03'49"W	142	NTL IFR/VFR P	167	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	833 x 24 revêtue	51 ° 231 °	48°27'38.05"N 005°04'06.71"W 48°27'54.94"N 005°03'35.11"W	119 142	48°27'39.77"N 005°04'03.50"W 48°27'52.87"N 005°03'38.99"W	120 139	voir aussi AD2
LFDJ	PAMIERS LES PUJOLS	1.7459 °	43°05'26"N 001°41'45"E	1114	NTL IFR/VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1300 x 30 revêtue	92 ° 272 °	43°05'27.04"N 001°41'23.88"E 43°05'25.46"N 001°42'21.31"E	1111 1099			voir aussi AD2
LFGN	PARAY LE MONIAL	2.3291 °	46°28'00"N 004°07'59"E	1003	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	600 x 100 non revêtue	130 ° 310 °	46°28'03.97"N 004°07'52.79"E 46°27'51.64"N 004°08'14.40"E	1000 993	46°28'02.26"N 004°07'55.79"E	1002	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFPG	PARIS CHARLES DE GAULLE	1.8548 °	49°00'35"N 002°32'52"E	392	INTL/NTL IFR/VFR S/NS	143	Civil / Ouvert à la CAP
08L 26R	4142 x 45 béton bitumineux	85 ° 265 °	48°59'44.47"N 002°33'09.88"E 48°59'55.32"N 002°36'32.99"E	338 316	48°59'53.95"N 002°36'07.24"E	318	voir aussi AD2
08R 26L	2700 x 60 béton bitumineux	85 ° 265 °	48°59'34.49"N 002°33'56.38"E 48°59'41.56"N 002°36'08.77"E	337 317			
09L 27R	2700 x 60 béton bitumineux	85 ° 265 °	49°01'28.99"N 002°31'29.62"E 49°01'36.10"N 002°33'42.09"E	378 391			
09R 27L	4200 x 45 béton bitumineux	85 ° 265 °	49°01'14.22"N 002°30'47.01"E 49°01'25.29"N 002°34'13.06"E	371 386	49°01'23.71"N 002°33'43.62"E	388	
LFPB	PARIS LE BOURGET	1.8254 °	48°58'10"N 002°26'29"E	220	INTL/NTL IFR/VFR NS/P	144	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	2395 x 45 béton bitumineux	25 ° 205 °	48°56'55.39"N 002°25'36.71"E 48°58'05.75"N 002°26'26.18"E	147 173	48°57'03.16"N 002°25'42.18"E	144	voir aussi AD2
07 25	2991 x 45 béton bitumineux	68 ° 248 °	48°57'49.81"N 002°25'13.04"E 48°58'26.46"N 002°27'29.71"E	148 218	48°57'53.46"N 002°25'26.63"E 48°58'15.49"N 002°26'48.77"E	155 186	
09 27	1847 x 45 béton bitumineux	85 ° 265 °	48°57'49.25"N 002°25'13.45"E 48°57'54.19"N 002°26'43.97"E	148 166			
LFPO	PARIS ORLY	1.8153 °	48°43'24"N 002°22'46"E	291	INTL/NTL IFR/VFR S/NS	144	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	2400 x 45 béton bitumineux	18 ° 198 °	48°43'03.15"N 002°22'36.11"E 48°44'16.88"N 002°23'13.09"E	287 288			voir aussi AD2
06 24	3650 x 45 béton bitumineux	62 ° 242 °	48°43'11.91"N 002°19'00.91"E 48°44'07.64"N 002°21'38.44"E	288 285	48°43'16.49"N 002°19'13.85"E	283	
07 25	3320 x 45 béton bitumineux	74 ° 254 °	48°43'09.87"N 002°21'30.93"E 48°43'38.75"N 002°24'07.45"E	277 285	48°43'34.98"N 002°23'47.01"E	288	
LFPN	PARIS SACLAY VERSAILLES	1.7372 °	48°44'59"N 002°06'40"E	538	NTL IFR/VFR NS/P	144	Civil / Ouvert à la CAP
07L 25R	1100 x 30 revêtue	71 ° 251 °	48°45'04.34"N 002°05'55.41"E 48°45'15.81"N 002°06'46.44"E	538 503			voir aussi AD2
07R 25L	1050 x 30 revêtue	71 ° 251 °	48°44'58.33"N 002°05'59.07"E 48°45'09.27"N 002°06'47.74"E	536 499	48°44'59.99"N 002°06'06.49"E	528	
LFBP	PAU PYRENEES	1.204 °	43°22'48"N 000°25'07"W	616	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	162	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	2500 x 45 asphalte	126 ° 306 °	43°23'15.57"N 000°25'59.74"W 43°22'28.19"N 000°24'29.67"W	581 616			voir aussi AD2
LFBX	PERIGUEUX BASSILLAC	1.4864 °	45°11'51"N 000°48'55"E	328	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	156	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1750 x 30 revêtue	114 ° 294 °	45°12'01.48"N 000°48'20.77"E 45°11'38.75"N 000°49'34.27"E	300 324	45°11'57.60"N 000°48'33.33"E 45°11'40.45"N 000°49'28.75"E	303 324	voir aussi AD2
11L 29R	845 x 80 non revêtue	114 ° 294 °	45°11'59.18"N 000°48'34.63"E 45°11'48.18"N 000°49'10.10"E	303 325	45°11'55.77"N 000°48'45.53"E 45°11'50.76"N 000°49'01.69"E	310 319	
LFAG	PERONNE SAINT QUENTIN	1.9693 °	49°52'08"N 003°01'47"E	295	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1355 x 30 revêtue	91 ° 271 °	49°52'09.00"N 003°01'12.00"E 49°52'08.00"N 003°02'20.00"E	279 287			
LFHC	PEROUGES MEXIMIEUX	2.589 °	45°52'07"N 005°11'10"E	703	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
16 34	690 x 60 non revêtue	165 ° 345 °	45°52'28.74"N 005°11'02.41"E 45°52'07.11"N 005°11'10.45"E	699 701	45°52'10.87"N 005°11'09.05"E	700	
LFMP	PERPIGNAN RIVESALTES	2.0272 °	42°44'27"N 002°52'11"E	144	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	163	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1085 x 20 macadam	127 ° 307 °	42°44'20.72"N 002°51'59.55"E 42°43'59.33"N 002°52'37.42"E	144 134			voir aussi AD2
15 33	2500 x 45 macadam	148 ° 328 °	42°45'14.84"N 002°51'42.16"E 42°44'05.98"N 002°52'39.89"E	130 131	42°44'10.53"N 002°52'36.08"E	135	
LFPA	PERSAN BEAUMONT	1.7813 °	49°09'54"N 002°18'42"E	149	NTL VFR P	143	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	972 x 100 non revêtue	51 ° 231 °	49°09'38.12"N 002°18'46.01"E 49°09'57.90"N 002°19'23.32"E	109 133	49°09'40.13"N 002°18'49.80"E	112	
10L 28R	830 x 20 revêtue	100 ° 280 °	49°10'06.38"N 002°18'41.28"E 49°10'01.87"N 002°19'21.70"E	149 140			
10R 28L	882 x 100 non revêtue	100 ° 280 °	49°10'00.92"N 002°18'41.54"E 49°09'56.16"N 002°19'24.47"E	146 131	49°10'00.31"N 002°18'47.08"E	142	
	PEYRELEVADE	1.7974 °	45°42'30"N 002°02'04"E		VFR P	NIL	Privé
16 34	750 x 20 revêtue	160 ° 340 °					

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFIP	PEYRESOURDE BALESTAS	1.4347 °	42°47'49"N 000°26'02"E	5193	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
09 27	470 x 20 revêtue	94 ° 274 °	42°47'48.79"N 000°26'02.11"E 42°47'47.74"N 000°26'22.18"E	4994 5193			
LFQP	PHALSBOURG BOURSCHEID	3.1245 °	48°46'05"N 007°12'18"E	1018	NTL IFR/VFR P	159	Militaire / Restreint
05 23	2202 x 45 macadam	57 ° 237 °	48°45'39.02"N 007°11'16.49"E 48°46'17.55"N 007°12'47.21"E	995 1017	48°45'56.49"N 007°11'57.61"E	1012	voir aussi AD2
LFHD	PIERRELATTE	2.4666 °	44°23'52"N 004°43'01"E	195	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
18L 36R	1100 x 100 non revêtue	183 ° 3 °	44°24'11.58"N 004°43'09.11"E 44°23'36.03"N 004°43'06.17"E	195 189	44°23'42.46"N 004°43'06.70"E	191	
18R 36L	1200 x 80 non revêtue	183 ° 3 °	44°24'11.90"N 004°43'02.35"E 44°23'33.02"N 004°42'59.16"E	194 189	44°23'35.61"N 004°42'59.38"E	188	
LFFP	PITHIVIERS	1.7791 °	48°09'23"N 002°11'28"E	391	NTL VFR P	146	Civil / Restreint
07 25	1020 x 50 non revêtue	69 ° 249 °	48°09'12.96"N 002°10'52.04"E 48°09'24.94"N 002°11'38.10"E	389 379	48°09'14.95"N 002°10'59.58"E 48°09'24.41"N 002°11'36.18"E	390 379	
LFRP	PLOERMEL LOYAT	0.4262 °	48°00'07"N 002°22'43"W	237	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	800 x 50 non revêtue	95 ° 275 °	48°00'07.87"N 002°23'03.93"W 48°00'05.50"N 002°22'25.53"W	234 230	48°00'05.55"N 002°22'26.49"W	230	
LFBI	POITIERS BIARD	1.3022 °	46°35'15"N 000°18'24"E	423	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	154	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	2350 x 45 asphalte	31 ° 211 °	46°34'46.63"N 000°18'00.42"E 46°35'52.29"N 000°18'56.74"E	417 421			voir aussi AD2
03L 21R	1339 x 100 gazon	31 ° 211 °	46°34'55.55"N 000°17'59.89"E 46°35'32.88"N 000°18'31.89"E	419 389	46°34'56.94"N 000°18'01.09"E	418	
03R 21L	705 x 100 gazon	31 ° 211 °	46°34'50.84"N 000°18'12.10"E 46°35'10.51"N 000°18'28.94"E	409 385	46°34'53.63"N 000°18'14.50"E 46°35'06.32"N 000°18'25.37"E	406 389	
LFCP	PONS AVY	1.1111 °	45°33'57"N 000°30'49"W	117	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1250 x 80 non revêtue	129 ° 309 °	45°34'09.74"N 000°31'11.66"W 45°33'44.56"N 000°30'26.70"W	79 117			
LFSV	PONT SAINT VINCENT	2.8248 °	48°36'00"N 006°03'23"E	1339	NTL VFR P	154	Civil / Restreint
06 24	1152 x 100 non revêtue	62 ° 242 °	48°35'56.90"N 006°03'13.58"E 48°36'14.24"N 006°04'03.36"E	1291 1282			
18 36	693 x 80 non revêtue	182 ° 2 °	48°36'12.09"N 006°03'24.10"E 48°35'49.65"N 006°03'22.81"E	1299 1281	48°36'09.58"N 006°03'23.87"E	1299	
LFGO	PONT SUR YONNE	2.0715 °	48°17'22"N 003°14'56"E	232	NTL VFR P	147	Civil / Ouvert à la CAP
14L 32R	976 x 80 non revêtue	143 ° 323 °	48°17'43.25"N 003°14'31.46"E 48°17'18.09"N 003°15'00.11"E	230 232			
14R 32L	976 x 60 non revêtue	143 ° 323 °	48°17'41.90"N 003°14'28.74"E 48°17'16.72"N 003°14'57.41"E	228 232			
LFSP	PONTARLIER	2.8763 °	46°54'30"N 006°19'45"E	2683	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1000 x 30 revêtue	21 ° 201 °	46°54'00.25"N 006°19'28.62"E 46°54'30.49"N 006°19'45.36"E	2676 2683			
02L 20R	875 x 80 non revêtue	21 ° 201 °	46°54'00.72"N 006°19'26.08"E 46°54'27.32"N 006°19'40.83"E	2674 2680			
LFED	PONTIVY	0.2505 °	48°03'25"N 002°55'24"W	406	NTL VFR P	161	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1060 x 30 revêtue	94 ° 274 °	48°03'25.57"N 002°55'42.02"W 48°03'23.29"N 002°54'50.94"W	383 400			
LFPT	PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN	1.7045 °	49°05'48"N 002°02'27"E	325	NTL IFR/VFR P	143	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1689 x 47 revêtue	45 ° 225 °	49°05'15.96"N 002°01'38.63"E 49°05'54.87"N 002°02'37.14"E	274 308	49°05'50.93"N 002°02'31.20"E	312	voir aussi AD2
12 30	1548 x 45 revêtue	118 ° 298 °	49°06'06.88"N 002°01'32.44"E 49°05'43.26"N 002°02'39.76"E	325 319	49°06'05.96"N 002°01'35.05"E 49°05'44.43"N 002°02'36.42"E	323 317	
LFEP	POUILLY MACONGE	2.4349 °	47°13'14"N 004°33'37"E	1413	NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	850 x 50 non revêtue	27 ° 207 °	47°13'01.68"N 004°33'28.24"E 47°13'26.15"N 004°33'46.70"E	1413 1392			
LFKO	PROPRIANO	3.2555 °	41°39'37"N 008°53'38"E	16	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1400 x 30 revêtue	95 ° 275 °	41°39'40.28"N 008°52'53.01"E 41°39'35.96"N 008°53'53.24"E	9 16			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFTP	PUIMOISSON	2.784 °	43°52'08"N 006°09'46"E	2469	NTL VFR P	166	Civil / Restreint
07 25	800 x 80 non revêtue	76 ° 256 °	43°52'05.80"N 006°09'32.75"E 43°52'11.98"N 006°10'07.49"E	2435 2530	43°52'07.00"N 006°09'39.75"E	2450	
16 34	530 x 80 non revêtue	160 ° 340 °	43°52'11.61"N 006°09'43.94"E 43°51'55.42"N 006°09'52.23"E	2465 2463	43°52'00.21"N 006°09'49.75"E	2468	
LFNW	PUIVERT	1.8339 °	42°54'37"N 002°03'17"E	1610	NTL VFR P	165	Civil / Restreint
14 32	720 x 100 non revêtue	139 ° 319 °	42°54'46.08"N 002°03'06.64"E 42°54'28.52"N 002°03'27.68"E	1569 1610			
LFEQ	QUIBERON	0.2367 °	47°28'53"N 003°06'06"W	38	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	775 x 25 revêtue	111 ° 291 °	47°28'54.84"N 003°06'13.63"W 47°28'45.55"N 003°05'37.80"W	38 30	47°28'53.67"N 003°06'09.10"W 47°28'46.55"N 003°05'41.66"W	37 31	
LFRQ	QUIMPER PLUGUFFAN	-0.1427 °	47°58'30"N 004°10'04"W	297	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	164	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	2150 x 45 asphalte	94 ° 274 °	47°58'32.39"N 004°11'07.22"W 47°58'28.14"N 004°09'23.76"W	293 275	47°58'32.18"N 004°11'02.17"W	293	voir aussi AD2
LFER	REDON BAINS SUR OUST	0.5525 °	47°41'55"N 002°02'17"W	225	NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	840 x 20 revêtue	44 ° 224 °	47°41'45.69"N 002°02'30.69"W 47°42'05.07"N 002°02'02.51"W	206 223			
LFQA	REIMS PRUNAY	2.3076 °	49°12'31"N 004°09'24"E	313	NTL IFR/VFR P	147	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	1150 x 30 revêtue	66 ° 246 °	49°12'24.28"N 004°08'59.32"E 49°12'39.24"N 004°09'51.44"E	308 313	49°12'26.81"N 004°09'08.16"E 49°12'35.03"N 004°09'36.75"E	307 306	voir aussi AD2
07R 25L	1002 x 78 non revêtue	66 ° 246 °	49°12'23.91"N 004°09'04.94"E 49°12'36.92"N 004°09'50.21"E	306 310	49°12'24.85"N 004°09'08.18"E 49°12'34.69"N 004°09'42.46"E	307 306	
LFRN	RENNES SAINT JACQUES	0.6225 °	48°04'19"N 001°43'56"W	124	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	158	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	2102 x 45 béton bitumineux	101 ° 281 °	48°04'25.25"N 001°44'45.96"W 48°04'12.66"N 001°43'06.13"W	77 121	48°04'24.83"N 001°44'42.57"W	81	voir aussi AD2
14 32	850 x 30 béton bitumineux	142 ° 322 °	48°04'11.73"N 001°44'25.79"W 48°03'50.12"N 001°44'00.69"W	110 109			
14L 32R	549 x 50 non revêtue	142 ° 322 °	48°04'09.36"N 001°44'18.68"W 48°03'55.34"N 001°44'02.38"W	115 111			
LFAP	RETHEL PERTHES	2.3618 °	49°28'52"N 004°21'48"E	416	NTL VFR P	148	Civil / Restreint
06 24	760 x 60 non revêtue	55 ° 235 °	49°28'44.93"N 004°21'32.34"E 49°28'59.00"N 004°22'03.47"E	416 390	49°28'47.83"N 004°21'38.74"E 49°28'56.33"N 004°21'57.55"E	407 394	
LFIR	REVEL MONTGEY	1.8126 °	43°28'49"N 001°58'44"E	643	NTL VFR P	161	Civil / Restreint
12 30	750 x 18 revêtue	126 ° 306 °	43°28'56.17"N 001°58'30.10"E 43°28'41.89"N 001°58'57.04"E	631 643	43°28'54.12"N 001°58'33.95"E	633	
LFIK	RIBERAC-TOURETTE	1.3373 °	45°14'22"N 000°15'57"E	353	NTL VFR P	153	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	860 x 80 non revêtue	47 ° 227 °	45°14'12.22"N 000°15'42.12"E 45°14'31.22"N 000°16'10.94"E	353 306	45°14'16.30"N 000°15'48.31"E 45°14'27.92"N 000°16'05.94"E	343 318	
LFIL	RION DES LANDES	1.0478 °	43°54'57"N 000°56'57"W	256	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	1075 x 60 non revêtue	47 ° 227 °	43°54'41.49"N 000°57'18.48"W 43°55'05.22"N 000°56'43.29"W				
LFLO	ROANNE	2.2973 °	46°03'10"N 003°59'59"E	1106	NTL IFR/VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1450 x 30 revêtue	16 ° 196 °	46°02'58.57"N 003°59'53.92"E 46°03'43.68"N 004°00'12.83"E	1093 1068			voir aussi AD2
01L 19R	740 x 100 non revêtue	16 ° 196 °	46°02'59.69"N 003°59'47.11"E 46°03'22.76"N 003°59'56.81"E	1093 1100			
LFDN	ROCHEFORT CHARENTE MARITIME	0.9651 °	45°53'22"N 000°58'56"W	60	NTL IFR/VFR NS/P	153	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	2280 x 45 revêtue	123 ° 303 °	45°53'46.22"N 000°59'50.14"W 45°53'06.41"N 000°58'21.07"W	60 53			voir aussi AD2
LFCR	RODEZ AVEYRON	1.9299 °	44°24'27"N 002°29'00"E	1910	INTL/NTL IFR/VFR P	166	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	2045 x 45 béton bitumineux	129 ° 309 °	44°24'49.17"N 002°28'21.58"E 44°24'07.54"N 002°29'33.49"E	1910 1896	44°24'08.60"N 002°29'31.66"E	1895	voir aussi AD2

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFHE	ROMANS SAINT PAUL	2.5624 °	45°03'53"N 005°06'05"E	595	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	500 x 80 non revêtue	21 ° 201 °	45°03'40.73"N 005°05'58.55"E 45°03'55.87"N 005°06'06.90"E	586 591			
06L 24R	940 x 50 non revêtue	62 ° 242 °	45°03'43.47"N 005°05'39.37"E 45°03'57.66"N 005°06'17.44"E	581	45°03'45.22"N 005°05'44.20"E 45°03'55.51"N 005°06'11.89"E	584	
06R 24L	890 x 80 non revêtue	62 ° 242 °	45°03'41.61"N 005°05'40.75"E 45°03'55.03"N 005°06'16.86"E	581	45°03'43.41"N 005°05'45.72"E 45°03'52.84"N 005°06'11.15"E	583	
LFYR	ROMORANTIN PRUNIERS	1.6638 °	47°19'15"N 001°41'20"E	289	NTL VFR P	NIL	Militaire / Restreint
04L 22R	1100 x 100 non revêtue	45 ° 225 °	47°18'50.38"N 001°41'05.00"E 47°19'15.45"N 001°41'42.25"E	272 279	47°18'53.80"N 001°41'10.10"E 47°19'12.05"N 001°41'37.15"E	275 279	
04R 22L	950 x 100 non revêtue	45 ° 225 °	47°18'44.65"N 001°41'13.40"E 47°19'06.32"N 001°41'45.62"E	275 289			
LFOP	ROUEN VALLEE DE SEINE	1.4377 °	49°23'27"N 001°11'02"E	512	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	145	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1700 x 45 enrobé bitumineux	41 ° 221 °	49°22'46.09"N 001°10'06.42"E 49°23'27.43"N 001°11'02.17"E	498 512			voir aussi AD2
05 23	900 x 80 gazon	44 ° 224 °			49°23'05.22"N 001°11'11.09"E 49°23'22.35"N 001°11'36.28"E	492 509	
LFCY	ROYAN MEDIS	0.9782 °	45°37'52"N 000°58'32"W	72	NTL IFR/VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1208 x 30 revêtue	101 ° 281 °	45°37'54.49"N 000°58'48.35"W 45°37'46.85"N 000°57'53.66"W	33 73	45°37'53.61"N 000°58'42.03"W 45°37'48.10"N 000°58'02.64"W	35 71	voir aussi AD2
10R 28L	1000 x 60 non revêtue	101 ° 281 °	45°37'49.85"N 000°58'37.62"W 45°37'43.52"N 000°57'52.32"W	41 71	45°37'45.02"N 000°58'02.84"W	68	
LFHF	RUOMS	2.3771 °	44°26'41"N 004°19'58"E	353	NTL VFR P	166	Civil / Restreint
18 36	630 x 50 non revêtue	184 ° 4 °	44°26'51.70"N 004°19'58.79"E 44°26'31.30"N 004°19'57.31"E	352 347	44°26'46.97"N 004°19'59.01"E	351	
LFIF	SAINT AFFRIQUE BELMONT	1.9981 °	43°49'22"N 002°44'50"E	1686	NTL VFR P	167	Civil / Restreint
12 30	1300 x 20 revêtue	119 ° 299 °	43°49'37.09"N 002°44'16.96"E 43°49'16.85"N 002°45'07.96"E	1658 1673	43°49'20.74"N 002°44'58.15"E	1684	
12R 30L	1010 x 80 non revêtue	119 ° 299 °	43°49'31.01"N 002°44'27.63"E 43°49'15.46"N 002°45'06.87"E	1666 1670	43°49'19.33"N 002°44'57.07"E	1682	
LFFD	SAINT ANDRE DE L'EURE	1.4798 °	48°53'51"N 001°15'03"E	491	NTL VFR P	146	Civil / Restreint
05L 23R	1100 x 50 non revêtue	52 ° 232 °	48°53'40.70"N 001°14'41.38"E 48°54'02.38"N 001°15'24.22"E	491 475			
05R 23L	400 x 40 non revêtue	52 ° 232 °	48°53'40.47"N 001°15'08.45"E 48°53'48.43"N 001°15'24.06"E	477 475			
LFRT	SAINT BRIEUC ARMOR	0.2349 °	48°32'15"N 002°51'24"W	452	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	163	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	2200 x 45 revêtue	59 ° 239 °	48°31'59.31"N 002°52'02.57"W 48°32'36.20"N 002°50'30.64"W	450 431			voir aussi AD2
LFHG	SAINT CHAMOND L'HORME	2.4296 °	45°29'31"N 004°32'04"E	1307	NTL VFR P	166	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	700 x 50 non revêtue	98 ° 278 °	45°29'32.59"N 004°31'47.85"E 45°29'29.39"N 004°32'19.77"E	1307 1275	45°29'29.61"N 004°32'17.62"E	1280	
LFPZ	SAINT CYR L'ECOLE	1.7241 °	48°48'37"N 002°04'24"E	372	NTL VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
11L 29R	890 x 100 non revêtue	113 ° 293 °	48°48'52.91"N 002°03'43.14"E 48°48'41.60"N 002°04'23.39"E	372 362	48°48'49.41"N 002°03'55.59"E 48°48'43.26"N 002°04'17.46"E	361 367	
11R 29L	865 x 60 non revêtue	113 ° 293 °	48°48'48.36"N 002°03'44.32"E 48°48'37.33"N 002°04'23.54"E	369 365	48°48'46.44"N 002°03'51.14"E 48°48'39.09"N 002°04'17.29"E	365 368	
	SAINT CYR LA CAMPAGNE	1.3974 °	49°15'10"N 001°01'43"E		VFR P	NIL	Privé
04 22	550 x 20 revêtue	40 ° 220 °					
LFGY	SAINT DIE REMOMEIX	3.0653 °	48°15'59"N 007°00'27"E	1187	NTL VFR P	161	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	870 x 18 revêtue	70 ° 250 °	48°15'54.53"N 007°00'07.02"E 48°16'04.37"N 007°00'46.53"E	1176 1187			
LFSI	SAINT DIZIER ROBINSON	2.5199 °	48°38'01"N 004°54'29"E	459	NTL IFR/VFR P	152	Militaire / Restreint
11 29	2413 x 45 revêtue	113 ° 293 °	48°38'24.90"N 004°53'03.68"E 48°37'54.35"N 004°54'52.15"E	444 458			voir aussi AD2
11L 29R	1200 x 100 gazon	113 ° 293 °	48°38'12.55"N 004°54'04.09"E 48°37'57.35"N 004°54'58.04"E	452 458			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFMH	SAINT ETIENNE LOIRE	2.3719 °	45°32'03"N 004°17'50"E	1325	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	166	Civil / Ouvert à la CAP
17 35	2300 x 45 enrobé bitumineux	175 ° 355 °	45°33'04.31"N 004°17'42.51"E 45°31'49.93"N 004°17'51.93"E	1286 1325	45°32'54.62"N 004°17'43.74"E 45°31'55.44"N 004°17'51.23"E	1291 1321	voir aussi AD2
LFGP	SAINT FLORENTIN CHEU	2.2213 °	47°58'53"N 003°46'37"E	355	NTL VFR P	150	Civil / Ouvert à la CAP
07C 25C	1050 x 80 non revêtue	72 ° 252 °	47°58'43.68"N 003°46'07.67"E 47°58'54.10"N 003°46'55.80"E	350 354			
07L 25R	1120 x 90 non revêtue	72 ° 252 °	47°58'46.46"N 003°46'06.35"E 47°58'57.48"N 003°46'57.75"E	350 351	47°58'46.91"N 003°46'09.10"E		
07R 25L	1035 x 80 non revêtue	72 ° 252 °	47°58'41.24"N 003°46'08.80"E 47°58'51.49"N 003°46'56.29"E				
LFHQ	SAINT FLOUR COLTINES	2.0513 °	45°04'30"N 002°59'33"E	3218	NTL VFR P	171	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1310 x 30 revêtue	9 ° 189 °	45°04'11.47"N 002°59'29.37"E 45°04'53.47"N 002°59'38.86"E	3218 3190			
LFKM	SAINT GALMIER	2.3738 °	45°36'23"N 004°18'18"E	1269	NTL VFR P	166	Civil / Restreint
16 34	650 x 50 non revêtue	157 ° 337 °	45°36'32.30"N 004°18'12.00"E 45°36'12.96"N 004°18'23.84"E	1267 1269	45°36'28.45"N 004°18'14.37"E		
LFIM	SAINT GAUDENS MONTREJEAU	1.4774 °	43°06'27"N 000°37'09"E	1320	NTL VFR P	167	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	750 x 60 non revêtue	70 ° 250 °	43°06'22.65"N 000°36'53.42"E 43°06'30.96"N 000°37'24.39"E	1320 1312	43°06'29.28"N 000°37'18.14"E	1314	
LFCG	SAINT GIRONS ANTICHAN	1.6002 °	43°00'28"N 001°06'11"E	1376	NTL VFR P	167	Civil / Ouvert à la CAP
15 33	1100 x 30 revêtue	153 ° 333 °	43°00'43.86"N 001°06'00.44"E 43°00'12.06"N 001°06'22.43"E	1334 1367	43°00'17.70"N 001°06'18.53"E	1359	
15R 33L	997 x 50 non revêtue	153 ° 333 °	43°00'37.33"N 001°06'02.73"E 43°00'08.52"N 001°06'22.66"E	1335 1376	43°00'17.04"N 001°06'16.76"E	1360	
LFIS	SAINT INGLEVERT LES DEUX CAPS	1.5373 °	50°52'57"N 001°44'10"E	443	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	603 x 40 revêtue	30 ° 210 °	50°52'48.84"N 001°44'01.96"E 50°53'05.76"N 001°44'17.30"E	426 437			
LFIY	SAINT JEAN D'ANGELY ESSOUVERT	1.0922 °	45°57'55"N 000°31'28"W	245	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	850 x 50 non revêtue	98 ° 278 °	45°57'56.72"N 000°31'47.22"W 45°57'52.73"N 000°31'08.16"W	245 219	45°57'56.46"N 000°31'44.68"W 45°57'53.01"N 000°31'10.88"W	245 221	
LFKH	SAINT JEAN D'AVELANNE	2.703 °	45°30'57"N 005°40'46"E	964	NTL VFR P	161	Civil / Restreint
02 20	407 x 35 non revêtue	17 ° 197 °	45°30'50.34"N 005°40'40.80"E 45°31'02.94"N 005°40'46.30"E	964 912			
LFKE	SAINT JEAN EN ROYANS	2.6106 °	45°01'35"N 005°18'33"E	872	NTL VFR P	166	Civil / Restreint
14 32	667 x 50 non revêtue	144 ° 324 °	45°01'43.88"N 005°18'23.91"E 45°01'26.46"N 005°18'41.95"E	832 872	45°01'42.31"N 005°18'25.54"E	833	
LFBJ	SAINT JUNIEN	1.4949 °	45°54'09"N 000°55'08"E	903	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	585 x 20 revêtue	66 ° 246 °	45°54'04.12"N 000°54'52.90"E 45°54'11.87"N 000°55'17.64"E	876 903			
LFNL	SAINT MARTIN DE LONDRES	2.2445 °	43°48'01"N 003°46'54"E	602	NTL VFR P	165	Civil / Restreint
12L 30R	550 x 70 non revêtue	119 ° 299 °	43°48'05.43"N 003°46'43.45"E 43°47'56.64"N 003°47'04.94"E	581 617	43°48'03.27"N 003°46'48.89"E 43°47'57.84"N 003°47'01.99"E	587 604	
12R 30L	575 x 50 non revêtue	119 ° 299 °	43°48'03.88"N 003°46'42.26"E 43°47'54.78"N 003°47'04.61"E	591 620	43°48'01.83"N 003°46'47.32"E 43°47'56.48"N 003°47'00.38"E	594 614	
LFRZ	SAINT NAZAIRE MONTOIR	0.5411 °	47°18'38"N 002°09'24"W	13	NTL IFR/VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	2405 x 45 revêtue	73 ° 253 °	47°18'32.80"N 002°09'51.94"W 47°18'54.95"N 002°08'02.15"W	12 11			voir aussi AD2
LFQN	SAINT OMER WIZERNES	1.6991 °	50°43'44"N 002°14'04"E	249	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
03 21	640 x 50 non revêtue	27 ° 207 °	50°43'26.75"N 002°13'50.55"E 50°43'45.20"N 002°14'05.20"E	233 239	50°43'27.58"N 002°13'51.19"E 50°43'42.34"N 002°14'02.93"E	233 239	
09 27	597 x 20 revêtue	87 ° 267 °	50°43'42.77"N 002°13'39.51"E 50°43'43.92"N 002°14'09.81"E	249 239	50°43'43.82"N 002°14'07.25"E		
LFDP	SAINT PIERRE D'OLERON	0.8673 °	45°57'28"N 001°18'41"W	22	NTL VFR P	154	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1011 x 50 non revêtue	97 ° 277 °	45°57'29.76"N 001°19'03.85"W 45°57'25.75"N 001°18'17.25"W	22 9	45°57'29.46"N 001°19'00.37"W 45°57'26.33"N 001°18'23.93"W	21 11	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFOW	SAINT QUENTIN ROUPY	2.0227 °	49°48'58"N 003°12'21"E	325	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	657 x 100 non revêtue	40 ° 220 °	49°48'51.64"N 003°12'12.16"E 49°49'07.76"N 003°12'33.60"E	317 325	49°49'05.33"N 003°12'30.37"E	319	
14 32	598 x 100 non revêtue	138 ° 318 °	49°49'03.17"N 003°12'13.32"E 49°48'48.92"N 003°12'33.56"E	320 314			
LFLR	SAINT RAMBERT D'ALBON	2.4983 °	45°15'18"N 004°49'29"E	509	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
01L 19R	900 x 100 non revêtue	7 ° 187 °	45°14'52.51"N 004°49'29.95"E 45°15'21.50"N 004°49'35.19"E	500 509			
01R 19L	900 x 100 non revêtue	7 ° 187 °	45°14'51.99"N 004°49'35.64"E 45°15'20.99"N 004°49'40.88"E	502 508			
LFKR	SAINT REMY DE MAURIENNE	2.8399 °	45°22'30"N 006°16'40"E	1399	NTL VFR P	171	Civil / Restreint
16 34	847 x 45 non revêtue	158 ° 338 °	45°22'47.90"N 006°16'30.11"E 45°22'22.45"N 006°16'44.73"E	1381 1398	45°22'41.33"N 006°16'33.77"E 45°22'25.10"N 006°16'42.99"E	1384 1396	
LFSS	SAINT SULPICE DES LANDES	0.6677 °	47°47'30"N 001°38'37"W	312	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
09 27	772 x 80 non revêtue	92 ° 272 °	47°47'29.69"N 001°38'36.61"W 47°47'28.61"N 001°37'59.54"W	312 299	47°47'29.50"N 001°38'30.16"W 47°47'28.77"N 001°38'05.08"W	305 295	
LFOS	SAINT VALERY VITTEFLEUR	1.2541 °	49°50'07"N 000°39'20"E	269	NTL VFR P	145	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	900 x 50 non revêtue	64 ° 244 °	49°50'00.72"N 000°39'00.10"E 49°50'13.49"N 000°39'40.58"E	263 257	49°50'12.00"N 000°39'35.87"E	262	
LFLN	SAINT YAN	2.3009 °	46°24'24"N 004°01'16"E	797	NTL IFR/VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
15 33	720 x 70 non revêtue	148 ° 328 °	46°24'57.05"N 004°01'04.46"E 46°24'36.96"N 004°01'22.59"E	791 793			voir aussi AD2
15L 33R	2034 x 45 revêtue	148 ° 328 °	46°25'19.31"N 004°00'25.63"E 46°24'23.38"N 004°01'15.95"E	783 797			
15R 33L	1200 x 30 revêtue	148 ° 328 °	46°24'53.51"N 004°00'31.35"E 46°24'20.54"N 004°01'01.10"E	786 794			
LFDF	SAINTE FOY LA GRANDE	1.3243 °	44°51'09"N 000°10'32"E	282	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1200 x 60 non revêtue	96 ° 276 °	44°51'10.49"N 000°10'04.85"E 44°51'06.64"N 000°10'59.19"E	265 250	44°51'09.43"N 000°10'19.78"E 44°51'07.02"N 000°10'53.77"E	275 258	
LFYS	SAINTE LEOCADIE	1.8243 °	42°26'50"N 002°00'39"E	4331	NTL VFR P	173	Militaire / Restreint
07 25	793 x 90 non revêtue	70 ° 250 °	42°26'41.13"N 002°00'06.33"E 42°26'49.70"N 002°00'38.96"E	4241 4331	42°26'41.29"N 002°00'06.95"E 42°26'49.54"N 002°00'38.33"E	4242 4330	
LFXB	SAINTES THENAC	1.0713 °	45°42'07"N 000°38'10"W	118	NTL VFR P	NIL	Militaire / Restreint
05 23	1100 x 45 revêtue	52 ° 232 °	45°41'31.53"N 000°38'29.11"W 45°41'53.23"N 000°37'48.77"W	122 67	45°41'33.50"N 000°38'25.45"W 45°41'51.26"N 000°37'52.46"W	118 69	
05L 23R	900 x 80 non revêtue	52 ° 232 °	45°41'56.88"N 000°38'30.52"W 45°42'14.67"N 000°37'57.53"W	94 50	45°42'00.08"N 000°38'24.60"W 45°42'12.24"N 000°38'02.08"W	81 53	
05R 23L	900 x 50 non revêtue	52 ° 232 °	45°41'54.45"N 000°38'27.86"W 45°42'12.33"N 000°37'55.01"W	92 49	45°41'56.42"N 000°38'24.19"W 45°42'09.72"N 000°37'59.40"W	87 53	
12 30	800 x 100 non revêtue	120 ° 300 °	45°42'12.63"N 000°38'31.24"W 45°41'59.59"N 000°37'59.22"W	89 57			
LFMY	SALON DE PROVENCE	2.5461 °	43°36'11"N 005°06'30"E	197	NTL IFR/VFR P	162	Militaire / Restreint
09 27	783 x 42 gazon	87 ° 267 °	43°36'32.82"N 005°06'33.35"E 43°36'32.30"N 005°07'08.27"E	197 206			voir aussi AD2
16 34	2001 x 45 revêtue	160 ° 340 °	43°36'56.35"N 005°06'15.88"E 43°35'55.56"N 005°06'46.93"E	195 191			
16L 34R	968 x 79 gazon	165 ° 345 °	43°36'53.00"N 005°06'57.32"E 43°36'22.85"N 005°07'09.24"E	206 206			
16R 34L	1103 x 80 gazon	165 ° 345 °	43°36'46.43"N 005°06'51.90"E 43°36'12.03"N 005°07'05.31"E	203 198			
LFNE	SALON EYGUIERES	2.5255 °	43°39'27"N 005°00'46"E	247	NTL VFR P	162	Civil / Ouvert à la CAP
09 27	1280 x 150 non revêtue	90 ° 270 °	43°39'27.35"N 005°00'07.40"E 43°39'27.07"N 005°01'04.48"E	232 238	43°39'27.03"N 005°00'48.73"E	233	
10 28	450 x 20 non revêtue	100 ° 280 °	43°39'48.23"N 005°00'46.78"E 43°39'46.52"N 005°01'00.86"E	246 249			
15L 33R	350 x 25 non revêtue	155 ° 335 °	43°39'47.24"N 005°00'42.83"E 43°39'42.69"N 005°00'56.24"E	239 246			
15R 33L	1200 x 150 non revêtue	155 ° 335 °	43°39'48.29"N 005°00'32.83"E 43°39'12.97"N 005°00'55.53"E	246 232	43°39'43.89"N 005°00'35.66"E	245	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFDS	SARLAT DOMME	1.6088 °	44°47'32"N 001°14'37"E	979	NTL VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	745 x 20 revêtue	104 ° 284 °	44°47'33.67"N 001°14'30.47"E 44°47'27.66"N 001°15'03.28"E	975 969			
LFQU	SARRE UNION	3.0946 °	48°57'03"N 007°04'35"E	842	NTL VFR P	157	Civil / Restreint
08 26	900 x 20 revêtue	83 ° 263 °			48°57'02.17"N 007°04'30.53"E	798	
08L 26R	820 x 50 non revêtue	83 ° 263 °	48°57'02.30"N 007°04'19.02"E 48°57'05.33"N 007°04'59.20"E	784 836	48°57'02.86"N 007°04'26.38"E	793	
LFGT	SARREBOURG BUHL	3.0915 °	48°43'06"N 007°04'48"E	873	NTL VFR P	158	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	744 x 20 revêtue	43 ° 223 °	48°42'51.89"N 007°04'14.78"E 48°43'09.42"N 007°04'39.69"E	872 855			
04L 22R	779 x 80 non revêtue	43 ° 223 °	48°42'52.93"N 007°04'11.84"E 48°43'11.30"N 007°04'37.96"E	869 852			
LFGU	SARREGUEMINES NEUNKIRCH	3.1054 °	49°07'39"N 007°06'24"E	863	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
05L 23R	714 x 150 non revêtue	54 ° 234 °	49°07'38.99"N 007°06'02.80"E 49°07'52.45"N 007°06'31.43"E	834 862			
05R 23L	714 x 80 non revêtue	54 ° 234 °	49°07'35.05"N 007°06'07.10"E 49°07'48.50"N 007°06'35.74"E	828 854	49°07'36.96"N 007°06'11.17"E	833	
LFEW	SAULIEU LIERNAIS	2.3583 °	47°14'19"N 004°15'52"E	1710	NTL VFR P	156	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	730 x 20 revêtue	54 ° 234 °	47°14'13.95"N 004°15'41.95"E 47°14'27.70"N 004°16'10.13"E	1710 1679			
LFOD	SAUMUR SAINT FLORENT	1.1535 °	47°15'24"N 000°06'49"W	269	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1450 x 30 revêtue	95 ° 275 °	47°15'26.61"N 000°07'28.51"W 47°15'22.51"N 000°06'19.85"W	254 269	47°15'22.90"N 000°06'26.47"W	267	
LFQY	SAVERNE STEINBOURG	3.1807 °	48°45'12"N 007°25'33"E	623	NTL VFR P	158	Civil / Restreint
15 33	665 x 50 non revêtue	154 ° 334 °	48°45'22.70"N 007°25'24.84"E 48°45'03.31"N 007°25'38.94"E	606 623			
LFSJ	SEDAN DOUZY	2.5488 °	49°39'32"N 005°02'12"E	513	NTL VFR P	151	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	800 x 30 revêtue	76 ° 256 °	49°39'29.44"N 005°01'59.10"E 49°39'35.63"N 005°02'37.78"E	509 513			
08L 26R	1000 x 80 non revêtue	76 ° 256 °	49°39'29.33"N 005°01'44.07"E 49°39'37.85"N 005°02'37.29"E	506 512	49°39'30.04"N 005°01'48.53"E 49°39'36.64"N 005°02'29.75"E	507 512	
LFGQ	SEMUR EN AUXOIS	2.3771 °	47°28'52"N 004°20'35"E	1051	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	732 x 25 revêtue	43 ° 223 °	47°28'43.09"N 004°20'22.61"E 47°29'00.31"N 004°20'46.52"E	1044 1038	47°28'45.09"N 004°20'25.41"E	1047	
04L 22R	620 x 60 non revêtue	43 ° 223 °	47°28'46.20"N 004°20'24.11"E 47°29'00.86"N 004°20'44.47"E	1045 1038			
	SEPTFONDS	1.7101 °	44°10'48"N 001°35'51"E	630	VFR P	NIL	Privé
11 29	720 x 30 revêtue	112 ° 292 °					
LFTM	SERRES LA BATIE MONTSALEON	2.6987 °	44°27'26"N 005°43'38"E	2328	VFR P	169	Privé
18 36	650 x 90 non revêtue	183 ° 3 °	44°27'36.68"N 005°43'38.43"E 44°27'15.66"N 005°43'37.11"E	2323 2320	44°27'31.83"N 005°43'38.13"E	2328	
LFFZ	SEZANNE SAINT REMY	2.2059 °	48°42'34"N 003°45'46"E	355	NTL VFR P	147	Civil / Ouvert à la CAP
06L 24R	950 x 50 non revêtue	58 ° 238 °	48°42'27.13"N 003°45'27.64"E 48°42'43.38"N 003°46'07.08"E	355 351	48°42'29.67"N 003°45'33.81"E 48°42'40.84"N 003°46'00.90"E	351 350	
06R 24L	950 x 80 non revêtue	58 ° 238 °	48°42'25.34"N 003°45'29.32"E 48°42'41.60"N 003°46'08.76"E	354 350	48°42'27.89"N 003°45'35.49"E 48°42'39.57"N 003°46'03.83"E	349 348	
LFNS	SISTERON VAUMEILH	2.741 °	44°17'12"N 005°55'45"E	1778	NTL VFR P	168	Civil / Restreint
17 35	950 x 80 non revêtue	175 ° 355 °	44°17'26.56"N 005°55'42.88"E 44°16'55.94"N 005°55'46.61"E	1776 1758	44°17'23.08"N 005°55'43.30"E 44°16'59.42"N 005°55'46.19"E	1773 1759	
LFJS	SOISSONS COURMELLES	2.0571 °	49°20'42"N 003°16'59"E	518	NTL VFR P	145	Civil / Ouvert à la CAP
07 25	870 x 60 non revêtue	70 ° 250 °	49°20'37.37"N 003°16'38.26"E 49°20'47.49"N 003°17'19.94"E	515 513	49°20'38.49"N 003°16'42.91"E	516	

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFKS	SOLENZARA	3.3634 °	41°55'35"N 009°24'19"E	29	NTL IFR/VFR	157	Militaire / Réservé à l'Etat
18 36	2627 x 45 revêtue	179 ° 359 °	41°56'10.48"N 009°24'18.22"E 41°54'45.35"N 009°24'20.31"E	20 17			voir aussi AD2
LFKD	SOLLIERES SARDIERES	2.9565 °	45°15'14"N 006°48'04"E	4255	NTL VFR P	178	Civil / Restreint
01 19	705 x 60 non revêtue	16 ° 196 °	45°15'03.12"N 006°47'59.91"E 45°15'25.03"N 006°48'09.02"E	4215 4255	45°15'21.92"N 006°48'07.72"E	4249	
LFDK	SOULAC SUR MER	0.9532 °	45°29'38"N 001°05'02"W	11	NTL VFR P	152	Civil / Ouvert à la CAP
14 32	770 x 18 revêtue	135 ° 315 °	45°29'45.96"N 001°05'13.66"W 45°29'28.33"N 001°04'48.55"W	9 10	45°29'44.65"N 001°05'11.80"W	9	
LFST	STRASBOURG ENTZHEIM	3.2289 °	48°32'31"N 007°38'04"E	505	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	157	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	2400 x 45 béton bitumineux	49 ° 229 °	48°31'52.30"N 007°36'57.71"E 48°32'43.59"N 007°38'25.59"E	503 491			voir aussi AD2
LFGC	STRASBOURG NEUHOF	3.2651 °	48°33'13"N 007°46'39"E	459	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
17L 35R	819 x 60 non revêtue	176 ° 356 °	48°33'26.67"N 007°46'37.48"E 48°33'00.19"N 007°46'40.24"E	454 458	48°33'21.11"N 007°46'38.06"E 48°33'03.39"N 007°46'39.91"E	457 457	
17R 35L	700 x 80 non revêtue	176 ° 356 °	48°33'24.72"N 007°46'32.37"E 48°33'01.41"N 007°46'34.81"E	455 458			
	TALMONT VENDEE AIR PARK	0.7634 °	46°29'37"N 001°34'36"W	43	VFR P	NIL	Privé
03 21	850 x 20 revêtue	32 ° 212 °					
LFDT	TARBES LALOUBERE	1.3369 °	43°12'54"N 000°04'39"E	1075	NTL VFR P	165	Civil / Ouvert à la CAP
08L 26R	825 x 50 non revêtue	80 ° 260 °	43°12'53.02"N 000°04'20.34"E 43°12'57.55"N 000°04'56.35"E	1071 1073	43°12'53.81"N 000°04'26.64"E 43°12'56.87"N 000°04'50.94"E	1071 1072	
08R 26L	825 x 80 non revêtue	80 ° 260 °	43°12'50.79"N 000°04'20.87"E 43°12'55.32"N 000°04'56.87"E	1073 1075	43°12'51.57"N 000°04'27.16"E 43°12'54.57"N 000°04'51.05"E	1074 1073	
LFBT	TARBES LOURDES PYRENEES	1.3167 °	43°11'08"N 000°00'10"W	1260	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	166	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	3000 x 45 macadam	20 ° 200 °	43°09'57.41"N 000°00'45.97"W 43°11'28.68"N 000°00'00.25"E	1259 1171	43°10'17.81"N 000°00'35.64"W	1238	voir aussi AD2
LFCT	THOUARS	1.1555 °	46°57'43"N 000°09'10"W	341	NTL VFR P	NIL	Civil / Ouvert à la CAP
12 30	1054 x 100 non revêtue	119 ° 299 °	46°57'46.60"N 000°09'33.66"W 46°57'30.22"N 000°08'49.91"W	342 308	46°57'32.71"N 000°08'56.58"W	317	
LFET	TIL CHATEL	2.6017 °	47°32'47"N 005°12'39"E	939	NTL VFR P	155	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	1050 x 100 non revêtue	15 ° 195 °	47°32'31.46"N 005°12'32.43"E 47°33'04.28"N 005°12'45.46"E	922 939			
11 29	1040 x 60 non revêtue	109 ° 289 °	47°32'50.34"N 005°12'24.43"E 47°32'39.51"N 005°13'11.61"E	931 925	47°32'41.09"N 005°13'04.71"E	922	
LFBO	TOULOUSE BLAGNAC	1.6594 °	43°38'06"N 001°22'04"E	499	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
14L 32R	3025 x 45 béton bitumineux	143 ° 323 °	43°38'14.51"N 001°21'27.45"E 43°36'56.29"N 001°22'48.85"E	489 497			voir aussi AD2
14R 32L	3503 x 45 béton bitumineux	143 ° 323 °	43°38'38.81"N 001°20'45.36"E 43°37'08.27"N 001°22'19.62"E	488 497			
LFIT	TOULOUSE BOURG SAINT BERNARD	1.7486 °	43°36'40"N 001°43'27"E	526	NTL VFR P	161	Civil / Restreint
12L 30R	1200 x 50 non revêtue	120 ° 300 °	43°36'47.60"N 001°43'14.43"E 43°36'28.45"N 001°44'00.10"E	518 524			
12R 30L	700 x 60 non revêtue	120 ° 300 °	43°36'46.06"N 001°43'13.28"E 43°36'34.67"N 001°43'40.49"E	522 526			
LFBF	TOULOUSE FRANCAZAL	1.6577 °	43°32'57"N 001°21'26"E	535	NTL IFR/VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
11 29	1800 x 45 enrobé bitumineux	115 ° 295 °	43°32'56.70"N 001°21'25.91"E 43°32'32.17"N 001°22'38.65"E	534 533			voir aussi AD2
LFCL	TOULOUSE LASBORDES	1.6927 °	43°35'16"N 001°29'55"E	460	NTL VFR P	160	Civil / Ouvert à la CAP
15 33	950 x 23 revêtue	155 ° 335 °	43°35'28.12"N 001°29'47.22"E 43°35'00.18"N 001°30'04.89"E	460 460	43°35'24.00"N 001°29'49.83"E	460	
15R 33L	350 x 20 non revêtue	154 ° 334 °	43°35'06.60"N 001°29'54.72"E 43°34'56.44"N 001°30'01.47"E	457 458			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFFX	TOURNUS CUISERY	2.5405 °	46°33'41"N 004°58'31"E	689	NTL VFR P	159	Civil / Restreint
01 19	755 x 60 non revêtue	11 ° 191 °	46°33'31.93"N 004°58'28.59"E 46°33'55.97"N 004°58'35.68"E	689 667	46°33'34.41"N 004°58'29.31"E	687	
LFJT	TOURS LE LOUROUX	1.3954 °	47°09'00"N 000°42'46"E	413	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
03 21	900 x 90 non revêtue	31 ° 211 °	47°08'43.73"N 000°42'29.27"E 47°09'08.81"N 000°42'50.93"E	414 399	47°08'46.42"N 000°42'31.56"E 47°09'05.50"N 000°42'48.00"E	414 402	
LFEN	TOURS SORIGNY	1.3869 °	47°15'59"N 000°41'57"E	299	NTL VFR P	151	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	700 x 18 revêtue	36 ° 216 °	47°15'49.89"N 000°41'46.71"E 47°16'08.30"N 000°42'06.34"E	297 288	47°16'06.64"N 000°42'04.58"E	289	
04R 22L	330 x 20 non revêtue	36 ° 216 °	47°15'54.20"N 000°41'53.03"E 47°16'03.02"N 000°42'02.41"E	293 289			
LFOT	TOURS VAL DE LOIRE	1.3873 °	47°25'55"N 000°43'23"E	357	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	151	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	2404 x 45 béton	15 ° 195 °	47°25'18.44"N 000°43'24.28"E 47°26'33.55"N 000°43'54.48"E	351 351			voir aussi AD2
LFQB	TROYES BARBEREY	2.2816 °	48°19'18"N 004°01'00"E	389	NTL IFR/VFR S/NS/P	149	Civil / Ouvert à la CAP
05 23	734 x 100 non revêtue	52 ° 232 °	48°19'01.20"N 004°00'28.25"E 48°19'15.87"N 004°00'56.23"E	388 372	48°19'02.87"N 004°00'31.46"E	386	voir aussi AD2
17 35	1649 x 30 revêtue	174 ° 354 °	48°19'46.17"N 004°00'55.18"E 48°18'53.09"N 004°01'03.91"E	365 388	48°18'56.71"N 004°01'03.31"E	384	
17R 35L	900 x 100 non revêtue	174 ° 354 °	48°19'32.09"N 004°00'44.40"E 48°19'03.14"N 004°00'49.15"E	372 374			
LFCU	USSEL THALAMY	1.9018 °	45°32'09"N 002°25'29"E	2427	NTL VFR P	166	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1350 x 30 revêtue	99 ° 279 °	45°32'12.79"N 002°24'58.60"E 45°32'05.74"N 002°25'59.71"E	2425 2396			
10R 28L	900 x 50 non revêtue	99 ° 279 °	45°32'10.46"N 002°25'07.26"E 45°32'05.75"N 002°25'48.17"E	2423 2400			
LFNU	UZES	2.3889 °	44°05'01"N 004°23'38"E	884	NTL VFR P	164	Civil / Restreint
17 35	1060 x 60 non revêtue	176 ° 356 °	44°05'12.45"N 004°23'36.55"E 44°04'38.26"N 004°23'40.12"E	884 858	44°04'43.43"N 004°23'39.58"E	858	
LFLU	VALENCE CHABEUIL	2.5299 °	44°54'56"N 004°58'07"E	525	NTL IFR/VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	2100 x 45 revêtue	8 ° 188 °	44°54'44.01"N 004°58'05.17"E 44°55'51.42"N 004°58'18.11"E	524 517	44°54'52.19"N 004°58'06.74"E 44°55'47.40"N 004°58'17.34"E	525 518	voir aussi AD2
01L 19R	1190 x 50 non revêtue	8 ° 188 °	44°54'56.11"N 004°58'10.82"E 44°55'34.37"N 004°58'18.13"E	524 524			
01R 19L	400 x 60 non revêtue	8 ° 188 °	44°55'09.40"N 004°58'16.95"E 44°55'22.27"N 004°58'19.41"E	528 531			
LFAV	VALENCIENNES DENAIN	2.0853 °	50°19'29"N 003°27'56"E	172	INTL/NTL IFR/VFR P	144	Civil / Ouvert à la CAP
06 24	625 x 50 non revêtue	61 ° 241 °	50°19'39.51"N 003°27'20.12"E 50°19'49.16"N 003°27'47.81"E	164 171			voir aussi AD2
11 29	1708 x 45 revêtue	111 ° 291 °	50°19'42.73"N 003°27'00.18"E 50°19'23.09"N 003°28'20.90"E	161 156	50°19'40.75"N 003°27'08.32"E 50°19'24.43"N 003°28'15.40"E	162 159	
11L 29R	620 x 50 non revêtue	111 ° 291 °	50°19'39.74"N 003°27'27.32"E 50°19'32.65"N 003°27'56.57"E	161 172			
LFNV	VALREAS VISAN	2.5099 °	44°20'09"N 004°54'25"E	472	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1020 x 50 non revêtue	20 ° 200 °	44°19'53.01"N 004°54'16.87"E 44°20'24.17"N 004°54'32.63"E	447 472	44°19'56.67"N 004°54'18.72"E 44°20'20.51"N 004°54'30.78"E	449 469	
LFRV	VANNES GOLFE DU MORBIHAN	0.3382 °	47°43'09"N 002°43'24"W	440	NTL IFR/VFR P	159	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	1530 x 45 revêtue	39 ° 219 °	47°43'04.59"N 002°43'29.84"W 47°43'42.90"N 002°42'43.50"W	429 437			voir aussi AD2
08 26	995 x 60 non revêtue	82 ° 262 °	47°43'26.56"N 002°43'51.59"W 47°43'30.99"N 002°43'04.37"W	433 440	47°43'26.91"N 002°43'48.77"W	436	
LFAU	VAUVILLE	0.4812 °	49°37'22"N 001°49'48"W	458	NTL VFR P	156	Civil / Restreint
07 25	440 x 60 non revêtue	73 ° 253 °	49°37'21.47"N 001°49'55.17"W 49°37'25.54"N 001°49'34.13"W	425 458	49°37'24.50"N 001°49'39.49"W	452	
10 28	350 x 60 non revêtue	103 ° 283 °	49°37'26.41"N 001°49'58.78"W 49°37'23.77"N 001°49'41.66"W	417 446	49°37'24.51"N 001°49'46.53"W	446	
15 33	565 x 60 non revêtue	148 ° 328 °	49°37'30.80"N 001°49'58.98"W 49°37'15.32"N 001°49'43.83"W	429 435			

© Service de l'Information Aéronautique, France

Code	Nom / *Name*	MAG VAR	Position GEO ARP	ALT ft	Trafic / *Traffic*	GUND	Type / Usage
RWY	dimensions (m)	orientation GEO	THR		DTHR		
	surface		Position GEO	ALT ft	Position GEO	ALT ft	
LFIV	VENDAYS MONTALIVET	0.949 °	45°22'50"N 001°06'57"W	16	NTL VFR P	152	Civil / Restreint
09 27	800 x 18 revêtue	93 ° 273 °	45°22'47.71"N 001°07'19.99"W 45°22'46.49"N 001°06'43.28"W	22 12			
LFGW	VERDUN SOMMEDIEUE	2.6704 °	49°07'20"N 005°28'15"E	1236	NTL VFR P	153	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1110 x 20 revêtue	100 ° 280 °	49°07'23.60"N 005°27'41.33"E 49°07'17.57"N 005°28'35.67"E	1206 1235	49°07'17.89"N 005°28'32.75"E	1236	
10R 28L	600 x 60 non revêtue	100 ° 280 °	49°07'21.88"N 005°27'44.85"E 49°07'18.67"N 005°28'13.77"E	1208 1225	49°07'21.50"N 005°27'48.70"E	1209	
LFQW	VESOUL FROTEY	2.8544 °	47°38'19"N 006°12'15"E	1249	NTL VFR NS/P	158	Civil / Ouvert à la CAP
08 26	1408 x 20 revêtue	82 ° 262 °	47°38'15.92"N 006°11'42.11"E 47°38'24.24"N 006°12'24.24"E	360 381			
08R 26L	435 x 27 non revêtue	82 ° 262 °	47°38'17.85"N 006°12'13.71"E 47°38'19.74"N 006°12'34.38"E	1211 1235			
LFLV	VICHY CHARMEIL	2.1454 °	46°10'18"N 003°24'15"E	817	INTL/NTL IFR/VFR S/NS/P	160	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	2200 x 45 revêtue	8 ° 188 °	46°09'35.70"N 003°24'05.79"E 46°10'46.21"N 003°24'20.19"E	817 810			voir aussi AD2
LFHH	VIENNE REVENTIN	2.5003 °	45°27'46"N 004°49'40"E	720	NTL VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
01 19	660 x 50 non revêtue	12 ° 192 °	45°27'35.05"N 004°49'36.93"E 45°27'55.98"N 004°49'43.00"E	711 720	45°27'39.50"N 004°49'38.22"E	713	
LFFV	VIERZON MEREAU	1.7719 °	47°11'41"N 002°04'00"E	430	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
04 22	680 x 60 non revêtue	39 ° 219 °	47°11'29.70"N 002°03'44.86"E 47°11'46.82"N 002°04'05.21"E	430 408	47°11'32.66"N 002°03'48.43"E 47°11'44.62"N 002°04'02.60"E	429 412	
LFPV	VILLACOUBLAY VELIZY	1.7595 °	48°46'27"N 002°11'29"E	585	NTL IFR/VFR P	144	Militaire / Restreint
09 27	1957 x 45 enrobé bitumineux	88 ° 268 °	48°46'26.79"N 002°11'17.91"E 48°46'28.65"N 002°12'53.74"E	585 575	48°46'26.86"N 002°11'21.39"E 48°46'28.58"N 002°12'50.16"E	584 576	voir aussi AD2
LFCV	VILLEFRANCHE DE ROUERGUE	1.8162 °	44°22'08"N 002°01'37"E	1104	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
13 31	1030 x 80 non revêtue	129 ° 309 °	44°22'18.54"N 002°01'18.57"E 44°21'57.49"N 002°01'54.80"E	1104 1062	44°21'58.99"N 002°01'52.21"E	1063	
LFHV	VILLEFRANCHE TARARE	2.4551 °	45°55'12"N 004°38'06"E	1076	NTL IFR/VFR P	163	Civil / Ouvert à la CAP
18 36	1040 x 30 revêtue	181 ° 1 °	45°55'23.88"N 004°38'06.00"E 45°54'50.15"N 004°38'05.32"E	1075 1043	45°55'20.56"N 004°38'05.93"E 45°54'51.51"N 004°38'05.35"E	1075 1044	voir aussi AD2
18L 36R	880 x 60 non revêtue	181 ° 1 °	45°55'20.50"N 004°38'08.87"E 45°54'51.99"N 004°38'08.32"E	1070 1040			
LFCW	VILLENEUVE SUR LOT	1.4906 °	44°23'57"N 000°45'34"E	193	NTL VFR P	157	Civil / Ouvert à la CAP
10 28	1035 x 18 revêtue	103 ° 283 °	44°24'00.74"N 000°45'11.50"E 44°23'53.34"N 000°45'57.14"E	189 192	44°23'54.41"N 000°45'50.53"E	193	
LFAW	VILLERUPT	2.7841 °	49°24'38"N 005°53'21"E	1303	NTL VFR P	154	Civil / Restreint
07 25	666 x 60 non revêtue	66 ° 246 °	49°24'33.25"N 005°53'05.81"E 49°24'41.87"N 005°53'36.10"E	1269 1302	49°24'35.58"N 005°53'13.99"E	1284	
LFNF	VINON	2.698 °	43°44'11"N 005°46'59"E	903	NTL VFR P	164	Civil / Ouvert à la CAP
02 20	1250 x 130 non revêtue	23 ° 203 °	43°44'03.18"N 005°46'49.55"E 43°44'40.63"N 005°47'11.07"E	889 902	43°44'07.52"N 005°46'52.04"E 43°44'36.48"N 005°47'08.68"E	889 900	
10 28	1054 x 167 non revêtue	102 ° 282 °	43°44'10.25"N 005°46'37.33"E 43°44'03.21"N 005°47'23.40"E	884 901	43°44'09.33"N 005°46'43.35"E 43°44'04.44"N 005°47'15.75"E	885 900	
16 34	780 x 146 non revêtue	161 ° 341 °	43°44'35.28"N 005°46'52.76"E 43°44'11.41"N 005°47'04.27"E	897 897	43°44'31.93"N 005°46'54.38"E	896	
LFSK	VITRY LE FRANCOIS VAUCLERC	2.4587 °	48°42'08"N 004°41'00"E	411	NTL VFR P	150	Civil / Ouvert à la CAP
04 22	860 x 100 non revêtue	45 ° 225 °	48°42'03.50"N 004°40'51.61"E 48°42'23.19"N 004°41'21.35"E	408 409	48°42'07.05"N 004°40'56.73"E	409	
11 29	870 x 100 non revêtue	113 ° 293 °	48°42'13.80"N 004°40'40.38"E 48°42'02.76"N 004°41'19.77"E	408 411			
LFYV	YVETOT-BAONS LE COMTE	1.2882 °	49°38'19"N 000°43'57"E	472	NTL VFR P	NIL	Civil / Restreint
08 26	695 x 50 non revêtue	81 ° 261 °	49°38'16.00"N 000°43'25.40"E 49°38'19.58"N 000°43'59.59"E	467 472			

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Position GEO / Situation	ALT / HGT	Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength*	GUND / Utilisation	Observations
Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant /*Operator*
ALPES LEMAN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.8628°				Centre hospitalier Alpes Léman - TEL : 04 50 82 22 01 - FAX : 04 50 82 22 04
46°08'27"N 006°19'13"E	1532 ft	FATO 20 x 20	155	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : OUI (5 extincteurs poudre 50 kg et 1 extincteur CO2 10 kg) Obstacle : arbre dans la trouée Nord-Est à 1,7 km de l'hélistation, hauteur 105 m (345 ft) par rapport à l'hélistation. Voir carte atlas VAC hélistations
AMBERT CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.2349°				Centre hospitalier d'Ambert : TEL 04 73 82 73 82 / FAX : 04 73 82 73 71
45°33'14"N 003°44'29"E	1762 ft	FATO 15 x 15 TLOF 9 x 9	NIL	balisage : Oui
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4 T) TLOF Enrobé bitumineux (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (extincteurs poudre + CO2)
AMBOISE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.4618°				Centre Hospitalier Robert Debré d'Amboise TEL : 02 47 23 33 33 FAX : 02 47 23 33 26
47°24'29"N 000°58'52"E	308 ft	FATO 21.5 x 21.5 TLOF 21.5 x 21.5	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 2 extincteurs 10 kg CO2, mousse : 1 poste fixe débit 250 l/min. Réservée aux vols sanitaires : O/R Urgence TEL : 02 47 23 33 92. Axes ATT/DEC : 074°/254° et 094°/274°. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Aire de sécurité : 27.6 x 27.6 m. Voir carte atlas VAC hélistations
AMIENS CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE SUD 1 Transport public à la demande 1.7398°				CHU Amiens SAMU (80) : TEL : 03 22 66 84 67
49°52'34"N 002°15'27"E	250 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 9 x 9	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Enrobé (4.3 T) TLOF Enrobé (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (2x50 kg poudre sur roues). Réservé au transport sanitaire. Utilisation simultanée avec hélistation en terrasse (Amiens CHU Sud 2) interdite sauf coordination entre les CDB.
AMIENS CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE SUD 2 Transport public à la demande 1.7394°				CHU Amiens SAMU (80) - TEL : 03 22 08 80 00
49°52'23"N 002°15'20"E	309 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 9 x 9	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (5 T) TLOF Béton (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (3x100 kg poudre sur roues, 2 robinets d'incendie armés) Réservée au transport sanitaire. Utilisation de l'hélistation par un HEL à la fois. Contacter SAMU 80 pour signaler l'approche. Survol des habitations et localités voisines à éviter. Voir carte atlas VAC hélistations
AMILLY CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.9467°				Centre hospitalier de l'agglomération Montargeoise Tél: 02 38 95 91 11/FAX: 02 38 95 90 22
47°59'48"N 002°46'28"E	353 ft	FATO 20 x 30 TLOF 14 x 14	148	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4.5 T) TLOF Enrobé bitumineux (4.5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (2 x 50 kg de poudre) Réservé aux évacuations sanitaires. Trouée Est: 069°/249°. Trouée Ouest: 049°/229°. Aire de sécurité : 27 x 37 m. Voir carte atlas VAC hélistations
ANGERS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.0131°				Centre hospitalier d'ANGERS - TEL : 02 41 35 32 97.
47°29'10"N 000°33'15"W	138 ft	FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui - 5 extincteurs (1 ABC 50 kg, 1 CO2 10 kg, 2 ABC 9 kg, 1 CO2 5 kg) Réservé aux missions sanitaires, vols d'ambulance et SMUH. Contact radio obligatoire pour tout mouvement, sur FREQ SAMU Opération 122.980 MHz. Axes trouées : 125°/305°. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
ANGOULEME CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.2841°				Centre hospitalier de GIRAC Tél: 05 45 24 40 40.
45°38'03"N 000°07'04"E	154 ft	FATO 45 x 30 TLOF 45 x 30	154	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (10 T) TLOF Enrobé bitumineux (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI (2 extincteurs 50 kg de poudre) APCH trouée Ouest 149°/329°, trouée Est 119°/299°. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
HOPITAL NORD FRANCHE COMTE Usage restreint 3.0198°				Hôpital Nord Franche Comté TEL : 03 84 98 31 28
47°34'34"N 006°52'23"E	1263 ft	FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Enrobé - (3.6 T) TLOF Enrobé - (3.6 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui(2 postes fixes mousse 200 L/mn, 3 extincteurs CO2 : 1x20kg, 2x2kg) Réservée au service médical d'urgence. PN 10 min. Axes d'APCH et TKOF : 025°/205°. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
ILE D'YEU PORT JOINVILLE Usage restreint 0.5182°				Mairie de l'Ile d'Yeu. Tél : 02 51 59 45 45
46°43'42"N 002°21'04"W	10 ft	FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4 T) TLOF Enrobé bitumineux (4 T)		HOR : OYA Hélicoptères SSLIA : Oui (50kg poudre) Axes préférentiels : 110°/290° Contact AFIS ILE D'YEU 118,900 MHz
ISOLA 2000 Transport public à la demande 3.01°				HELIPARTNER - TEL : 04 93 90 86 02
44°11'14"N 007°09'20"E	6494 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Enrobé bitumineux (10 T) TLOF Enrobé bitumineux (10 T)		HOR : 0900 à 1800 locales (ETE : -1 HR) SSLIA : Oui (50 kg poudre sur roues) Trouée unique : 110/290°. Aire de sécurité : 26,6 x 26,6 m. Pente des surfaces de protection : 12,5%. Voir carte atlas VAC hélistations
ISSOUDUN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.7584°				Centre Hospitalier de la Tour Blanche. TEL 02 54 03 54 03, FAX 02 54 03 54 21
46°57'34"N 001°59'41"E	465 ft	FATO 20.5 x 20.5 TLOF 20.5 x 20.5	NIL	balisage : Diurne et nocturne
en terrasse		FATO Béton (3.5 T) TLOF Béton (3.5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (250kg poudre) O/R URGENCE TEL 02 54 03 64 00 ou 02 54 03 54 00. Réservé aux évacuations sanitaires. Axes ATT/DEC: 289°/109° - 119°/299°. Sens d'atterrissage préférentiel 119°. Aire de sécurité : 26.5 x 26.5 m. Voir carte atlas VAC hélistations
ISTRES S.E.P. Transport public à la demande 2.5102°				Société Européenne de Propulsion.
43°32'38"N 004°57'07"E	72 ft	FATO 30 x 30	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Béton (4 T)		HOR : NIL SSLIA : NIL Réservée aux opérations de SMUH.
KREMLIN BICETRE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.8059°				Centre Hospitalier TEL : 01 45 21 70 21 - FAX : 01 45 21 28 30
48°48'34"N 002°21'23"E	272 ft	FATO 15 x 15 TLOF 10 x 10	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton TLOF Béton	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (50 kg poudre de type BC sur roues). Axe des trouées : 085°/265° Aire de sécurité : 24.4 m x 24.4 m. Strictement réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence par Hélicoptère). Préavis obligatoire 15 minutes par téléphone : 01 45 21 70 21 (PC Sécurité). Contact obligatoire 5 minutes avant de poser sur FREQ COM (SAMU 94 : 122.980 MHz). Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5 %. Voir carte atlas VAC hélistations
L'AIGLE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.2954°				Centre Hospitalier TEL 02 33 24 95 95.
48°46'05"N 000°36'42"E	764 ft	FATO 21 x 25 TLOF 9 x 9	NIL	balisage : OUI.
en surface		FATO Béton (5 T) TLOF Béton (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteur 50kg poudre) Voir carte atlas VAC hélistations
LA PLAGNE Transport public à la demande 2.9329°				SIGP - TEL : 04 79 09 74 04
45°31'13"N 006°40'17"E	5761 ft	FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO 15 x 15 m - Enrobé - 4,3 t (4.3 T) TLOF 15 x 15 m - Enrobé - 4,3 t (4.3 T)		HOR : NIL SSLIA : OUI (1 extincteur de 50 kg de poudre BC)
LA ROCHE SUR YON CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.8023°				Centre hospitalier départemental Vendée TEL: 02 51 44 61 61
46°40'05"N 001°24'44"W	343 ft	FATO 20.6 x 20.6	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.3 T)		HOR : H24 SSLIA : Oui (voir précisions plus bas) Moyens SSLIA : 2 extincteurs poudre BC (respectivement 100 et 150 kg) + 1 extincteur CO2 avec perche (20 kg). Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
LA ROCHELLE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.9065°				Centre Hospitalier de LA ROCHELLE - TEL : 05 46 45 50 50 - FAX 05 46 45 50 00.
46°09'32"N 001°08'35"W	49 ft	FATO 20 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse	49ft	FATO Béton (7 T)		HOR : NIL SSLIA : Extincteurs poudre : 1x50 kg, 3x9 kg. Extincteur CO2 : 1x20 kg. Réservée aux transports sanitaires. Trouée Est. A l'intérieur de la CTR LA ROCHELLE, contact radio obligatoire avec LA ROCHELLE TWR 118,0 Mhz en conditions MET inférieures aux conditions de vol à vue en espace aérien contrôlé. Voir carte atlas VAC hélistations
LACANAU LE HUGA Réservé aux administrations de l'Etat 0.9503°				Communauté des Communes Médoc-Atlantique. TEL: 05 57 70 11 97 - FAX: 05 57 70 09 24
45°00'25"N 001°09'53"W	52 ft	FATO 25 x 30 TLOF Diamètre 17	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (1 extincteur 50 kg de poudre) Réservée aux transports sanitaires, aux opérations de recherche et de sauvetage liées à la surveillance des plages. Axes ATT/DEC 140°/320° et 100°/280°. Aire de sécurité : 31 x 36 m. Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
LANGON CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.2201°				Centre hospitalier intercommunal sud Gironde site de Langon. TEL 05 56 76 57 57 FAX 05 56 63 40 28
44°32'41"N 000°14'37"W	121 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : 28 feux encastrés verts, 8 projecteurs rasants.
en terrasse		FATO Structure métallique (4.3 T) TLOF Structure métallique (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui. Mousse 2 postes fixes, rideau périphérique de brumisation. Réservée exclusivement au transport sanitaire. Aire de sécurité : 27 x 27 m. Voir carte atlas VAC hélistations
LANNION CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 0.0227°				Centre hospitalier Pierre LE DAMANY TEL : 02 96 05 71 11
48°43'22"N 003°27'55"W	92 ft	FATO 15 x 15 TLOF Diamètre 11	NIL	balisage : OUI de toits / de la FATO / de la TLOF
en surface		FATO Béton (10 T) TLOF Béton (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre + 2 x 20kg CO2) Aire de sécurité : 26 x 26 m. Réservée aux opérations de transport sanitaire. 2 trouées orientées : 220°/050°. Voir carte atlas VAC hélistations
LAON SEMILLY CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.1426°				Centre hospitalier de LAON - TEL : 03 23 24 33 33
49°33'00"N 003°35'50"E	233 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton TLOF Béton	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50 kg de poudre) Réservé transport sanitaire d'urgence. Axe d'approche : 126°/306°. Voir carte atlas VAC hélistations
LE BLANC CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.5106°				Centre hôspitalier du Blanc. TEL 02 54 28 28 28.
46°38'02"N 001°03'31"E	302 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : Sur demande H24. TEL 02 54 28 28 48.
en terrasse		FATO Béton TLOF Béton	nuit	HOR : NIL SSLIA : 250 kg de poudre Réservé uniquement au transport sanitaire. Axes : 140°/320°. A/A: 123.350 Mhz uniquement. Voir carte atlas VAC hélistations
LE CREUSOT CENTRE HOSPITALIER HOTEL DIEU Transport public à la demande 2.4079°				Centre Hospitalier Hôtel Dieu. TEL: 03 85 77 20 00 FAX: 03 85 77 24 30.
46°48'18"N 004°26'56"E	1180 ft	FATO 15 x 15 TLOF 10.8 x 10.8	158	balisage : OUI (diurne et lumineux secouru)
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4 T) TLOF Enrobé bitumineux (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre sur roues) Réservé aux évacuations sanitaires. ARR/DEP 300 m/sol par le Nord. Trouées 095°/275°. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%. Voir carte atlas VAC hélistations
LE HAVRE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.1256°				Hôpital Jacques MONOD. TEL : 02 32 73 32 15
49°31'29"N 000°11'05"E	58 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.3 x 11.3	NIL	balisage : Diurne et nocturne
en surface		FATO Béton (11.6 T) TLOF Béton (11.6 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (1 extincteur à poudre 50kg) Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5% Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
LE MANS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.2016°				Centre hospitalier du Mans - TEL : 02 43 43 29 50
48°01'00"N 000°10'24"E	225 ft	FATO 21 x 21 TLOF 11.4 x 11.4	NIL	balisage : Oui
en surface		FATO 21 x 21 - Enrobé (4 T) TLOF 11.4 x 11.4 - Enrobé (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (2 extincteurs poudre sur roues 50kg) Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 % Aire de sécurité : 28 x 28 m Voir carte atlas VAC hélistations
LE PLESSIS ROBINSON CENTRE CHIRURGICAL MARIE LANNELONGUE Transport public à la demande 1.783°				TEL : 01 40 94 88 12
48°46'43"N 002°14'42"E	633 ft	FATO Diamètre 19.4 TLOF Diamètre 19.4	NIL	balisage : Oui
en terrasse		FATO Aluminium (6.5 T) TLOF Aluminium (6.5 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (2 x 100 L émulseur, 2 x 25 kg sur roues poudre BC, 4 x 9 kg CO2) Réservée au transport sanitaire de passagers, de jour et de nuit. Equipe de sécurité qualifiée et équipée H24. Accès à l'hélistation : contrôle par badge au personnel autorisé. PPR obligatoire avant poser sur l'hélistation : 20 minutes par TEL exploitant. Aire de sécurité : 27.3 x 27.3 m. Axe des trouées : 003°/183° Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5% Voir carte atlas VAC hélistations
LE PUY EN VELAY CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.2698°				Centre hospitalier Emile Roux du Puy en Velay TEL : 04 71 02 02 02
45°03'02"N 003°52'41"E	2108 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : Sur demande H24, TEL : 04 71 02 02 02
en terrasse	62ft	FATO 21 x 21 - Résine époxy - 4 t (4 T) TLOF 21 x 21 - Résine époxy - 4 t (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (1 x 100 kg poudre, 2 x 50 kg poudre et 2 x 9 kg poudre) Voir carte atlas VAC hélistations
LILLE CENTRE HOSPITALIER REGIONAL Usage restreint 1.9483°				Centre hospitalier de LILLE - TEL : 03 20 17 40 00 / FAX : 03 20 44 45 00.
50°36'15"N 003°02'06"E	110 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 12.5 x 12.5	NIL	balisage : Oui HAPI : 8° - 14%
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5.7 T) TLOF Enrobé bitumineux (5.7 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (3 x 50 kg poudre, 1 x 9 kg CO2) Axes d'APCH et TKOF : 090°/270°. Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
LIMOGES CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.5836°				Centre hospitalier de Limoges - TEL 05 55 05 55 55
45°48'50"N 001°14'16"E	899 ft	FATO 19.5 x 19.5 TLOF 11 x 11	159	balisage : Oui (PCL sur FREQ COM)
en surface		FATO Béton (10 T) TLOF Béton (10 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (bac à sable, couverture AF et 6 extincteurs dont 2x50 kg poudre) Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté). Axes d'APCH et TKOF : - 314°/134° (trouées droites) - 111°/291°/314° (trouée courbe) Contacter LIMOGES Tour. FREQ COM : 122.980 MHz (SAMU). Aire de sécurité : 26 x 26 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
LOCHES CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.4782°				Centre Hospitalier de Loches TEL : 02 47 91 33 33 FAX : 02 47 91 92 00
47°07'50"N 001°00'11"E	231 ft	FATO 21 x 21 TLOF Diamètre 16	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 50 kg poudre Atterrissage préférentiel : 264°. Décollage préférentiel : 084°. Réservée aux transports sanitaires. O/R SAMU TEL exploitant Voir carte atlas VAC hélistations
LONS LE SAUNIER CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.6833°				Services techniques : TEL : 03 84 35 60 02. FAX : 03 84 35 60 70.
46°40'34"N 005°33'00"E	896 ft	FATO 22 x 22 TLOF 22 x 22	NIL	balisage : OUI (diurne et lumineux secouru)
en terrasse		FATO Enrobé bitumineux (3.6 T) TLOF Enrobé bitumineux (3.6 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI (300kg de poudre en deux postes) Cheminements ARR/DEP de la trouée Sud: au moins 300 m sol par le Sud pour tenir compte de l'urbanisation environnante et de la présence de la LF-R45C. Cheminements ARR/DEP de la trouée Nord: au moins 300 m sol en tenant compte du relief, de la végétation et des obstacles en limites latérales de la trouée. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Position GEO / Situation	ALT / HGT	Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength*	GUND / Utilisation	Observations
Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant /*Operator*
LORIENT BRETAGNE SUD CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.1361°				Hôpital de LORIENT. TEL 02 97 06 90 90
47°45'13"N 003°21'22"W	100 ft	FATO 21.2 x 22 TLOF 21.2 x 22	NIL	balisage : Oui
en terrasse		FATO Béton (4.5 T) TLOF Béton (4.5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (1 extincteur 5 kg CO2 + 1 extincteur 2 x 10 kg sur roues) Contact obligatoire avec LORIENT TWR. Voir carte atlas VAC hélistations
LYON CENTRE HOSPITALIER SUD Transport public à la demande 2.4965°				Hospices civils de Lyon. Tél. 04 72 11 63 06
45°42'09"N 004°48'27"E	753 ft	FATO 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (Extincteurs : 50kg poudre, 100kg poudre, 2x50kg) Pour LDG, PPR 30 min. Contacter TEL : 04 72 11 63 06 Voir carte atlas VAC hélistations
LYON GROUPEMENT HOSPITALIER EST Transport public à la demande 2.5197°				Hospices civils de Lyon - TEL : 04 72 63 48 93
45°44'52"N 004°54'09"E	818 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (5 extincteurs 50 kg poudre et 1 extincteur 22 kg CO2) Pour LDG, PPR 30 min auprès de l'exploitant. Trouées : 008/188°. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%. Voir carte atlas VAC hélistations
LYON HOPITAL EDOUARD HERRIOT Transport public à la demande 2.515°				Hospice civil de Lyon - TEL : 04 72 11 63 06
45°44'38"N 004°52'59"E	658 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse	63ft	FATO Béton (6 T) TLOF Béton (6 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (5 extincteurs poudre 50 kg BC) Pour LDG : PPR PN 30 MIN exploitant. ALT cheminements : 2000 ft QNH de jour, 2500 ft QNH de nuit (contact radio avec LYON INFO). Classe de performance : 1. Aire de sécurité : 26,50 x 26,50 m. Voir carte atlas VAC hélistations
LYON LA SAUVEGARDE Transport public à la demande 2.4918°				Clinique de la Sauvegarde - TEL : 04 72 17 17 93
45°47'20"N 004°47'13"E	906 ft	FATO 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse	56ft	FATO 21x21 - Résine - 4.3 t (4.3 T)	nuit	HOR : 0700-1800 (SUM -1 HR) SSLIA : Oui (3 extincteurs sur roues 50L poudre + 1 extincteur haute pression)
MACON CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.4995°				Centre Hospitalier de Macon - TEL : 03 85 27 52 73
46°18'52"N 004°48'44"E	727 ft	FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11	160	balisage : OUI
en surface		FATO 20 x 20 m - Enrobé - 5 t (5 T) TLOF 11 x 11 m - Enrobé - 5 t (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 50 kg poudre (extincteur sur roulette). Orientation des trouées : Nord Ouest : 149°/329°, Sud Est : 145°/325°. Cheminements d'arrivées et de départs NNO et SSE : au moins 300 mètres pour tenir compte de l'urbanisme environnant. Réservé aux vols SMUH. Voir carte atlas VAC hélistations
MANOSQUE CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.7049°				Centre hospitalier de Manosque TEL 04 92 73 42 00 - FAX 04 92 77 78 48
43°49'41"N 005°48'22"E	1081 ft	FATO 22 x 22 TLOF 22 x 22	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (5 extincteurs poudre 50 kg) Hélistation réservée aux transports sanitaires d'urgence héliportés. COM : SAMU Opérations 122.980 Voir carte atlas VAC hélistations
MARGAUX RELAIS DE MARGAUX Transport public à la demande 1.09°				Direction du Relais de MARGAUX. Tél.05 57 88 38 30 FAX 05 57 88 31 73.
45°03'24"N 000°39'27"W	10 ft	FATO 20 x 20 TLOF 12 x 12	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Non revêtue (2.5 T) TLOF Non revêtue (2.5 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteurs portatifs) Trouée unique au Nord-Ouest: axe 310°.
MARNE LA VALLEE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.9232°				Grand Hôpital de l'Est Francilien - TEL : 01 61 10 61 10.
48°50'55"N 002°46'11"E	412 ft	FATO 20 x 20 TLOF 12.6 x 12.6	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton (3.5 T) TLOF Béton (3.5 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : OUI (2 poudre à roue 50 kg + 2 CO2 5 kg) Exclusivement réservé aux hélicoptères sanitaires. Axes : 130°/310°. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
MARSEILLE HOPITAL DE LA TIMONE Transport public à la demande 2.6059°				Hôpital de la Timone - TEL : 04 91 38 69 15 / 80 01 - FAX : 04 91 38 50 33 ou SAMU - TEL : 04 91 49 93 09 - FAX : 04 91 38 58 21
43°17'23"N 005°24'09"E	205 ft	FATO 20.8 x 20.8 TLOF 20.8 x 20.8	NIL	balisage : OUI (activable à distance par GSM : 06 21 82 29 57).
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (254 kg poudre : 4 extincteurs 50kg + 6 extincteurs 9kg). Trouée d'envol Ouest : 298°/118°. Trouée d'envol Est : 118°/298°. FREQ COM (SAMU 13) 122.980 MHz Aire de sécurité : 26.8 x 26.8 m. Réservée aux opérations de transport sanitaire. Accès à l'AST en terrasse (diamètre 16,5 m, ALT 205 ft) exclusivement par effet de sol (roulage interdit). Voir carte atlas VAC hélistations
MARSEILLE HOPITAL NORD Transport public à la demande 2.5989°				Hôpital Nord TEL 04 91 96 86 00 - E-mail : nsi@ap-hm.fr ou SAMU TEL 04 91 49 91 91 - FAX 04 91 38 58 21
43°22'48"N 005°21'47"E	643 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	161	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)		HOR : H24 SSLIA : Oui O/R (extincteurs poudre : 4x50kg + 6x9kg ; extincteur CO2 : 1x5kg) Aire de sécurité : 27 m x 27 m. Axes : 300°/120°. Réservée aux opérations services médicaux. Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%. Voir carte atlas VAC hélistations
MARSEILLE LAVERAN HOPITAL MILITAIRE Transport public à la demande 2.6095°				Hôpital d'instruction des armées MARSEILLE LAVERAN TEL: 04 91 61 76 62 - FAX : 04 91 61 74 98
43°19'40"N 005°24'56"E	353 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : 28 feux verts omnidirectionnels + 8 projecteurs blancs + 1 manche à air éclairée
en terrasse	29ft	FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (Extincteurs ABC : 2x100 kg sur roues + 6x9 kg et CO2 : 2x10 kg) Hélistation réservée aux EVASAN. PPR PN 15 min MNM obligatoire avant tout mouvement auprès de l'exploitant. Axes d'arrivée : 331°(préférentiel) et 151°, jour et nuit Axes de départ : 151° (préférentiel) et 331°, jour et nuit Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5% Voir carte atlas VAC hélistations
MARTIGUES CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.5277°				Centre Hospitalier de Martigues TEL: 06 86 55 92 77 / 06 86 55 73 55, FAX: 04 42 43 20 27
43°24'47"N 005°02'20"E	178 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Structure métallique (4 T) TLOF Structure métallique (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI (12 extincteurs poudre (4x50kg + 8x9kg), 1 extincteur CO2 (2x9kg)) Utilisation de nuit pour trouée sud seulement. Voir carte atlas VAC hélistations
MAUBEUGE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.2405°				Centre Hospitalier de Maubeuge - TEL : 03 27 69 43 43
50°16'49"N 003°59'19"E	538 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (poudre 2x25 kg sur roues et CO2 1x10 kg sur roues + 4x5kg) Aire de sécurité : 26 X 26 m. Hélistation réservée au transport sanitaire. Axes : 026°/206° Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Voir carte atlas VAC hélistations
MEAUX CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.9533°				Grand Hôpital de l'Est Francilien (GHEF) - TEL : 01 64 77 64 77
48°57'57"N 002°53'11"E	232 ft	FATO 16 x 16 TLOF 16 x 16	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (6 T) TLOF Béton (6 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (3 x 25 L émusleur, 1 x 45 L sur roues eau+additif, 2 x 5 kg CO2) Réservée au transport public sanitaire de passagers de jour et de nuit. Equipe de sécurité qualifiée et équipée 24h/24. Accès à l'hélistation sous contrôle d'accès par badge. Délai de prévenance avant poser sur l'hélistation (PPR) : 15 minutes au 01 64 35 10 42. Fréquence radio : SAMU94 122.975 Axe des trouées : 018°/198° Pentes de surfaces de protection (trouées de décollage et d'atterrissage) : 4,5% Présence de tubes de Quench RDL 018° à 36m Aire de sécurité : 32 x 32 m Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
MELUN SANTEPOLE Transport public à la demande 1.8949°				
48°33'27"N 002°38'30"E	338 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	NIL	
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	SSLIA : Oui (poudre : 2x100 kg et 2x50 kg) QFU ATT/TKOF : 065°/245° Réservée au transport sanitaire. Préavis minimum de 15 min exigé avant tout mouvement : TEL 01 64 89 39 50.
MENDE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.176°				Centre hospitalier de Mende TEL : 04 66 49 49 20
44°31'20"N 003°29'21"E	2540 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI (260 kg poudre) Réservée aux EVASAN. Axes de trouées : 013°/193° et 138°/318°. Privilégier trouée 138°/318°. Aire de sécurité : 26 x 26 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : manque d'information, naviguer à vue. Voir carte atlas VAC hélistations
METZ FRESCATY Réservé aux administrations de l'Etat 2.8462°				SAG Tel : 03 87 56 04 58 (H24)
49°04'14"N 006°07'34"E	630 ft	FATO 300 x 25 TLOF 15 x 15	153	balisage : balisage lumineux TLOF + manche à air
en surface		FATO Béton (12 T) TLOF Béton (12 T)	nuit	HOR : H24 7/7 SSLIA : CO2 2x10kg et ABC 100kg QFU : 01/19
METZ MERCY CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.877°				CHR Metz Hôpital de Mercy - TEL : 03 87 17 98 57
49°05'01"N 006°14'29"E	868 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI (300kg poudre répartis en 2 postes) Obtention d'une clairance obligatoire auprès de LORRAINE TWR. Se référer aux conditions publiées sur la carte VAC de LFJL. Voir carte atlas VAC hélistations
MONACO CENTRE HOSPITALIER PRINCESSE GRACE Usage restreint 3.0468°				Directeur CHPG - TEL et FAX : (+377) 97 98 84 94
43°43'46"N 007°24'37"E	259 ft	FATO 30 x 30 TLOF 12 x 12	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (voir moyens ci-dessous). Sur autorisation exclusive du Directeur du Centre Hospitalier Princesse Grace. Réservé uniquement aux sociétés autorisées. Axes ATT et APP : 335°. Moyens SSLIA : RIA avec émulseur + 1 extincteur poudre 50 kg + 1 extincteur CO2 10 kg avec perche. Information publiée sous mandat de la principauté de Monaco.
MONACO HELISTATION LNMC Circulation aérienne publique 3.0485°				Service de l'Aviation Civile TEL : (+377) 98 98 87 11 FAX : (+377) 98 98 87 08
43°43'32"N 007°25'09"E	19 ft	TLOF 15 x 15	160	balisage : OUI
en surface		TLOF : 8 au total, dont 6 TLOF Piste - Enrobé - (10 T) et 2 TLOF Plateforme rétractable A en bois exotique (6 T) / Plateforme rétractable B en aluminium (7.5 T)	nuit	HOR : 0700-2130 locales TEL : (+377) 93 15 88 11. SSLIA : Oui CAT H1 (2 RIA, poudre : 4x50kg + 4x9kg, CO2 : 5x10kg) Pente des surfaces de protection des trouées : 3,5%. Information publiée sous mandat de la Principauté de Monaco. Pas de procédure de CP1, mais procédure de substitution. Voir carte atlas VAC hélistations
MONT DE LANS LES DEUX ALPES Transport public à la demande 2.8028°				SAF Hélicoptères - TEL 04 79 38 48 29
45°00'37"N 006°08'39"E	7152 ft	FATO Diamètre 11 TLOF Diamètre 11	175	balisage : NIL
en surface		FATO Neige damée (3 T) TLOF Neige damée (3 T)		HOR : O/R exploitant SSLIA : Oui (50kg poudre) Trouée unique Nord : 020°/200°. Utilisation sur sol enneigé et damé : balisage par marques contrastant avec le sol enneigé. Utilisable par un seul HEL à la fois, sous réserve d'un préavis d'au-moins 2H auprès de l'exploitant.
MONT DE MARSAN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.1733°				Centre hospitalier de MONT DE MARSAN. TEL: 05 58 05 17 05 / 05 58 05 11 98.
43°53'36"N 000°29'10"W	197 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (1x50 kg poudre ABC, 1 extincteur CO2, 1 rideau de brumisation) Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté). Contacter MONT DE MARSAN APP 119.700 MHz. FREQ COM : SAMU MARSAN 122.980 MHz. Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%. Aire de sécurité : 26 x 26 m. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
MONTCEAU LES MINES CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.3792°				Centre hospitalier J. BOUVERI TEL: 03 85 67 60 60.
46°39'00"N 004°20'02"E	958 ft	FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11	NIL	balisage : Oui
en surface		FATO 20x20 m - Enrobé - 5t (5 T) TLOF 11x11 m - Enrobé - 5t (5 T)	nuit	HOR : PPR Exploitant SSLIA : Oui (50kg poudre) Utilisable sur PPR exploitant. Axes APP: 169°/333°. Voir carte atlas VAC hélistations
MONTLUCON CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.9367°				Centre hospitalier de Monltuçon - TEL : 04 70 02 72 18
46°20'30"N 002°36'34"E	802 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	159	balisage : OUI
en terrasse	76ft	FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (2x100 kg poudre BC, 1x50 kg poudre BC) Voir carte atlas VAC hélistations
MONTPELLIER LAPEYRONIE CHR Transport public à la demande 2.2595°				SAMU 34.Tél.15 ou 04 67 33 49 95 FAX 04 67 33 79 68
43°37'48"N 003°50'59"E	150 ft	FATO 30 x 25 TLOF 10.76 x 10.76	163	balisage : OUI (PCL : 122.980 MHz)
en surface		FATO 30 x 25 m - Ciment - 10 t (10 T) TLOF 10.76 x 10.76 m - Ciment - 10 t (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (200 kg poudre, 2 RIA, 1 poteau incendie) Pour ARR, DEP et ATT, contacter MONTPELLIER Tour. Voir carte atlas VAC hélistations
MOUTIERS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.9011°				Centre hospitalier de Moutiers Tél.04 79 09 60 60 FAX 04 79 09 60 09.
45°29'01"N 006°32'08"E	1621 ft	FATO 19 x 21 TLOF 19 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse	49ft	FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteur poudre 250kg)
MULHOUSE CENTRE HOSPITALIER DE MOENCHSBERG LFWO Transport public à la demande 3.1386°				Centre hospitalier de Mulhouse Moenchsberg. TEL : 03 89 64 62 72 / FAX : 03 89 64 62 74
47°43'31"N 007°20'42"E	1081 ft	FATO 45 x 30 TLOF 13 x 13	160	balisage : Oui
en surface		FATO Béton (10 T) TLOF Béton (10 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (extincteurs poudre + CO2) Hélistation située sous la TMA 1 de BALE. Voir carte atlas VAC hélistations
NANCY BRABOIS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.85°				Centre hospitalier universitaire
48°38'41"N 006°09'05"E	1335 ft	FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15	NIL	balisage : OUI (PCL sur FREQ COM)
en terrasse	25ft	FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : OUI (2x150 kg de poudre) Réservé au SMUH. FREQ COM : 122.975 MHz Trouées 083°/263°. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Aire de sécurité : 28 x 28 m. Voir carte atlas VAC hélistations
NANCY HOPITAL CENTRAL Transport public à la demande 2.861°				SAMU TEL 03 83 85 13 71 FAX 03 83 85 26 22
48°41'07"N 006°11'33"E	749 ft	FATO 20 x 25 TLOF 20 x 25	154	balisage : Oui avec télécommande 122.980
en terrasse		FATO Enrobé bitumineux (4 T) TLOF Enrobé bitumineux (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (250kg de poudre) ATT et TKOF uniquement si l'ascenceur est en position descendue.Le rotor anti-couple doit être le plus éloigné possible de la trappe de l'ascenceur.Utilisable par un seul HEL à la fois Voir carte atlas VAC hélistations
NANTES QUAI MONCOUSU CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.73°				Centre Hospitalier. Tél: 02 40 08 22 23.
47°12'32"N 001°33'16"W	77 ft	FATO Diamètre 29.2 TLOF Diamètre 29.2	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (250 kg poudre) Hélistation strictement réservée au transport sanitaire et vols de service médical d'urgence. Contact radio obligatoire avec Nantes TWR. Pour LDG et TKOF PPR SAMU Opérations 122.980 MHz. Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois. Axes 089°/269° et 106°/286°. Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%. Voir carte atlas VAC hélistations
NARBONNE SAINT CRESCENT CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.0577°				Centre Hospitalier de Narbonne TEL : 04 68 42 60 51
43°10'22"N 002°59'40"E	30 ft	FATO 20 x 20	NIL	balisage : NON
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre) Hélistation réservée exclusivement au transport sanitaire urgent régulé par le SAMU 11. Axes ATT/DEC : 115°/295° Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Position GEO / Situation	ALT / HGT	Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength*	GUND / Utilisation	Observations
Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant /*Operator*
NEVERS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.0614°				Centre Hospitalier P. BEREGOVOY - TEL : 03 86 93 71 36 / 03 86 93 70 07
46°58'53"N 003°07'20"E	737 ft	FATO 20 x 20 TLOF 14 x 14	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5 T) TLOF Enrobé bitumineux (5 T)	nuit	HOR : NIL. SSLIA : Oui (2 x 50kg poudre) Réservée aux évacuations sanitaires. Utilisable par un seul HEL à la fois. Trouées ATT/DEC décalées cause cheminées hôpital : - OUEST : orientée 096°/276°, - EST : orientée 266°/086°. Trouée OUEST préférentielle cause environnement urbain. PCL 122.975 MHz couplé avec des feux de circulation routière. Utilisation obligatoire de jour comme de nuit : 3 appuis pour allumage / 5 appuis pour extinction. Eteindre le balisage après utilisation pour permettre le rétablissement de la circulation routière. Voir carte atlas VAC hélistations
NICE HOPITAL L'ARCHET 2 Transport public à la demande 3.0072°				Centre Hospitalier. TEL : 04 92 03 65 85/65 88.
43°41'51"N 007°13'34"E	608 ft	FATO 22 x 19 TLOF 22 x 19	160	balisage : OUI
en terrasse	66ft	FATO Béton (6 T) TLOF Béton (6 T)	nuit	HOR : 0700-1900 (SUM - 1HR) SSLIA : Oui (2 lances à mousse) Hélistation strictement réservée au transport sanitaire. Vols privés et de travail aérien interdits. Accord préalable de l'exploitant exigé avant toute utilisation : PPR 15 min par TEL 04 92 03 65 85 ou FAX 04 92 03 34 24 (SAMU). Axes atterrissage/décollage : 117°/297° (120°/300° vrais). Aire de sécurité : 28 x 28 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Voir carte atlas VAC hélistations
NICE HOPITAL LENVAL Transport public à la demande 3.0102°				Centre Hospitalier. TEL : 04 92 03 03 92 - PPS : 04 92 03 08 00
43°41'22"N 007°14'30"E	115 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	160	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (250 kg poudre). Aire de sécurité : 26 x 26 m. Préavis exploitant exigé pour tout mouvement. PPR 10 min. Trouées non rectilignes axe 033°/213° ou axe 063°/243°. Transport sanitaire uniquement. Voir carte atlas VAC hélistations
NICE HOPITAL PASTEUR 2 Transport public à la demande 3.0199°				Centre Hospitalier. TEL : 04 92 03 84 04
43°43'28"N 007°16'57"E	258 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (5 T) TLOF Béton (5 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : oui (2 lances à mousse + 250 kg poudre). Aire de sécurité : 28.60 x 28.60 m. Hélistation uniquement réservée aux transports sanitaires et opérations de secours. Préavis exploitant exigé pour tout mouvement PPR 15 min. 3 trouées CP1. Trouée Sud (préférentielle) : ATT et DEC 357°/177°. Trouée Est : trouée courbe. Départ : route 087° sur 500 m, puis virage droite avec rayon de virage 350 m, puis route au 183°/003°. ATTENTION : Exploitable uniquement par les hélicoptères de dernière génération permettant d'augmenter le point de décision à l'atterrissage LDP à plus de 300 ft - présence d'obstacles contraignants dans la phase de remise de gaz (Ouest). Arrivée : route inverse. -Trouée Nord : trouée courbe. Départ : Cap 010° sur 600m puis virage à droite jusqu'au cap 065° au niveau du cours d'eau "Le Paillon". Procédure de décollage (tout type) : augmenter le point de décision au décollage (TDP) à 200 ft. Arrivée : route inverse. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 %. Voir carte atlas VAC hélistations
NIMES CAREMEAU CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.3705°				Centre Hospitalier Universitaire Carémeau. Tél. 04 66 68 33 29
43°49'26"N 004°19'23"E	310 ft	FATO 20 x 20 TLOF 10 x 10	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5 T) TLOF Enrobé bitumineux (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (1x50kg et 2 x 25kg poudre) Axes ATT/DEC : 159°/339° Hélistation réservée aux évacuations sanitaires dans le cadre des misssions d'aide médicale d'urgence et du secours à victime dans le cadre des missions de sécurité civile. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
NIORT CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.0962°				Centre hospitalier de NIORT. Tél.05 49 32 79 79.FAX.05 49 78 20 33
46°18'58"N 000°27'30"W	108 ft	FATO 20 x 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T)	nuit	HOR : O/R SAMU Tél: 05 49 73 95 15 SSLIA : Oui 2 extincteurs (50kg poudre), 25 l d'émulseurs + 1 lance à incendie Accès réservé au transport sanitaire. Voir carte atlas VAC hélistations
NORD DEUX-SEVRES CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.0941°				CH Nord Deux-Sèvres - TEL : 05 49 68 49 68 / 29 49
46°49'53"N 000°23'10"W	567 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : Oui
en terrasse		FATO Béton (3.6 T) TLOF Béton (3.6 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : 5 x 50 kg poudre Accès réservé au transport sanitaire. Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois. Voir carte atlas VAC hélistations
NOUVELLE CLINIQUE TOURS PLUS SAINT-GATIEN ALLIANCE Transport public à la demande 1.3714°				Nouvelle Clinique Tours Plus Saint-Gatien Alliance (NCT+) - TEL : 02 47 88 37 37
47°26'00"N 000°40'05"E	371 ft	FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20	NIL	balisage : Oui
en terrasse		FATO Béton (3.6 T) TLOF Béton (3.6 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Extincteurs : 5 x 50 kg de poudre + colonne sèche Utilisation de l'hélistation par un seul hélicoptère à la fois. Réservée aux vols sanitaires (SMUH, Sécurité Civile). Aire de sécurité : diamètre 26,52 m. Pente d'approche : 4,5%. Axes TKOF et LDG : 026°/206°. Présence d'une réserve à oxygène sur la clinique. Présence de lignes à Haute Tension aux abords de la clinique. Voir carte atlas VAC hélistations
OLORON SAINTE MARIE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.1556°				Centre hospitalier. Tél : 05 59 88 30 30. FAX : 05 59 88 30 41
43°11'44"N 000°37'05"W	758 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 13 x 13	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton + herbe (4.5 T) TLOF Béton (4.5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui 1 extincteur 50kg + 2 x 10 kg CO2 à perche Hélistation réservée à l'activité SMUH. Aire de sécurité : 27 x 27 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Voir carte atlas VAC hélistations
ORANGE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.4883°				Centre Hospitalier d'Orange TEL : 04 90 11 22 20
44°08'53"N 004°49'19"E	155 ft	FATO 20.5 x 20.5 TLOF 11.6 x 11.6	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4 T) TLOF Enrobé bitumineux (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50 kg poudre) COM : SAMU FREQ 122.980 MHz. Conditions d'exploitation : - APP face au Nord : exploitation en CP1 radial 178°, cap 358°, - APP face au Sud : exploitation en CP1 radial 348°, cap 168°, PCA majoré à 200 ft, - DEC face au Nord : exploitation en CP2 cap 348°, - DEC face au Sud : exploitation en CP1 cap 178°, PCD majoré à 160 ft. Pente des surfaces de protection dans les trouées / Funnels surfaces slope : 4,5%. Voir carte atlas VAC hélistations
ORLEANS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.7124°				Centre Hospitalier Régional d'Orléans TEL : 02 38 51 44 44
47°50'07"N 001°55'10"E	424 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 6 lances mousse orientables. 2 RIA, 2 extincteurs 2 extincteurs : poudre 50 kg sur roue + CO2 6 kg. Réservée aux opérations de transport sanitaire. Axes ATT/DEC : 161°/341°. Aire de sécurité : 26.6 x 26.6 m. Pentes des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
PARAY LE MONIAL CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.3231°				Centre Hospitalier de Paray-le-Monial - TEL : 03 85 81 80 07
46°27'54"N 004°06'35"E	824 ft	FATO 19.5 x 19.5 TLOF 19.5 x 19.5	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5 T) TLOF Enrobé bitumineux (5 T)	nuit	HOR : NIL. SSLIA : Oui (50 kg poudre) Réservé aux services médicaux d'urgence. Trouée OUEST : 115°/295°. Trouée EST : 297°/117°. Hélistation située dans la CTR SAINT-YAN. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Position GEO / Situation	ALT / HGT	Dimensions — Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength*	GUND — Utilisation	Observations
Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant /*Operator*
PARIS CENTRE HOSPITALIER LA PITIE SALPETRIERE Transport public à la demande 1.8064°				Centre Hospitalier La Salpêtrière. TEL : 01 42 17 63 00
48°50'14"N 002°21'41"E	262 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	144	balisage : OUI
en terrasse		TLOF Structure métallique (6 T)	nuit	HOR : H24 Aire de sécurité : 32 m x 32 m. SSLIA : 250 kg de poudre type ABC et réservoir de 250 litres d'eau + émulseur. PPR PN 20 min MNM avant tout poser. Axe des trouées : 334°et 154°. Pente de la surface d'identification et de surveillance des obstacles par l'exploitant de l'hélistation : 4,5%. Voir carte atlas VAC hélistations
PARIS CENTRE HOSPITALIER LARIBOISIERE Transport public à la demande 1.803°				Groupe hospitalier LARIBOISIERE/FERNAND WIDAL Tél.01 49 95 61 13 - FAX 01 49 95 91 09.
48°52'58"N 002°21'16"E	262 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	144	balisage : OUI
en terrasse		FATO Structure métallique (3.6 T) TLOF Structure métallique (3.6 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 5 extincteurs à poudre de 50kg Axe 280° / 100° Voir carte atlas VAC hélistations
PARIS ISSY LES MOULINEAUX VALERIE ANDRE LFPI Circulation aérienne publique 1.781°				ADP
48°50'00"N 002°16'22"E	109 ft	FATO 350 x 50 TLOF 20 x 35	144	balisage : OUI
en surface		FATO Gazon TLOF Gazon	nuit	HOR : TWR : LUN-VEN : 0600 à MAX (2000 ou SS+30) limité à 2100. SAM-DIM et JF : 0700 à MAX (2000 ou SS+30) limité à 2100. (ETE : - 1HR). SSLIA : Niveau 1 Contact radio obligatoire. Vols école et entrainement interdits. Axes 062°/242°. 2 TLOF sur FATO : TLOF 06 et TLOF 24. Voir carte atlas VAC hélistations
PAU CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.223°				Centre hospitalier de PAU. TEL : 05 59 92 48 48 - FAX : 05 59 92 47 03
43°19'41"N 000°21'03"W	709 ft	FATO 20.4 x 20.4 TLOF 20.4 x 20.4	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé (10 T) TLOF Enrobé (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteurs) Réservé au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté). Contacter PAU TWR Attention aux problématiques de souffle en finale sur la FATO (parking, routes, habitations). Aire de sécurité : 27 x 27 m. Voir carte atlas VAC hélistations
PERIGUEUX CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.464°				C.H. TEL 05 53 07 88 36
45°11'30"N 000°43'51"E	502 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : Sur FATO avec télécommande. Allumage, 3 coups d'alternat consécutifs sur FREQ régulation SAMU 122.980 MHz.
en terrasse		(10 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui 2 extincteurs (50kg de poudre) Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté). Aire de sécurité : 27 x 27 m. Voir carte atlas VAC hélistations
PERPIGNAN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.0316°				Centre hospitalier de Perpignan Tél.04 68 61 67 67
42°43'34"N 002°53'19"E	190 ft	FATO 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI (260kg poudre, 10 kg de CO2) Trouée 327°/147° Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Aire de sécurité: 30 x 30 Voir carte atlas VAC hélistations
POISSY CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.7058°				Centre hospitalier intercommunal de Poissy/St Germain en Laye. TEL : 01 39 27 55 18
48°55'01"N 002°01'24"E	233 ft	FATO 15 x 15 TLOF 10 x 10	NIL	balisage : oui
en surface		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)		HOR : NIL SSLIA : OUI (Poudre : 50 kg et CO2 : 20 kg) Utilisation VFR de jour uniquement. Exclusivement réservé aux missions sanitaires d'urgence effectuées par des hélicoptères du SMUH ou par des hélicoptères sanitaires(ambulance). Axe 061°. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
POITIERS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.3246°				Centre hospitalier de POITIERS. TEL 05 49 44 38 38.
46°33'38"N 000°22'58"E	400 ft	FATO 26 x 26 TLOF 26 x 26	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4 T) TLOF Enrobé bitumineux (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteurs : poudre 50 kg, CO2 30 kg, eau + additif 45 litres) Réservée aux transports sanitaires. Contact radio obligatoire avec POITIERS Tour 118,5 MHz. Axes orientés 024°/204°. Aire de sécurité : 32 x 32 m. Voir carte atlas VAC hélistations
PONTARLIER CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.8836°				Centre hospitalier de Haute-Comté. TEL : 03 81 38 65 18
46°54'02"N 006°21'35"E	2779 ft	FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20	158	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (6 T) TLOF Béton (6 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (250kg de poudre) Aire de sécurité : 26.6 m x 26.6 m. Réservé au SMUH. Quantité de carburant résiduel à l'atterrissage limitée à 750 litres. PPR Centre hospitalier. Voir carte atlas VAC hélistations
PONTOISE CENTRE HOSPITALIER RENE DUBOS Transport public à la demande 1.7218°				Centre Hospitalier René DUBOS. TEL PC Sécurité : 01 30 75 45 26. FAX : 01 30 75 45 27
49°04'01"N 002°05'47"E	278 ft	FATO 22 x 22 TLOF 11 x 11	143	balisage : OUI
en surface		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	SSLIA : Oui (1 extincteur poudre de 50 kg + 1 CO2 20 kg). Strictement réservée aux missions sanitaires d'urgence effectuées par des hélicoptères du SMUH ou par des hélicoptères sanitaires (ambulances). Prévenir le PC Sécurité par TEL 20 minutes avant toute intervention (H24). Pentes des surfaces de protection (trouées de décollage et d'atterrissage) : 4,5%. Aire de sécurité : 28 x 28 m. Voir carte atlas VAC hélistations
PORTO-VECCHIO Transport public à la demande 3.3221°				Héli Sud Corse. Tél: 04 95 72 18 63.
41°34'48"N 009°16'37"E	24 ft	FATO Diamètre 18 TLOF Diamètre 18	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Gazon (4 T) TLOF Gazon (4 T)		HOR : NIL SSLIA : OUI (50 kg poudre) Utilisation VFR de jour uniquement. Utilisation soumise à l'autorisation de l'exploitant. Trouée axe d'atterrissage : 339°. Trouée axe de décollage : 159°. Aire de sécurité : cercle diamètre 24 m. Voir carte atlas VAC hélistations
PRECHAC Usage restreint 1.3003°				HBG/Hélicoptères de France - TEL : 05 62 97 50 12 - FAX : 05 62 97 11 66
43°00'00"N 000°04'45"W	2087 ft	FATO 13 x 13 TLOF 13 x 13	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Béton (6 T) TLOF Béton (6 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteur à poudre : 1 x 50 kg) Utilisation soumise à l'autorisation de l'exploitant. Utilisation en VFR de jour uniquement. Aire de sécurité : 26 x 26 m. Voir carte atlas VAC hélistations
QUIMPER CORNOUAILLE Transport public à la demande -0.1202°				Centre hospitalier de Quimper Cornouaille - TEL SMUR Quimper : 02 90 26 45 00 - TEL SAMU 29 - CHU Brest : 02 98 34 79 00
47°59'07"N 004°05'45"W	182 ft	FATO 21 x 21 TLOF 15 x 15	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (10 T) TLOF Enrobé bitumineux (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (poudre 50kg) Contacter QUIMPER TWR. Aire de sécurité : 27 x 27 m. Voir carte atlas VAC hélistations
RANG DU FLIERS CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 1.5365°				Centre hospitalier Tél : 03 21 89 45 43. FAX : 03 21 89 46 62.
50°24'52"N 001°39'47"E	152 ft	FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11	144	balisage : OUI + rampe d'APCH
en surface		FATO Béton (5 T) TLOF Béton (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (3x50kg poudre et couverture AF) Pente de protection : 4.5 %. LDG 350° / TKOF 170°. Eviter survol de l' hôpital. Voir carte atlas VAC hélistations
REIMS CENTRE HOSPITALIER REGIONAL Transport public à la demande 2.2686°				Centre Hospitalier Régional. Tél: 03 26 06 07 08
49°13'33"N 004°01'07"E	339 ft	FATO Diamètre 28 TLOF Diamètre 13	147	balisage : OUI. IBN "Z".
en surface		FATO Béton (10 T) TLOF Béton (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre) Voir carte atlas VAC Hélistations. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
RENNES PONTCHAILLOU ALPHA CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.6303°				Centre Hospitalier Universitaire Rennes Pontchaillou.
48°07'23"N 001°41'46"W	148 ft	FATO 15 x 15 TLOF 11 x 11	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5.7 T) TLOF Enrobé bitumineux (5.7 T)	nuit	SSLIA : Oui (2 x 50 kg poudre et 2 x 10 kg CO2). SAMU : 122.975 MHz (FREQ COM). Axes LDG/TKOF : 130°/310°. Aire de sécurité : 28 x 28 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Pas de mouvements simultanés entre la FATO ALPHA et la FATO BRAVO. Utilisation simultanée par un seul hélicoptère à la fois. Pas de mouvements simultanés entre la FATO ALPHA et les aires de stationnement. Voir carte atlas VAC hélistations
RENNES PONTCHAILLOU BRAVO CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.6311°				Centre Hospitalier Universitaire Rennes Pontchaillou.
48°07'11"N 001°41'39"W	250 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (5 T) TLOF Béton (5 T)	nuit	SSLIA : Oui (1 PIA / FFAS, 5 x 50 kg poudre et 1 x 5 kg CO2). SAMU : 122.975 MHz (FREQ COM). Axes LDG/TKOF : 068°/248°. Aire de sécurité : 30 x 30 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Pas de mouvements simultanés entre la FATO ALPHA et la FATO BRAVO. Voir carte atlas VAC hélistations
ROANNE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.3174°				Centre hospitalier de Roanne Tél : 04 77 44 37 97 FAX : 04 77 23 72 55
46°02'34"N 004°04'47"E	963 ft	FATO 22 x 22	NIL	balisage : Oui
en terrasse		FATO Béton (3.6 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (poudre) + CO2 Voir carte atlas VAC hélistations
RODEZ BOURRAN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.9473°				Centre hospitalier de Rodez. TEL : 05 65 55 12 12
44°21'32"N 002°33'07"E	1951 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50 kg poudre) COM : SAMU 122.980 MHz Trouées 097°/277°. Axe préférentiel APP et DEC : 277°. Voir carte atlas VAC hélistations
ROMANS CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.5435°				Centre hospitalier de ROMANS - 04 75 05 78 05
45°02'31"N 005°01'19"E	526 ft	FATO 25 x 30	164	balisage : OUI
en surface		TLOF Enrobé bitumineux (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre) Trouées 002/182°.
ROMORANTIN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.6746°				Centre Hospitalier de ROMORANTIN LANTHENAY Tel : 02 54 88 33 00 - FAX : 02 54 88 33 34
47°21'38"N 001°43'55"E	293 ft	FATO Diamètre 29 TLOF Diamètre 14	151	balisage : OUI
en surface		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (1 extincteur poudre polyvalente 50kg BC) Aire de sécurité : diamètre 35 m Réservé aux évacuations sanitaires Trouée Nord : préférentielle 146°/326° Trouée Sud : 176°/356° Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 % Voir carte atlas VAC hélistations
ROUEN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.4134°				Hôpital Charles NICOLLE - TEL : 02 32 88 82 27
49°26'26"N 001°06'40"E	144 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	146	balisage : OUI
en terrasse	16ft	FATO Béton (5 T) TLOF Béton (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (5 extincteurs et 2 lances) Aire de sécurité : diamètre 25 x 25 m Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5 % Voir carte atlas VAC hélistations
ROYAN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.9539°				Hôpital de Royan Tél :05 46 39 52 52 FAX :05 46 38 69 25
45°38'00"N 001°03'39"W	81 ft	FATO 21 x 21 TLOF 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Enrobé (4.2 T) TLOF Enrobé (4.2 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteurs 50kg et 9kg poudre, extincteur 5kg CO2) Hélistation destinée aux transports sanitaires d'urgence héliportés et vols de Service Médical d'Urgence Héliportés (SMUH). Aire de sécurité : 27 x 27 m. Dans la mesure du possible, cause nuisances, éviter la phase de recul au-dessus des habitations au sud-est. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Position GEO / Situation	ALT / HGT	Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength*	GUND / Utilisation	Observations
Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant /*Operator*
SAINT AVOLD CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 3.0043°				Centre Hospitalier de SAINT AVOLD - TEL : 03 87 91 14 44
49°06'44"N 006°43'18"E	853 ft	FATO 19 x 19 TLOF 10 x 10	155	balisage : NIL
en surface		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre) Utilisable par un seul HEL à la fois. Trouées : - Ouest : préférentielle - 248°/068°, - Est : courbe. Aire de sécurité : 25 x 25 m Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT BRIEUC CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.2723°				Hôpital de ST BRIEUC
48°29'27"N 002°45'04"W	354 ft	FATO 21 x 21 TLOF 11 x 11	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO 21x21 - Enrobé - 20t (20 T) TLOF 11x11 - Enrobé - 20t (20 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre) Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT CHAMOND CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.425°				Centre hospitalier de SAINT CHAMOND. Tél.04 77 31 19 19 FAX 04 77 31 17 77
45°28'34"N 004°30'56"E	1249 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	166	balisage : NIL
en terrasse	69ft	FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (250kg poudre) Réservée au transport sanitaire de 1ère catégorie. Eviter le survol de l'école à proximité nord. Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT CYR L'ECOLE Circulation aérienne publique 1.7216°				
48°48'54"N 002°03'55"E	362 ft	FATO 150 x 13 TLOF 11 x 11	144	
en surface		FATO 150x13 - Enrobé - 3.5 t (3.5 T) TLOF 11x11 - Enrobé - 3.5 t (3.5 T)		Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT DIZIER CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.5351°				Centre hospitalier Geneviève de Gaulle Anthonioz. Tél: 03 25 56 88 70
48°39'18"N 004°57'54"E	528 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	152	balisage : Oui
en terrasse	16ft	FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (250 kg poudre, 25 kg CO2 à perche) Axe d'approche : 068°/248° Réservée au service Médical d'Urgence par Hélicoptère(SMUH). Hélistation située en CTR SAINT DIZIER et zone interdite P 72 (clairance obligatoire), et tout près de la R69 (RTBA). Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT ETIENNE HOPITAL NORD Transport public à la demande 2.388°				Hôpital Nord. Tél. 04 77 12 78 70 - FAX : 04 77 12 05 73
45°28'56"N 004°21'48"E	1507 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : 5 extincteurs 50 kg poudre, 2 extincteurs CO2 (5 kg et 10 kg). Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT FLOUR CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.075°				Centre hospitalier Saint Flour Joêl Chadelat, Tél: 04 71 60 64 15.
45°02'01"N 003°05'12"E	2963 ft	FATO 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Extincteurs poudre (2 x 250 kg). Conditions d'utilisation : Appel obligatoire du standard de l'hôpital avant toute utilisation (PPR 30min), afin d'assurer l'allumage du balisage et l'installation des moyens RFFS. TEL : 04 71 60 64 64 Aire de sécurité : 28 x 28 m Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT JEAN DE MAURIENNE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.8528°				Centre hospitalier de Saint-Jean-de-Maurienne - TEL: 04 79 20 60 20
45°16'40"N 006°20'30"E	1983 ft		NIL	balisage : NIL
en terrasse		TLOF Béton		HOR : NIL SSLIA : Oui (5 extincteurs 50 kg poudre BC) Portions finales de trouées : - ATT : 008° - DEC : 058° Aire de sécurité : 26.5 x 26.5 m Pente des surfaces de protection des trouées : 4.5% Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
SAINT MALO CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.4973°				Centre hospitalier de ST MALO. TEL : 02 99 21 21 21 - TEL PC SECURITE : 02 99 21 29 82.
48°38'20"N 002°00'30"W	26 ft	FATO Diamètre 23 TLOF Diamètre 10.8	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Enrobé bitumineux (10 T) TLOF Enrobé bitumineux (10 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteur à poudre 50 kg) Problématique obstacles importante. Trouée nord uniquement utilisable. Contacter DINARD TWR. Aire de sécurité : diamètre 33 m Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT NAZAIRE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 0.5134°				Groupement de coopération sanitaire de la cité sanitaire nazairienne Tél 02 54 55 66 33.
47°16'02"N 002°15'23"W	169 ft	FATO 20.7 x 20.7	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (25 l d'émulseur de niveau B de performance) Contacter SAINT NAZAIRE TWR 118,950 MHz. Axes DEC/ATT : 068°/248° Aire de sécurité : 27 x 27 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT OMER CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.7065°				Centre hospitalier de la région de Saint Omer Tél: 03 21 88 70 00.
50°42'13"N 002°15'17"E	294 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO 20.6x20.6 - Enrobé - 6450 kg (6450 KG) TLOF 11.4x11.4 - Enrobé - 6450 kg (6450 KG)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50 kg poudre + 20 kg CO2) + 9 L eau pulvérisée. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Trouées : 138° / 318°. Attention : antenne alt 440 ft, RDL 007°/190 m, balisée jour. Réservé au transport sanitaire. Pour utilisation, tél urgences : 03 21 88 71 90. Voir carte atlas VAC hélistations
SAINT OUEN L'AUMONE HELIPORT (HELI INDUSTRIES) Usage restreint 1.7363°				TEL : 01 34 64 30 72
49°03'28"N 002°08'41"E	135 ft	FATO 15 x 15 TLOF 15 x 15	143	balisage : NIL
en surface		TLOF Enrobé bitumineux (4 T)		HOR : NIL SSLIA : 50 kg poudre Pente de surface de protection : 12,5%. Axe d'approche préférentiel : 185°/ Décollage : 005°. Axe d'approche secondaire : 325°/ Décollage : 145°. Obstacles proches : Trouée Nord : - Zone boisée située à une distance comprise entre 246 m et 360 m du centre de la FATO. Altitude max 205 ft. Trouée Sud-Est : - Groupe d'arbres situés à une distance comprise entre 80 m et 95 m du centre de la FATO. Altitude max 144 ft. - Zone boisée située à une distance comprise entre 145 m et 170 m du centre de la FATO. Altitude max 167 ft.
SAINT QUENTIN CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.0406°				Centre Hospitalier de SAINT QUENTIN TEL: Standard 03 23 06 71 71 / P.C. Sécurité 03 23 06 76 50
49°51'38"N 003°16'18"E	380 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : OUI (FATO et TLOF)
en terrasse		FATO Béton (3 T) TLOF Béton (3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI (2 postes distincts de 250kg de poudre) Réservé aux opérations de transport sanitaires. 2 trouées d'envol orientées 062 et 213°, utilisables également à l'atterrissage. Voir carte atlas VAC hélistations
SAINTES CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.0641°				Groupe hospitalier de Saintes-Saint Jean d'Angély - TEL : 05 46 95 12 23
45°44'52"N 000°39'18"W	135 ft	FATO 20 x 20 TLOF 12 x 12	NIL	balisage : oui
en surface		FATO Enrobé bitumineux (7 T) TLOF Enrobé bitumineux (7 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 1 extincteur 50 kg poudre Aire de sécurité : 26 x 26 m. Utilisation réservée au SMUH (Service Médical d'Urgence Héliporté). Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5 %. Voir carte atlas VAC hélistations
SALLANCHES CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.9345°				Centre hospitalier de Sallanches - TEL : 04 50 47 30 89
45°56'08"N 006°38'31"E	1812 ft	FATO 21.3 x 21.3	169	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 2 extincteurs 100 kg + 3 extincteurs 50 kg de poudre Trouées 152/332° et 133/313°.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - ***Name*** (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
SARAN POLE SANTE ORELIANCE Transport public à la demande 1.6976°				Pôle Santé ORELIANCE : TEL : 02 38 79 82 00.
47°56'18"N 001°52'43"E	394 ft	FATO 21 x 21 TLOF 11.4 x 11.4	NIL	balisage : Oui
en surface		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (1 extincteur sur roues : 50 kg poudre). Axes ARR : 044°/224°. Réservée exclusivement au transport sanitaire. Utilisation par un seul hélicoptère à la fois. Dimensionnée pour Dauphin AS 365 N3. Voir carte atlas VAC hélistations
SARLAT LA CANEDA CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.6012°				Centre hospitalier de Sarlat - TEL : 05 53 31 75 75
44°54'00"N 001°13'23"E	662 ft	FATO 19.5 x 19.5 TLOF 11 x 11	158	balisage : OUI (PCL sur FREQ COM)
en surface		FATO Enrobé bitumineux (10 T) TLOF Enrobé bitumineux (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 200 kg poudre + 5 kg CO2 FREQ COM : 122.980 MHz. Aire de sécurité : 26 m x 26 m. Hélistation à trouée unique, présence d'obstacles dans la phase de recul. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
SAUMUR CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 1.1697°				Centre hospitalier Tél.02 41 53 30 30
47°14'44"N 000°03'34"W	272 ft	FATO 20.4 x 20.4 TLOF 11.4 x 11.4	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5 T) TLOF Enrobé bitumineux (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteur 50kg) Voir carte atlas VAC hélistations
SAVOIE HELICOPTERES Transport public à la demande 2.9081°				Savoie Hélicoptères - TEL : 04 50 47 25 30 / 06 73 24 10 34
46°04'17"N 006°31'03"E	1535 ft	FATO Diamètre 12.2 TLOF Diamètre 12.2	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Diamètre 12.2 - enrobé - TLOF Diamètre 12.2 - enrobé -	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteur sur roues 50 kg poudre) Pour tout mouvement sur l'hélistation, contacter préalablement Savoie Hélicoptères. Axes trouées : 007°/187°. Aire de sécurité : diamètre 26 m. FATO utilisable en TLOF de jour uniquement. Nuit : les postes de stationnement ont le rôle de TLOF ; le posé des patins et la mise en stationnaire avant le décollage sont effectués depuis un poste de stationnement. Voir carte atlas VAC hélistations
SELESTAT CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 3.1719°				Centre Hospitalier de SELESTAT - TEL : 03 88 57 71 58
48°15'42"N 007°25'56"E	587 ft	FATO 22 x 27 TLOF 15 x 15	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5 T) TLOF Enrobé bitumineux (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50 kg poudre) Réservé au transport sanitaire. Axe d'approche préférentiel : 061° Axe d'approche secondaire : 241° Voir carte atlas VAC hélistations
SEMUR EN AUXOIS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.3774°				Centre hospitalier . Tél: 03 80 89 64 64.
47°29'44"N 004°20'40"E	957 ft	FATO 20 x 20 TLOF 12 x 12	154	balisage : OUI + phare
en surface		FATO 20x20 - Enrobé - 7.5t (7.5 T) TLOF 12x12 - Enrobé - 7.5t (7.5 T)	nuit	SSLIA : Oui (1 extincteur poudre 50kg) Axes 023° / 203° Aire de sécurité 27 x 27 m Voir carte atlas VAC hélistations
SENS CENTRE DE SECOURS PRINCIPAL Transport public à la demande 2.0893°				Centre Hospitalier 03 86 86 11 00
48°11'31"N 003°18'23"E	266 ft	FATO 20 x 20 TLOF 14 x 14	NIL	balisage : Oui
en surface		FATO Enrobé bitumineux (4 T) TLOF Enrobé bitumineux (4 T)	nuit	HOR : NIL. SSLIA : Oui (50kg poudre) Réservée aux évacuations sanitaires sur PPR exploitant. Axes APP : 165°/315°. Le décollage au 315° est interdit à cause de la proximité et de la hauteur du bâtiment situé en arrière de la plate forme rendant le recul jusqu'au PDD impossible. Voir carte atlas VAC hélistations
SENS CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.0868°				Centre Hospitalier de SENS : 03 86 86 11 00
48°11'31"N 003°17'50"E	297 ft	FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20	NIL	balisage : Oui
en terrasse		FATO Structure métallique (5 T) TLOF Structure métallique (5 T)	nuit	HOR : NIL. SSLIA : Oui (1 extincteur CO2 20 kg) Axes APP : 169°/349°. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Position GEO / Situation	ALT / HGT	Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength*	GUND / Utilisation	Observations
Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant /*Operator*
SETE HELISTATION DES HOPITAUX DU BASSIN DE THAU Transport public à la demande 2.2164°				Hôpitaux du Bassin de Thau à SETE - TEL : 04 67 46 57 57.
43°24'28"N 003°40'11"E	132 ft	FATO 21 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (250 kg poudre) Conditions d'exploitation : trouée 071°/251°. Aire de sécurité : 24.5 x 24.5 m. Voir carte atlas VAC hélistations
STRASBOURG HAUTEPIERRE LFWH Usage restreint 3.2479°				Centre hospitalier : 03 88 12 77 77
48°35'36"N 007°42'18"E	487 ft	FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11	157	balisage : OUI
en surface		FATO 20 x 20 - Enrobé (5 T) TLOF 11 x 11 - Enrobé (5 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (50kg poudre) Voir carte atlas VAC hélistations
STRASBOURG N.H.C. LFWN Usage restreint 3.2564°				Hôpitaux Universitaires de Strasbourg.
48°34'33"N 007°44'26"E	540 ft	FATO 20 x 21 TLOF 20 x 21	NIL	balisage : OUI
en terrasse	76ft	FATO Structure métallique (3.6 T) TLOF Structure métallique (3.6 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (2x150 kg poudre) Contact radio obligatoire avec Strasbourg Entzheim sur 119.250 MHz (supplétive 120.7 MHz).Limitations: hélicoptères de classe de performance 1 destinés au transport de malades, de blessés, d'organes, de médecins et de personnel d'assistance. Axes d'APCH : 169°/349° et 182°/002°. Voir carte atlas VAC hélistations
THIONVILLE BEL-AIR CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 2.8543°				Centre hospitalier Régional Metz-Thionville - TEL : 03 82 55 85 85
49°22'22"N 006°08'58"E	672 ft	FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (3.7 T) TLOF Béton (3.7 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (250 kg poudre) Réservée exclusivement au service médical d'urgence. Trouée Est 097° / 277°. Trouée Ouest courbe : 097° / 277° sur 305 m puis 058° / 238°. Voir carte atlas VAC hélistations
TIGNES HELISTATION LES BOISSES Transport public à la demande 2.9911°				SAF Helico. Tél. 04 79 38 48 29 - FAX : 04 79 38 48 42
45°29'39"N 006°55'47"E	5961 ft	FATO 21 x 21	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Neige damée		HOR : NIL SSLIA : Oui (poudre) Axe de trouée Nord-Ouest/Sud-Est. Réservée aux pilotes autorisés par l'exploitant. Demande auprés du SAF Hélicoptère (ops@saf-helico.com) PPR 24 HR.
TONNERRE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.2774°				Centre hospitalier. TEL : 03 86 54 33 00
47°51'20"N 003°58'46"E	456 ft	FATO 15 x 15 TLOF 10.8 x 10.8	NIL	balisage : Diurne et nocturne
en surface		FATO Béton (4 T) TLOF Béton (4 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre) Réservée exclusivement au service médical d'urgence. Trouée EST principale : 082° / 262°. Trouée OUEST secondaire courbe : DEC 262° virage droit immédiat rayon 575 m pour suivre cap 335°, ARR 155° virage gauche rayon 575 m pour ATT au 082°. Trouée Ouest non-utilisable la nuit en raison de la présence d'obstacles. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. Voir carte atlas VAC hélistations
TOULON SAINTE ANNE HOPITAL MILITAIRE Transport public à la demande 2.717°				Hôpital d'instruction des armées TOULON SAINTE ANNE. TEL : 04 83 16 21 90.
43°08'00"N 005°55'49"E	226 ft	FATO 30 x 30 TLOF 30 x 30	159	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (13 T) TLOF Béton (13 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : OUI(Poudre 2x125kg + mousse 2 postes fixes de 200 à 600 l/mn) Réservé au transport sanitaire sur PPR. Pénétration P62 : demande COM TOULON (LFTSZPWN), INFO AERO HYERES (LFTHZPZX). Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
TOULON SAINTE MUSSE HOSPITAL Transport public à la demande 2.7263°				Centre Hospitalier. TEL : 04 94 14 50 00
43°07'28"N 005°58'30"E	165 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : OUI (voir moyens RFFS ci-dessous) Moyens RFFS : 1 extincteur poudre 50 kg, mousse : 4 postes fixes 200l/min, 1 extinction semi-automatique poste de stationnement de 300 L. Pente de la surface de protection des trouées d'envol : 4.50%. Strictement réservée aux transports sanitaires. PN gestionnaire. Trouées: axe 121°/301°. Présence de 3 paratonnerres proches de la trouée. Les feux d'obstacles de ces paratonnerres se situent 0.50 m en-dessous du sommet. Voie de circulation et poste de stationnement utilisables uniquement en translation dans l'effet de sol et par des HEL dont le rotor principal a un diamètre < ou = 11 m. Sauf accord préalable, poste de stationnement réservé HEL basé. Voir carte atlas VAC hélistations
TOULOUSE PURPAN Transport public à la demande 1.6677°				Centre Hospitalier Régional.
43°36'47"N 001°24'00"E	531 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	160	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui(Poudre 3x100kg sur roues + mousse 2 postes fixes et lance 250l/mn) Indicatif SAMU OPERATION (122,980MHz). Réservée aux transports sanitaires. Le site comporte une aire de décollage et d'atterrissage et deux postes de stationnement. Voir carte atlas VAC hélistations
TOULOUSE RANGUEIL PECH DAVID Transport public à la demande 1.6805°				Hôpitaux de Toulouse. TEL:05 61 77 84 45.
43°33'41"N 001°26'55"E	793 ft	FATO 22.5 x 22.5 TLOF 9 x 9	160	balisage : OUI
en surface		FATO 22.5x22.5 - Enrobé - 15t (15 T) TLOF 9x9 - Enrobé - 15t (15 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : Oui (ext. CO2 30kg, poudre 100 kg+2 ext. poudre en réserve 50,100 kg) Indicatif: SAMU OPERATION (122.980 MHz). L'attention des pilotes est attirée sur la présence du téléphérique. Voir carte atlas VAC hélistations
TOURS TROUSSEAU 2 Transport public à la demande 1.3871°				CHU TOURS Trousseau. TEL 02 47 25 70 00 - FAX : 02 47 25 70 29.
47°21'04"N 000°42'41"E	269 ft	FATO 20 x 20 TLOF 11 x 11	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 2x50kg poudre, 1x32kg CO2 sur chariots. Aire de sécurité : 28 x 28 m. Axes ATT/DEC : 040°/220°, 080°/260° et 052°/232° Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4.5%. O/R SAMU TEL 02 47 25 70 00. Réservée aux évacuations sanitaires. Voir carte atlas VAC hélistations
VAL D'ISERE LA DAILLE Transport public à la demande 2.9989°				Régie des pistes de Val d'Isère. TEL : 04 79 06 02 10
45°27'26"N 006°58'04"E	5910 ft	FATO 15 x 15 TLOF 10.8 x 10.8	179	balisage : NIL
en surface		FATO 15 x 15 m - Enrobé - 4 t (4 T) TLOF 10.8 x 10.8 m - Enrobé - 4 t (4 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (extincteur 50 kg poudre) Voir carte atlas VAC hélistations
VAL D'ISERE TETE DE SOLAISE Transport public à la demande 3.0037°				Commune de VAL D'ISERE.
45°25'58"N 006°59'30"E	8366 ft	FATO Diamètre 30	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Neige damée (4 T)		HOR : NIL SSLIA : Oui (50kg poudre) Utilisation en période hivernale uniquement.
VAL THORENS Transport public à la demande 2.9041°				VALTHOPARC - TEL : 04 79 00 02 49
45°17'47"N 006°33'56"E	6907 ft	FATO 27.5 x 27.5 TLOF 11.4 x 11.4	172	balisage : NON
en surface		FATO 27.5 x 27.5 - Enrobé - 4.3 t (4.3 T) TLOF 11.4 X 11.4 - Enrobé - 4.3 t (4.3 T)		HOR : NIL SSLIA : OUI (1 extincteur 50 kg poudre) Utilisation soumise à l'autorisation de l'exploitant par tél ou E-mail : helistation@valthorens.com Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Position GEO / Situation	ALT / HGT	Dimensions / Revêtement /*Surface* Résistance /*Strength*	GUND / Utilisation	Observations
Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant /*Operator*
VALENCE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.5148°				Centre hospitalier de VALENCE TEL 04 75 75 75 75.
44°54'50"N 004°54'16"E	535 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	164	balisage : OUI
en terrasse	46ft	FATO Aluminium (5 T) TLOF Aluminium (5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (4 PIA avec agent émulseur, 5 extincteurs : 2 CO2, 2 ABC, 1 AB) Double FATO/TLOF. Transport sanitaire exclusivement. Contacter VALENCE Information. Hors HOR ATS, A/A sur FREQ VALENCE. PPR SAMU sur 122.980 MHz ou TEL : 04 75 82 31 00 Utilisation FATO CHV 1 réservée aux HEL basés. Décollages et atterrissages simultanés sur les 2 FATO interdits. Deux FATO circonscrites par une aire de sécurité commune de 54.60 m x 27.30 m. Pente des surfaces de protection dans les trouées : 4,5%.
VALENCIENNES CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.0944°				Centre hospitalier de VALENCIENNES - TEL : 03 27 14 33 02 - Fax : 03 27 14 36 57.
50°21'40"N 003°29'57"E	259 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	NIL	balisage : Oui
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (5x50kg poudre + 1x45kg CO2) Axes : 028°/208° Aire de sécurité : 27.6x27.6m. Voir carte atlas VAC hélistations
VANNES - CENTRE HOSPITALIER BRETAGNE ATLANTIQUE Transport public à la demande 0.3347°				Centre Hôspitalier Bretagne Atlantique CHBA. TEL : 02 97 01 41 41.
47°39'50"N 002°44'50"W	33 ft	FATO 21 x 21	NIL	balisage : OUI : diurne et nocturne.
en surface		FATO Enrobé bitumineux (10 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (1 extincteur 50kg poudre) 2 FATO imbriquées et décalées. Axes : 015°/225° Voir carte atlas VAC hélistations
VARCES QUARTIER REYNIES Réservé aux administrations de l'Etat 2.6985°				RMDM Lyon .
45°06'00"N 005°41'00"E	722 ft		NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Bitume PSP (4 T)		HOR : NIL SSLIA : NIL Réservée aux besoins du Ministère de la Défense.
VENDOME CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.4703°				Centre hospitalier de Vendôme, Tél : 02 54 23 33 33 FAX 02 54 23 33 16
47°47'39"N 001°03'46"E	304 ft	FATO 21 x 22 TLOF 21 x 22	NIL	balisage : Diurne et nocturne
en terrasse		FATO Béton (4.3 T) TLOF Béton (4.3 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (250kg poudre) Axes : 070°/276° Réservée aux évacuations sanitaires. Site situé hors agglomération. Voir carte atlas VAC hélistations
VERNEUIL SUR AVRE CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.3801°				Centre Hospitalier de VERNEUIL, TEL : 02 32 23 60 00
48°44'40"N 000°53'30"E	597 ft	FATO 20 x 20 TLOF 20 x 20	NIL	balisage : NIL
en surface		FATO Enrobé bitumineux (5 T) TLOF Enrobé bitumineux (5 T)		HOR : NIL SSLIA : OUI (1 extincteur 50 kg) Réservée au SMUH, au transport sanitaire et aux pilotes autorisés par la direction de l'école des Roches. Utilisation simultanée de la piste avion et de l'hélistation interdite. Axes préférentiels ATT/DEC: ATT 090°/ DEC 270°. Voir carte atlas VAC hélistations
VERSAILLES CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 1.7392°				Centre hospitalier André Mignot TEL : 01 39 63 91 33
48°49'51"N 002°07'40"E	492 ft	FATO Diamètre 20 TLOF Diamètre 20	NIL	balisage : OUI
en terrasse		FATO Béton (3.2 T) TLOF Béton (3.2 T)	nuit	HOR : H24 SSLIA : OUI Axes : 140°/320°. Contact radio obligatoire avec Issy les Moulineaux TWR (118.500) ou Orly TWR (118.700) si Issy les Moulineaux non actif. Voir carte atlas VAC hélistations
VESOUL CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.8375°				Groupe hospitalier de la Haute-Saône - TEL : 03 84 96 60 60 - FAX : 03 84 75 39 52
47°38'13"N 006°08'14"E	741 ft	FATO 21.5 x 21.5 TLOF 9.6 x 9.6	NIL	balisage : OUI
en surface		FATO Asphalte (3.6 T) TLOF Asphalte (3.6 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : 50 kg poudre Utilisable par un seul hélicoptère à la fois. Utilisable par des HEL bimoteurs sanitaires en classe de performance 1 (CP1 CAT A) sur autorisation de centre hospitalier. Orientation des trouées : 052°/232°. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

Nom - *Name* (Agrément - *Approval)*) MAG VAR				Exploitant */Operator*
Position GEO	ALT	Dimensions	GUND	
Situation	HGT	Revêtement */Surface* Résistance */Strength*	Utilisation	Observations
VICHY CENTRE HOSPITALIER Transport public à la demande 2.1544°				Centre Hospitalier de VICHY - TEL : 04 70 97 33 33
46°07'25"N 003°26'14"E	956 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 20.6 x 20.6	160	balisage : OUI
en surface	33ft	FATO 20.6 x 20.6 - Resine époxy (4 T) TLOF 20.6 x 20.6 - Résine époxy (4 T)		HOR : H24 SSLIA : Oui (poudre : 5 x 50 kg + 1 x 9 kg / CO2 : 3 x 5 kg) Axes trouées : 003°/183°. Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%. Aire de sécurité : 27 x 27 m. Voir carte atlas VAC hélistations
VILLEFRANCHE HOPITAL NORD OUEST Transport public à la demande 2.4696°				Hôpital Nord-Ouest VILLEFRANCHE/SAONE.
46°00'20"N 004°41'35"E	765 ft	FATO 20.6 x 20.6 TLOF 11.4 x 11.4	162	balisage : OUI
en surface		FATO 20.6x20.6 - Enrobé - 6.5t (6.5 T) TLOF 11.4x11.4 - Enrobé - 6.5t (6.5 T)	nuit	HOR : NIL SSLIA : Oui (9 kg dioxyde de carbone, 50 kg poudre) Contact préalable sur le poste central de sécurité (TEL : 04 74 09 26 45) ou sur 85.5 MHz (indicatif : RHESUS 9). Réservée exclusivement au transport sanitaire. Axes trouées : 001°/181° Obstacle : un arbre (HGT 12 m) situé dans la trouée Nord à 100 m RDL 007° par rapport à l'hélistation.
VILLENEUVE SUR LOT CENTRE HOSPITALIER Usage restreint 1.4874°				Pole de Santé du Villeneuvois PCS TEL : 05 53 72 22 01
44°24'25"N 000°44'52"E	238 ft	FATO 17.4 x 17.4 TLOF 13.5 x 13.5	NIL	
en surface		FATO Enrobé bitumineux (6.1 T) TLOF Enrobé bitumineux (6.1 T)	nuit	SSLIA : Oui (2 extincteurs poudre 50 kg, 1 extincteur portatif) Axes trouées : 125°/305°. Pente des surfaces de protection des trouées : 4,5%. Aire de sécurité : 32 x 32 m. Voir carte atlas VAC hélistations

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	NICE CÔTE D'AZUR
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFMA .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	NIL
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	NIL
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	NIL
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 04 92 29 48 55

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMA.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
14	145.65 (143)	1604 x 30	15 F/D/W/U revêtue / paved	43°30'37.56"N 005°21'45.33"E ------ GUND NIL	THR : 341ft
32	325.65 (323)	1604 x 30	15 F/D/W/U revêtue / paved	43°30'04.16"N 005°22'16.69"E (43°30'07.49"N 005°22'13.57"E) ------ GUND NIL	THR : 360ft DTHR : 358ft

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
14	NIL	103	NIL	1724 x 150	NIL	NIL
32	NIL	NIL	NIL	1724 x 150	NIL	NIL

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
14	1372	1372	1475	1248	Entre l'extrémité physique de la piste et le THR 32 : longueur de roulement de 232 m utilisable au décollage. Between RWY end and THR 32 : 232 m long strip available for takeoff. Distances déclarées de nuit : TORA 1248 m ; TODA 1248 m ; ASDA 1248 m ; LDA 1248 m Declared distances by night TORA 1248 m ; TODA 1248 m ; ASDA 1248 m ; LDA 1248 m
32	1481	1481	1481	1124	Entre l'extrémité physique de la piste et le THR 14 : longueur de roulement de 125 m utilisable au décollage. Between RWY end and THR 14 : 125 m long strip available for takeoff. Distances déclarées de nuit : TORA 1124m ; TODA 1124m ; ASDA 1124 m ; LDA 1124 m Declared distances by night TORA 1124 m ; TODA 1124 m ; ASDA 1124 m ; LDA 1124 m

AD 2 LFMA.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*
14			PAPI 3.0 ° 5.2 %	46 ft					
32			PAPI 3.0 ° 5.2 %	46 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*
14	1605 m	60 m	R / W / Y	LIL	R	103 m	Y/R
32	1605 m	60 m	R / W / Y	LIL	R		

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	NIL	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY C : Feux LED B-BI.	TWY C : B-LIL LED lights.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Disponible.	Available.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Moins de 15 s avec ASI.	Less than 15 s with UPS.
5	Observations / *Remarks*		

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

1	Description	

AD 2 LFMA.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 AIX 43°34'20"N , 005°22'19"E - 43°34'04"N , 005°23'42"E - 43°28'54"N , 005°27'52"E - 43°27'10"N , 005°24'31"E - 43°27'14"N , 005°21'49"E - 43°31'04"N , 005°17'39"E - 43°33'55"N , 005°19'04"E - 43°33'50"N , 005°19'30"E - 43°33'44"N , 005°20'11"E - 43°34'20"N , 005°22'19"E	D	2500ft AMSL ---------- SFC	TWR AIX Tour (FR) AIX Tower (EN)	HOR ATC : voir / see AD 2 LFMA.3.7

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	AIX Sol (FR) *AIX Ground (EN)*	121.605 MHz	HO	
TWR	AIX Tour (FR) *AIX Tower (EN)*	118.755 MHz	HO	
VDF	AIX Gonio (FR) *AIX Homer (EN)*	118.755 MHz	HO	
ATIS	AIX (FR) *AIX (EN)*	136.230 MHz	H24	
A/A	AIX (FR)	118.755 MHz	HX	Absence ATC

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	ALM	413 kHz	H24	43°30'28.0"N 005°22'00.7"E	390 ft	20NM		128°/454 m THR 14	

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

20.1 Mouvements au sol

Après atterrissage, sauf instruction particulière, dégager la piste par le 2ème TWY.

20.1 GND movement

After landing, except special instruction, vacate the RWY at the second TWY.

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

Essais moteurs autres que ceux inclus dans la procédure de décollage interdits :	*Engine tests not included in take off procedure prohibited:*
- la nuit de 1900 à 0700 (ETE : - 1 HR).	*- at night from 1900 to 0700 (SUM : - 1 HR).*
- SAM de 1100 à 1500 et de 1630 à 1900 (ETE : - 1 HR).	*- SAT from 1100 to 1500 and from 1630 to 1900 (SUM : - 1 HR).*
- DIM et JF.	*- SUN and public HOL.*

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

AD 2 LFMA.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 EQUIPEMENT AD

Equipement de surveillance du trafic

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

PCL en service en dehors HOR ATS :
- 3 coups d'alternat : brillance 2/4. Balisage disponible : balisage latéral de piste, TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, aire de trafic NW et SW
- 5 coups d'alternat : brillance 4/4. Balisage disponible : balisage latéral de piste, TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, aire de trafic NW et SW
- 7 coups d'alternat : OFF
- PCL soumis à PPR 12 HR, assistance obligatoire et notification sur https://cy.myhandlingsoftware.com

23.2 AD EQUIPMENT

Traffic surveillance equipment

AD equipped with radar display (see AD 1.0).

PCL available outside ATS SKED :
- 3 clicks on mic : brightness 2/4. Available lighting : RWY edge lighting TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, trafic area NW et SW
- 5 clicks on mic : brightness 4/4. Available lighting : RWY edge lighting TWY C, PAPI RWY 14, PAPI RWY 32, trafic area NW et SW
- 7 clicks on mic : OFF
- PCL submitted to PPR 12 HR, mandatory handling and notification on https://cy.myhandlingsoftware.com

23.3 PERIL ANIMALIER

Occasionnel 0700-1700 (ETE : -1 HR)

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Occasional 0700-1700 (SUM : -1 HR)

AD 2 LFMA.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 LFMA.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*

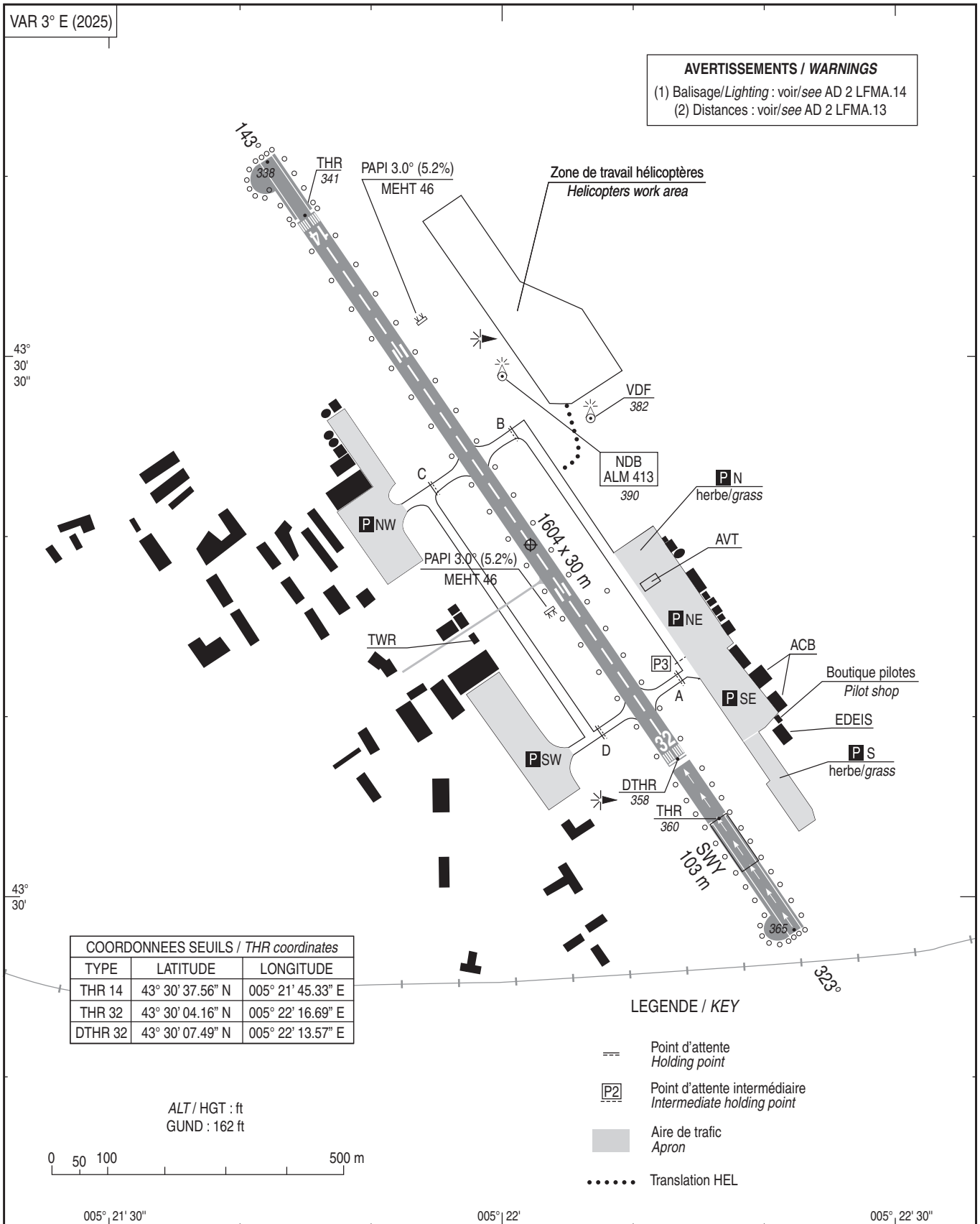
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 136.230 ☎ 04 42 16 06 85
GND (SOL) : 121.605

AIX LES MILLES
43 30 19 N - 005 22 02 E
ALT AD : 368 (14 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 14	43° 30' 37.56" N	005° 21' 45.33" E
THR 32	43° 30' 04.16" N	005° 22' 16.69" E
DTHR 32	43° 30' 07.49" N	005° 22' 13.57" E

RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA (2)	TODA (2)	ASDA (2)	LDA (2)	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
14	NIL	LIL	1372	1372	1475	1248	Revêtue	15 F/D/W/U	800	800	-	-
32	NIL	LIL	1481	1481	1481	1124	*Paved*		800	800	-	-

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
ALM	REF LFMA AD 2.19		X	X	X	
CM	REF ENR 4.1		X		X	
MRM	REF ENR 4.1		X		X	
OB	REF LFMA AD 2.19		X		X	
LACAZ	REF ENR 4.4		X		X	
LANKO	REF ENR 4.4		X		X	
POMEG	REF ENR 4.4		X		X	
SIMON	REF ENR 4.4		X		X	
MA400	43°32'53.1"N	005°15'47.1"E	X		X	
→ MA500	43°27'27.2"N	005°29'02.1"E	X		X	

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIX LES MILLES
STAR RNAV RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B)

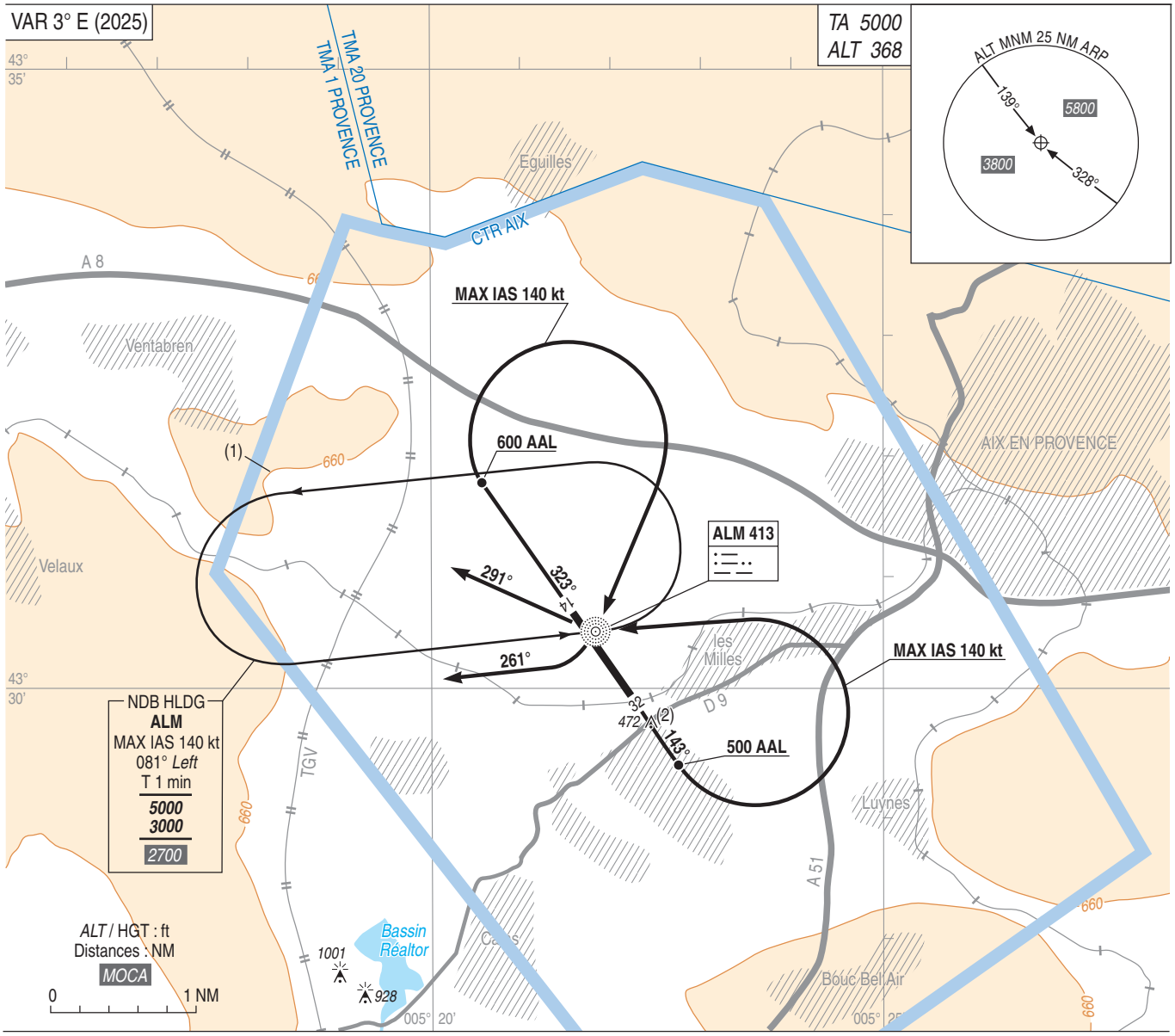
STAR RNAV RWY ALL

RMK	GNSS *only*						MAG VAR 2025 2.6°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CM 4A											
-	IF	CM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SIMON	-	152	154.5	19.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	MA400	-	115	117.9	8.0	-	5000	-	-	1.0
-	TF	ALM	-	115	118.0	5.1	-	3000	5000	-	1.0
LACAZ 4A											
-	IF	LACAZ	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	ALM	-	055	57.5	7.8	-	3000	5000	-	1.0
LANKO 4A											
-	IF	LANKO	-	-	-	-	-	-	FL 120	-	-
-	TF	OB	-	268	270.7	15.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	POMEG	-	282	284.8	15.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	MRM	-	356	359.0	5.0	-	5000	-	-	1.0
-	TF	ALM	-	010	12.7	8.0	-	3000	5000	-	1.0
LANKO 4B											
-	IF	LANKO	-	-	-	-	-	-	FL 120	-	-
-	TF	MA500	-	298	300.9	27.0	-	5000	-	-	1.0
-	TF	ALM	-	298	300.9	5.9	-	3000	5000	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIX LES MILLES
Départs omnidirectionnels type B RWY 14/32
RWY 14/32 omnidirectional departures B type
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B)

ATIS AIX : 136.230
APP : PROVENCE Approche/*Approach* (voir / *see* AD 2 LFML COM 01)
TWR : AIX Tour /*Tower* 118.755
AIX Sol / *Ground* 121.605



DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS TYPE B :

RWY 32 : Monter dans l'axe à 4,5 % (1). A *968* (600), tourner à droite en montée (MAX IAS 140 kt) vers ALM. A ALM, s'éloigner 261° pendant 1 min puis tourner à droite pour rejoindre ALM et intégrer l'attente (procédure d'entrée en attente de type "parallèle"). Ensuite à ALM (ALT 1800 ft MNM), route directe selon clairance en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS 6%.

(1) Courbe de niveau avec végétation ALT 721 ft dans R 309/4408 m ARP.

RWY 14 : Monter dans l'axe à 6% (2). A *868* (500), tourner à gauche (MAX IAS 140 kt) vers ALM. A ALM, s'éloigner suivant le R 291 ALM pendant 1 min puis tourner à gauche pour rejoindre le QDM 081° ALM et intégrer l'attente (procédure d'entrée en attente de type "décalée"). Ensuite à ALM (ALT 1800 ft MNM), route directe selon clairance en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS 6%.

(2) Pylône ALT 472 ft dans R 152/1339 m ARP. **Cette pente fait abstraction de l'obstacle ALT 390 ft constitué par la voie ferrée surmontée d'un gabarit ferroviaire qui se trouve à 50 m de l'extrémité de piste au décollage.**

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES B TYPE :

RWY 32 *: Climb in the axis at 4.5% (1). At 968 (600), turn right in climb (MAX IAS 140 kt) inbound ALM. At ALM proceed 261° during 1 min then turn right to join ALM and holding (entry procedure in holding type parallel). Then at ALM (ALT 1800 ft MNM) proceed direct according to clearance in climbing up to enroute safety altitude. ATS gradient 6%.*

(1) contour line with vegetation ALT 721 ft in R 309/4408 m ARP.

RWY 14 *: Climb in the axis at 6% (1). At 868 (500) turn left (MAX IAS 140 kt) inbound ALM. At ALM proceed R 291 ALM during 1 min then turn left to join QDM 081° ALM and holding (entry procedure in holding type shifted). Then at ALM (ALT 1800 ft MNM) proceed direct according to clearance in climbing up to enroute safety altitude. ATS gradient 6%.*

(2) Pylon ALT 472 ft in R 152/1339 m ARP. ***This gradient does not take into account the obstacle ALT 390 ft made by the railway surmounted by a railway gauge located at 50 m from departure end of runway.***

© SIA

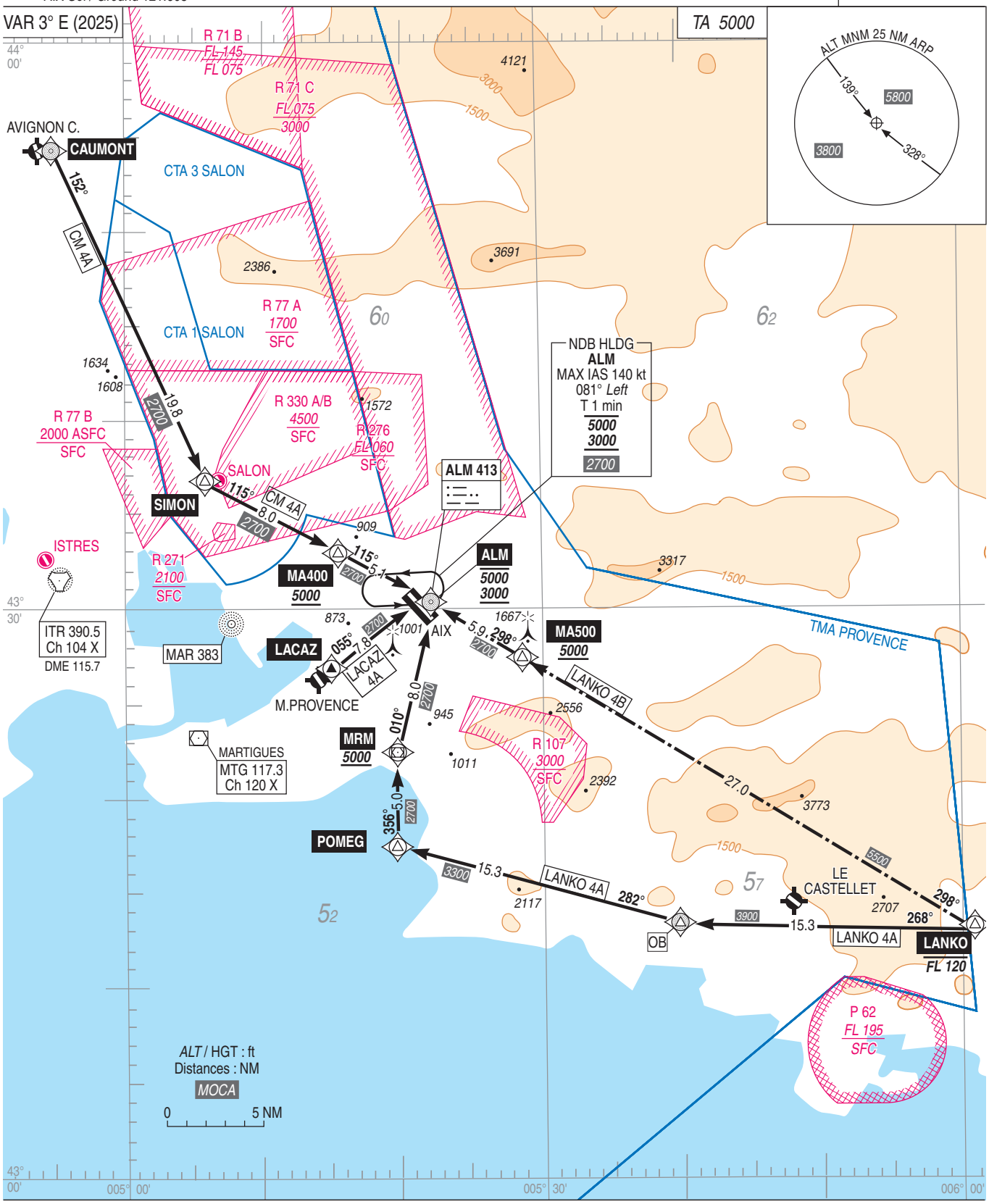
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIX LES MILLES
STAR RNAV CONV RWY ALL
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B)

ATIS AIX : 136.230
APP : PROVENCE Approche/*Approach* voir / *see* AD 2 LFML COM 01
TWR : AIX Tour /*Tower* 118.755
AIX Sol / *Ground* 121.605

Sur clairance du CTL / *On ATC clearance*

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFAY - AMIENS-GLISY

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

1	Position GEO ARP	49°52'23"N 002°23'13"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Milieu piste 12/30	Middle RWY 12/30
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	7 km ESE Amiens	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	208 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	25 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	144 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.7787°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.137°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	COMMUNAUTE AGGLO AMIENS METROPOLE	
	Adresse / *Address*	Hôtel de Ville Place de l'Hôtel de Ville 80000 Amiens	
	Telephone	03 22 22 59 82	
	FAX		
	TELEX		
	AFS	LFAYZTZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*	Hôpital à Amiens H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX (voir / see GEN).	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	NIL	
7	ATS		
8	Avitaillement / *Fueling*	100 LL : Paiement par carte Total (automate). Autres paiements acceptés CB et espèces à l'ACB de Picardie. TEL : 03 22 38 10 70.	100 LL : Payment by Total card (automatic dispenser). Other payments accepted credit card and cash at ACB Picardie. TEL : 03 22 38 10 70.
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburant : 100 LL. Lubrifiants : NIL	Fuel : 100 LL. Lubricants : NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	AVGAS 100 LL : automate / automatic dispenser 35 m3	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Possible	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Atelier ULM société AIR FLASH. TEL : 03 22 38 93 53	
7	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Hôtels	A proximité	In the vicinity.
2	Restaurants	Restaurant sur AD	Restaurant at AD
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Bus et voitures de location à proximité	Bus and car rental nearby
4	Services médicaux / *Medical facilities*		
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Centre commercial Amiens Glisy	Commercial center Amiens Glisy
6	Office de tourisme / *Tourist office*	23, place Notre-Dame à Amiens	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFAY.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*	1
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 LFAY.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*		
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*		

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtue	Paved
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	TWY A : 10 m TWY C, H : 15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Revêtu : TWY A	Paved : TWY A
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFAY.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*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Marques axiales de voie de circulation (sauf C et H)	Axial guide lines (except C and H)
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	RWY 12/30 : seuil, axe de piste, identification piste	RWY 12/30: THR, RWY axis, RWY identification
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFAY .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFAY.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

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

LFJR - ANGERS MARCE

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

1	Position GEO ARP	47°33'37"N 000°18'44"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes RWY et TWY B	RWY and TWY B intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	20 Km NNE ANGERS(49-MAINE ET LOIRE)	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	194 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	27.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	153 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.0808°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.133°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	EDEIS AEROPORT ANGERS	
	Adresse / *Address*	ANGERS LOIRE AEROPORT 49140 MARCE	
	Telephone	+33(0)2 41 33 50 20 (comptoir/helpdesk)	
	FAX		
	TELEX		
	AFS	LFJRZPZX LFJRZTZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	E-mail : angers.aeroport@edeis.com	

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN-VEN : 0700-1700	MON-FRI : 0700-1700
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	Point de passage frontalier ouvert à la demande en journée de 0700 à 1900. Fermé la nuit de 1900 à 0700. LUN-VEN PPR 24HR. SAM-DIM PPR 48HR. La demande d'ouverture sera transmise par e-mail aux deux adresses suivantes: bsi-angers@douane.finances.gouv.fr operations.angers@edeis.com (en copie) BSI ANGERS: 4 avenue Joxé 49106 ANGERS CEDEX 02 TEL 09 70 27 51 33 En cas de nécessité: CODT Ile de France TEL 09 70 27 18 33 (H24)	Border post open on request daytime from 0700 to 1900. Closed nightime from 1900 to 0700. MON-FRI PPR 24HR SAT-SUN PPR 48HR Opening request must be sent by e-mail to the following two organizations: bsi-angers@douane.finances.gouv.fr operations.angers@edeis.com (carbon copy) BSI ANGERS: 4 avenue Joxé 49106 ANGERS CEDEX 02 TEL 09 70 27 51 33 In case of imperative requirement: CODT Ile de France TEL 09 70 27 18 33 (H24)
3	Services de santé / *Health and sanitary*	NIL	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	NEANT	
7	ATS	AFIS : - LUN-SAM : 0730-1645 - DIM : non assuré. La présence réelle de ce service est connue sur FREQ AFIS. Extension ou réouverture possible sur demande auprès du gestionnaire le dernier jour ouvrable avant 1530 (E-mail exploitant ou MyHandling).	AFIS : - MON-SAT : 0730-1645 - SUN : not provided. Actual presence of AFIS is known on AFIS FREQ. Possible extension or re-opening with request to AD operator on the last working day before 1530 (E-mail operator or MyHandling).
8	Avitaillement / *Fueling*	JET A1 et Avgas 100LL : automate H24.	JET A1 and AVGAS 100LL : automatic dispenser H24.
9	Services de manutention / *Handling*	voir HOR SSLIA et O/R	see RFFS SKED and O/R
10	Sûreté / *Safety*	Pour vols réguliers et O/R	For scheduled flight and O/R.
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	E-mail ATS : afis.angers@edeis.com. GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.	ATS E-mail : afis.angers@edeis.com. GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Chariots élévateurs	Forklift
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants: 100LL, JET A1 / Lubrifiant: NIL	Fuel: 100LL, JET A1 / Lubricant: NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	100LL : 1 cuve de 50 m3. JET A1 : 1 cuve de 50 m3 et 1 camion de 13 m3. Automate H24 par cartes bancaires et badge EDEIS. Paiement comptant, cartes acceptées: WFS, AEG, AVCARD, COLT Intl pendant les horaires d'ouverture. Avitaillement à crédit avec World Fuel Service et AEG. Réouverture possible sur demande auprès de l'exploitant.	100LL : 1 tank of 50 m3. JET A1 : 1 tank of 50 m3 and 1 truck of 13 m3. 24H automatic dispenser with credit card or EDEIS Token. Cash payment, cards accepted : WFS, AEG, AVCARD, COLT Intl during opening hours. Fuel release via World Fuel Service and AEG. Reopening possible on request to AD operator.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	NIL
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	RJ AVIATION : 06 42 85 68 24 - contact@rjaviation.com	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	PIXAIR Survey Atelier de maintenance PART CAO.0049 : maintenance@pixair-survey.com	
7	Observations / *Remarks*	Assistance obligatoire sur le portail MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com) pour tout aéronef de 3t ou plus.	Handling mandatory for ACFT whose MTOW >= 3 tons via internet on MyHandling (https://cy.myhandlingsoftware.com).

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

1	Hôtels	Hôtels en ville.	Hotels in town.
2	Restaurants	Sur AD et en ville	At AD and in town.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis et voiture de location sur demande (E-mail exploitant ou via MyHandling)	Taxis and car rental on request (E-mail operator or MyHandling)
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Médecins à 5 km, hopitaux à 20km	Doctors at 5km and hospital at 20km.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	En ville	In town
6	Office de tourisme / *Tourist office*	En ville	In town
7	Observations / *Remarks*	www.angers.aeroport.fr	

AD 2 LFJR.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*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	VIM 60 P2.5	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Contacter le : 02 41 43 99 88 Pas de moyen interne pour l'enlèvement d'aéronefs. Aéronefs accidentés avec moyens extérieurs à l'aéroport. Capacité de levage aéronef MTOW 50 t MAX.	Contact : 02 41 43 99 88 No internal capability for removal of ACFT. Disabled ACFT removed using external means. Lift capacity ACFT MTOW MAX 50 t.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 5 : LUN-VEN 0800-1645 La semaine en dehors de ces HOR extension ou réouverture possible en niveau 2 sur demande avant 1530 sur le site Myhandling. Niveau 2 : SAM 0800-1645 Niveau 1 : SAM 2300-2359, DIM 0000-2259 Le weekend en dehors de ces HOR extension ou réouverture possible en niveau 2 ou 5 sur demande le dernier jour ouvrable avant 1530 sur le site Myhandling. Site internet : https://cy.myhandlingsoftware.com	Level 5 : MON-FRI 0800-1645 On weekdays outside these SKED possible extension or reopening for level 2 O/R before 1530 on Myhandling website. Level 2 : SAT 0800-1645 Level 1 : SAT 2300-2359, SUN 0000-2259 On weekends outside these SKED possible extension or reopening for level 2 or 5 on request on the last working day before 1530 on Myhandling website. Website : https://cy.myhandlingsoftware.com

AD 2 LFJR.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*	NIL	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	NIL	
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	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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Macadam	Macadam
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	PRKG commercial: 24 F/B/W/T. PRKG général: non disponible.	Commercial apron: 24 F/B/W/T. General aviation apron: not available
2	Largeur TWY / *TWY width*	TWY A: 21 m. TWY B, C, S: 15m	TWY A: 21 m. TWY B, C, S: 15m
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	TWY B : revêtu. TWY A, C, S: non revêtu.	TWY B: paved. TWY A, C, S: unpaved.
	Résistance des TWY / *TWY strength*	TWY B: 34 F/B/W/T.	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Point d'attente Bravo, THR26, THR08 .	Holding point Bravo, THR26, THR08.
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	Bravo: 171ft THR26: 191ft THR08: 165ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	Aucun point d'amarrage aéronef n'est prévu sur la plateforme.	No aircraft mooring point is provided on the platform.

AD 2 LFJR.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*	NIL	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	TWY B	
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Voir AD2 LFJR OACI.	see AD2 LFJR OACI.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFJR .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFJR.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

AD 2 LFJR.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	NANTES ATLANTIQUE
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFJR .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	NANTES ATLANTIQUE
	Période de validité / *Validity period*	Néant
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	Néant
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO.
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFJR.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
08	081.13 (080)	1800 x 45	28 F/B/W/T revêtue / paved	47°33'31.99"N 000°19'28.83"W ------ GUND NIL	THR : 165ft
26	261.13 (260)	1800 x 45	28 F/B/W/T revêtue / paved	47°33'40.98"N 000°18'03.69"W (47°33'40.23"N 000°18'10.81"W) ------ GUND NIL	THR : 191ft DTHR : 191ft
08L	081.14 (080)	720 x 50	non revêtue / not paved	47°33'34.52"N 000°19'20.78"W ------ GUND NIL	THR : 161ft
26R	261.14 (260)	720 x 50	non revêtue / not paved	47°33'38.11"N 000°18'46.76"W ------ GUND NIL	THR : 174ft
08R	081.13 (080)	1100 x 100	non revêtue / not paved	47°33'29.07"N 000°18'51.33"W ------ GUND NIL	THR : 171ft
26L	261.13 (260)	1100 x 100	non revêtue / not paved	47°33'34.56"N 000°17'59.34"W ------ GUND NIL	THR : 184ft

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
08	NIL	NIL	NIL	1920 x 300	NIL	NIL
26	NIL	NIL	NIL	1920 x 300	NIL	NIL
08L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
08R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
26L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
08	1800	1800	1800	1800	
26	1800	1800	1800	1650	
08L	720	720	720	720	
26R	720	720	720	720	
08R	1100	1100	1100	1100	
26L	1100	1100	1100	1100	

AD 2 LFJR.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*
08		G	PAPI 3.5 ° 6.1 %	58 ft					
26	Fé / *RWY FLG*	THR R DTHR G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	46 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*	
08	1800 m	60 m	W	LIH-LIL	R			(1)
26	1800 m	60 m	W	LIH-LIL	R			(2)

(1) Balisage axial et latéral RWY / RWY centerline lighting and Edge lighting - PAPI : 4 intensités / intensities

(2) Fé/FLG : 3 intensités / intensities
RWY Edge lighting and DTHR : 4 intensités / intensities

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	ABN		
	IBN		
2	Té d'atterrissage / *LDI*		
	Anémomètre / *Anemometer*	A proximité de la manche à air	By wind-sock
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY B	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène	Generator.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	10.87 s	
5	Observations / *Remarks*		

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

1	Description	

AD 2 LFJR.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*
RMZ ANGERS 47°36'04"N , 000°25'56"W - 47°29'55"N , 000°24'45"W - 47°31'46"N , 000°07'39"W - 47°37'29"N , 000°09'09"W - 47°36'04"N , 000°25'56"W	G	2500ft AMSL ---------- SFC	AFIS ANGERS Information (FR) ANGERS Information (EN)	HOR AFIS ANGERS ANGERS AFIS SKED

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	ANGERS Information (FR) *ANGERS Information (EN)*	124.705 MHz	HO	
A/A	ANGERS (FR)	124.705 MHz	HX	Absence AFIS.

AD 2 LFJR.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*	

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

20.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

20.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

20.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION

Utilisation de l'APU limitée à 30 min avant le départ ou après l'arrivée des ACFT.

Par RVR inférieure à 800 m , seul le TWY B est utilisable.

1 seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre.

La largeur du portail d'accès à la zone du Musée ne permet pas l'entrée et la sortie autonomes des aéronefs.

20.2 USAGE RESTRICTIONS

APU use limited to 30 min before departure or after arrival of the ACFT.

When RVR less than 800 m , only the TWY B is usable.

1 movement at a time on the maneuvering area.

The width of the gate leading to the Museum area does not allow self-manoeuvring entry and exit of ACFT.

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

Pour raisons environnementales, les circuits avions doivent impérativement éviter le survol de Marcé et de Seiches.

ACFT circuits must avoid overflying Marcé and Seiches sur le Loir due to environmental reasons.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 GENERALITES

PAPI RWY 08 et RWY 26 obligatoire pour IFR et VFR en atterrissage de nuit.

MVL interdites pistes 08L, 26R, 08R, 26L et au sud du terrain .

22.1 GENERAL INFORMATION

PAPI RWY 08 mandatory for IFR and VFR for night landings.

Circling prohibited RWY 08L, 26R, 08R, 26L and South of the airfield .

22.2 VOLS AU DEPART

Consignes recommandées pour un départ IFR

RWY 08 : Monter dans l'axe à 3,7% MNM (1) jusqu'à *700* (506), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) la pente initiale théorique de montée est déterminée par un arbre de 300 ft d'altitude situé à 991 m de la DER et à 249 m à gauche de l'axe de piste.

RWY 26 : Monter dans l'axe à 4,2% MNM (2) jusqu'à *600* (406), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) la pente initiale théorique de montée est déterminée par un arbre de 233 ft d'altitude situé à 473 m de la DER et à 259 m à droite de l'axe de piste.

22.2 DEPARTING FLIGHTS

Recommended instructions for IFR departures

RWY 08 : Climb RWY heading gradient 3.7% MNM (1) up to 700 (506), then direct route up to en-route safety altitude.

(1) the initial climb gradient is calculated from a tree of altitude 300 ft located 991 m from the DER and 249 m on the left of RWY axis.

RWY26 : Climb RWY heading gradient 4.2% MNM (2) up to 600 (406), then direct route up to en-route safety altitude.

(2) the initial climb gradient is calculated from a tree of altitude 233 ft located 473 m from the DER and 259 m on the right of RWY axis.

AD 2 LFJR.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 BALISAGE

PCL : PPR 1HR

- 3 coups d'alternat : basse intensité,
- 5 coups d'alternat : haute intensité,
- 7 coups d'alternat : coupure PCL.

Balisage : HI-BI sauf PAPI : BI

23.2 PERIL ANIMALIER

Occasionnel, Service de péril animalier : HOR ATS

23.1 RWY LIGHTING

PCL : PPR 1HR

- 3 clicks on mic : low intensity,
- 5 clicks on mic : high intensity,
- 7 clicks on mic : PCL shutdown.

Lighting: LIH-LIL except PAPI : LIL

23.2 WILDLIFE HAZARD CONTROL

Random wildlife control service : ATS SKED

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

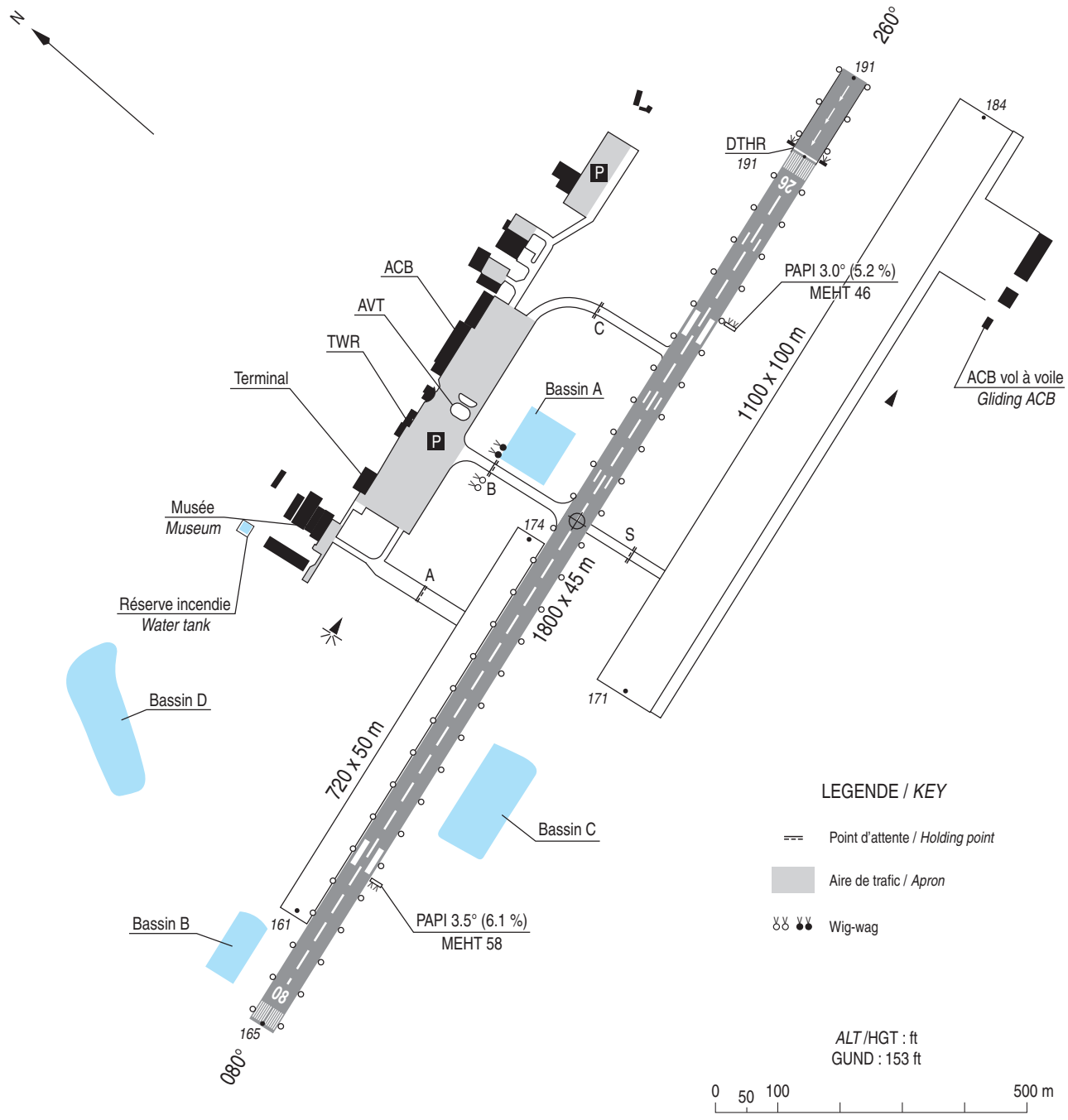
© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir/*see* AD 2 LFJR.18

ANGERS MARCE
47 33 37 N - 000 18 44 W
ALT AD : 194 (7 hPa)

VAR 1°E (2025)



OBSERVATIONS / *REMARKS*
voir/*see* AD 2 LFJR.20 à/*to* 23

BALISAGE / *LIGHTING*
PCL : voir/*see* AD 2 LFJR.23

COORDONNEES DE SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 08	47° 33' 31.99" N	000° 19' 28.83" W
THR 26	47° 33' 40.98" N	000° 18' 03.69" W
DTHR 26	47° 33' 40.23" N	000° 18' 10.81" W

RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
08	NIL	LIH-LIL	1800	1800	1800	1800	Revêtue *Paved*	28 F/B/W/T	550	550	550	-
26	Fé / RWY FLG	LIH-LIL	1800	1800	1800	1650			550	550	550	-
									Absence ATS : 800 m HN			

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

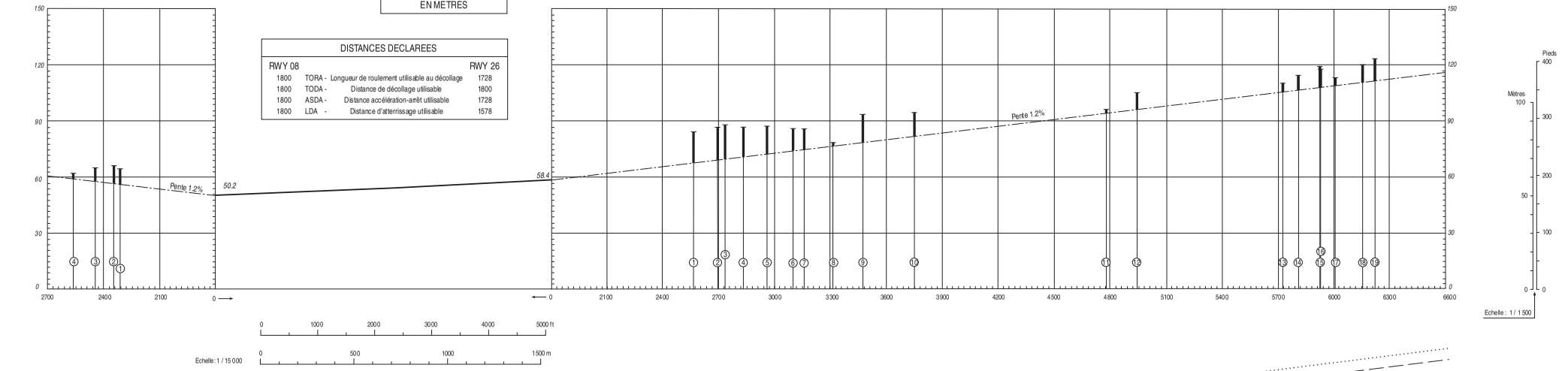
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacle chart - ICAO - Type A

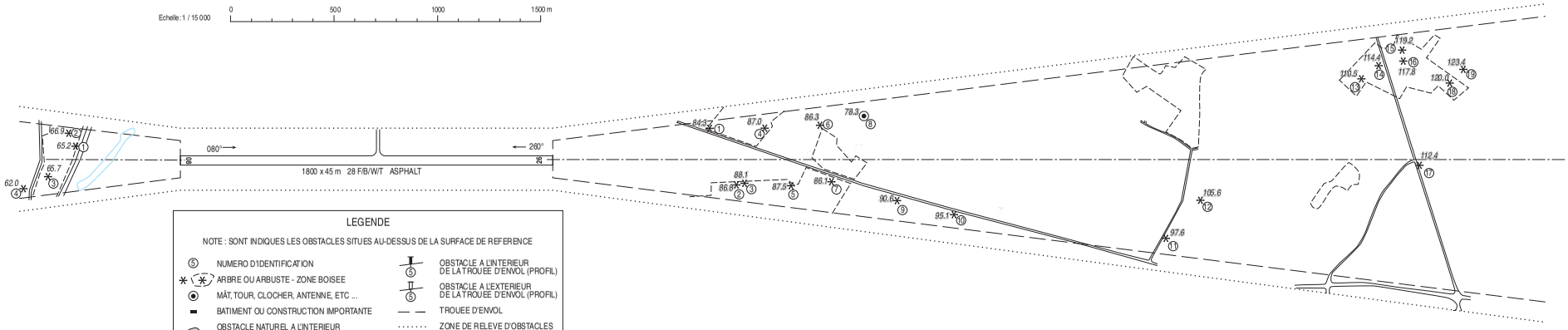
ANGERS MARCE
RWY 08/26

VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 08			RWY 26
1800	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	1728
1800	TODA -	Distance de décollage utilisable	1800
1800	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	1728
1800	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	1578





LEGENDE

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

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

Levé exécuté en juillet 2020.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
LUTIL	VOIR ENR 4.4		X			X
JR401	47°31'38.7" N	000°01'13.3" E	X			X
JR404	47°39'32.8" N	000°00'34.5" W	X			X
JR410	47°32'57.5" N	000°24'53.4" W	X			X
JR412	47°37'35.9" N	000°19'18.4" W	X			X
JR500	47°34'08.8" N	000°13'38.6" W	X			X
JR502	47°36'16.1" N	000°31'42.2" W	X			X
JR504	47°35'29.4" N	000°39'00.1" W	X			X
JR506	47°27'35.7" N	000°37'08.0" W	X			X
IJR08	47°31'32.5" N	000°38'04.0" W	X			X
IJR26	47°35'35.7" N	000°00'18.7" E	X			X
FJR08	47°32'10.3" N	000°32'14.2" W	X			X
FJR26	47°34'59.6" N	000°05'31.8" W	X			X
RW08	REF THR08 LFJR AD 2.12		X			X
RW26	REF DTHR26 LFJR AD 2.12		X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY08

RMK	-								MAG VAR 2025 1.1°E		REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	JR502	-	-	-	-	R	3000	-	210	-	-
INA JR502	IF	JR502	-	-	-	-	-	3000	-	210	-	-
	TF	JR504	-	260	261.1	5.0	-	3000		200	-	1.0
	TF	IJR08	-	170	170.9	4.0	-	3000		180	-	1.0
INA JR504	IF	JR504	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	-
	TF	IJR08	-	170	170.9	4.0	-	3000		180	-	1.0
INA JR506	IF	JR506	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	-
	TF	IJR08	-	350	350.9	4.0	-	3000		180	-	1.0
APCH	IF	IJR08	-	-	-	-	-	3000	-	180	-	-
	TF	FJR08	-	080	080.9	4.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW08	Yes	080	081.0	8.7	-	214	214	-	-3.00 / 49	0.3
	TF	JR500	Yes	080	081.1	4.0	-	-	-	-	-	1.0
	DF	JR502	-	-	-	-	L	3000	-	210	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PRECODING RNP RWY 26

RNP RWY 26

MAG VAR 2025 1.1°E

REF NAVAID : -

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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	JR401	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA JR401	IF	JR401	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-
	TF	IJR26	-	350	351.1	4.0	-	-	-	180	-	1.0
INA JR404	IF	JR404	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	-
	TF	IJR26	-	170	171.4	4.0	-	-	-	180	-	1.0
INA LUTIL	IF	LUTIL	-	-	-	-	-	-	-	200	-	-
	TF	IJR26	-	266	266.7	3.3	-	-	-	180	-	1.0
APCH	IF	IJR26	-	-	-	-	-	-	-	180	-	-
	TF	FJR26	-	260	261.4	4.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW26	Yes	260	261.3	8.7	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	TF	JR410	Yes	260	261.1	4.6	-	-	-	-	-	1.0
	DF	JR412	-	-	-	-	R	-	-	180	-	1.0
	TF	JR404	-	080	081.1	12.8	-	3000	-	200	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFJR
Runway	26
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E26A
LTP/FTP Latitude	473340.2300N
LTP/FTP Longitude	0001810.8100W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	104.9
FPAP Latitude	473331.7700N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-8.4600
FPAP Longitude	0001930.9200W
Delta FPAP Longitude (seconds)	-80.1100
Threshold Crossing Height	49.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	48
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 12 0A 06 0C 1A 00 00 01 36 32 05 0C 3A 69 14 0C B6 DE FF 19 18 E8 BD FF 24 8E FD EA 01 2C 01 64 06 C8 AF 18 B6 86 26
Calculated CRC Value	18B68626

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	58.2

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

ANGERS MARCE

CAT A B C
ALT AD : 194, ***THR : 165 (6 hPa)***

RNP RWY 08

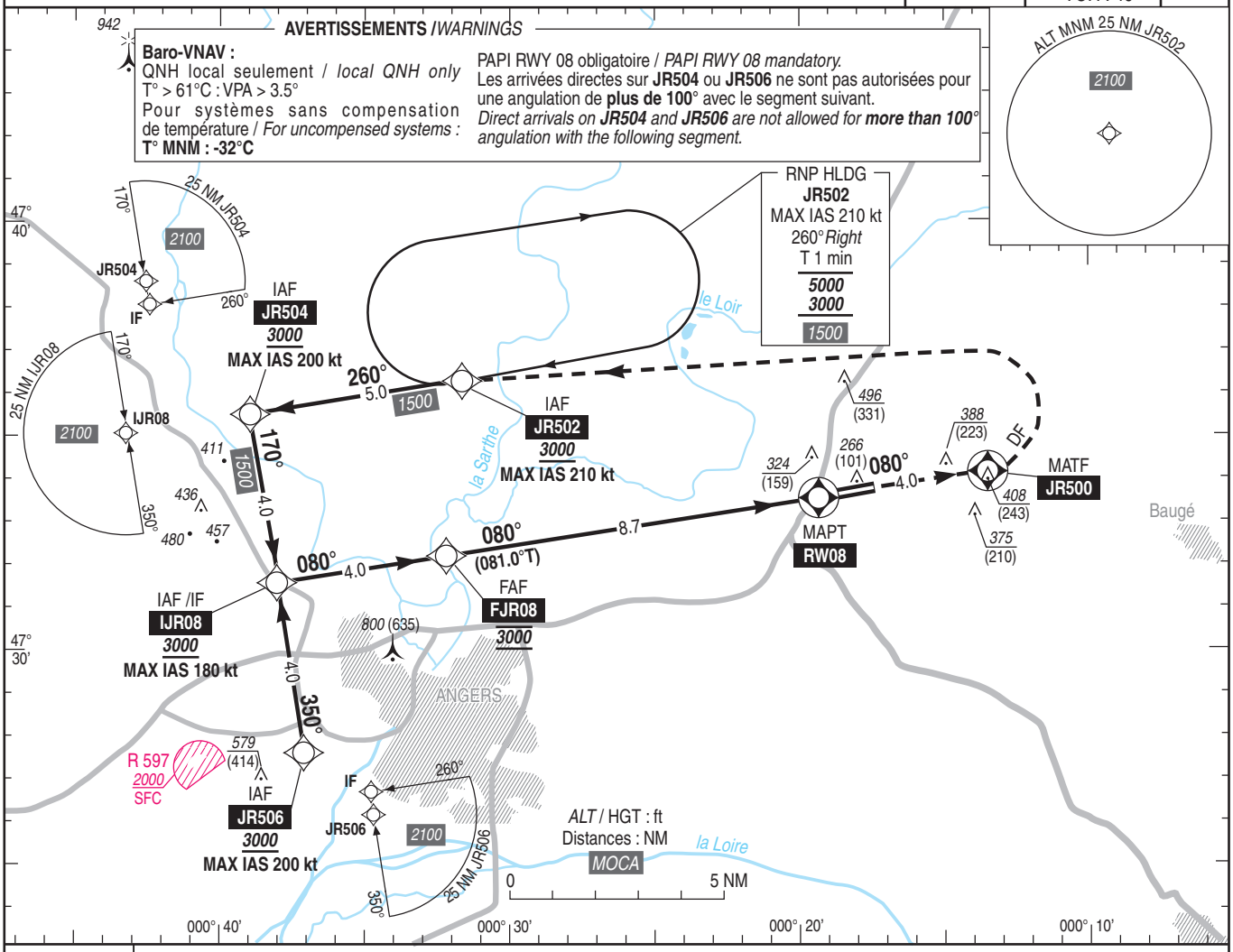
APP : NIL
TWR : NIL
AFIS : ANGERS Information 124.705
Absence ATS : **A/A** (124.705) FR seulement/*only*. Obtenir/*Obtain* QNH NANTES auprès de/*from* NANTES Information 130.275.

RNP APCH	EGNOS Ch 81271 E08A TCH : 49	VAR 1°E (2025)

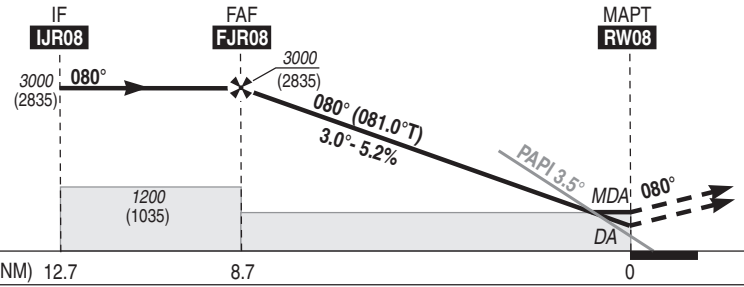
AVERTISSEMENTS */WARNINGS*

Baro-VNAV :
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 61°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensed systems :*
T° MNM : -32°C

PAPI RWY 08 obligatoire / *PAPI RWY 08 mandatory.*
Les arrivées directes sur **JR504** ou **JR506** ne sont pas autorisées pour une angulation de **plus de 100°** avec le segment suivant.
Direct arrivals on ***JR504*** *and* ***JR506*** *are not allowed for* ***more than 100°*** *angulation with the following segment.*



TA : 5000



API : Monter vers **JR500**. A **JR500**, tourner à **gauche direct** vers **JR502** en montée vers ***3000*** (2835).
S'il n'est pas possible d'atteindre *3000* à **JR502**, poursuivre la montée dans l'attente.
Monter à *1000* (835) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to ***JR500****. At* ***JR500*** *turn* ***left direct*** *to* ***JR502*** *climbing up to* ***3000*** *(2835).*
If unable to reach 3000 at ***JR502****, continue climbing in the holding.*
Climb up to 1000 (835) prior to level acceleration.

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

CAT	LPV (1)			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (2)		MVL / *Circling* (2) absence ATS sans/*without* QNH local	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A			195	***560*** (390)	1500	289		1500		***690*** (520)	1500	***950*** (790)	1500
B	***420*** (250)	1300	208	***570*** (410)	1500	302	***580*** (410)	1500	406	***790*** (630)	1600	***1060*** (890)	1600
C			216	***580*** (410)	1900	310		1900		***890*** (730)	2400	***1160*** (1000)	2400

DIST RW08

NM	8	7	6	5	4	3	2
ALT	***2760***	***2440***	***2120***	***1810***	***1490***	***1170***	***850***
(HGT)	(2595)	(2275)	(1955)	(1645)	(1325)	(1005)	(685)

Observations / *Remarks* : (1) DH majorée / *increased DH.* (2) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach :* voir/*see* AIP ENR 1.5

FAF - THR	8.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
		7 min 30	6 min 11	5 min 15	4 min 34	4 min 02	3 min 37	3 min 17
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

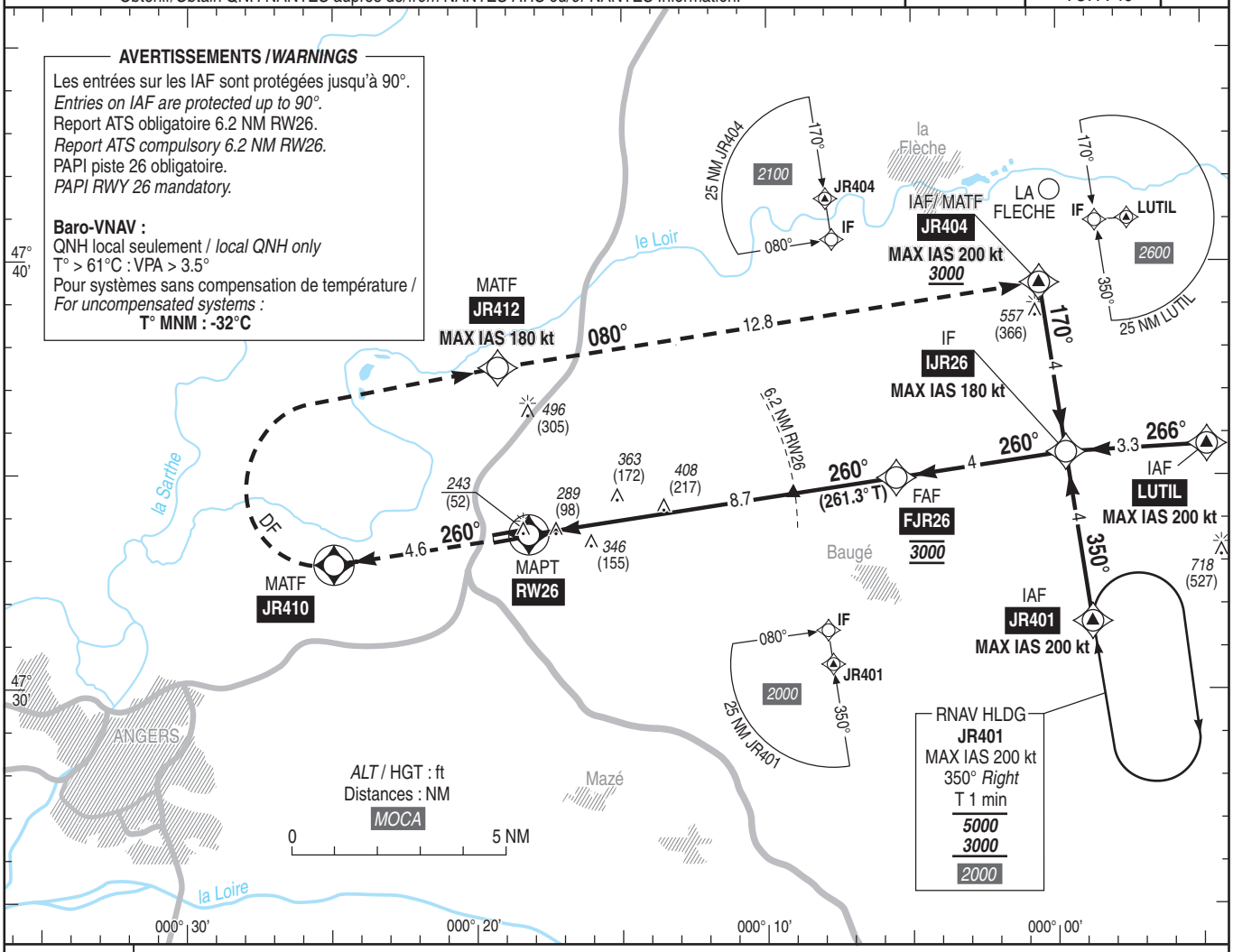
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

ANGERS MARCE

CAT A B C
ALT AD : 194, ***DTHR : 191 (7 hPa)***

RNP RWY 26

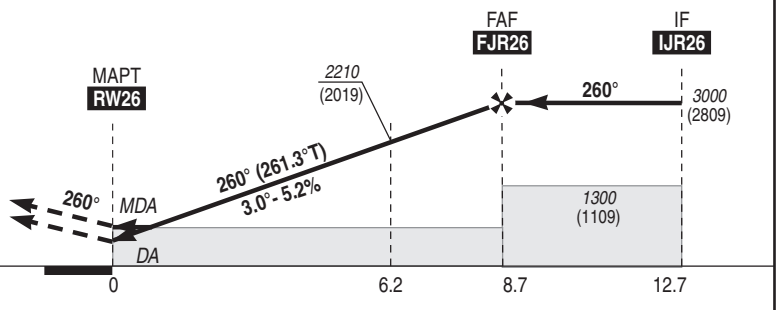
APP : NIL TWR : NIL **AFIS** : ANGERS Information 124.705 Absence ATS : **A/A** (124.705) FR seulement. Obtenir/*Obtain* QNH NANTES auprès de/*from* NANTES ATIS ou/*or* NANTES Information.	**RNP APCH**	**EGNOS** **Ch70002** **E26A** TCH : 49	VAR 1°E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **JR410**. A **JR410,** tourner à **droite direct** vers **JR412** (MAX IAS 180 kt) puis **JR404** (MAX IAS 200 kt) en montée vers ***3000*** (2809).
Monter à *1800* (1609) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to ***JR410****. At* ***JR410,*** *turn* ***right direct*** *to* ***JR412*** *(MAX IAS 180 kt) then to* ***JR404*** *(MAX IAS 200 kt) climbing up to* ***3000*** *(2809).*
Climb up to 1800 (1609) 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	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			(1) MVL / *Circling*		MVL / *Circling* (1) absence ATS sans/*without* QNH local	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A			182	***580*** (380)	1500	272		1500		***660*** (470)	1500	***930*** (740)	1500
B	***400*** (200)	1200	194	***590*** (390)	1500	283	***660*** (470)	1500	463	***800*** (610)	1600	***1060*** (870)	1600
C			194	***590*** (390)	1800	290		2200		***890*** (700)	2400	***1160*** (970)	2400

DIST RW26				
NM	**1**	**2**	**3**	**4**
ALT	***560***	***880***	***1200***	***1510***
(HGT)	(369)	(689)	(1009)	(1319)
	5	**6**	**7**	**8**
	1830	***2150***	***2470***	***2790***
	(1639)	(1959)	(2279)	(2599)

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

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - MAPT	8.7 NM	7 min 26	6 min 07	5 min 12	4 min 31	4 min 00	3 min 35	3 min 15
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

AMDT 10/26 **CHG :** VAR, orientations, obstacles, baro-VNAV warnings, HLDG JR401, entrées/*entries* IAF LUTIL, JR401, TAA LUTIL, *intermediate* MOCA intermédiaire, MATF JR404, JR410 et/*and* JR412, API, MNM AD, distances/ALT finale/*final,* minutage finale/*final timing.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD 2 LFOB.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
04	041.47 (040)	708 x 18	5.7t revêtue / paved	49°27'26.53"N 002°07'00.53"E ------ GUND NIL	THR : 346ft
22	221.48 (220)	708 x 18	5.7t revêtue / paved	49°27'43.70"N 002°07'23.82"E ------ GUND NIL	THR : 359ft
12	123.66 (122)	2429 x 45	52 F/C/W/T revêtue / paved	49°27'29.92"N 002°06'13.87"E (49°27'29.14"N 002°06'15.69"E) ------ GUND NIL	THR : 352ft DTHR : 352ft
30	303.66 (302)	2429 x 45	52 F/C/W/T revêtue / paved	49°26'46.34"N 002°07'54.24"E ------ GUND NIL	THR : 297ft

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
04	NIL	NIL	NIL	768 x 60	NIL	(1)
22	NIL	NIL	NIL	768 x 60	NIL	(2)
12	NIL	NIL	NIL	2549 x 280	NIL	(3)
30	NIL	NIL	NIL	2549 x 280	NIL	(4)

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 30 x 60 m (seuil 04) et de 30 x 60 m (seuil 22).
RESA (runway end safety area) 30 x 60 m (threshold 04) and 30 x 60 m (threshold 22).

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 30 x 60 m (seuil 22) et de 30 x 60 m (seuil 04).
RESA (runway end safety area) 30 x 60 m (threshold 22) and 30 x 60 m (threshold 04).

(3) Accotements non aménagés pour les quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est supérieure ou égale à 9 m.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 170 x 280 m (seuil 12) et de 240 x 280 m (seuil 30).
Shoulders non arranged for four-engine aircraft whose wingspan is greater than 36 m and whose overall width of the main gear is greater than or equal to 9 m.
RESA (runway end safety area) 170 x 280 m (threshold 12) and 240 x 280 m (threshold 30).

(4) Accotements non aménagés pour les quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est supérieure ou égale à 9 m.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 280 m (seuil 30) et de 170 x 280 m (seuil 12).
Pente longitudinale de 0,97% (supérieure à la valeur maximale règlementaire de 0,80%) sur le premier quart de la piste 30.
Shoulders non arranged for four-engine aircraft whose wingspan is greater than 36 m and whose overall width of the main gear is greater than or equal to 9 m.
RESA (runway end safety area) 240 x 280 m (threshold 30) and 170 x 280 m (threshold 12).
Longitudinal slope of 0.97% (greater than the maximum regulatory value of 0.80%) on the first quarter of RWY 30.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	708	708	708	708	
22	708	708	708	708	
12	2429	2429	2429	2385	
TWY N	1653	1653	1653		
TWY T	1925	1925	1925		
TWY W	2033	2033	2033		
30	2429	2429	2429	2429	
TWY N	799	799	799		

AD 2 LFOB.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*
12	- 420 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	54 ft	900 m	2429	15 m	W/R	LIH
30	- 900 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	54 ft		2429	15 m	W/R	LIH

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
12	2429	60 m	R/W/Y	LIH	R			(1)
30	2429	60 m	W/Y	LIH	R			(2)

(1) Balisage d'approche, TDZ, seuil 12, axial et fin de piste : feux LED.
Balisage latéral de couleur rouge sur 44 m, puis blanche sur 1785 m et de couleur jaune sur les 600 m restants.
Balisage axial de couleur blanche puis de couleurs alternées rouge et blanc entre 900 m et 300 m de l'extrémité de piste et de couleur rouge entre 300 m et extrémité de piste.
Approach lighting, TDZ, THR 12 and end of RWY : LED lights.
Edge lighting red over 44 m, white over 1785 m and yellow over the 600 m remaining.
Axis lighting white, then alternate colours red and white between 900 m and 300 m from the end of RWY, and red between 300 m and the end of RWY.

(2) Balisage d'approche, seuil 30, axial et fin de piste : feux LED.
Balisage latéral de couleur blanche sur 1829 m, de couleur jaune sur les 600 m restants.
Balisage axial de couleur blanche puis de couleurs alternées rouge et blanc entre 900 m et 300 m de l'extrémité de piste et de couleur rouge entre 300 m et extrémité de piste.
Approach lighting, THR 30, axis lighting and end of RWY : LED lights.
Edge lighting white over 1829 m, yellow over the 600 m remaining.
Axis lighting white, then alternate colours red and white between 900 m and 300 m from the end of RWY and red between 300 m and the end of RWY.

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	Voir AD 2 LFOB ADC 01.	See AD 2 LFOB ADC 01.
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	TWY N, W.	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY R, W, N, T.	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe no break	Power generator no break
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Instantané	without any delay
5	Observations / *Remarks*	WDI lumineuse	Lighted WDI

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

1	Description	Les opérations de décollage et d'atterrissage d'hélicoptère s'effectuent uniquement sur la piste en service. Postes 7 et 8 : D (LHT) < 19.5 m.	Helicopter TKOF and landing only on RWY in use. Stands 7 and 8 : D (Overall length) < 19.5 m.

AD 2 LFOB.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 BEAUVAIS 49°30'57"N , 002°15'58"E - arc horaire de 6.4 NM de rayon centré sur 49°25'38"N , 002°10'31"E - 49°19'22"N , 002°08'32"E - 49°25'05"N , 001°55'31"E - arc horaire de 6.4 NM de rayon centré sur 49°28'35"N , 002°03'43"E - 49°33'55"N , 002°09'09"E - 49°30'57"N , 002°15'58"E	D	1500ft AMSL ---------- SFC	APP BEAUVAIS Approche (FR) BEAUVAIS Approach (EN) TWR BEAUVAIS Tour (FR) BEAUVAIS Tower (EN)	0615-2200, SUM : -1HR Extension pour tout vol commercial programmé. Activation connue sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41. Extension for all scheduled commercial flights. Activity known on ATIS 118.380 MHz or phone 03 44 84 69 41.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
FIS	BEAUVAIS Information (FR) *BEAUVAIS Information (EN)*	119.800 MHz	HO	
FIS	BEAUVAIS Information (FR) *BEAUVAIS Information (EN)*	123.985 MHz	HO	Canal 8.33 Secteur/Sector WEST
APP	BEAUVAIS Approche (FR) *BEAUVAIS Approach (EN)*	121.405 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	BEAUVAIS Approche (FR) *BEAUVAIS Approach (EN)*	123.985 MHz	HO	Canal 8.33 Secteurs/Sectors WEST et/and EAST.
TWR	BEAUVAIS Tour (FR) *BEAUVAIS Tower (EN)*	121.405 MHz	HO	
TWR	BEAUVAIS Tour (FR) *BEAUVAIS Tower (EN)*	123.985 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
VDF	BEAUVAIS Gonio (FR) *BEAUVAIS Homer (EN)*	121.405 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
VDF	BEAUVAIS Gonio (FR) *BEAUVAIS Homer (EN)*	123.985 MHz	HO	Canal 8.33
ATIS	BEAUVAIS (FR) *BEAUVAIS (EN)*	118.380 MHz	HO	Canal 8.33. TEL : 03 44 84 69 41
A/A	BEAUVAIS (FR)	121.405 MHz	HX	Absence ATS

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	BV	391 kHz	H24	49°29'30.1"N 002°01'46.3"E	412 ft	25NM		303°/3,53 NM THR 12	
VOR-DME	BOV	109.65 MHz CH 33Y	H24	49°26'10.9"N 002°09'11.5"E	301 ft	60NM FL500			
LOC 30 (I.E.1)	BI	109.95 MHz	H24	49°27'34.3"N 002°06'03.8"E	360 ft			302°/245 m THR 12	
GP 30		333.65 MHz	H24	49°26'47.6"N 002°07'40.6"E			16.1 m/53 ft (3 °)	276°/277 m THR 30	
DME 30		CH 36Y	H24	49°26'47.6"N 002°07'40.6"E	356 ft	25NM FL250		276°/277 m THR 30	
LOC 12 (III.E.4)	BVT	111.15 MHz	H24	49°26'41.4"N 002°08'05.6"E	312 ft	25 NM		122°/276 m THR 30	
GP 12		331.55 MHz	H24	49°27'19.3"N 002°06'27.7"E			16.5 m/54 ft (3 °)	140°/389 m DTHR 12	
DME 12		CH 48Y	H24	49°27'19.3"N 002°06'27.7"E	392 ft	25NM		140°/389 m DTHR 12	

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1. DECOLLAGE PISTE 12

Depuis l'intersection avec le TWY W :

* distances : voir AD 2 LFOB.13
* les usagers doivent prévenir la Tour de Contrôle à la mise en route.

LVTO avec RVR < 150/200 m autorisés.

20.2. REPOUSSAGE

L'autorisation de repoussage est valide 1 minute.

20.3. REGLES DE SÛRETE SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT

Sur le parking principal et aviation légère, dès l'arrivée au poste de stationnement, contact obligatoire avec Beauvais OPS 131.540 Mhz, ne pas quitter l'ACFT sans avoir été inspecté filtré par un agent de sûreté.

20.4. CIRCULATION DES AERONEFS

TWY A : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5m. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY H : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5m. Utilisable de jour uniquement. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY N : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9 m.

TWY P : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5 m. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY R : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9m et empattement < ou = 18 m. Circulation des aéronefs interdite par RVR < 550 m.

TWY T : limité aux aéronefs d'envergure < 24 m avec OMGWS < 6 m. Circulation des aéronefs interdite par RVR < 350 m.

TWY W : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9 m.

Sur la piste 04/22 : Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

20.5. ENTRAINEMENT IFR

O/R TEL 03 44 84 69 34

20.6 RESTRICTION D'UTILISATION DES PISTES

Demi-tour sur piste interdit par température supérieure à 30°C en dehors des aires de demi-tour.

La vitesse maximale d'utilisation des aires de demi-tour est de 10 kts.

Piste 12/30 :

- Fermée de nuit en dehors des HOR ATS (absence de PCL).

- Non utilisable par les aéronefs quadrimoteurs d'envergure supérieure ou égale à 36 m et dont l'OMGWS est supérieure ou égale à 9 m.

Piste 04/22 : Décollage et atterrissage interdits de nuit (absence de balisage lumineux).

Hors horaires ATS :

- Décollages et atterrissages simultanés sur piste 12/30 et 04/22 interdits.

- Lors du roulage sur la piste 12/30, en cas d'exploitation simultanée de la piste 04/22 par un autre aéronef, maintenir sur la piste 12/30 avant le TWY Novembre à l'écart des axes de la piste 04/22.

20.7 GESTION DES AIRES DE TRAFIC

- PRKG Principal affecté prioritairement aux ACFT commerciaux.

- PRKG Aviation Légère affecté prioritairement aux ACFT légers de passage.

- PRKG Nord affecté prioritairement aux ACFT basés.

- PRKG IGN réservé aux ACFT autorisés par l'IGN.

- Pentes sur postes de stationnement entre 1% et 1,8% : calage obligatoire.

La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manoeuvre.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic (délimitée par la ligne de sécurité) et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manoeuvre. L'établissement d'un contact radio est obligatoire avant la pénétration sur cette aire.

Sur l'aire de trafic, le pilote assure la prévention des abordages et des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

20.7.1 Parking principal

A l'arrivée, les postes de stationnement sont attribués par Beauvais OPS et cette information est relayée par la tour de contrôle aux aéronefs.

Assistance par un placeur obligatoire pour toute arrivée d'aéronef, à l'exception des hélicoptères

20.1. TAKEOFF RUNWAY 12

From intersection with TWY W :

* *distances : see AD 2 LFOB.13*
* *users must advise the control TWR at startup.*

LVTO with RVR < 150/200 m authorized.

20.2. PUSHBACK

Pushback clearance is valid for one minute.

20.3. SECURITY RULES ON PARKING AREAS

On main parking and general aviation, when arriving on apron, contact obligatory Beauvais OPS on 131.540 Mhz, do not leave ACFT before being inspected by security agents.

20.4. AIRCRAFT TAXIING

TWY A : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

TWY H : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. Available daytime only. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

TWY N : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m.

TWY P : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

TWY R : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m and wheelbase < or = to 18 m. ACFT taxiing prohibited if RVR < 550 m.

TWY T : limited to ACFT whose wingspan is < 24 m with OMGWS < 6 m. ACFT taxiing prohibited if RVR < 350 m.

TWY W : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m.

On RWY 04/22 : ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

20.5. IFR TRAINING

O/R TEL 03 44 84 69 34

20.6 RESTRICTION OF RWY USE

U-turn on runway prohibited when temperature is above 30°C except on turn-around area.

Maximum speed when using turn-around area : 10 kts.

RWY 12/30 :

- Closed at night outside ATS SKED (no PCL).

- Not available for four-engined ACFT whose wingspan is > or = to 36 m and whose OMGWS is > or = to 9 m.

RWY 04/22 : TKOF and LDG forbidden at night (no lighting)

Outside ATS schedules :

- Simultaneous take-offs and landings on runways 12/30 and 04/22 prohibited.

- When taxiing on runway 12/30, in case of a simultaneous use of runway 04/22 by another aircraft, maintain on RWY 12/30 before TWY November away from the axes of runway 04/22.

20.7 APRON MANAGEMENT

- Main apron allocated in priority to commercial ACFT.

- Light Aviation apron allocated in priority to light ACFT in transit.

- North apron allocated in priority to home-based ACFT.

- IGN apron reserved for ACFT authorised by IGN.

- Slopes on stands between 1% and 1.8% : wheel chocks mandatory.

TWR organises the taxiing sequence to enter the manoeuvring area.

Responsabilities of control services finish on arrival, when ACFT enter the apron (defined by security line) and, on departure begin when ACFT enter the manoeuvring area. Radio contact is compulsory before entering the manoeuvring area.

On apron, pilots are responsible for ground collision avoidance, their own separation and the third party safety.

20.7.1 Main apron

On arrival, parking stands are allocated by Beauvais OPS and this information is transmitted by TWR to ACFT.

Assistance from a marshaller is required for all arriving aircraft, with the exception of helicopters.

© Service de l'Information Aéronautique, France

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
ABB	REF ENR 4.1		X	X	
BSN	REF ENR 4.1	X		X	
BV	REF LFOB AD2.19		X	X	X
BOV	REF LFOB AD2.19	X	X	X	X
CMB	REF ENR 4.1	X	X	X	
CLM	REF ENR 4.1	X		X	
EVX	REF ENR 4.1	X		X	
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF LFPO AD2.19		X	X	
RBT	REF ENR 4.1	X		X	
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
ROU	REF ENR 4.1	X		X	
TRO	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	
ALIMO	REF ENR 4.4	X		X	
ARSIL	REF ENR 4.4	X		X	
ATREX	REF ENR 4.4		X	X	
BATAG	REF ENR 4.4	X		X	
BAVOL	REF ENR 4.4	X		X	
BAXIR	REF ENR 4.4	X		X	
BEKOS	REF ENR 4.4	X		X	
BIBAX	REF ENR 4.4	X		X	
BUBLI	REF ENR 4.4	X		X	
→ CREIL	REF ENR 4.4	X	X	X	
DEROL	REF ENR 4.4	X		X	
DEVIM	REF ENR 4.4	X		X	
DIKOL	REF ENR 4.4	X		X	
DIVON	REF ENR 4.4	X			X
DOPAP	REF ENR 4.4	X		X	
EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	
EGOZE	REF ENR 4.4	X		X	X
ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
ERTIP	REF ENR 4.4	X		X	
GILTO	REF ENR 4.4	X		X	
GIMER	REF ENR 4.4	X		X	
GISOR	REF ENR 4.4	X		X	
GONOX	REF ENR 4.4	X			X
GOTRO	REF ENR 4.4	X		X	
INKUD	REF ENR 4.4	X		X	
INMOC	REF ENR 4.4	X			X
IPNOB	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	
LASIV	REF ENR 4.4	X		X	
LATRA	REF ENR 4.4	X		X	
LESGA	REF ENR 4.4	X		X	
LORNI	REF ENR 4.4	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs/*Turbofans* (FL>195)
RWY 12 (2V) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL

RMK	GNSS GNSS or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. *See Initial Departure AD2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.*						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	177	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	177	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	169	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEROL	-	145	146.5	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	153	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	120	122.1	12.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	148	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	151	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	106	107.7	16.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEXIM	-	146	147.3	32.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	140	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs/*Turbofans* (FL>195)
RWY 30 (2W) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL

RMK	GNSS GNSS or DME/DME (1) FA ou / or VA acceptable						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	177	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	177	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	169	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEROL	-	145	146.5	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	153	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	120	122.1	12.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	148	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	151	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	106	107.7	16.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEXIM	-	146	147.3	32.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	140	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

BEAUVAIS TILLE
STAR RNAV RWY 12-30
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Turbofans andTurboprops RWY 12-30 (1B)											
RMK	GNSS - DME/DME Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MATID	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EGOZE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CMB 1B											
-	IF	CMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	EGOZE	-	211	212.6	48.0	-	-	FL080	-	1.0
-	TF	BOV	-	240	242.2	14.9	-	-	-	-	1.0
←											
VEDUS 1B											
-	IF	VEDUS	-	-	-	-	-	-	FL260	-	-
-	TF	XERAM	-	269	270.5	27.9	-	-	FL130	250	1.0
-	TF	IPNOB	-	268	270.0	20.1	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	INKUD	-	255	256.7	20.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	275	276.3	21.4	-	-	FL080	-	1.0
SONUR 1B											
-	IF	SONUR	-	-	-	-	-	-	FL100	-	-
-	TF	GIMER	-	252	254.2	15.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	IPNOB	-	308	310.0	21.5	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	INKUD	-	255	256.7	20.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	275	276.3	21.4	-	-	FL080	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

BEAUVAIS TILLE
STAR RNAV RWY 12-30
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Turbofans andTurboprops RWY 12-30 (1B)											
RMK	GNSS - DME/DME Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
RLP 1B											
-	IF	RLP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SOMDA	-	301	303.0	48.0	-	-	FL120	250	1.0
-	TF	ARSIL	-	330	331.4	15.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	329	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	296	297.3	26.0	-	-	FL070	-	1.0
TINIL 1B											
-	IF	TINIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	FF 302	-	318	319.8	11.7	-	-	FL240	-	1.0
-	TF	ERTIP	-	318	319.6	31.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	SOMDA	-	330	332.0	13.8	-	-	FL120	250	1.0
-	TF	ARSIL	-	330	331.4	15.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	329	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	296	297.3	26.0	-	-	FL070	-	1.0
TRO 1B											
-	IF	TRO	-	-	-	-	-	-	FL120	250	-
-	TF	ARSIL	-	010	012.0	19.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	329	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	296	297.3	26.0	-	-	FL070	-	1.0
PEXIR 1B											
-	IF	PEXIR	-	-	-	-	-	FL120	FL120	250	-
-	TF	OB104	-	044	045.3	24.5	-	FL120	FL120	-	1.0
-	TF	GOTRO	-	044	045.6	8.5	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	OB105	-	081	082.8	5.0	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	NEMED	-	081	082.9	9.7	-	FL070	FL070	-	1.0
-	TF	MATID	-	094	096.0	7.0	-	5000	5000	-	1.0
-	TF	BOV	-	122	123.7	18.2	-	-	-	-	1.0
VELOL 1B											
-	IF	VELOL	-	-	-	-	-	FL120	FL140	250	-
-	TF	OB101	-	147	148.6	7.2	-	FL120	FL120	-	1.0
-	TF	OB102	-	147	148.7	6.0	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	VEPET	-	147	148.8	2.8	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	NEMED	-	147	148.6	6.5	-	FL070	FL070	-	1.0
-	TF	MATID	-	094	096.0	7.0	-	5000	5000	-	1.0
-	TF	BOV	-	122	123.7	18.2	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops* (FL>115) RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T) LGL - ELCOB	
CAT	A B C D
PBN Box	**RNAV1** (GNSS ou/or DME/DME)
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%. *Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.* *Minimum theorical slope gradients : 3.3%.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD2 LFOB TEXT. *The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV).* *Radiocommunication failure: see AD2 LFOB TEXT.*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
LGL 2S	DEP INI (1). A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB, puis vers LGL. *DEP INI (1).* *At OB601 direct to GILTO then to ELCOB, then to LGL.*	5000 ft AMSL	(1) Voir / *see* AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12.
ELCOB 2S	DEP INI (1). A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB. *DEP INI (1).* *At OB601 direct to GILTO then to ELCOB.*	5000 ft AMSL	(1) Voir / *see* AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / *for descriptions* DEP INI RWY 12.
LGL 2T	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB, puis vers LGL. *Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. At OB601 direct to GILTO then to ELCOB, then to LGL.*	5000 ft AMSL	
ELCOB 2T	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. A OB601 direct vers GILTO puis vers ELCOB. *Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. At OB601 direct to GILTO then to ELCOB.*	5000 ft AMSL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

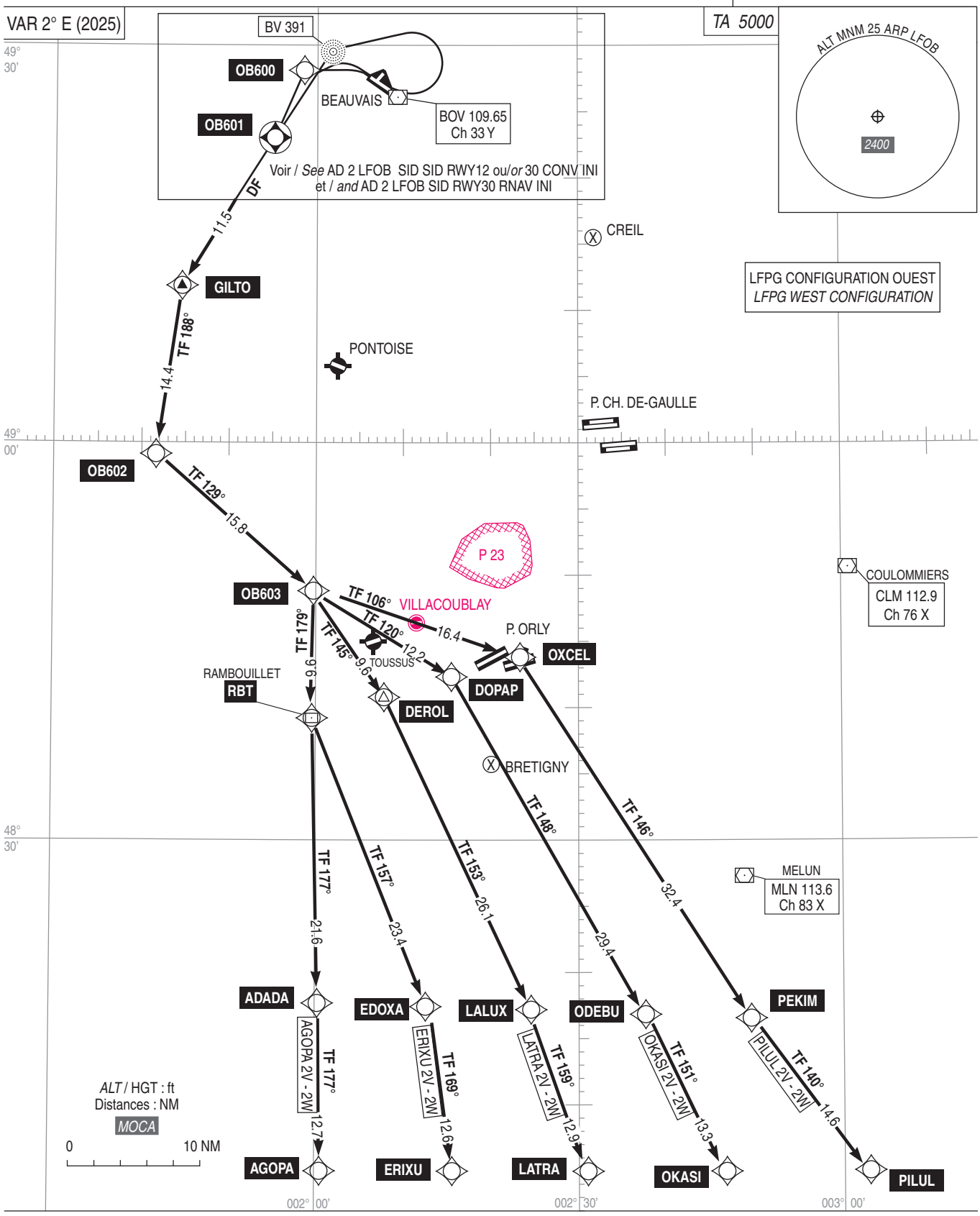
BEAUVAIS TILLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)
Réacteurs / *Turbofans* (FL >195)
RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
TWR BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405

APP DE GAULLE Départ / *Departure* : voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME requis / *required*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

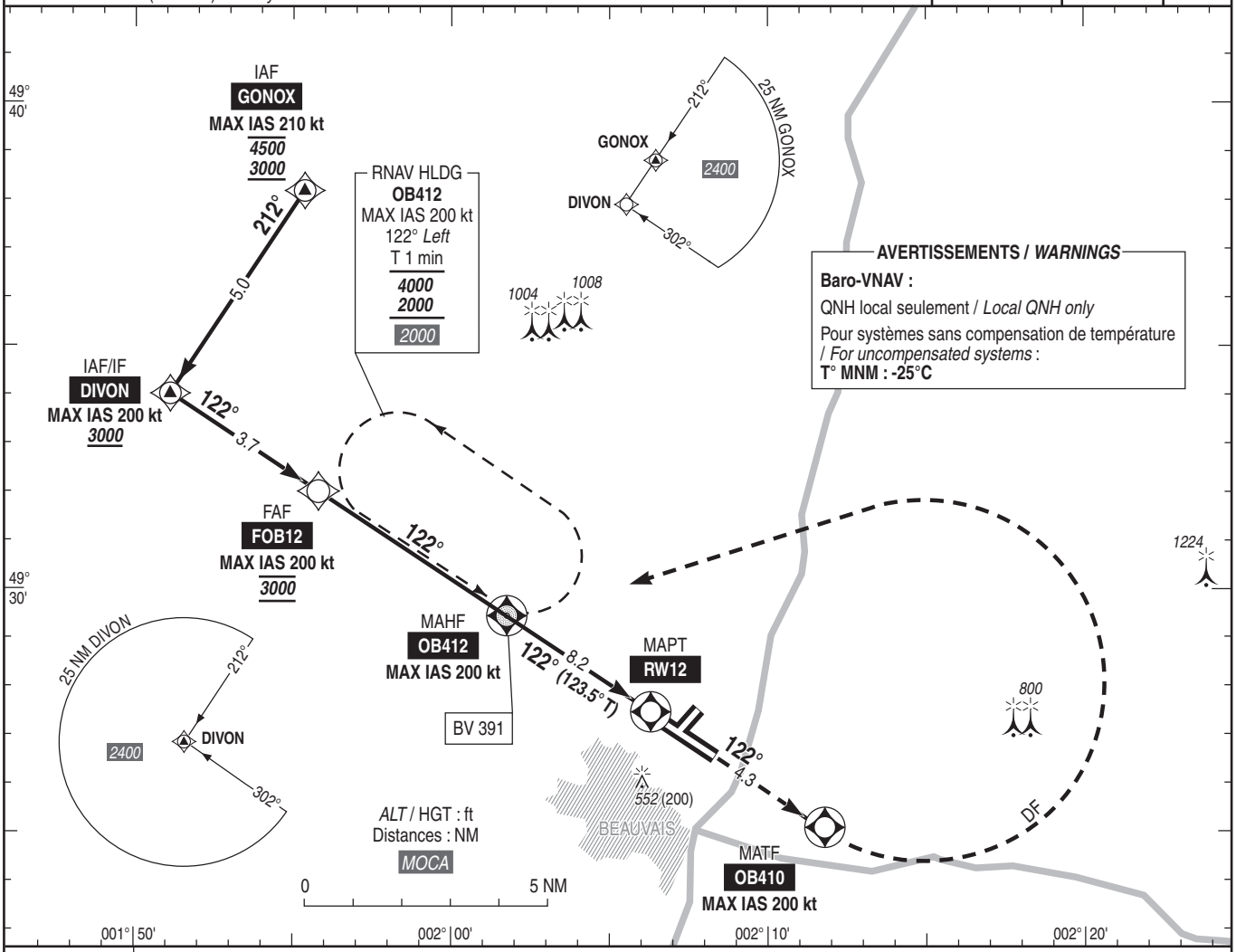
BEAUVAIS TILLE

CAT A B C D
ALT AD : 359, ***DTHR : 352 (13 hPa)***

RNP RWY 12

ATIS : BEAUVAIS 118.380
APP : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
TWR : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** (121.405) FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000
A/A (121.405) *FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000*

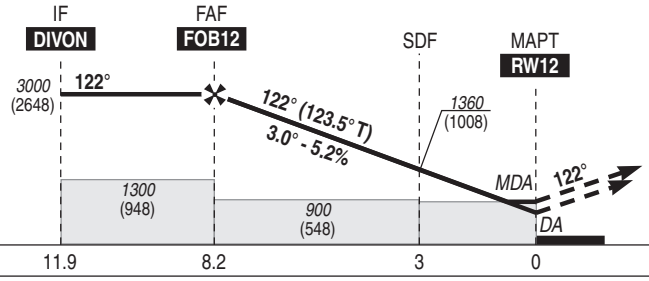
RNP APCH	EGNOS Ch 52384 E12A TCH : 54	VAR 2° E (2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **OB410**, puis tourner **à gauche** direct vers **OB412** pour intégrer l'attente en montée vers ***2000*** (1648) ou suivre les instructions du CTL.
Monter à *1400* (1048) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***OB410****, then turn* ***left*** *direct to* ***OB412*** *to enter holding, climbing up to* ***2000*** *(1648) or proceed according to ATC instructions.*
Climb up to 1400 (1048) 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	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***600*** (250)	800	244	***710*** (360)	1200	256				***860*** (500)	1500	***1000*** (640)	1500
B	***610*** (260)	800	254	***720*** (370)	1300	268	***760*** (410)	1500	404	***900*** (540)	1600	***1040*** (680)	1600
C	***620*** (270)	900	264	***730*** (380)	1300	276				-	-	-	-
D	***630*** (280)	900	274	***740*** (390)	1400	287				-	-	-	-

DIST RW12				
NM	**8**	**7**	**6**	**5**
ALT	***2950***	***2635***	***2315***	***1995***
(HGT)	(2598)	(2283)	(1963)	(1643)
	4	**3**	**2**	
	1680	***1360***	***1045***	
	(1328)	(1008)	(693)	

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

FAF - RW12	8.2 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		6 min 59	5 min 46	4 min 54	4 min 15	3 min 46	3 min 04	2 min 39
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

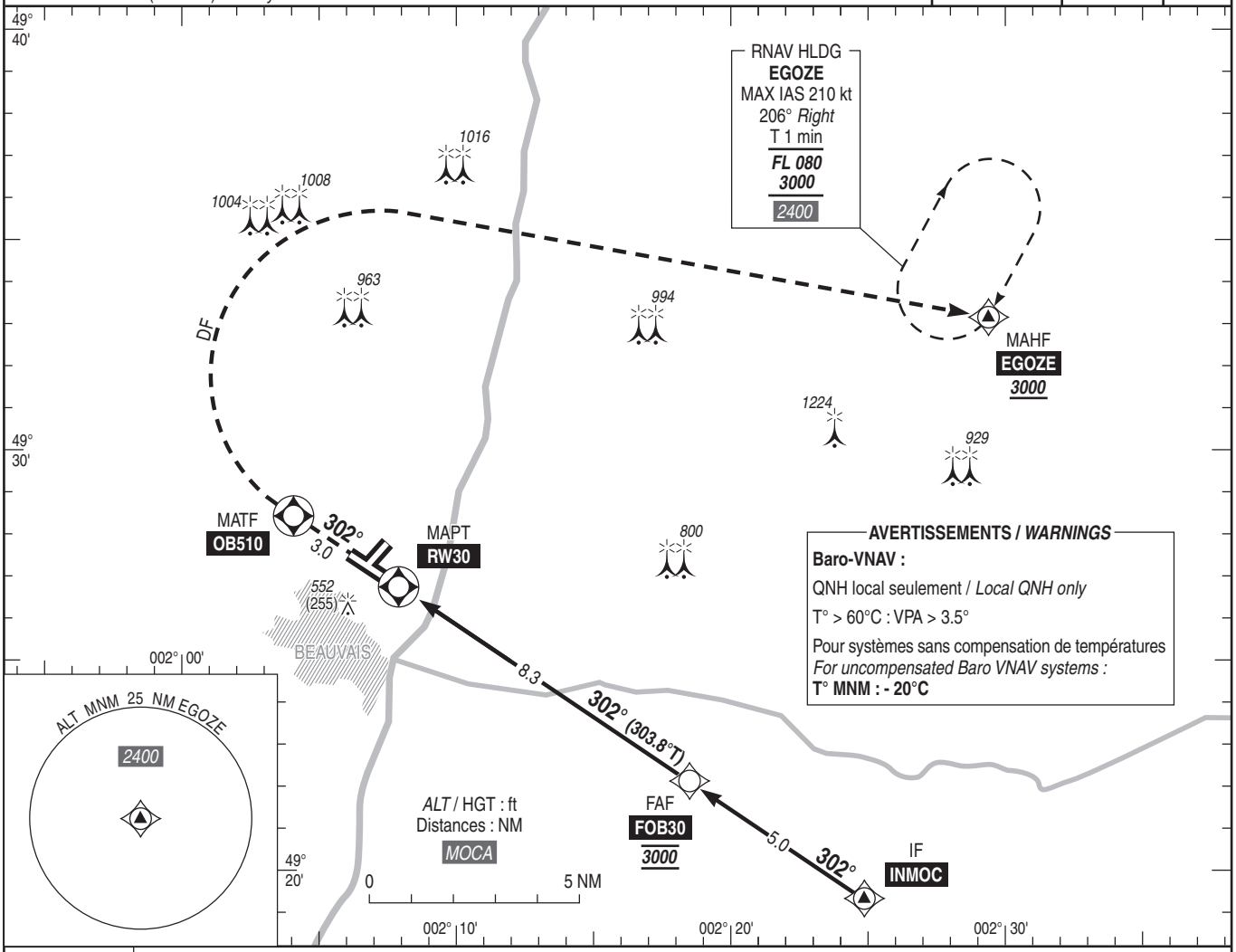
ALT AD : 359, ***THR : 297 (11 hPa)***

BEAUVAIS TILLE

FNA **RNP** RWY 30

ATIS : BEAUVAIS 118.380
APP : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985
TWR : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405
Absence ATS : **A/A** (121.405) FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000
A/A (121.405) *FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000*

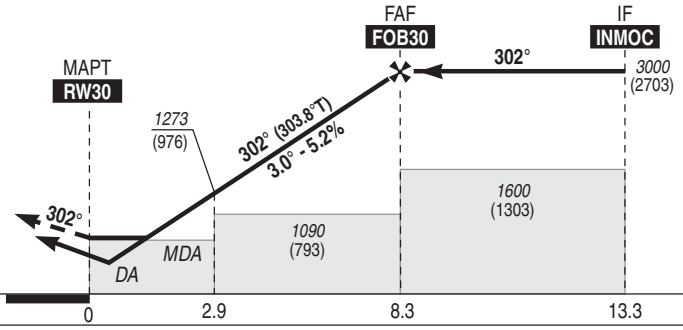
RNP APCH	EGNOS Ch 70898 E30A TCH : 53	VAR 2° E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **OB510**, puis tourner **à droite** direct vers **EGOZE** pour intégrer l'attente en montée vers ***3000*** (2703) ou suivre les instructions du CTL.
Monter à ***1600*** (1303) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to ***OB510****, then turn* ***right*** *direct to* ***EGOZE*** *to enter holding climbing to* ***3000*** *(2703) or proceed according to ATC instructions.*
Climb up to ***1600*** *(1303) prior to level acceleration.*



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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		MVL / *Circling* Absence ATS HJ seulement/*only* (1)	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***500*** (200)	550	156	***640*** (350)	900	231	***640*** (350)	900	343	***860*** (560)	1500	***1000*** (700)	1500
B			166	***640*** (350)	900	243				***900*** (600)	1600	***1040*** (740)	1600
C			178	***640*** (350)	900	262				-	-	-	-
D			190	***660*** (370)	1200	289	***660*** (370)	1000	362	-	-	-	-

DIST RW30				
NM	**8**	**7**	**6**	**5**
ALT (HGT)	***2900*** (2603)	***2580*** (2283)	***2260*** (1963)	***1940*** (1643)
	4	**3**	**2**	**1**
	1620 (1323)	***1310*** (1013)	***990*** (693)	***670*** (373)

Observations / *Remarks* : (1) MVL CAT C et D interdites / *Circling CAT C and D prohibited.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

FOB30 - RW30 8.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	7min 08	5 min 52	5 min 00	4 min 21	3 min 50	3 min 07	2 min 42
VSP (ft/min)	370	450	530	610	690	850	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFCC - CAHORS LALBENQUE

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

1	Position GEO ARP	44°21'02"N 001°28'43"E
	Situation de l'ARP / *ARP location*	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	12 km S Cahors
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	912 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	161 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.6774°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.122°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SYNDICAT MIXTE OUVERT DE CAHORS SUD (SMOCS)
	Adresse / *Address*	Syndicat Mixte Ouvert de Cahors Sud (SMOCS) Aérodrome 46230 CIEURAC
	Telephone	05 65 21 52 06
	FAX	
	TELEX	
	AFS	LFCCZTZX
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	E-mail : afis@cahors-sud.fr

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN-VEN : 0800-1100 , 1300-1700. Contact : exploitation@cahors-sud.fr	MON-FRI : 0800-1100 , 1300-1700 Contact : exploitation@cahors-sud.fr
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX (voir/see GEN).	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0145-2245	
7	ATS	AFIS : LUN-VEN : 0815-1100, 1300-1700. En dehors de ces HOR O/R pour vols IFR à AFIS. SAM, DIM et JF : assuré uniquement au profit des vols IFR avec PPR le jour ouvrable précédent avant 1600. Aérodrome de CAHORS - 46230 CIEURAC TEL : 05 65 21 00 48 (AFIS). E-mail : afis@cahors-sud.fr	AFIS : MON-FRI : 0815-1100, 1300-1700. Outside these SKED, O/R AFIS for IFR only. SAT, SUN and HOL : possible only for IFR flights on PPR before 1600 on the previous working day. Aérodrome de CAHORS - 46230 CIEURAC TEL : 05 65 21 00 48 (AFIS). E-mail : afis@cahors-sud.fr
8	Avitaillement / *Fueling*	HOR ATS. 100 LL (pistolet) : automate H24 pour les détenteurs de la carte TOTAL, autres paiements acceptés uniquement pendant les HOR AVT. JET A1 (pistolet ou coupling) : automate H24 pour les détenteurs de la carte TOTAL, autres paiements acceptés uniquement pendant les HOR AVT (CIV-MIL).	ATS SKED. 100 LL (nozzle) : automatic dispenser for TOTAL card holders, other payments only during fuelling SKED. JET A1 (nozzle or connector) : automatic dispenser for TOTAL card holders, other payments only during fuelling SKED (CIV-MIL).
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS	GRF (RWY surface condition assessment and report service) : ATS SKED

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburant : 100 LL, JET A1 - Lubrifiant : NIL	Fuel : 100 LL, JET A1 - Lubricant : NIL
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Station fixe. JET A1 : pistolet et coupling disponibles.	Fixed gas station. JET A1 : nozzle and connector available.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Possible O/R SCI FKairbase TEL : 06 11 46 65 88. www.fkairbase.com	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	AEROMAINTENANCE du Quercy : TEL : 06 95 63 01 21 E-mail : stephane.chaussard@aeroscd.fr ICARIUS TEL : 05 65 24 75 28 E-mail : j.deidda@icarius.fr	
7	Observations / *Remarks*		

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

1	Hôtels	
2	Restaurants	CAP180 TEL : 05 65 21 78 00 E-mail : restaurant.lecap180@orange.fr
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxi O/R AFIS.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Office de Tourisme de Cahors - Vallée du Lot Place François Mitterand, 46000 Cahors 05 65 53 20 65
7	Observations / *Remarks*	

AD 2 LFCC.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*	1
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 LFCC.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

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

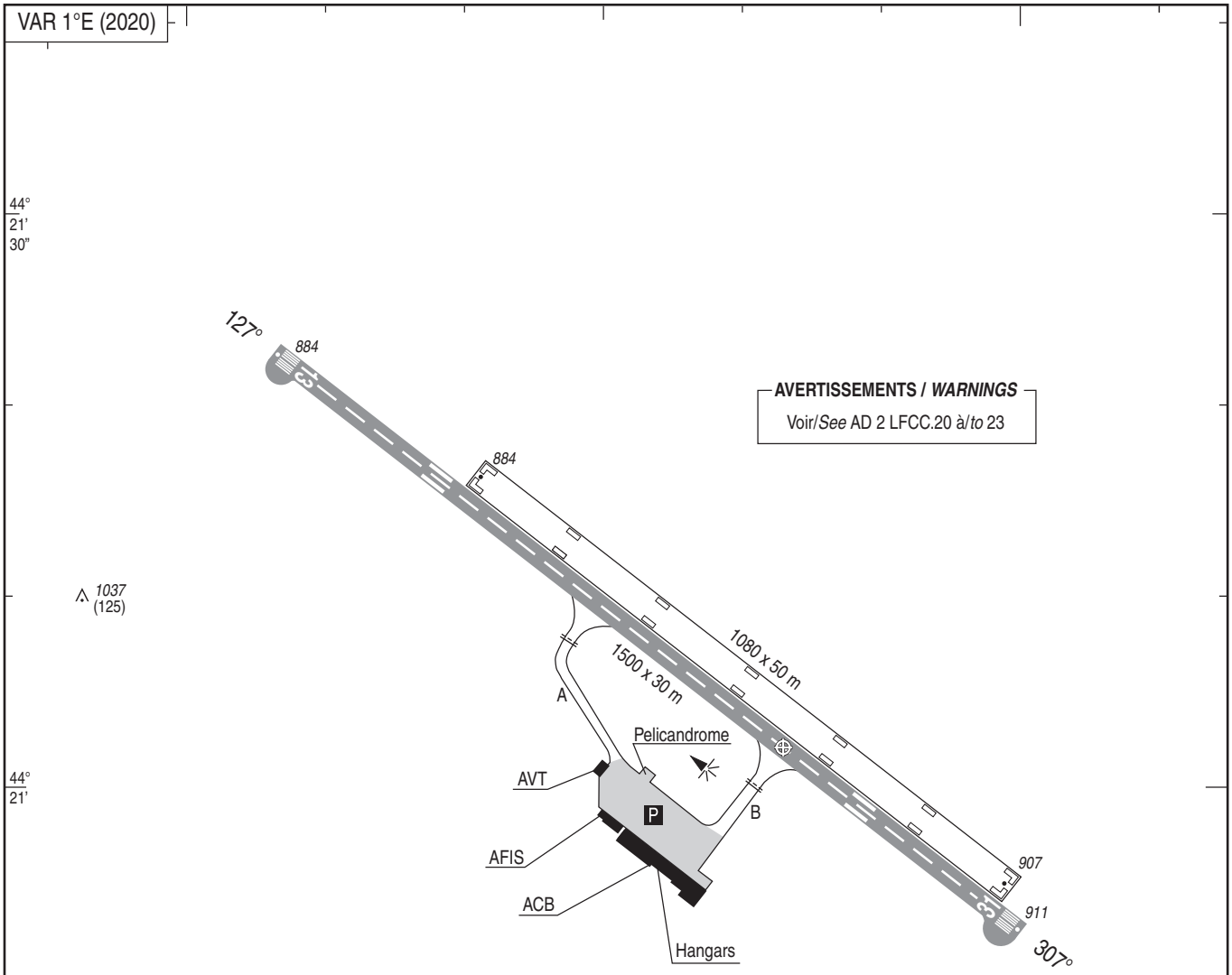
1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Bitume	Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	A = 15 m /Bitume B = 15 m /Bitume	A = 15 m /Asphalt B = 15 m /Asphalt
	Revêtement des TWY / *TWY surface*		
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

AFIS : CAHORS Information 119.230

CAHORS LALBENQUE
44 21 02 N - 001 28 43 E
ALT AD : 912 (33 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 13	44° 21' 22.61" N	001° 28' 06.43" E
THR 31	44° 20' 52.40" N	001° 28' 59.81" E

RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
13	NIL	NIL	1500	1500	1500	1500	Revêtue *Paved*	32 F/B/W/T	800	800	800	800
31	NIL	NIL	1500	1500	1500	1500			800	800	800	800

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD 2 LFRG.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
12	117.16 (116)	2550 x 45	50 F/C/W/T macadam / macadam	49°22'13.90"N 000°08'19.37"E (49°22'07.25"N 000°08'39.21"E) ------ GUND NIL	THR : 471ft DTHR : 472ft
30	297.18 (296)	2550 x 45	50 F/C/W/T macadam / macadam	49°21'36.23"N 000°10'11.76"E (49°21'42.42"N 000°09'53.30"E) ------ GUND NIL	THR : 461ft DTHR : 464ft

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
12	NIL	NIL	200	2670 x 300	NIL	(1)
30	NIL	NIL	200	2670 x 300	NIL	(2)

(1) RESA 240 x 90 m

(2) RESA 240 x 90 m

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	2550	2750	2550	2100	
TWY B	823	1023	823		
30	2550	2750	2550	2130	
TWY B	1749	1949	1749		

AD 2 LFRG.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*
12		DTHR: G- LIL	PAPI 3.5 ° 6.1 %	40 ft					
30	- 420 m - LIH	DTHR: G- LIH	PAPI 3.0 ° 5.2 %	54 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*	
12	2100 m	60 m	W	LIH	R - LIL			
30	2130 m	60 m	W	LIH	R - LIL			(1)

(1) Rampe d'approche simplifiée composée de 17 feux sur 1 ligne axiale de 7 feux s'étendant sur 420 mètres avec une barre transversale de 10 feux située à 300 m. Feux jaunes sur les 600 derniers mètres de piste.
Simplified approach lights with 17 lights on 1 axial line of 7 lights extending over 420 meters and a crossbar of 10 lights located at 300 m. Yellow lights on the last 600 meters of RWY.

AD 2 LFRG.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*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY B	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène pour alimentation électrique (voir AL 2 LFRG.22)	Power plant for secondary power supply (see AD 2 LFRG.22).
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Moins d'une seconde.	Less than 1 second.
5	Observations / *Remarks*	Balisage indisponible hors HOR ATS (Absence STAP-PCL) Feux de protection de piste (WIG WAG) aux points d'attente avant piste 12-30. Cf. AD 2.22.3 Raquettes d'extrémité de RWY : feux B PRKG : feux B	Lighting unavailable outside ATS SKED (no STAP-PCL) RWY protection lights (WIGWAG) at runway 12-30 holding points. See AD 2.22.3 RWY end turn-around areas : B lights Apron : B lights

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

1	Description	Les opérations de décollage et d'atterrissage d'hélicoptère s'effectuent uniquement sur la piste en service.	HEL TKOF and landing operations are carried out only on the RWY in use.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRG.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 DEAUVILLE 49°28'23"N , 000°20'25"E - 49°18'55"N , 000°22'50"E - 49°16'26"N , 000°20'52"E - 49°16'00"N , 000°19'20"E - 49°15'21"N , 000°10'45"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 49°21'48"N , 000°09'36"E - 49°19'10"N , 000°00'31"E - 49°25'51"N , 000°04'01"W - 49°27'30"N , 000°06'28"E - 49°28'23"N , 000°20'25"E	D	2500ft AMSL ---------- SFC	TWR DEAUVILLE Tour (FR) DEAUVILLE Tower (EN)	HOR ATC / ATC SKED Voir / See AD 2 LFRG.3-7

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	DEAUVILLE Sol (FR) *DEAUVILLE Ground (EN)*	118.305 MHz	HO	Canal 8.33
TWR	DEAUVILLE Tour (FR) *DEAUVILLE Tower (EN)*	118.305 MHz	HO	Canal 8.33
VDF	DEAUVILLE Gonio (FR) *DEAUVILLE Homer (EN)*	118.305 MHz	HO	
ATIS	DEAUVILLE (FR) *DEAUVILLE (EN)*	119.180 MHz	HO	Canal 8.33. TEL : 02 31 65 65 36
A/A	DEAUVILLE (FR)	118.305 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 LFRG.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	DVL	110.2 MHz	H24	49°18'38.7"N 000°18'45.8"E	497 ft	60NM FL500		117°/6,6NM DTHR 30	
LOC 30 (I.E.1)	DV	111.55 MHz	H24	49°22'18.3"N 000°08'06.2"E	478 ft			296°/298 m THR 12	
GP 30		332.75 MHz	H24	49°21'50.1"N 000°09'43.5"E	462 ft		17.7 m/58 ft (3 °)	319°/309 m DTHR 30	
DME 30		CH 52Y	H24	49°21'50.1"N 000°09'43.5"E	466 ft	25NM FL250		319°/309 m DTHR 30	

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 GENERALITES

Virage à droite RWY 30.

22.2 VOLS AU DEPART

Départs IFR : en cas d'absence DEAUVILLE TWR, le pilote demande la clairance IFR à RENNES Approche par téléphone 02 99 31 31 55.

22.3 VOLS A L'ARRIVEE

Atterrissage de nuit interdit si PAPI U/S RWY 12-30.

Contact radio obligatoire sur fréquence de l'exploitant 131.425 MHz pour tout mouvement d'appareil supérieur à 12 m d'envergure, sauf vols réguliers.

22.4 PROCEDURES LVP

22.4.1 Installations et équipements disponibles

22.4.1.1 Pistes

RWY 30 homologuée uniquement pour des opérations d'approches classiques de non précision.

RWY 30 homologuée pour les décollages par faible visibilité avec portée visuelle de piste (RVR) supérieure ou égale à 400 m (cf. AD 2 LFRG ADC 01).

La RWY 12 n'est pas équipée.

22.4.1.2 Taxiways

Circulation limitée à un seul mobile (avion ou véhicule) en déplacement sur l'aire de manœuvre dès RVR < 800 m.

TWY B utilisable en LVP.

Suspension des opérations au sol d'assistance des aéronefs quand RVR < 150 m.

22.4.1.3 Communications

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en cours.

Le service du contrôle d'aérodrome est responsable du déclenchement et de la levée des actions nécessaires à la mise en œuvre des LVP.

22.4.2 Critères de mise en place et de fin de LVP

La mise en place des LVP s'opère lorsque 400 m < RVR < 800 m ou plafond < 200 ft.

Décollage interdit par RVR < 400 m ou par RVR < 800 m hors HOR ATS ou plafond < 200 ft.

Arrivée interdite par RVR < 800 m ou plafond < 200 ft.

Les LVP restent en vigueur jusqu'au dépassement significatif et durable des mesures de RVR et/ou de plafond les ayant déclenchées.

Procédures LVP indisponibles si secours électrique est hors service et / ou éclairage des panneaux d'arrêt indisponible.

22.4.3 Balisage de piste

22.4.3.1 Par marques (diurne)

22.4.3.2 Lumineux

La RWY 30 est équipée d'une rampe d'approche HI /BI simplifiée de 420 m constituée de feux blancs unidirectionnels.

- Latéral HI blancs bidirectionnel tous les 60 m.
- Latéral BI blancs omnidirectionnel tous les 60 m (confondu avec la HI)
- Seuil en HI : 10 lampes vertes commandées indépendamment de la piste
- Voies de circulation : balisage latéral BI bleu

Autre balisage lumineux :

* Feux à éclats DTHR 12 et DTHR 30
* Feux clignotants d'obligation d'arrêt (wig-wag)
* Raquette 12 et 30 : feux bleus BI
* Extrémité RWY 12 et RWY 30 : barres BI 16 feux rouges / 6 feux verts
* DTHR 12 et DTHR 30 : barres latérales BI vertes, extrémité barre HI rouge
* PAPI 12 pente 3.5°(6.11%), MEHT 40ft :

- 4 feux en bordure nord de la 12/30 situés à 230 m du DTHR 12.
- 1er feu situé à 15 m du bord de piste. La largeur du PAPI est de 9 m.

*PAPI 30 pente 3° (5.23%), MEHT 54 ft :

- 4 feux en bordure sud de la piste 12/30 situés à 289.1m du DTHR 30
- 1er feu situé à 15m du bord de piste. La largeur du PAPI est de 9m.

Pas de barres d'arrêt.

22.4.3.3 Par marques et lumineux

22.1 GENERAL

Right hand turn at RWY 30.

22.2 DEPARTURE FLIGHTS

IFR departures : in case of DEAUVILLE TWR absence, the pilot shall request IFR departure clearance to RENNES Approach by phone 02 99 31 31 55.

22.3 ARRIVING FLIGHTS

Landing prohibited at night if PAPI U/S RWY 12-30.

Radio contact mandatory on operator frequency 131.425 MHz for any movement of ACFT with a wingspan of more than 12 m except for scheduled flights.

22.4 LVP PROCEDURES

22.4.1 Installations and available equipment

22.4.1.1 RWY

RWY 30 only certified for operations of conventional non-precision approaches.

RWY 30 certified for low visibility TKOF with runway visual range (RVR) >= 400 m (see AD 2 LFRG ADC 01).

RWY 12 is not equipped.

22.4.1.2 Taxiway

Traffic limited to a single moving mobile (vehicle or ACFT) on the manoeuvring area as soon as RVR < 800 m.

TWY B usable in LVP conditions.

Suspension of ACFT Ground Operations when RVR < 150 m.

22.4.1.3 Communications

Pilots are informed on ATIS when LVP procedures are in progress.

The ATC is responsible for initiating and lifting the actions required to implement the LVP.

22.4.2 LVP implementation and end criteria

LVP are implemented when 400 m < RVR < 800 m or ceiling < 200 ft.

TKOF prohibited if RVR < 400 m or if RVR < 800 m outside ATS SKED or ceiling < 200 ft.

Arrivals prohibited if RVR < 800 m or ceiling < 200 ft.

LVP procedures remain in force until a significant and lastingly exceeding of RVR and/or ceiling measurements that led to them.

LVP procedures unavailable if electrical back-up out of order and / or stop sign lighting unavailable.

22.4.3 RWY lighting

22.4.3.1 With marks (diurnal)

22.4.3.2 Lighting

RWY 30 is equipped with a 420 m approach ramp simplified LIH/LIL consisting of unidirectional white lights.

- bidirectional white edge LIH every 60 m.
- omnidirectional white edge LIL every 60 m (combined with LIH)
- THR LIH : 10 green lights operated independently of the RWY
- TWY : blue edge LIL

Other lighting :

** strobe lights DTHR 12 and DTHR 30*
** flashing lights for compulsory stop (wig-wag)*
** turning-pad 12 and 30 : blue lights LIL lighting*
** extremity RWY 12 and RWY 30 : ramp LIL 16 red lights / 6 green lights*
** DTHR 12 and DTHR 30 : green edge ramp LIL, red extremity ramp LIH*
** PAPI 12, slope 3.5°(6.11%), MEHT 40 ft :*

- 4 lights to the northern edge of RWY 12/30 located at 230 m from DTHR 12.
- 1st light located at 15 m from the edge of the RWY. PAPI is 9 m wide.

** PAPI 30 slope 3° (5.23%), MEHT 54 ft :*

- 4 lights to the southern edge of RWY 12/30 located at 289.1 m from DTHR 30.
- 1st light located at 15 m from the edge of the RWY. PAPI is 9 m wide.

No stop bars.

22.4.3.3 With marks and lighting

Points d'attente APP Classique de non précision sur RWY 12/30

- TWY B : 150 m de l'axe 12/30 + panneaux au point d' attente + wig-wag

Allumage balisage lumineux de la piste, TWY B, panneaux d'identification de piste et feux de protection de piste, alimentés par Groupe électrogène (Secours inverse)

Holding points for conventional non-precision approaches on RWY 12/30

- TWY B : 150 m from the axis RWY 12/30 + mandatory signs at holding point + wig-wag

Runway lighting, TWY B, runway identification signs and runway protection lights, powered by generator (reverse backup).

22.4.4 Observations

Le RFFS (si présent) en état de veille si RVR < 800m et >550m (pour LDG et TKOF) et en état d'alerte si RVR <550m.

Alimentation électrique secourue (secours inversé).

Le réseau secours est constitué d'un ensemble de deux groupes électrogène diesel, maintenus constamment en température pour permettre un meilleur démarrage.

22.4.4 Remarks

RFFS (if present) in standby state if 550 m < RVR < 800 m (for LDG and TKOF) and on alert if RVR < 550 m.

Uninterruptible power supply (reverse power supply).

Secondary power supply consists of a set of two diesel generator sets, constantly kept at temperature to permit a better start-up.

22.5 PANNE DE COMMUNICATION

Au départ : afficher code 7600.

Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler l'APP : 02 99 31 31 55.

VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

IMC : respecter l'itinéraire de départ et le dernier niveau assigné jusqu'aux limites de la TMA et poursuivre ensuite la montée selon le plan de vol en vigueur.

A l'arrivée :

Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

Panne de radiocommunication suivie d'une API :

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC et effectuer une nouvelle procédure d'approche.
Lorsqu'une seconde tentative est suivie d'une nouvelle API, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'atitude minimale de sécurité en route.

22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Outgoing ACFT : squawk code 7600.

If possible, use GSM to call APP : +33 (0)2 99 31 31 55.

VMC : turn back and land on AD.

IMC : respect departure routing and last assigned FL until the TMA limits and continue climbing as in the FPL in force.

Incoming ACFT :

Comply with the procedure as defined in the national legislation.

Radiocommunication failure followed by a missed approach :

Comply with the missed approach procedure described on IAC and perform a second approach.
If this second attempt is followed by a new missed approach, divert to the alternate airfield provided in the FPL, climbing up to the minimum en-route safety altitude.

AD 2 LFRG.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

Indisponibilité du balisage et PAPI RWY 12-30 hors horaire ATS.

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction du contrôle. A tout changement de fréquence, le Commandant De Bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.

THR RWY 12 et raquette de retournement invisibles depuis la TWR.

Utilisation des raquettes de retournement piste 12-30 soumises à autorisation pour ACFT d'envergure > 36m et de largeur hors tout du train principal (OMGWS) > 9 m MAX à E-mail gestionnaire AD.

Demi tour raquette intermédiaire piste 12 interdit aux ACFT d'envergure > 16 m et de largeur > 9 m hors tout du train principal (OMGWS).

Port du gilet fluorescent obligatoire sur les aires.

Accès côté piste par l'aéroclub strictement réservé aux usagers autorisés.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

Lighting and PAPI RWY 12-30 are not available outside ATS SKED.

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Frequency change upon ATC instruction. For any frequency change, the Pilot-In-Command must call without delay on the new assigned frequency.

RWY 12 THR and turn-around area not visible from the TWR.

Use of RWY 12-30 turn around areas are subject to authorization for ACFT with wingspan > 36 m and with overall main gear width (OMGWS) > 9 m MAX to E-mail AD administration.

Turn around prohibited on RWY 12 intermediate turn-around area for ACFT with wingspan > 16 m and with overall main gear width (OMGWS) > 9 m.

Mandatory wearing of fluorescent vests in areas.

RWY side access by the aeroclub strictly reserved for authorized users.

23.2 ASSISTANCE

L'accueil des aéronefs de dimensions : envergure > 36-52 m soumis à autorisation préalable (préavis minimum 15 jours) à obtenir auprès du gestionnaire de l'aéroport via :

- E-mail gestionnaire AD

- aerosgs@deauville.aeroport.fr

23.2 HANDLING

The reception of ACFT with dimensions : wingspan > 36-52 m subject to a prior authorization (minimum notice 15 days) to obtain from AD operator via :

- E-mail AD administration

- aerosgs@deauville.aeroport.fr

23.3 EQUIPEMENT AD

Equipement de surveillance de trafic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

23.3 AD EQUIPMENT

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

23.4 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

Sur demande selon HOR RFFS.

En configuration LVP, intervention péril animalier sur demande du Commandant De Bord.

Présence de nombreux oiseaux sur AD.

Inspection de piste pour accueil d'aéronefs d'envergure > 12m.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

Upon request according to RFFS SKED.

In LVP configuration, wildlife strike hazard intervention upon request of the Pilot-In-Command.

Heavy bird hazard on AD.

RWY inspection for hosting ACFT with wingspan > 12m.

AD 2 LFRG.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.

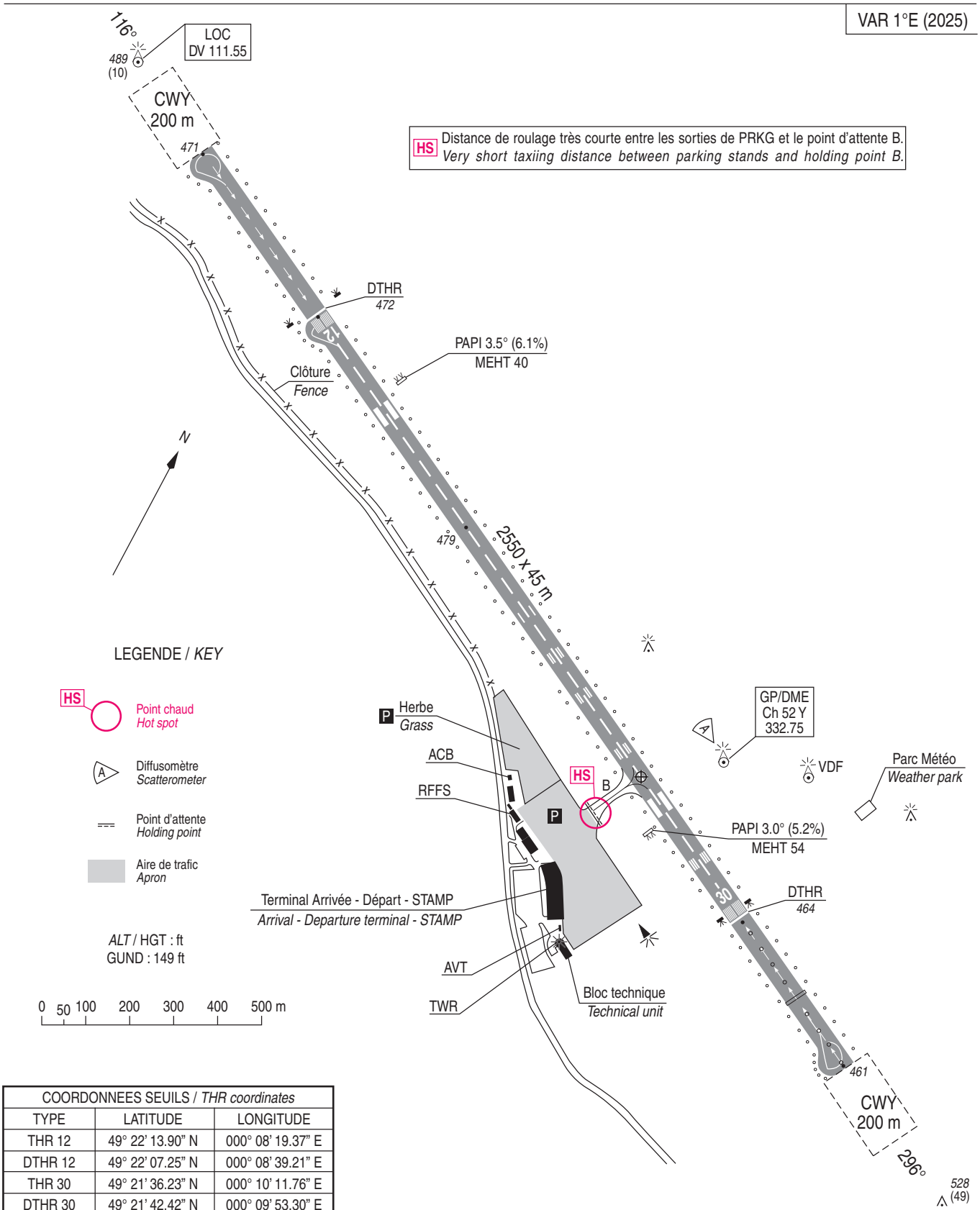
© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS DEAUVILLE : 119.180 ☎ 02 31 65 65 36

DEAUVILLE NORMANDIE
49 21 48 N - 000 09 36 E
ALT AD : 479 (18 hPa)

VAR 1°E (2025)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12	49° 22' 13.90" N	000° 08' 19.37" E
DTHR 12	49° 22' 07.25" N	000° 08' 39.21" E
THR 30	49° 21' 36.23" N	000° 10' 11.76" E
DTHR 30	49° 21' 42.42" N	000° 09' 53.30" E

RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
12	NIL	LIH	2550	2750	2550	2100	Revêtue	50 F/C/W/T	400*	400*	400*	400*
30	420 m LIH	LIH	2550	2750	2550	2130	*Paved*		400*	400*	400*	400*
									* Absence ATS : 800 m			

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

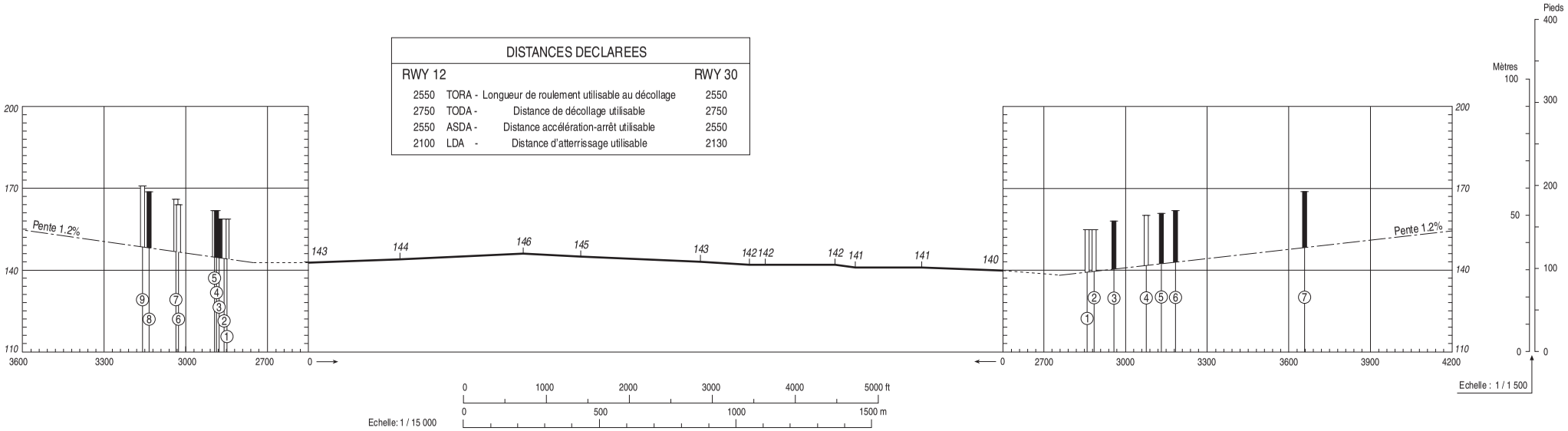
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

DEAUVILLE NORMANDIE
RWY 12/30

VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 12			RWY 30
2550	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2550
2750	TODA -	Distance de décollage utilisable	2750
2550	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2550
2100	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
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en 2009
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	CAN	REF ENR 4.1		X	X	X	
	DVL	REF ENR 4.1		X	X	X	X
	LGL	REF ENR 4.1		X	X	X	
	ROU	REF ENR 4.1		X		X	
	ABAMU	REF ENR 4.4		X			X
	BAGEK	REF ENR 4.4		X			X
	BERNO	REF ENR 4.4		X	X	X	
	DEMOM	REF ENR 4.4		X			X
→	DIKRO	REF ENR 4.4		X		X	
	DODIM	REF ENR 4.4			X	X	X
←	ELBOX	REF ENR 4.4			X	X	
	ETRAT	REF ENR 4.4		X	X	X	
	GODOV	REF ENR 4.4		X			X
←	IFKIF	REF ENR 4.4			X	X	
	LULIP	REF ENR 4.4		X			X
←	NEVIL	REF ENR 4.4			X	X	
	OKRUZ	REF ENR 4.4		X		X	
	XANOR	REF ENR 4.4		X			X
	XASUD	REF ENR 4.4		X			X
	IG30Y	49°16'45.9" N	000°24'33.2" E	X			X
	IRG30	49°15'50.4" N	000°27'17.1" E	X			X
	FRG30	49°18'08.1" N	000°20'30.2" E	X			X
	IRG12	49°27'55.8" N	000°08'47.0" W	X			X
	FRG12	49°25'39.8" N	000°01'57.3" W	X			X
	RG301	49°15'23.2" N	000°28'37.2" E	X			X
	RG303	49°24'03.3" N	000°02'52.2" E	X		X	X
→	RG304	49°26'48.8" N	000°05'19.2" W	X		X	
	RG305	49°18'33.0" N	000°08'45.4" E	X			X
→	RG306	49°34'02.6" N	000°04'33.7" W	X		X	
→	RG307	49°18'42.4" N	000°18'48.8" E	X		X	
→	RG308	49°15'57.9" N	000°12'03.6" W	X		X	
	RG410	49°21'01.5" N	000°11'55.2" E	X			X
	RG510	49°23'04.5" N	000°05'48.2" E	X			X
	RW12	REF DTHR12 LFRG AD 2.12		X			X
	RW30	REF DTHR30 LFRG AD 2.12		X			X
	IF 3000 ft ILS/LOC 30	49°16'44.2" N	000°24'37.2" E		X		X
	FAF 3000 ft ILS/LOC Y/Z 30	49°18'08.2" N	000°20'29.0" E		X		X
	MAPT - ILS/LOC Y/Z 30	49°21'27.6" N	000°10'37.4" E		X		X
→	IF 3000 ft - VOR	49°16'40.8" N	000°24'34.4" E		X		X
→	FAF 3000 ft - VOR	49°18'03.4" N	000°20'30.2" E		X		X
→	MAPT - VOR	49°21'15.8" N	000°10'58.8" E		X		X

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY 12

RMK	-								MAG VAR 2025 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ABAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA DEMOM	IF	DEMOM	-	-	-	-	-	-	-	220	-	-
	TF	IRG12	-	186	187.0	5.0	-	3000	-	220	-	1.0
INA BAGEK	IF	BAGEK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRG12	-	116	116.9	5.0	-	3000	-	220	-	1.0
INA ABAMU	IF	ABAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRG12	-	46	046.8	6.0	-	3000	-	220	-	1.0
APCH	IF	IRG12	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	-
	TF	FRG12	-	116	116.9	5.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW12	Yes	116	117.0	7.8	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	TF	RG410	Yes	116	117.2	2.4	-	-	-	-	-	1.0
	DF	LULIP	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	ABAMU	-	307	307.9	9.0	-	-	3000	200	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFRG
Runway	12
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E12A
LTP/FTP Latitude	492207.2500N
LTP/FTP Longitude	0000839.2100E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	189.2
FPAP Latitude	492136.2300N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-31.0200
FPAP Longitude	0001011.7600E
Delta FPAP Longitude (seconds)	92.5500
Threshold Crossing Height	49.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 07 12 06 0C 0C 00 00 01 32 31 05 24 CE 2F 15 54 D8 0F 00 64 1B A8 0D FF 0C D3 02 EA 01 2C 01 64 00 C8 AF 32 18 58 18
Calculated CRC Value	32185818

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	143.9

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

ILS Y LOC Y RWY 30

RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only							MAG VAR 2025 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	IG30Y	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RG301	IF	RG301	-	-	-	-	-	3000	-	185	-	1.0
	TF	IG30Y	-	296	297.4	3.0	-	3000	-	185	-	1.0
APCH	IF	IG30Y	-	-	-	-	-	3000	-	185	-	-
	see chart ILS Y or LOC Y RWY 30											
	-	RG303	Yes	-	-	-	-	-	-	185	-	1.0
	DF	RG305	-	-	-	-	L	-	-	185	-	1.0
	TF	IG30Y	-	099	099.7	10.5	-	-	3000	185	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PRECODING RNP RWY 30

RNP RWY30

MAG VAR 2025 1.1°E

REF NAVAID : -

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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	XASUD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA XASUD	IF	XASUD	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	GODOV	-	084	085.2	8.6	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IRG30	-	026	027.4	7.0	-	3000	-	-	-	1.0
INA GODOV	IF	GODOV	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRG30	-	026	027.4	7.0	-	3000	-	-	-	1.0
INA XANOR	IF	XANOR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRG30	-	206	207.5	14.0	-	3000	-	-	-	1.0
APCH	IF	IRG30	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	FRG30	-	296	297.4	5.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW30	Yes	296	297.3	7.8	-	-	-	-	-3.00 / 51	0.3
	TF	RG510	Yes	296	297.2	3.0	-	-	-	210	-	1.0
	DF	XASUD	-	-	-	-	L	-	3000	210	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFRG
Runway	30
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E30A
LTP/FTP Latitude	492142.4200N
LTP/FTP Longitude	0000953.3000E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	186.7
FPAP Latitude	492213.9000N
Delta FPAP Latitude (seconds)	31.4800
FPAP Longitude	0000819.3700E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-93.9300
Threshold Crossing Height	51.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 07 12 06 0C 1E 00 00 01 30 33 05 28 0C 2F 15 28 1B 12 00 4B 1B F0 F5 00 2C 22 FD FE 01 2C 01 64 00 C8 AF C9 50 76 66
Calculated CRC Value	C9507666

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	141.4

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 12

RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 1.1°E			REF NAVAID : DV	
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 2U											
-	CF	RG307	Yes	116	117.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LGL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
ETRAT 2U											
-	CF	RG307	Yes	116	117.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	ETRAT	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
DIKRO 2U											
-	CF	RG307	Yes	116	117.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RG308	-	-	-	-	R	-	FL110	-	1.0
-	TF	DIKRO	-	297	298.6	40.5	-	-	-	-	1.0

↑ ↑

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30

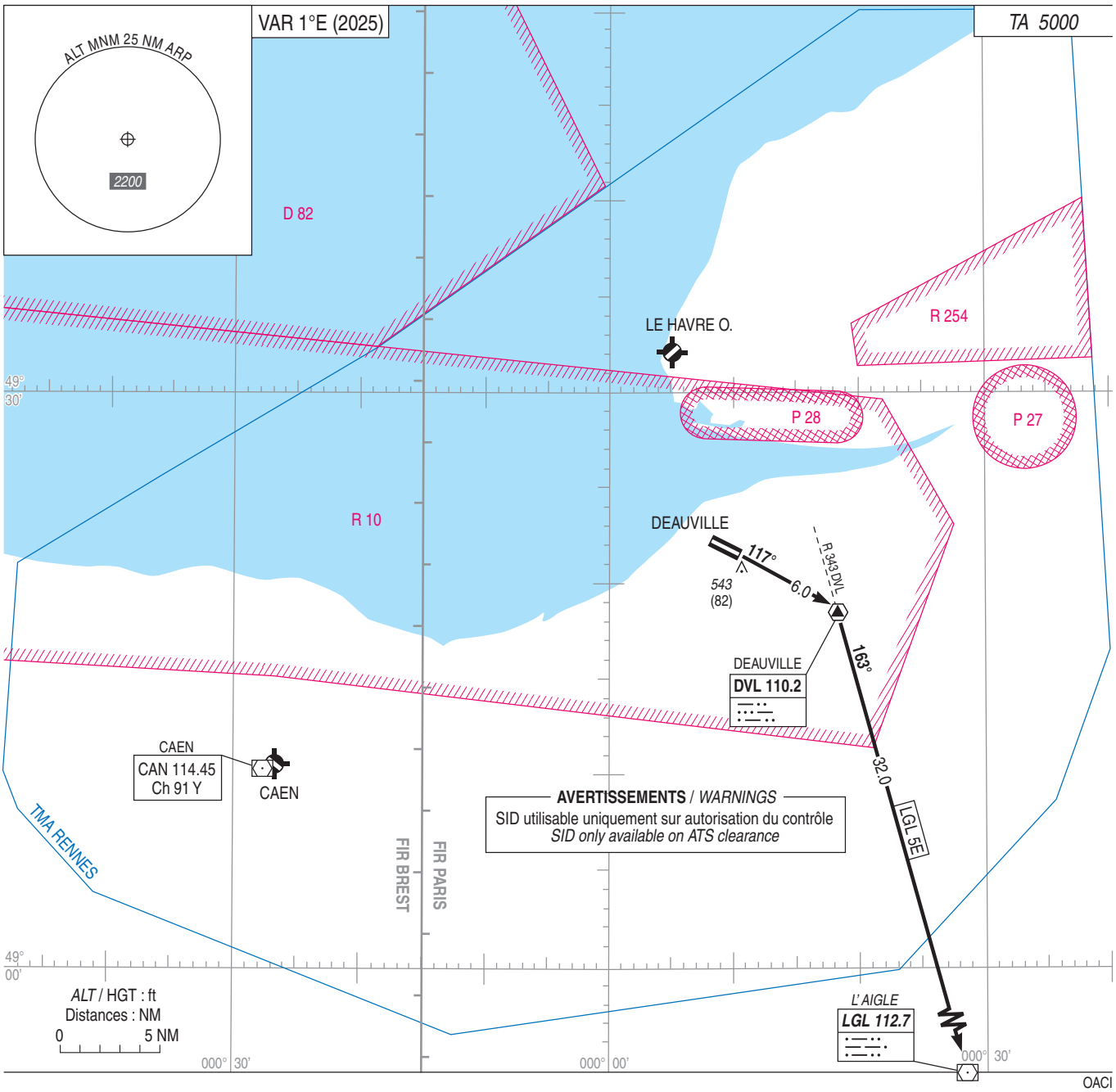
RMK	GNSS only							MAG VAR 2025 1.1°E			REF NAVAID : DV	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
LGL 2V											
-	CF	RG303	Yes	296	297.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	LGL	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
ETRAT 2V											
-	CF	RG303	Yes	296	297.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RG306	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ETRAT	-	52	53.2	11.6	-	-	-	-	1.0
DIKRO 2V											
-	CF	RG303	Yes	296	297.2	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RG304	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKRO	-	281	282.1	40.8	-	-	-	-	1.0

↑ ↑

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID CONV RWY 12
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

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



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID CONV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID CONV RWY 12			
CAT	A B C D		
Climb gradient	Pour tous les départs RWY12, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%. Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 240 et 570 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 543 ft (82 ft). Critères de protection OACI utilisés. *For all outbound traffic from RWY12 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.* *This slope excludes trees and hedges located between 240 and 570 m from the DER with a maximum elevation of 543 ft (82 ft).* *ICAO protection criteria used.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ.		
	Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances en montée permettent d'adopter la pente minimale de 7.1 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.		
	Pilots must comply with each departure specifications.		
	Routing are defined for ACFT with climbing performance permitting to adopt a minimal slope of 7.1 %. In the contrary case, ACFT commanders should point out from start engine request.		
SID	**Itinéraires /** *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
LGL 5E	Monter 117° à 7.1 % jusqu'à DVL. A DVL tourner à droite pour intercepter et suivre le R 343 (163°) vers LGL. *Climb 7.1 % 117° up to DVL. At DVL turn right to intercept and follow R 343 (163°) to LGL.*	-	Pente ATS 7.1% / *ATS slope of 7.1%*
←			
←			
←			
←			

Départs omnidirectionnels / ***Omnidirectional departures*** **RWY 12**
Monter dans l'axe à 7.1% jusqu'à 3000 (2521) (1), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. (1) Pente ATS : 7.1 %. *Climb 7.1 % RWY heading up to 3000 (2521) (1), then direct route climbing up to the en route safety altitude.* *(1) ATS slope : 7.1 %.*

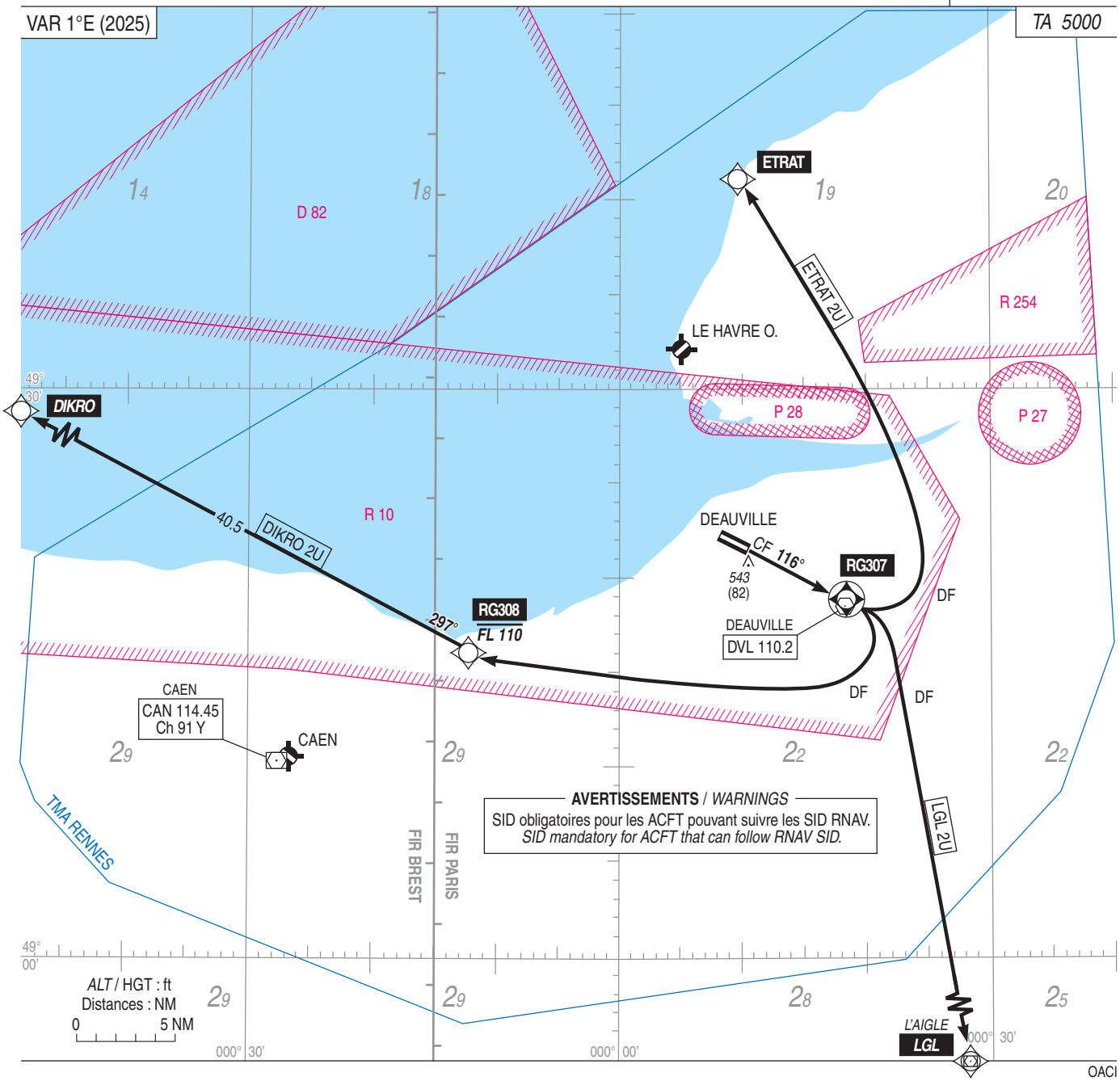
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

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

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



OACI

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID RNAV RWY 12
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 12			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 GNSS seulement / *only*		
Climb gradient	Pour tous les départs RWY12, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 240 et 570 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 543 ft (82 ft). La pente ATS recommandée est de 7% jusqu'à RG307, pour assurer ensuite un guidage radar au-dessus de la MVA. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle aérien. *For all RWY12 departures, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies. This slope ignores trees and hedges located between 240 and 570 m from the DER and whose maximum altitude is 543 ft (82 ft).* *The recommended ATS slope is 7% up to RG307, to then ensure radar guidance above the MVA. If this is not possible, inform air traffic control.*		
General RMK	Les points de cheminement soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* Itinéraires normalisés de départ Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL60 MNM et sur instruction du contrôle. *Standard departure* *Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL60 MNM and only with ATC clearance.*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
LGL 2U	Monter vers RG307 116° puis direct vers LGL. *Climb to RG307 116° then direct to LGL.*	-	-
→ **ETRAT 2U**	Monter vers RG307 116° puis tourner à gauche direct vers ETRAT. *Climb to RG307 116° then turn left direct to ETRAT.*	-	-
→ **DIKRO 2U**	Monter vers RG307 116° puis tourner à droite direct vers RG308 (FL110 MAX) puis vers DIKRO. *Climb to RG307 116° then turn right direct to RG308 (FL110 MAX) then to DIKRO.*	-	-

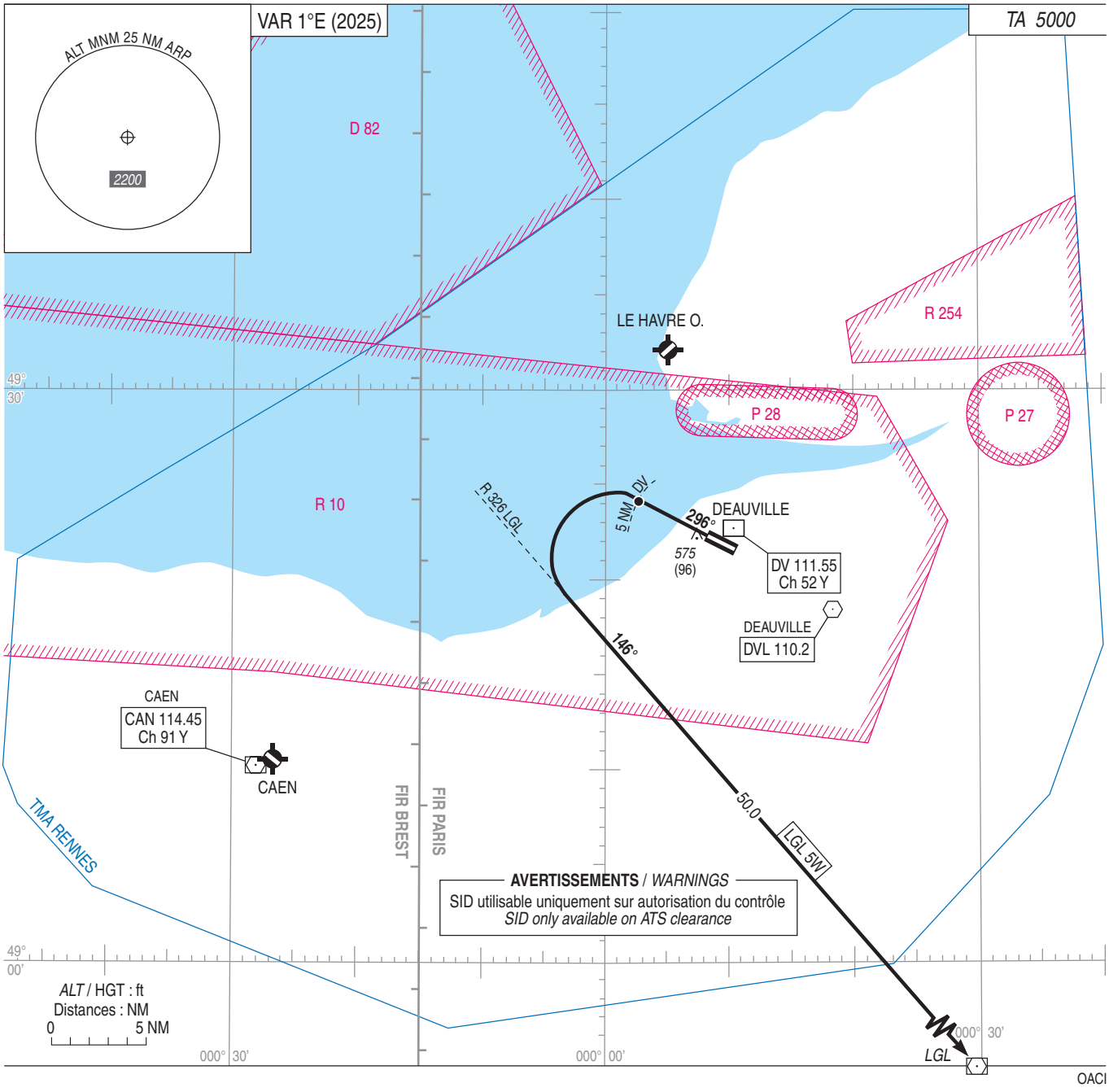
Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 12
Voir/*see* AD2 LFRG SID RWY12 CONV INSTR01

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID CONV RWY 30
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

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

Sur clairance
On clearance



AMDT 10/26 **CHG** : VAR, SID LGL 4W remplacé par/*replaced by* LGL 5W, obstacle, suppression SID CAN 4W, NEVIL 4W, ETRAT 4W et/*and* ELBOX 4W/*removed*, avertissements/*warnings*, normalisation/*standardization*.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID CONV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID CONV RWY 30	
CAT	A B C D
Climb gradient	Pour tous les départs RWY30, la pente obstacle théorique de montée est de 3.3%. Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 109 et 870 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 575 ft (96 ft). Critères de protection OACI utilisés. *For all outbound traffic from RWY30 the initial theoretical climb gradient is 3.3%.* *This slope excludes trees and hedges located between 109 and 870 m from the DER with a maximum elevation of 575 ft (96 ft).* *ICAO protection criteria used.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances en montée permettent d'adopter la pente minimale de 8.3 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route. *Pilots must comply with each departure specifications.* *Routing are defined for ACFT with climbing performance permitting to adopt a minimal slope of 8.3 %. In the contrary case, ACFT commanders should point out from start engine request.*

	SID	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
	LGL 5W	Monter dans l'axe à 8.3% jusqu'à 5 NM DV, puis tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 326 LGL (146°) vers LGL. *Climb 8.3 % RWY heading up to 5 NM DV, then turn left to intercept and follow R 326 LGL (146°) to LGL.*	-	Pente ATS : 8.3% / *ATS slope of 8.3%*
←				
←				
←				
←				

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 30
Monter dans l'axe à 8.3 % (1) jusqu'à 3000 (2521), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. (1) Pente ATS. Pente obstacle 3.3% *Climb 8.3 % (1) RWY heading up to 3000 (2521), then direct route climbing up to the en route safety altitude.* *(1) ATS slope. Obstacle slope 3.3%*

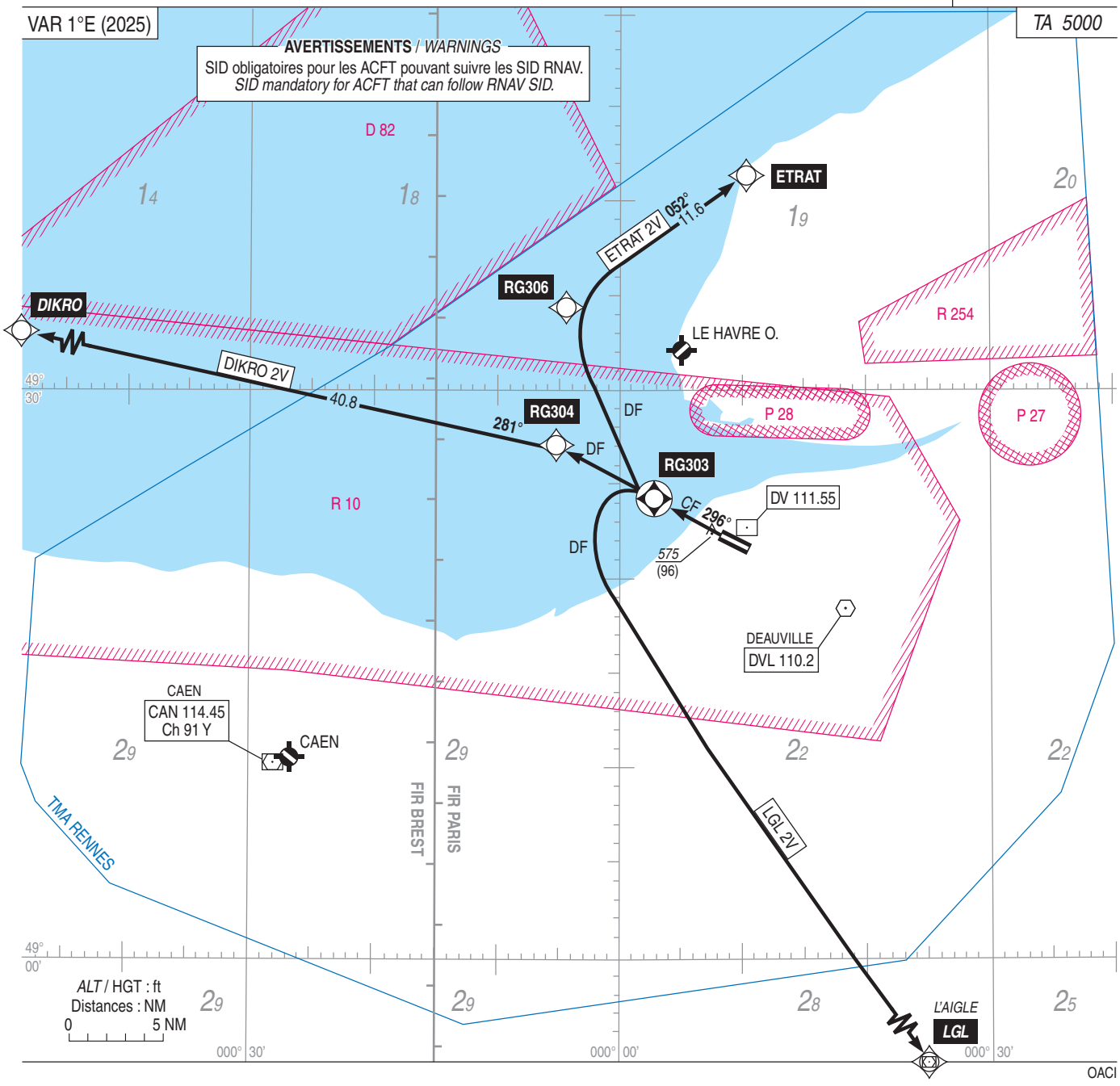
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

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

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DEAUVILLE NORMANDIE
SID RNAV RWY 30
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 GNSS seulement / *only*		
Climb gradient	Pour tous les départs RWY30, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. Cette pente fait abstraction d'arbres et de haies situés entre 109 et 870 m de la DER et dont l'altitude maximale est de 575 ft (96 ft). *For all RWY30 departures, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies. This slope ignores trees and hedges located between 109 and 870 m from the DER and whose maximum altitude is 575 ft (96 ft).* SID LGL 2V, SID ETRAT 2V: pente ATS recommandée de 10.7% jusqu'à RG303 pour assurer ensuite un guidage radar au-dessus de la MVA. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle aérien. */ recommanded ATS slope of 10.7% until RG303 to then ensure radar guidance above the MVA. If this is not possible, inform air traffic control.* SID DIKRO 2V: pente ATS recommandée de 10% jusqu'à RG304 pour séparation stratégique avec l'attente ABAMU. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle aérien. */ recommanded ATS slope of 10% until RG304 for strategic separation with ABAMU holding. If this is not possible, inform air traffic control.*		
General RMK	Les points de cheminement soulignés sont des WP "à survoler" /*Underlined waypoints are "flyover" WP* Itinéraires normalisés de départ Sauf contrainte de sécurité, les trajectoires SID doivent être rigoureusement suivies et ne doivent pas être modifiées avant le FL60 MNM et sur instruction du contrôle. *Standard departure* *Except security reason, SID track must be strictly followed, and can't be modified below FL60 MNM and only with ATC clearance.*		
SID	**Itinéraires /** *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
LGL 2V	Monter vers RG303 sur la route 296° puis tourner à gauche direct vers LGL. *Climb to RG303 on course 296° then turn left direct to LGL.*	-	-
→ **ETRAT 2V**	Monter vers RG303 sur la route 296° puis direct vers RG306 puis vers ETRAT. *Climb to RG303 on course 296° then direct to RG306 then to ETRAT.*	-	-
→ **DIKRO 2V**	Monter vers RG303 sur la route 296° puis direct vers RG304 puis vers DIKRO. *Climb to RG303 on course 296° then direct to RG304 then to DIKRO.*	-	-

Départs omnidirectionnels / ***Omnidirectional departures*** **RWY 30**
Voir/*see* AD2 LFRG SID RWY30 CONV INSTR01

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

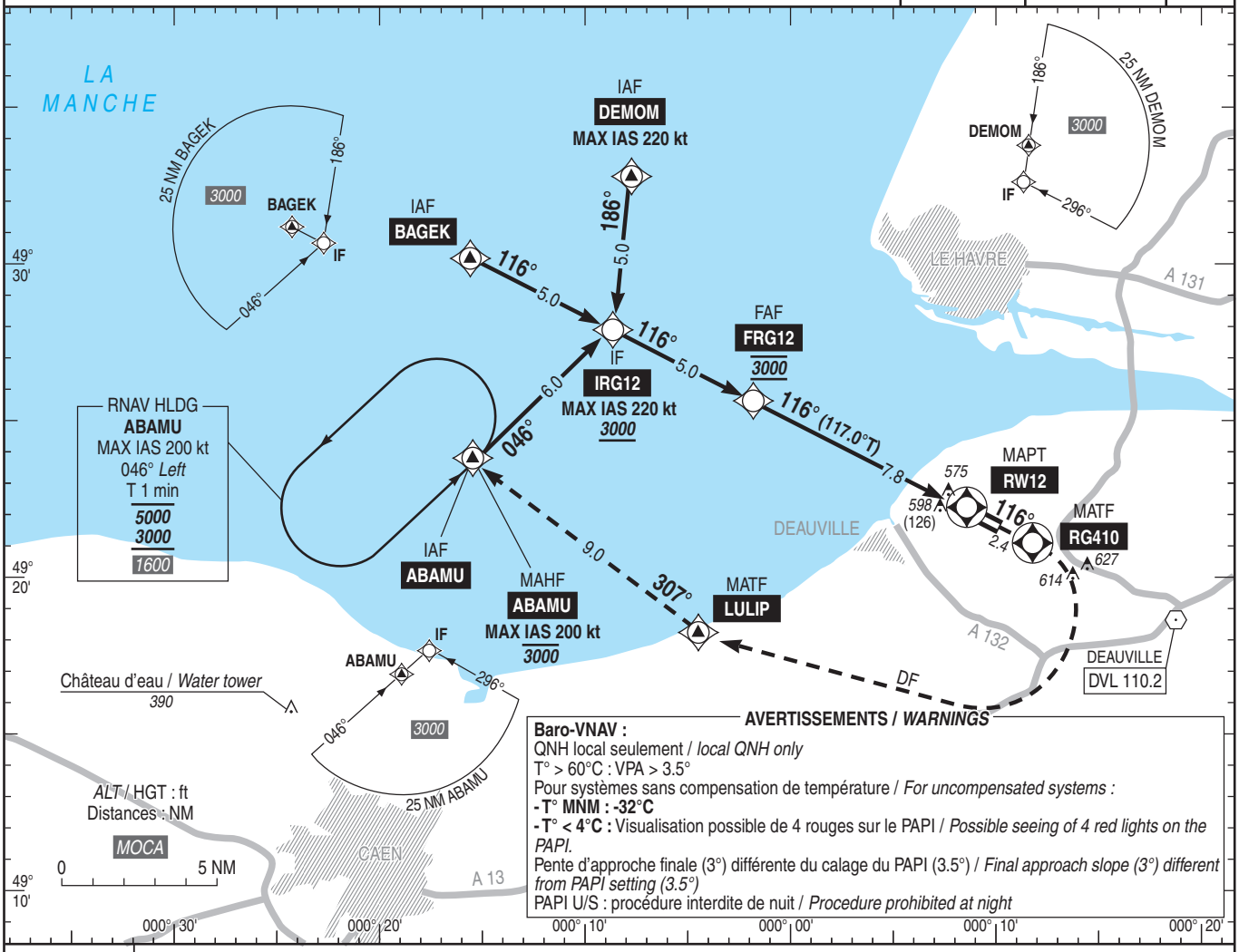
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

DEAUVILLE NORMANDIE

CAT A B C D
ALT AD : 479, ***DTHR : 472 (17 hPa)***

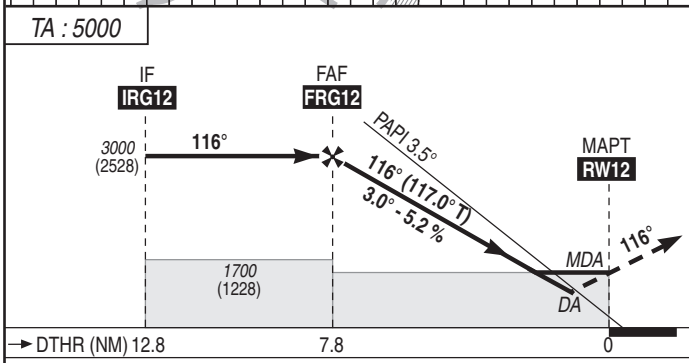
RNP RWY 12

FREQ : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01 Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*	**RNP APCH**	**EGNOS Ch 83037 E12A** TCH : 49	VAR 1°E (2025)



AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Baro-VNAV :
QNH local seulement / *local QNH only*
T° > 60°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
- T° MNM : -32°C
- T° < 4°C : Visualisation possible de 4 rouges sur le PAPI / *Possible seeing of 4 red lights on the PAPI.*
Pente d'approche finale (3°) différente du calage du PAPI (3.5°) / *Final approach slope (3°) different from PAPI setting (3.5°)*
PAPI U/S : procédure interdite de nuit / *Procedure prohibited at night*



API : Monter vers **RG410**, puis tourner **à droite** direct vers **LULIP**, puis poursuivre vers **ABAMU (MAX IAS 200 kt)** en montée vers ***3000*** **(2528) MAX** pour intégrer **l'attente RNAV ABAMU** ou **suivre instructions CTL**.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2028)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb up to ***RG410****, then turn* ***right*** *direct to* ***LULIP****, then proceed to* ***ABAMU (MAX IAS 200 kt)*** *climbing up to* ***3000 (2528) MAX****, to enter* ***ABAMU RNAV HLDG*** *or* ***follow ATC instructions****.*
ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2028)
If unable advise ATC.
Acceleration level 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			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling*		MVL / *Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***720*** (250)	1300	233	***830*** (360)	1500	256	***850*** (380)	1500	372	***900*** (430)	1500	***1410*** (940)	1500
B	***720*** (250)	1300	245	***840*** (370)	1500	268		1500		***980*** (510)	1600	***1430*** (960)	1600
C	***730*** (260)	1300	253	***850*** (380)	1700	276		1700		***1080*** (610)	2400	***1540*** (1070)	2400
D	***740*** (270)	1300	263	***850*** (380)	1700	287		1700		***1180*** (710)	3600	***1540*** (1070)	3600

DIST RW12

NM	**7**	**6**	**5**
ALT (HGT)	***2750*** (2278)	***2430*** (1958)	***2110*** (1638)
	4	**3**	**2**
	1790 (1318)	***1480*** (1008)	***1160*** (688)

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

FAF - MAPT 7.8 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	6 min 40	5 min 30	4 min 40	4 min 04	3 min 36	2 min 55	2 min 31
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 479, ***DTHR : 464 (17 hPa)***

DEAUVILLE NORMANDIE
ILS Y ou /*or* LOC Y RWY 30

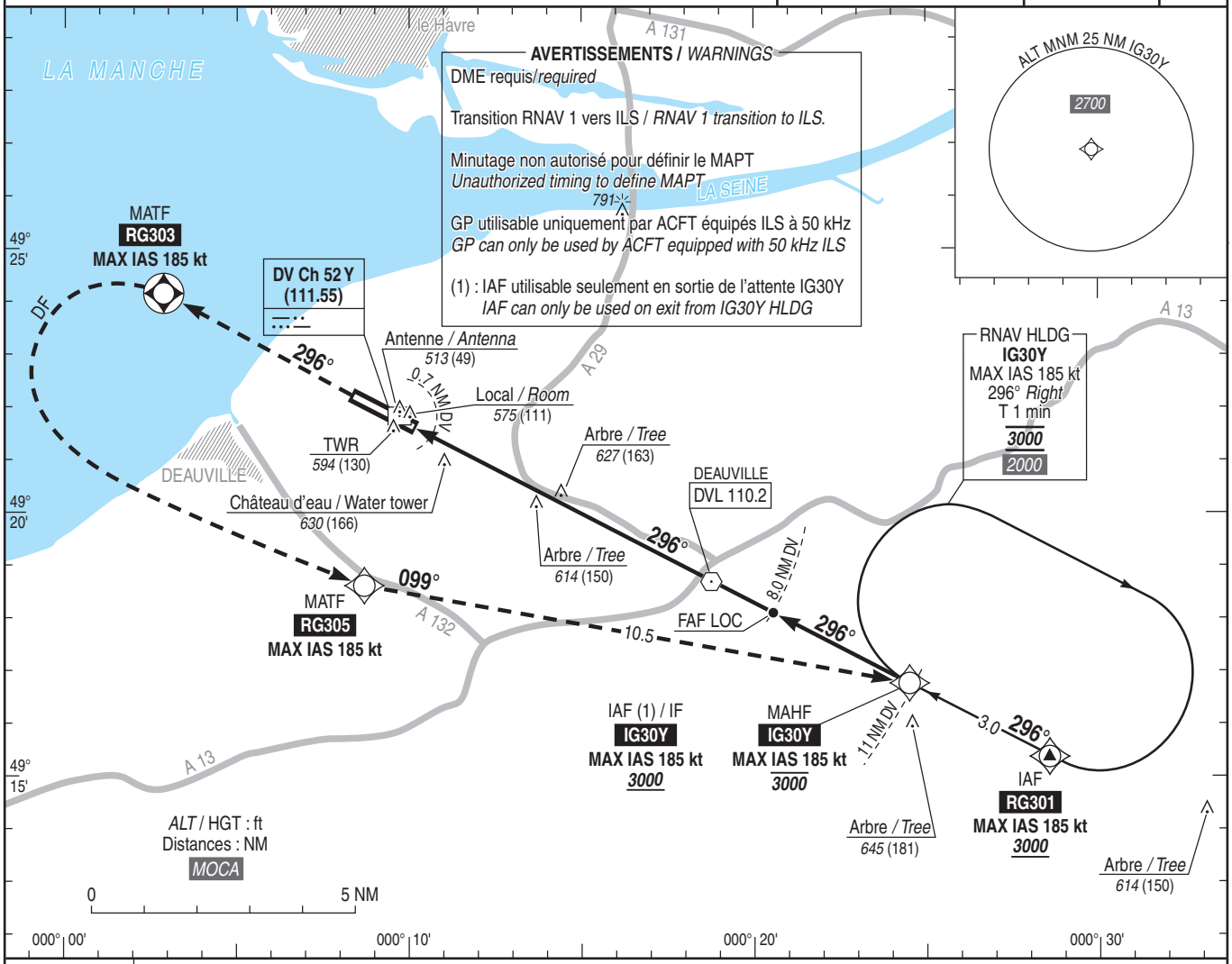
FREQ : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01

Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*

Approche initiale et API
Initial APCH and missed APCH :
RNAV 1
GNSS seulement / *only*

ILS
DV 111.55
RDH : 54

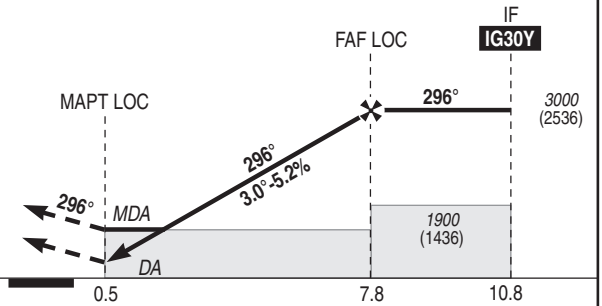
VAR
1°E
(2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **RG303**. A **RG303** tourner **à gauche** direct vers **RG305** puis continuer vers **IG30Y** en montée vers ***3000*** (2536) et entrer dans l'attente ou suivre instructions du CTL.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***RG303****. At* ***RG303*** *turn* ***left*** *direct to* ***RG305*** *then to* ***IG30Y*** *climbing up to* ***3000*** (2536) *to enter holding or follow ATC instructions.*
ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036)
If unable advise ATC.



DTHR ← (NM)
DME ← (NM)

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 Y			LOC Y			MVL/*Circling*		MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***720*** (250)	800	158	***890*** (430)	1500	425	***930*** (470)	1500	***1450*** (980)	1500
B			168		1500		***980*** (520)	1600	***1500*** (1030)	1600
C			199		1600		***1080*** (620)	2400	***1600*** (1130)	2400
D			225		1600		***1180*** (720)	3600	***1700*** (1230)	3600

DME DV						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT (HGT)	***1110*** (646)	***1430*** (966)	***1750*** (1286)	***2070*** (1606)	***2380*** (1916)	***2700*** (2236)

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

FAF - DTHR	7.8 NM	70 kt 6 min 41	90 kt 5 min 12	110 kt 4 min 15	130 kt 3 min 36	150 kt 3 min 07	170 kt 2 min 45	190 kt 2 min 28
VSP (ft/min)		370	480	580	690	800	900	1010

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

DEAUVILLE NORMANDIE

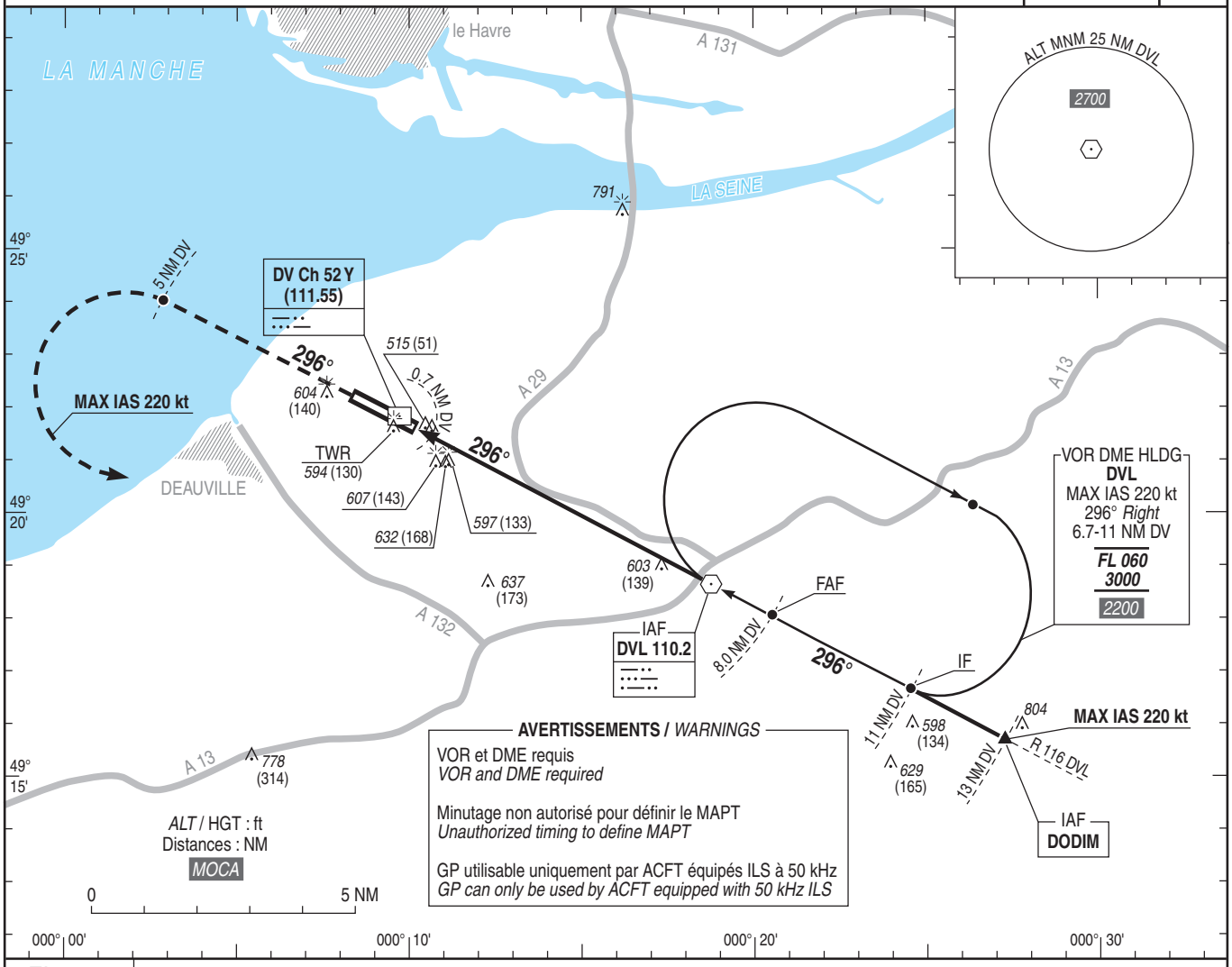
CAT A B C D
ALT AD : 479, ***DTHR : 464 (17 hPa)***

ILS Z ou /*or* LOC Z RWY 30

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

Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*

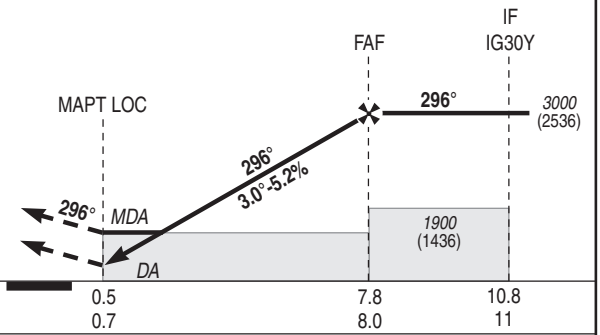
ILS **DV 111.55** RDH : 54	VAR 1°E (2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**. A **5 NM DME DV**, tourner **à gauche** vers **DVL** en montée vers ***3000*** (2536) ou suivre instructions du CTL.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**. At **5 NM DME DV**, turn **left** to **DVL** up to **3000** (2536) or follow ATC instructions.*
ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036)
If unable advise ATC.



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 Z			LOC Z			MVL/*Circling*		MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***720*** (250)	800	158	***890*** (430)	1500	425	***930*** (470)	1500	***1450*** (980)	1500
B			168		1500		***980*** (520)	1600	***1500*** (1030)	1600
C			199		1600		***1080*** (620)	2400	***1600*** (1130)	2400
D			225		1600		***1180*** (720)	3600	***1700*** (1230)	3600

DME DV							
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT (HGT)	***1110*** (646)	***1430*** (966)	***1750*** (1286)	***2070*** (1606)	***2380*** (1916)	***2700*** (2236)

Observations/*Remarks* : Base OCH/*OCH base* ILS CAT A et/*and* B : NIL.

FAF - DTHR	7.8 NM	70 kt 6 min 41	85 kt 5 min 30	100 kt 4 min 41	115 kt 4 min 04	130 kt 3 min 36	145 kt 3 min 14	160 kt 2 min 55	185 kt 2 min 32
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

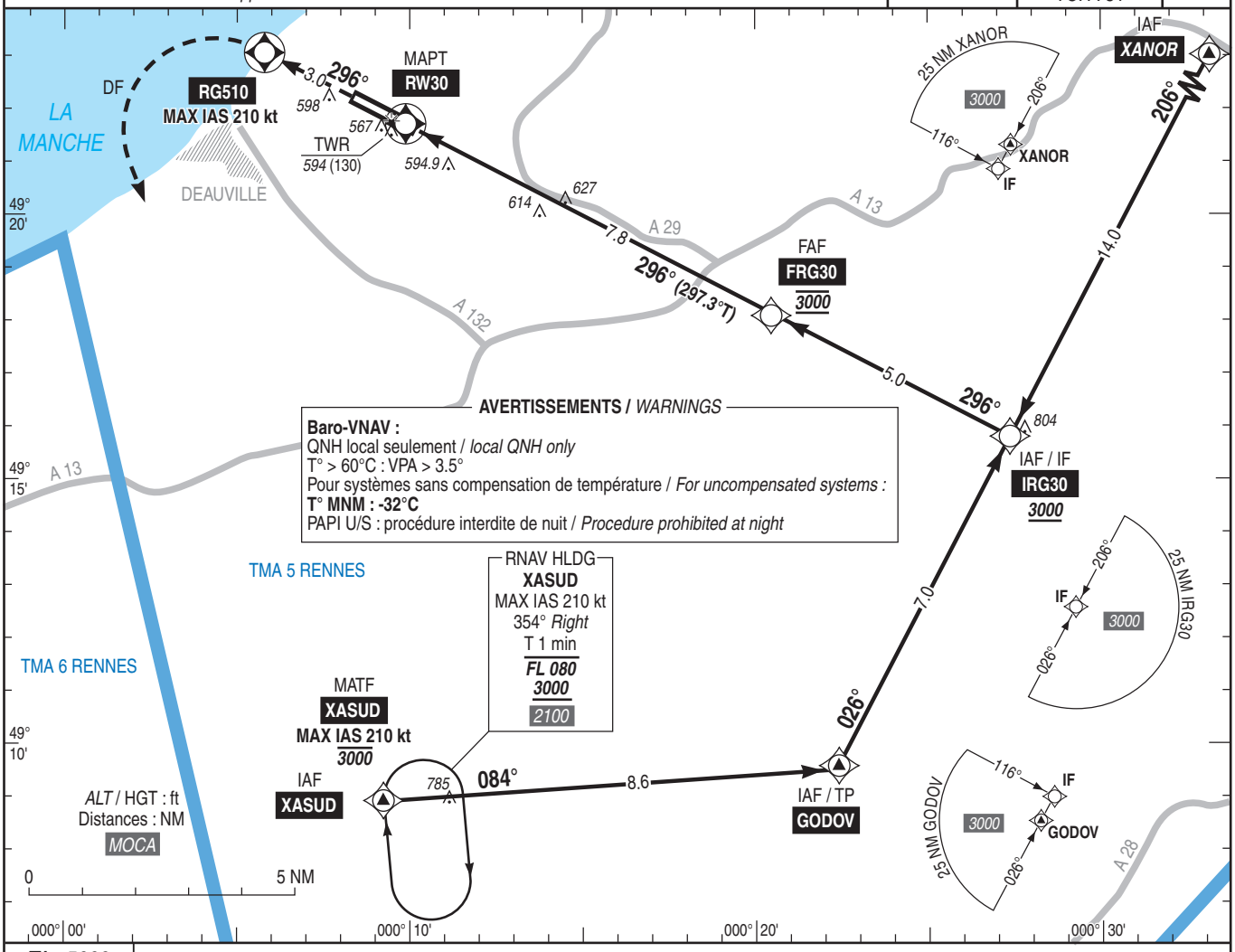
DEAUVILLE NORMANDIE

CAT A B C D

ALT AD : 479, ***DTHR : 464 (17 hPa)***

RNP RWY 30

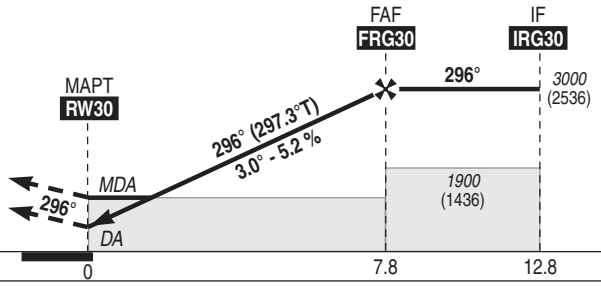
FREQ : voir / *see* AD 2 LFRG COM 01 Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*	**RNP APCH**	**EGNOS Ch 53229 E30A** TCH : 51	VAR 1°E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **RG510**, puis tourner à gauche direct vers **XASUD (MAX IAS 210 kt)** en montée vers ***3000*** (2536) MAX pour intégrer l'attente associée.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036)
Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb up to ***RG510****, then turn left direct to XASUD (MAX IAS 210 kt) climbing up to* ***3000*** *(2536) MAX to join associated holding.*
ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036)
If unable advise ATC.
Acceleration level 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			LNAV-VNAV			LNAV			MVL/*Circling*		MVL / *Circling Absence ATS* sans/*without* QNH local HJ seulement/*only*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***710*** (250)	800	197	***830*** (370)	1300	261	***880*** (410)	1500	409	***900*** (430)	1500	***1410*** (950)	1500
B	***710*** (250)	800	210	***840*** (380)	1300	273				***980*** (520)	1600	***1430*** (960)	1600
C	***710*** (250)	800	232	***850*** (390)	1400	282				***1080*** (620)	2400	***1540*** (1080)	2400
D	***710*** (250)	800	243	***860*** (400)	1400	292				***1180*** (720)	3600	***1540*** (1080)	3600

DIST RW30						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT (HGT)	***1150*** (686)	***1470*** (1006)	***1790*** (1326)	***2110*** (1646)	***2420*** (1956)	***2740*** (2276)

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

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	7.8 NM	6 min 41	5 min 31	4 min 41	4 min 04	3 min 36	3 min 14	2 min 56	2 min 32
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

DEAUVILLE NORMANDIE

CAT A B C D

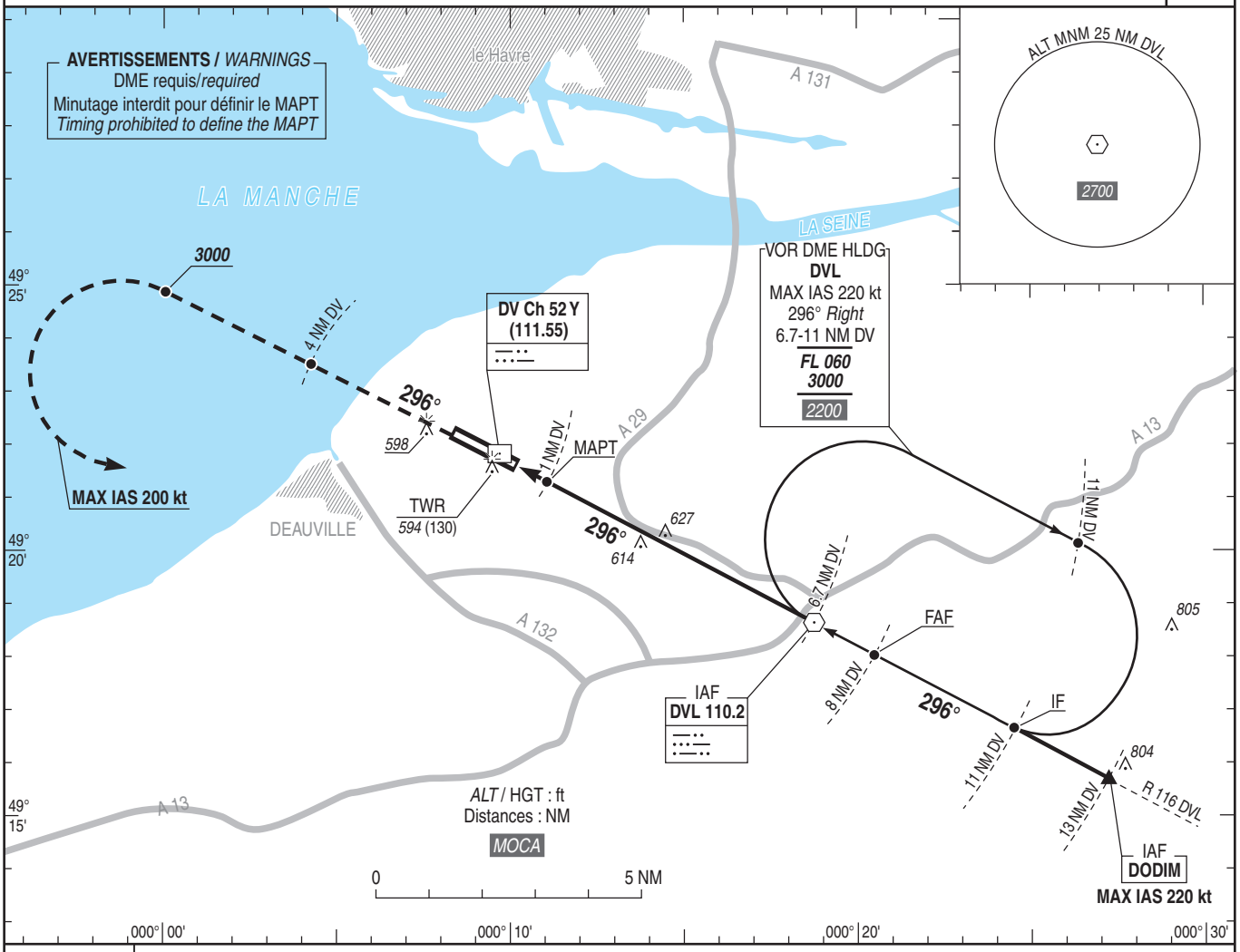
ALT AD : 479 , ***DTHR : 464 (17 hPa)***

VOR RWY 30

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

Absence ATS : **A/A** : Obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES Approche / *obtain RENNES QNH from RENNES Approach.*

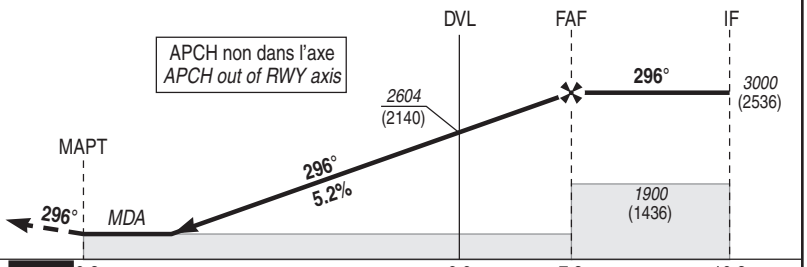
VAR 1°E (2025)



TA : 5000

API : Monter sur **R 296 DVL** (296°) **vers *3000* (2536)** puis tourner **à gauche** vers **DVL**. Ne pas virer avant **4.0 NM DME DV**.
Pente ATS : Monter à 6% MNM jusqu'à *2500* (2036). Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 296 DVL** (296°) **up to 3000 (2536)** then turn **left** to **DVL**. Do not turn before **4.0 NM DME DV**.*
ATS gradient : Climb at 6% MNM up to 2500 (2036). If unable advise ATC.
Acceleration level 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	VOR			MVL/*Circling*		MVL/*Circling* absence ATS sans/*without* QNH local HJ seulement/*only*	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***880*** (410)	1500	409	***900*** (430)	1500	***1410*** (950)	1500
B				***980*** (520)	1600	***1430*** (960)	1600
C				***1080*** (620)	2400	***1540*** (1080)	2400
D				***1180*** (720)	3600	***1540*** (1080)	3600

DME DV							
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT	***1101***	***1420***	***1738***	***2056***	***2375***	***2693***
(HGT)	(637)	(956)	(1274)	(1592)	(1911)	(2229)

Observations/*Remarks* : NIL.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	7.0 NM	5 min 58	4 min 55	4 min 11	3 min 38	3 min 13	2 min 53	2 min 37	2 min 16
DVL - MAPT	5.7 NM	4 min 54	4 min 02	3 min 26	2 min 59	2 min 39	2 min 22	2 min 09	1 min 51
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFOH - LE HAVRE OCTEVILLE

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

1	Position GEO ARP	49°32'02"N 000°05'17"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axes pistes et bretelle centrale	RWY and TWY CL intersection.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	5 km au NNW du HAVRE	5 km NNW LE HAVRE
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	313 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	20.2 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	148 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.0951°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.139°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
	Adresse / *Address*	Société d'Exploitation Aéroportuaire Le Havre Octeville (SEALHO) Rue LOUIS BLERIOT - 76620 LE HAVRE.	
	Telephone	02 35 54 65 00 (SEALHO)	
	FAX		
	TELEX	NIL	
	AFS	LFOHYDYX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	O/R la veille avant 1600 heure locale pour les vols opérés du mardi au samedi aux heures d'ouverture de l'aéroport. O/R PN 24 HR avant pour les vols opérés du mardi au samedi aux heures de fermeture de l'aéroport + 25 décembre et 1er janvier. O/R le vendredi avant 1600 heure locale pour les vols opérés le dimanche et lundi aux heures d'ouverture ou de fermeture de l'aéroport. Demande à faire par e-mail : bsep-le-havre@douane.finances.gouv.fr et codt-lille@douane.finances.gouv.fr et operations@lehavre.aeroport.fr Objet de l'e-mail : 'ppf le havre octeville' Elements suivants à indiquer : - identité et coordonnées de l'expéditeur - date du vol / eta / etd en heure locale / aérodrome (ville) de départ et/ou d'arrivée + pays de provenance - type de vol / type d'avion / immatriculation - nombre de passagers + équipage - 'gendec' / numéro passeport et/ou carte d'identité / marchandise à déclarer.	O/R the day before and before 1600 local time for flights operated from tuesday to saturday during airport opening hours. O/R PN 24 HR before for flights operated from tuesday to saturday during airport closing hours + 25th of December and 1st of January. O/R on fridays before 1600 local time for flights operated on sundays and mondays during airport opening or closing hours. Request by e-mail: bsep-le-havre@douane.finances.gouv.fr and codt-lille@douane.finances.gouv.fr and operations@lehavre.aeroport.fr E-mail subject: 'ppf le havre octeville' Specify following items: - shipper identity and details - flight date / eta / etd in local time / dep and/or arr ad (city) + country of origin - flight type / plane type / registration - number of passengers + crew - 'gendec' / passport number and or id / goods to be declared
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0300-0000	
7	ATS	AFIS HIV : LUN-VEN : 0830-1200 / 1300-1645 SAM-DIM et JF : 0930-1545 25 DEC / 01 JAN : A/A ETE : LUN-DIM et JF : 0730-1100 / 1200-1645 TEL : 02 35 54 64 91 E-mail : operations@lehavre.aeroport.fr Extension sur PPR TEL : 02 35 54 65 00 / 06 08 27 57 84 (hors HOR)	AFIS WIN : MON-FRI : 0830-1200 / 1300-1645 SAT-SUN and HOL : 0930-1545 25 DEC / 01 JAN : A/A SUM : MON-SUN and public HOL : 0730-1100 / 1200-1645 TEL : 02 35 54 64 91 E-mail : operations@lehavre.aeroport.fr Extension on PPR TEL : 02 35 54 65 00 / 06 08 27 57 84 (outside SKED)
8	Avitaillement / *Fueling*	JET A1 : HOR RFFS niveau 2 ou supérieur uniquement / ou sur demande auprès de l'exploitant. AVGAS 100LL : Automate H24. Paiement carte TOTAL ou carte de crédit.	JET A1 : RFFS SKED level 2 or higher only / or upon request from AD operator. AVGAS 100LL : Automate H24. Payment : TOTAL card or credit card.
9	Services de manutention / *Handling*	Assuré sur PPR la veille avant 1900	Provided : PPR before 1900 on the last day
10	Sûreté / *Safety*	PCZSAR non active H24. Information auprès de l'exploitant operations@lehavre.aeroport.fr Traversée de la PCZSAR activée interdite sans accord exploitant (CIME nécessaire). Respect des affichages piétons pour circulation sur aire de trafic. Port du gilet haute visibilité obligatoire sur l'aire de trafic.	The critical portion of the security restricted area is not active H24. Information from operations@lehavre.aeroport.fr. Crossing of the activated PCZSAR is prohibited without the operator's agreement (Crew identification card is required). Follow the pedestrian signs to circulate on the apron. Wearing a high-visibility jacket is mandatory on the apron.
11	Dégivrage / *De-icing*	Non assuré.	Not provided.
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.	GRF (Global Recording Format) : ATS SKED.

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Passerelles passagers. Groupe démarrage sur batterie 12/24 Volts - Groupe électrogène 28 Volts 1000/1800 Amp - Groupe démarrage bitension 28/112 Volts et 400 Hz.	Passenger bridges. 12/24 V battery starting unit - 28 Volts 1000/1800 Ampere power plant - twin voltage 28/112 Volts, 400 Hz starting unit.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburant / Fuel grades : 100LL - JET A1 (CIV-MIL)	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Cuves : 100LL : 30 000 l - JET A1 : 1 x 60 000 l	Tanks : 100LL : 30 000 l - JET A1 : 1 x 60 000 l
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	500 m2 - hauteur portes: 6.40 m - non chauffé.	500 m2 - Door height: 6.40 m - not heated.
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*		
7	Observations / *Remarks*	Assistance obligatoire pour tout aéronef (dont hélicoptères) pour lequel la masse est supérieure ou égale à 3 tonnes.	Handling compulsory for all ACFT (helicopters included) whose weight is higher than or equal to 3 tons.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Hôtels	Sur AD : NIL Dans la localité : nombreux hôtels	At AD : NIL In town : many hotels
2	Restaurants	O/R auprès de l'exploitant	O/R operator
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis (O/R)	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Sur AD : trousse premier secours En ville : hôpitaux, cliniques.	At AD : first aid kit In town : public and private hospitals.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFOH.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*	7	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	1 véhicule d'intervention eau / émulseur (VIM 60 P 2.5) de 6900 l d'eau, 800 l d'émulseur, 250 kg de poudre + 1 véhicule d'intervention eau / émulseur (VIM 64 P 2.5) de 7120 l d'eau, 1020 l d'émulseur, 250 kg de poudre Niveau 1 : 5 extincteurs : - 3 de 50 kg poudre devant l'aérogare, à proximité des emplacements de stationnement C1 à C3 et D1 à D3, au niveau de la station carburant AVGAS/100LL.	1 rescue vehicle water/foaming agent 6900 l water, 800 l foaming agent, equipped with 250 kg powder + 1 rescue vehicle water/foaming agent 7120 l, 1020 l Foaming agent equipped with 250 kg powder Level 1 : 5 fire extinguishers : - 3 powder extinguishers 50 kg : in front of the terminal, near the stands C1 to C3 and D1 to D3, at the AVT/AVGAS/100LL.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	L'exploitant de l'AD est coordonateur des opérations de relevage. Accord des autorités nécessaire, contractualisation obligatoire. Recours à entreprise spécialisée. Moyens disponibles à proximité : grues mobiles, capacité de levage jusqu'à 100 tonnes selon disponibilité.	The AD operator is the coordinator of lifting operations. Authorities agreement required, contractualization compulsory. Use of a specialized company. Means available nearby : mobile cranes, lifting capacity up to 100 tons depending on availability.
4	Observations / *Remarks*	HIV : Niveau 5 : LUN-VEN : 0830-1200 / 1300-1645 Niveau 2 : SAM-DIM et JF : 0930-1545 Niveau 1 : 25 DEC et 01 JAN ETE : Niveau 5 : LUN-VEN : 0730-1100 / 1200-1645 Niveau 2 : SAM-DIM et JF : 0730-1100 / 1200-1645 Niveau 7 : O/R exploitant. Niveau 1 : hors de ces HOR.	WIN : Level 5 : MON-FRI : 0830-1200 / 1300-1645 Level 2 : SAT-SUN and public HOL : 0930-1545 Level 1 : 25 DEC and 01 JAN SUM : Level 5 : MON-FRI : 0730-1100 / 1200-1645 Level 2 : SAT-SUN and public HOL : 0730-1100 / 1200-1645 Level 7 : O/R operator Level 1 : outside these SKED.

AD 2 LFOH.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*		
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3	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

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux	Asphaltic concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	52 F/C/W/T sauf ACB : 20 F/C/W/T	52 F/C/W/T except ACB : 20 F/C/W/T
2	Largeur TWY / *TWY width*	TWY A : 21 m TWY B : 23 m	TWY A : 21 m TWY B : 23 m
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux	Asphaltic concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	TWY A et B : 51 F/C/W/T	TWY A and B : 51 F/C/W/T
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	THR 04 et THR 22	THR 04 and THR 22
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	THR 04 : 310 ft THR 22 : 301 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFOH.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*	Face à ACB, postes C1 à C3 et D1 à D3 pour aviation légère.	In front of ACB, stands C1 to C3 and D1 to D3 reserved for light aviation.
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFOH .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFOH.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

AD 2 LFOH.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	LILLE	
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFOH .3	
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	ORLY	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	LILLE	
	Période de validité / *Validity period*	24 06-12 CNL 19	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND	
	Périodicité / *Interval of issuance*	HIV : TREND entre 0600 et 1900 ETE : TREND entre 0600 et 1800	WIN : TREND between 0600 and 1900 SUM : TREND between 0600 and 1800
5	Briefing, consultation	T	
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL	
	Langue utilisée / *Language used*	FR	
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	METAR AUTO	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	AFIS	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 03 62 72 52 25.	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFOH.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
04	043.22 (042)	2300 x 40	52 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	49°31'35.51"N 000°04'39.31"E ------ GUND NIL	THR : 310ft
22	223.22 (222)	2300 x 40	52 F/C/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	49°32'29.82"N 000°05'57.51"E ------ GUND NIL	THR : 301ft

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
04	NIL	NIL	NIL	2420 x 300	NIL	NIL
22	NIL	NIL	NIL	2420 x 300	NIL	NIL

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	2300	2300	2300	2300	
22	2300	2300	2300	2300	

AD 2 LFOH.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*
04		G	PAPI 3.5 ° 6.1 %	55 ft					
22	CAT I - 420 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	55 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*
04			B	LIH	R		
22			B	LIH	R		

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

1	ABN		
	IBN		
2	Té d'atterrissage / *LDI*		
	Anémomètre / *Anemometer*	Oui	Yes
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*		
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY A et B	TWY A and B
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Par groupe électrogène et onduleur (ASI)	With power supply and inverter
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Inférieur à 1 seconde (avec ASI) Inférieur à 15 secondes (sans ASI)	Less than 1sec (with inverter) Less than 15 seconds (without inverter)
5	Observations / *Remarks*		

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

1	Description	Voir/see VAC LE HAVRE OCTEVILLE

AD 2 LFOH.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*
RMZ LE HAVRE 49°31'01"N , 000°00'03"W - 49°37'30"N , 000°08'18"E - 49°35'08"N , 000°12'47"E - 49°28'36"N , 000°04'24"E - 49°31'01"N , 000°00'03"W	G	2500ft AMSL ---------- SFC	AFIS LE HAVRE Information (FR) LE HAVRE Information (EN)	 HOR AFIS LE HAVRE LE HAVRE AFIS SKED

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
AFIS	LE HAVRE Information (FR) *LE HAVRE Information (EN)*	135.205 MHz	HO	
A/A	LE HAVRE (FR)	135.205 MHz	HX	Absence AFIS

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFOH.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*	

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

20.1 GENERALITES

ACFT code D : absence d'accotement revêtu piste principale et taxiway.

20.2 MANOEUVRES AU SOL

TWY A limité aux aéronefs dont l'envergure est inférieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m.

Par RVR ≥ 550 m et < 800 m, seul le TWY A est utilisable.

ACFT code C : demi-tour uniquement sur les aires de retournement.

20.3 ENTRAINEMENT AUX APPROCHES IFR

Tout vol d'entraînement IFR doit faire l'objet d'un dépôt de plan de vol IFR avec des indicatifs différents pour chaque procédure d'approche aux instrument volée.

La mention "RMK/TRAINING" en case 18 est obligatoire pour chacun de ces plans de vol.

20.1 GENERAL

Code D ACFT: no paved shoulders on the main runway and taxiway.

20.2 GROUND TAXIING

TWY A restricted to ACFT whose wingspan is smaller than 36 m and whose main gear overall width is smaller than 9 m.

If RVR < 800 m and ≥ 550 m, only TWY A can be used.

Code C ACFT: turnaround only on designated turn-pads.

20.3 TRAINING IN IFR APPROACHES

Any IFR training flight must be the subject of an IFR FPL submission with a different ident for each instrument approach procedure flown.

The note "RMK/TRAINING" in field 18 is mandatory for each of these FPL.

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFOH.22 **Organisation des vol *Flight procedures***

22.1 RESTRICTIONS

Absence de vent et vent traversier : LDG RWY 22.

RWY 04 et 22 interdites par vent traversier supérieur à :

- 20 kt sur piste humide,
- 25 kt sur piste sèche.

Départs IFR : en cas d'absence LE HAVRE AFIS, le pilote demande la clairance IFR à RENNES APP par téléphone 02.99.31.31.55.

22.1 LIMITATIONS

If no wind or crosswind : LDG RWY 22.

RWY 04 and 22 prohibited if crosswind higher than :

- 20 kt on wet RWY,

- 25 kt on dry RWY.

IFR departures : in case of LE HAVRE AFIS absence, the pilot shall require IFR departure clearance to RENNES APP by phone 02.99.31.31.55.

22.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

RWY 04 : monter dans l'axe à 7.6% MNM jusqu'à 800 ft (487) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 22 : monter dans l'axe à 12% MNM jusqu'à 800 ft (487) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.2 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES

RWY 04 : climb straight ahead at gradient 7.6% MNM up to 800 ft (487) then direct route up to en-route safety altitude.

RWY 22 : climb straight ahead at gradient 12% MNM up to 800 ft (487) then direct route up to en-route safety altitude.

22.3 VOLS À L'ARRIVÉE

PAPI en fonctionnement, obligatoire pour toute approche de nuit RWY 04.

22.3 INBOUND AIRCRAFT

PAPI serviceable, mandatory for any night approach RWY 04.

22.4 PROCEDURES LVP

22.4.1 Installations et équipements

22.4.1.1 Pistes

La piste 22 est homologuée pour les approches de précision CAT I.

La piste 22 est équipée d'une rampe d'approche de 420 m constituée de feux blancs unidirectionnels.

La piste 04 n'est pas équipée.

22.4.1.2 Voies de circulation

Un seul appareil au roulage est autorisé sur l'aire de manœuvre.

22.4.1.3 Communications

Les pilotes sont informés par l'AFIS quand les procédures LVP sont en cours.

22.4.2 Critères de mise en place et de fin de LVP

La phase de LVP au départ commence lorsque la RVR est comprise entre 550 m et 800 m. .

Pas de LVP à l'arrivée.

22.4.3 Balisage de piste

Feux omnidirectionnels haute intensité blancs.

Feux d'identification de seuil.

Des WIG-WAG sont présents au point d'attente A.

Balisage latéral pour les TWY A et B.

22.4.4 Observations

Groupe électrogène de secours.

22.4 LVP PROCEDURES

22.4.1 Facilities and equipment

22.4.1.1 *Runways*

RWY 22 is approved for CAT I precision approaches.

RWY 22 is equipped with a 420 m approach ramp consisting of unidirectional white lights.

RWY 04 is not equipped.

22.4.1.2 Taxiways

Only one taxiing ACFT at a time is authorized on manoeuvring area.

22.4.1.3 Communications

Pilots are informed by AFIS when LVP are in progress.

22.4.2 Criteria for setting up and ending of LVP

On departure, LVP phase starts when RVR is between 550 m and 800 m.

No LVP on arrival.

22.4.3 RWY lighting

White high intensity omnidirectional lights.

THR identification lights.

WIG-WAG at holding point A.

Edge lighting for TWY A and B.

22.4.4 Remarks

Back up power unit.

AD 2 LFOH.23 Procédures de vol *Flight procedures*

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME

STAP / PCL sur FREQ AFIS.

STAP, paramètres disponibles : vent, base des nuages, RVR, T, DP, QNH, QFE et info particulières.

PCL :

- 3 coups alternat : basse intensité,
- 5 coups d'alternat : haute intensité,
- 7 coups d'alternat : coupure PCL.

PAPI non couplé au PCL : PAPI en A/A O/R auprès de l'AFIS PPR 24 HR.

23.2 AD EQUIPMENT

STAP / PCL on AFIS FREQ.

STAP, paramètres disponibles : vent, base des nuages, RVR, T, DP, QNH, QFE et info particulières.

PCL :

- *3 clicks on mic : low intensity,*
- *5 clicks on mic : high intensity,*
- *7 clicks on mic : PCL turned off.*

PAPI uncoupled with PCL : PAPI in A/A O/R from AFIS PPR 24 HR.

AD 2 LFOH.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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

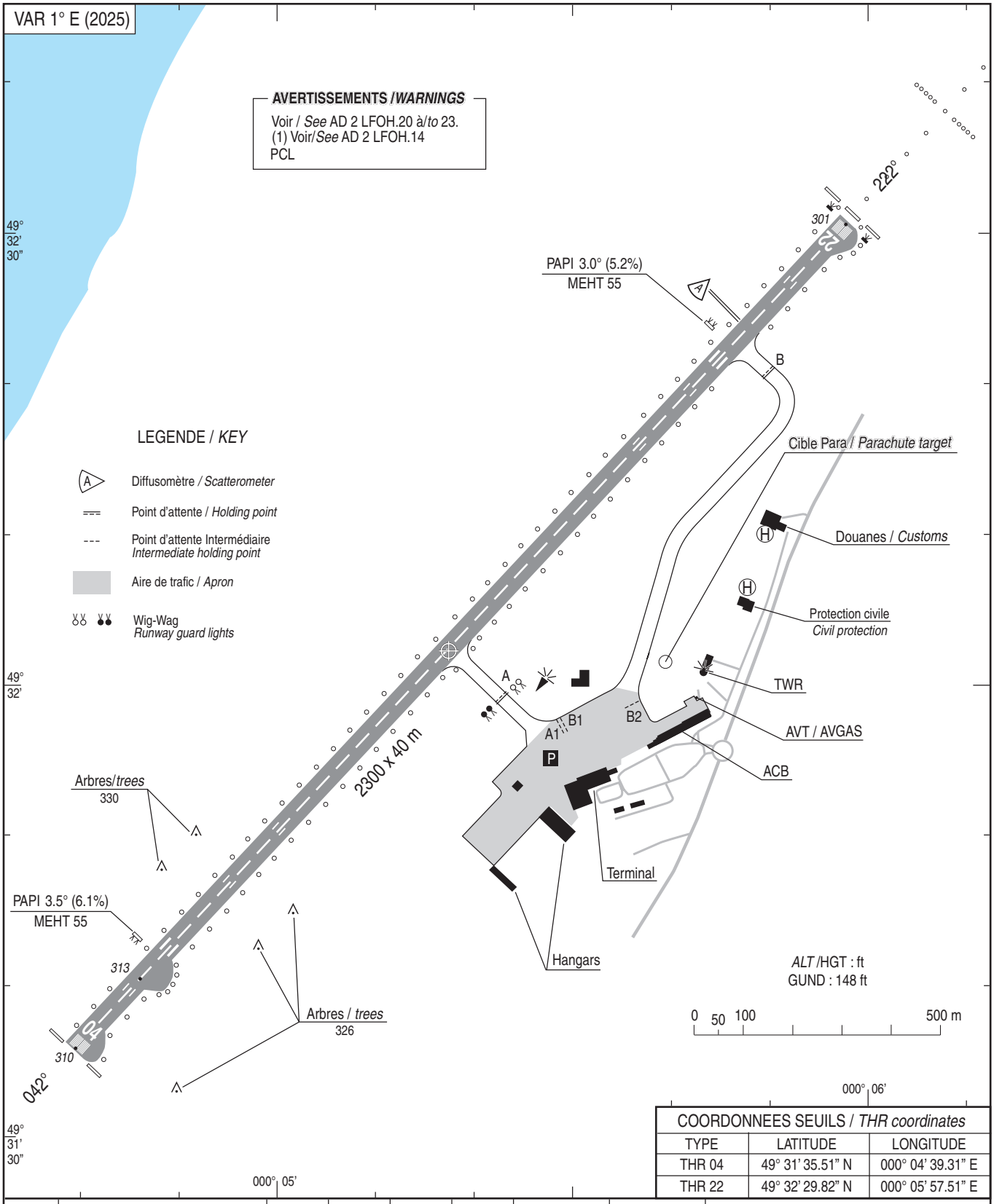
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
voir cartes IAC en AD 2.24 / *see IAC Charts in AD 2.24*	

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

STAP : 135.205

LE HAVRE OCTEVILLE
49 32 02 N - 000 05 17 E
ALT AD : 313 (12 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 04	49° 31' 35.51" N	000° 04' 39.31" E
THR 22	49° 32' 29.82" N	000° 05' 57.51" E

RWY	BALISAGE/*Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
04	NIL	LIH	2300	2300	2300	2300	Revêtue	52 F/C/W/T	550*	550*	550*	550*
22	420 m LIH	LIH	2300	2300	2300	2300	Paved		550*	550*	550*	550*

* HOR ATS uniquement / *ATS SKED only.* Hors HOR ATS / *outside ATS SKED* : HJ / HN 800 m.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

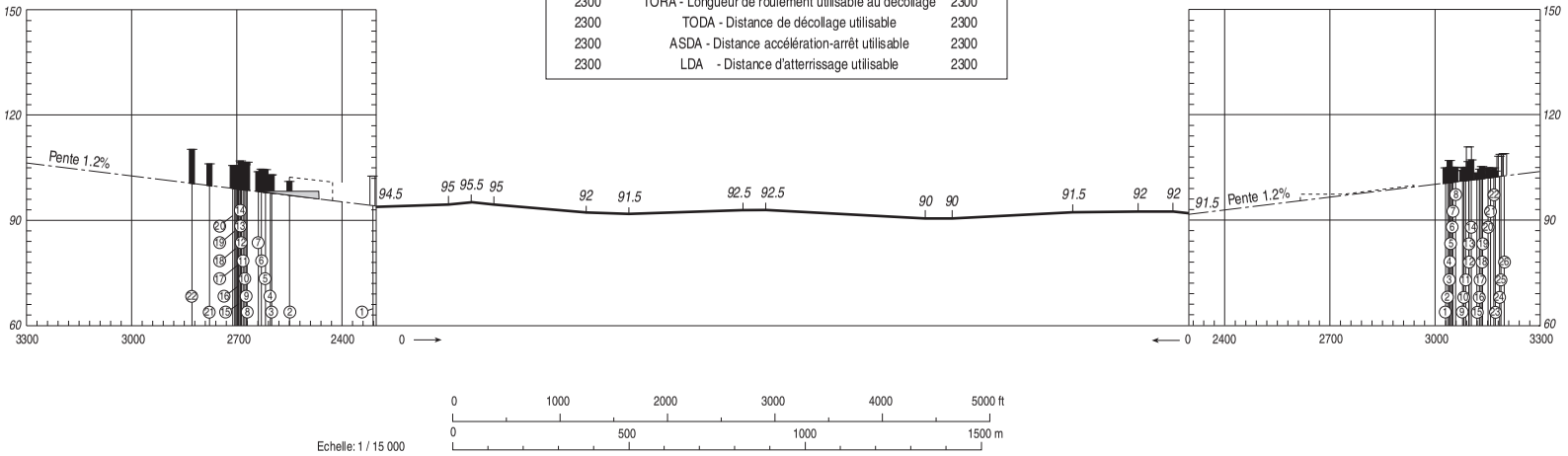
Aerodrome obstacle chart - ICAO - Type A

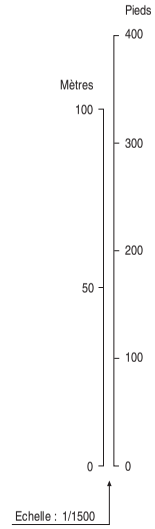
LE HAVRE OCTEVILLE
RWY 04/22

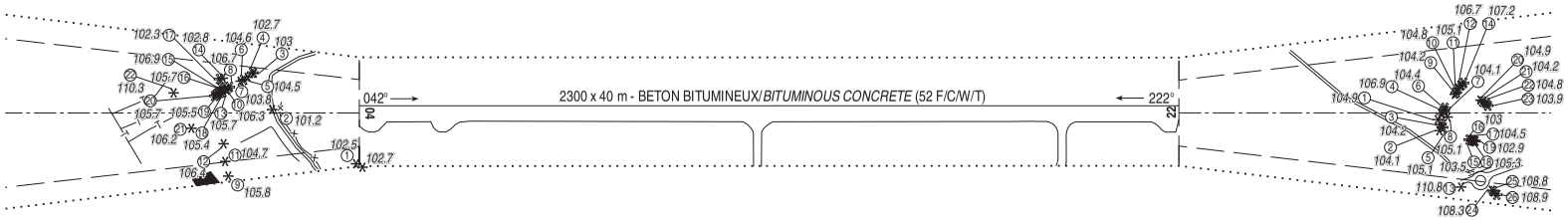
VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 04		RWY 22
2300	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2300
2300	TODA - Distance de décollage utilisable	2300
2300	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	2300
2300	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2300







LEGENDE

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

- ⑤ NUMERO D'IDENTIFICATION
- ARBRES OU ARBUSTES - ZONE BOISEE
- MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...
- BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE
- OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
- TROUEE D'ENVOL
- ZONE DE RELEVE D'OBSTACLES

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en août 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

LE HAVRE OCTEVILLE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
ABAMU	REF ENR 4.4	X			X
DEMOM	REF ENR 4.4	X			X
GANPU	REF ENR 4.4	X			X
IXIVO	REF ENR 4.4	X			X
LULIP	REF ENR 4.4	X			X
OLONU	REF ENR 4.4	X			X
USAPI	REF ENR 4.4	X			X
OH410	49°33'07.4"N 000°06'51.6"E	X			X
OH710	49°30'18.6"N 000°02'48.6"E	X			X
IOH04	49°22'45.2"N 000°08'00.6"W	X			X
FOH04	49°26'24.4"N 000°02'47.3"W	X			X
FOH22	49°38'33.4"N 000°14'42.8"E	X			X
RW04	REF THR 04 LFOH AD 2.12	X			X
RW22	REF THR 22 LFOH AD 2.12	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

LE HAVRE OCTEVILLE

PRECODING RNP RWY 04

RNP RWY04

RMK	-								MAG VAR 2025 1.1°E			REF NAVAID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ABAMU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ABAMU	IF	ABAMU	-	-	-	-	-	3000		200	-	-
	TF	IOH04	-	101	102.4	5.0	-	3000	-	200	-	1.0
INA GANPU	IF	GANPU	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	-
	TF	IOH04	-	042	042.9	5.0	-	3000	-	200	-	1.0
INA LULIP	IF	LULIP	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	-
	TF	IOH04	-	332	333.3	5.0	-	3000	-	200		1.0
APCH	IF	IOH04	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	-
	TF	FOH04	-	042	043.0	5.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW04	Yes	042	043.0	7.1	-	-	-	-	-3.5° / 49	0.3
	TF	OH410	Yes	042	043.1	2.1	-	-	-	-	-	1.0
	DF	DEMOM	-	-	-	-	L	-	-	200	-	1.0
	TF	ABAMU	-	208	208.8	10.3	-	3000	-	200	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

LE HAVRE OCTEVILLE

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 04

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFOH
Runway	04
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E04A
LTP/FTP Latitude	493135.5100N
LTP/FTP Longitude	0000439.3100E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	139.5
FPAP Latitude	493229.8200N
Delta FPAP Latitude (seconds)	54.3100
FPAP Longitude	0000557.5100E
Delta FPAP Longitude (seconds)	78.2000
Threshold Crossing Height	49.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.50
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 08 0F 06 0C 04 00 00 01 34 30 05 AC 25 41 15 1C 86 08 00 73 19 4C A8 01 F0 62 02 EA 01 5E 01 64 00 C8 AF 72 44 EC 03
Calculated CRC Value	7244EC03

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	94.5

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

LE HAVRE OCTEVILLE

PRECODING RNP RWY 22

RNP RWY 22

RMK	-								MAG VAR 2025 1.1°E			REF NAVAID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	USAPI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA IXIVO	IF	IXIVO	-	-	-	-	-	3000	4500	220	-	-
	TF	USAPI	-	152	153.3	5.0	-	3000	-	220	-	1.0
INA OLANU	IF	OLONU	-	-	-	-	-	3000	4500	220	-	-
	TF	USAPI	-	292	293.4	5.0	-	3000	-	220	-	1.0
INA USAPI	IF/TF	USAPI	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	1.0
APCH	IF	USAPI	-	-	-	-	-	3000	-	220	-	-
	TF	FOH22	-	222	223.3	5.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW22	Yes	222	223.3	8.3	-	-	-	-	-3.0° / 49	0.3
	TF	OH710	Yes	222	223.3	3.0	-	-	-	200	-	1.0
	DF	USAPI	-	-	-	-	R	3000	-	200	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

LE HAVRE OCTEVILLE

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 22

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFOH
Runway	22
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E22A
LTP/FTP Latitude	493229.8200N
LTP/FTP Longitude	0000557.5100E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	136.5
FPAP Latitude	493135.5100N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-54.3100
FPAP Longitude	0000439.3100E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-78.2000
Threshold Crossing Height	49.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 08 0F 06 0C 16 00 00 01 32 32 05 F8 CD 42 15 0C E9 0A 00 55 19 B4 57 FE 10 9D FD EA 01 2C 01 64 00 C8 AF 81 27 67 29
Calculated CRC Value	81276729

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	91.7

© Service de l'Information Aéronautique, France

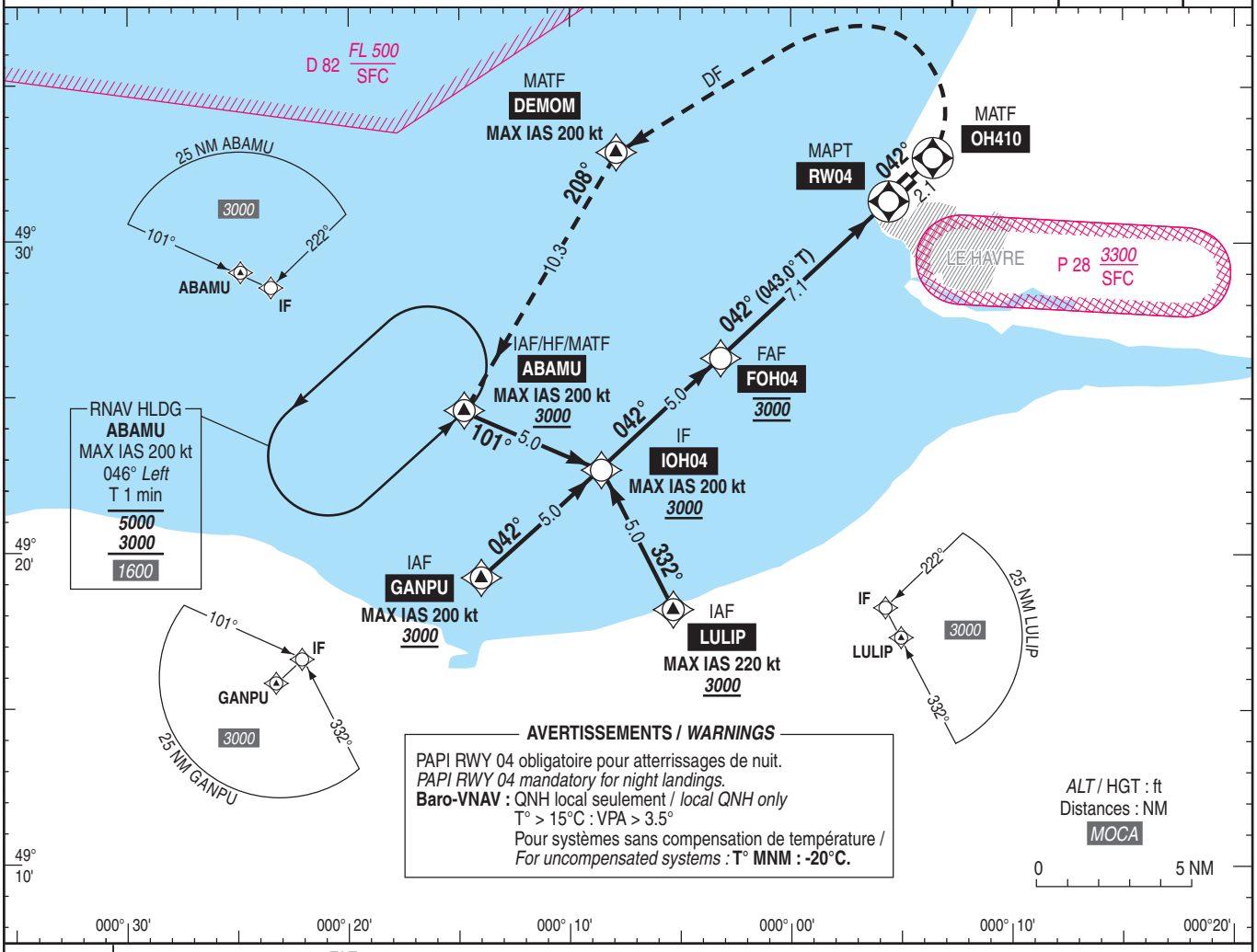
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

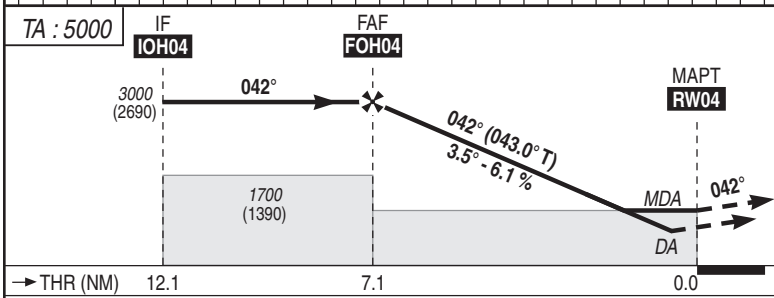
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 313, ***THR : 310 (12 hPa)***

LE HAVRE OCTEVILLE
RNP RWY 04

STAP 135.205
APP : RENNES Approche / *Approach* 120.350
AFIS : LE HAVRE Information 135.205
Absence ATS : **A/A** (135.205) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP (FR) ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP.
A/A (135.205) *FR only. Obtain local QNH from STAP (FR) or obtain RENNES QNH from RENNES APP.*

RNP APCH	EGNOS Ch 61884 E04A TCH : 49	VAR 1° E (2025)





API : Monter vers **OH410**, puis tourner **à gauche direct** vers **DEMOM (MAX IAS 200 kt)**, puis poursuivre vers **ABAMU** pour d'intégrer **l'attente RNAV ABAMU** en montée vers ***3000*** (2690), ou **suivre instructions CTL**. Monter à ***1200*** (890) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to ***OH410****, then turn* ***left direct*** *to* ***DEMOM (MAX IAS 200 kt)****, then proceed to* ***ABAMU*** *to enter* ***ABAMU RNAV holding pattern*** *climbing up to* ***3000*** *(2690), or* ***follow ATC instructions****. Climb up to* ***1200*** *(890) prior to level acceleration.*

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		MVL / *Circling* absence ATS (1) Sans/*Without* QNH local	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***640*** (330)	1500	328	***740*** (430)	1500	330	***760*** (450)	1500	442	***810*** (500)	1500	***1350*** (1040)	1500
B	***660*** (350)	1500	343	***760*** (450)	1500	345		1500		***820*** (510)	1600	***1360*** (1050)	1600
C	***670*** (360)	1600	353	***760*** (450)	2100	356		2100		***920*** (610)	2400	***1460*** (1150)	2400
D	***680*** (370)	1700	366	***760*** (450)	2100	369		2100		***1020*** (710)	3600	***1560*** (1250)	3600

DIST RW04 NM	7	6	5
ALT (HGT)	***2960*** (2650)	***2590*** (2280)	***2220*** (1910)
	4	**3**	**2**
	1850 (1540)	***1470*** (1160)	***1100*** (790)

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
(1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling prohibited South-East of runway*
Absence ATS : MVL HJ seulement si PCL hors service / *Circling : daytime only if PCL U/S.*

FAF - MAPT	7.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		6 min 05	5 min 01	4 min 16	3 min 42	3 min 17	2 min 40	2 min 18
VSP (ft/min)		430	525	620	710	805	990	1145

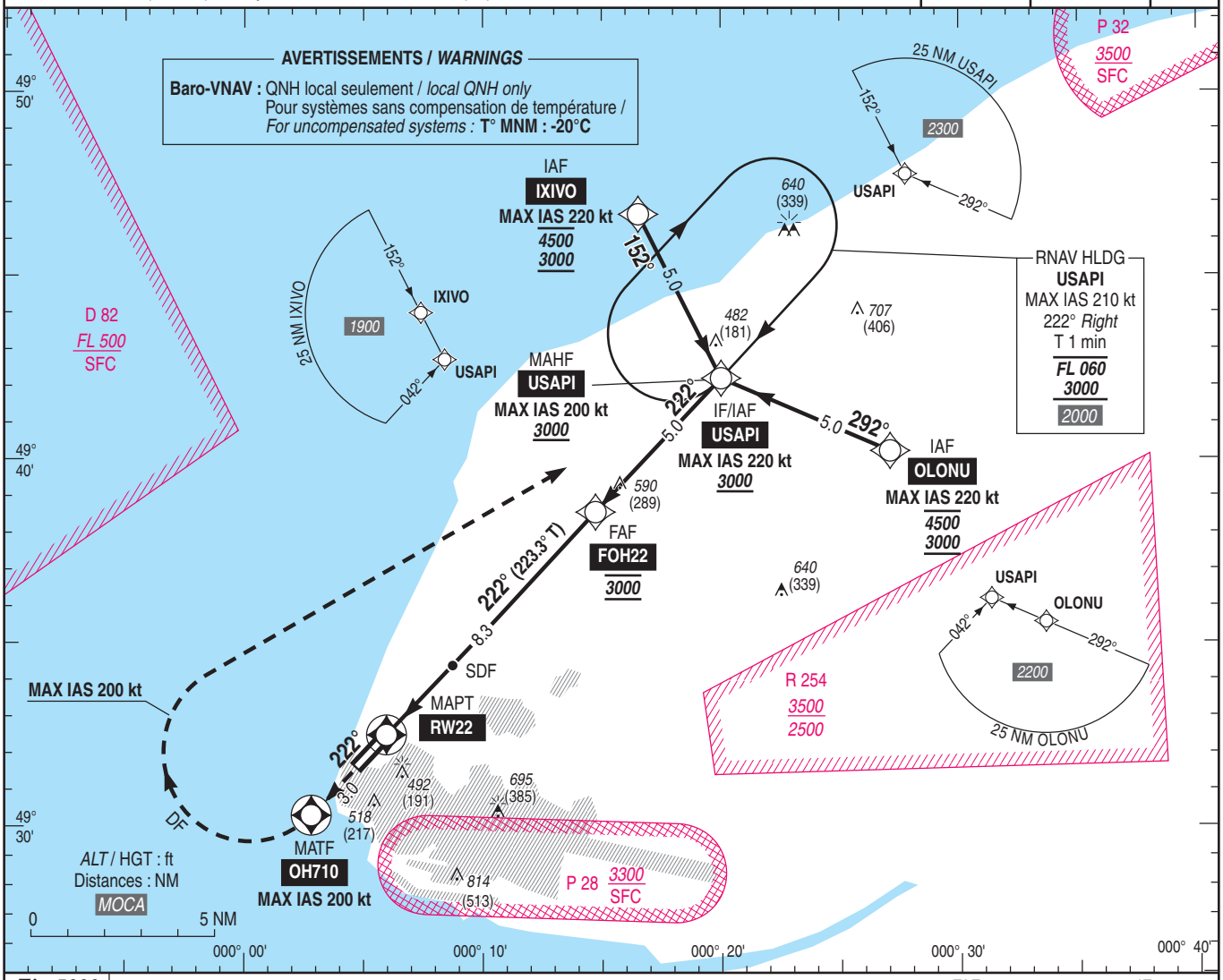
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 313, ***THR : 301 (11 hPa)***

LE HAVRE OCTEVILLE
RNP RWY 22

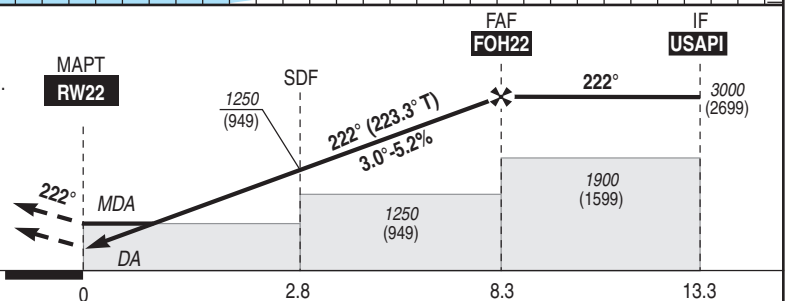
STAP 135.205 APP : RENNES Approche / *Approach* 120.350 **AFIS** : LE HAVRE Information 135.205 Absence ATS : **A/A** (135.205) FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP (FR) ou obtenir le QNH de RENNES auprès de RENNES APP. ***A/A*** (135.205) *FR only. Obtain local QNH from STAP (FR) or obtain RENNES QNH from RENNES APP.*	**RNP APCH**	**EGNOS** **Ch 62582** **E22A** TCH : 49	VAR 1° E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **OH710** (MAX IAS 200 kt).
A **OH710**, tourner à droite **direct** vers **USAPI** en montée vers ***3000*** (2699).
Monter à ***1400*** (1099) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb up to ***OH710*** *(MAX IAS 200 kt).*
At ***OH710****, turn* ***right*** *direct to* ***USAPI*** *up to* ***3000*** *(2699).*
Climb up to ***1400*** *(1099) prior to level acceleration.*



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

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		MVL / *Circling* (1) Absence ATS Sans/*Without* QNH local	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***620*** (320)	1000	315	***740*** (430)	1500	325	***760*** (460)	1500	457	***820*** (520)	1500	***1360*** (1060)	1500
B	***630*** (330)	1100	327	***750*** (440)	1500	337		1500		***820*** (520)	1600	***1360*** (1060)	1600
C	***640*** (340)	1100	335	***760*** (450)	1700	345		1700		***920*** (620)	2400	***1460*** (1160)	2400
D	***650*** (350)	1200	346	***760*** (460)	1700	363		1700		***1020*** (720)	3600	***1560*** (1260)	3600

DIST RW22

NM	2	3	4	5
ALT (HGT)	***990*** (689)	***1310*** (1009)	***1620*** (1319)	***1940*** (1639)
	6	**7**	**8**	
	2260 (1959)	***2580*** (2279)	***2900*** (2599)	

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(1) MVL interdites au Sud-Est de la piste / *Circling prohibited South-East of RWY.*
Absence ATS : MVL HJ seulement si PCL hors service / *Circling daytime only if PCL U/S.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	8.3 NM	7 min 08	5 min 52	5 min 00	4 min 20	3 min 50	3 min 07	2 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFBR - MURET LHERM

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

1	Position GEO ARP	43°26'57"N 001°15'49"E
	Situation de l'ARP / *ARP location*	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	5 km WSW Muret
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	623 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	30.3 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	161 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.6354°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.12°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	VILLE DE MURET
	Adresse / *Address*	BP 207 31607 Muret
	Telephone	05 61 51 95 95
	FAX	
	TELEX	
	AFS	LFBRZTZX
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	HIV : LUN-JEU : 0800-1100/1230-1600, VEN : 0800-1100/1230-1500. ETE : LUN-JEU : 0700-1000/1130-1500, VEN : 0700-1000/1130-1400.	WIN : MON-THU : 0800-1100/1230-1600, FRI : 0800-1100/1230-1500. SUM : MON-THU : 0700-1000/1130-1500, FRI : 0700-1000/1130-1400.
2	Douanes et police / *Customs and immigration*		
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX (voir / see GEN)	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0145-2245 TOULOUSE BLAGNAC	
7	ATS	Semaines 1 à 27 puis semaines 36 à 52 : LUN, JEU : 0730-1900 MAR : 0730-2130 MER, VEN : 0730-1930 SAM : 0800-1900 Semaines 28 à 35 : LUN-VEN : 0730-1900 SAM : 0800-1900 DIM et JF : service non rendu.	Weeks 1 to 27 then weeks 36 to 52 : MON, THU : 0730-1900 TUE : 0730-2130 WED, FRI : 0730-1930 SAT : 0800-1900 Weeks 28 to 35 : MON-FRI : 0730-1900 SAT : 0800-1900 SUN and Public HOL : service not provided.
8	Avitaillement / *Fueling*	HIV : 0730-1800, ETE : 0630-1700.	WIN : 0730-1800, SUM : 0630-1700.
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*		

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	100 LL. Lubrifiant 80 : (CIV-MIL) Paiement : comptant, chèque, CB, espèces, automate carte TOTAL - (Assuré par ACB Clément ADER).	100 LL. Lubricant 80 : (CIV-MIL) Payment : cash,cheque, credit card, TOTAL card - (provided by ACB Clément ADER).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*		
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Possible	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Midi Pyrénées Aviation. Atelier agréé TEL : 05 61 51 17 73	
7	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Hôtels	A Muret.	In Muret.
2	Restaurants	Restaurant sur AD.	Restaurant at AD.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*		
4	Services médicaux / *Medical facilities*		
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFBR.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*	1
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	
4	Observations / *Remarks*	

AD 2 LFBR.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*	
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	
5	Observations / *Remarks*	

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Revêtues et non revêtues.	Paved and unpaved.
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	12,5 m (revêtus)	12,5 m (paved)
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Revêtus et non revêtus.	Paved and unpaved.
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*		
	Altitude des ACL / *ACL elevation*		
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFBR.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*	NIL	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFBR .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*		

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBR.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
12	116.72 (115)	1100 x 30	5.7 t revêtue / paved	43°27'04.98"N 001°15'27.43"E ------ GUND 161 FT	THR : 619ft
30	296.72 (295)	1100 x 30	5.7 t revêtue / paved	43°26'48.95"N 001°16'11.13"E ------ GUND 161 FT	THR : 621ft
12L	116.48 (115)	300 x 40	non revêtue / not paved	43°27'08.86"N 001°15'45.20"E ------ GUND NIL	THR : 617ft
30R	296.48 (295)	300 x 40	non revêtue / not paved	43°27'04.40"N 001°15'57.49"E ------ GUND NIL	THR : 617ft
12R	116.72 (115)	825 x 50	non revêtue / not paved	43°27'02.06"N 001°15'31.25"E ------ GUND NIL	THR : 620ft
30L	296.72 (295)	825 x 50	non revêtue / not paved	43°26'50.04"N 001°16'04.02"E ------ GUND NIL	THR : 620ft

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
12	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
30	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
12L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
30R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
12R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL
30L	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
12	1100	1100	1100	1100	
30	1100	1100	1100	1100	
12L	300	300	300	300	
30R	300	300	300	300	
12R	825	825	825	825	
30L	825	825	825	825	

AD 2 LFBR.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*
12		G	PAPI 3.4 ° 5.9 %	30 ft			60 m		
30		G	PAPI 3.1 ° 5.4 %	30 ft			60 m		

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY	
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*
12	1100 M		W	LIH / LIL	R		
30	1100 M		W	LIH / LIL	R		

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	NIL	
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Balises rétroréfléchissantes bleues.	Blue retroreflective lightings.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Oui	Yes
	Temps de commutation / *Switch-over time*	< 1s	
5	Observations / *Remarks*		

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

1	Description	Sur piste.	On RWY.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBR.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*
RMZ MURET 1 43°26'32"N , 001°10'27"E - 43°29'31"N , 001°12'48"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°26'59"N , 001°20'30"E - 43°24'20"N , 001°20'14"E - 43°23'41"N , 001°18'15"E - 43°26'32"N , 001°10'27"E	G	2400ft AMSL ---------- SFC	TWR MURET Tour (FR) MURET Tower (EN)	HOR ATC : voir / see AD 2 LFBR.3.7
RMZ MURET 2 43°26'32"N , 001°10'27"E - 43°29'31"N , 001°12'48"E - 43°28'38"N , 001°15'30"E - 43°26'59"N , 001°20'30"E - 43°24'20"N , 001°20'14"E - 43°23'41"N , 001°18'15"E - 43°26'32"N , 001°10'27"E	E	3000ft AMSL ---------- 2400ft AMSL	TWR MURET Tour (FR) MURET Tower (EN)	HOR ATC : voir / see AD 2 LFBR.3.7 Lorsqu'elle est active, la RMZ MURET 2 coexiste avec la partie de la TMA TOULOUSE avec laquelle elle interfère. When active, RMZ MURET 2 coexists with the TMA TOULOUSE part which it interferes with.

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	MURET Sol (FR) *MURET Ground (EN)*	121.755 MHz	HX	HOR ATS / ATS SKED
TWR	MURET Tour (FR) *MURET Tower (EN)*	123.205 MHz	HO	HOR ATS / ATS SKED
ATIS	MURET (FR) *MURET (EN)*	124.580 MHz	HO	TEL : 05 34 46 08 36
A/A	MURET (FR) *MURET (EN)*	123.205 MHz	OTHER	Hors HOR ATS / Outside ATS SKED

AD 2 LFBR.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*	

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

20.1 ORGANISMES DE LA CA

Voir AD 2 LFBO.

20.1 ATC

See AD 2 LFBO.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

Voir AD 2 LFBO.

20.2 ALTIMETER SETTING

See AD 2 LFBO.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

Pistes non revêtues potentiellement inutilisables après fortes pluies.

Aire de manoeuvre ULM partiellement visible du contrôle aérien.

De nuit, ou si RVR < 800 m :

- un seul mouvement à la fois sur l'aire de manoeuvre,
- le point d'attente est alors la ligne de sécurité blanche délimitant les aires de trafic et les voies de circulation.

20.3 GROUND MANOEUVRING

Unpaved RWY may be not available after heavy rain.

ULM manoeuvring area only partly visible from ATC.

At night, or when RVR < 800 m :

- *only one movement at a time on the manoeuvring area,*
- *the holding point is then the white safety line marking the border between aprons and taxiways.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

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

Utilisation simultanée des pistes avion interdite.
Les attentes pour entraînement sont interdites.

Simultaneous use of aircraft RWYs prohibited.
Holdings for training purposes are prohibited.

22.1 Vols au départ

Consignes recommandées pour un départ IFR :

RWY 12 : Monter à 3,5% (1) RM 117° jusqu'à 1123 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
RWY 30 : Monter à 4,3% (2) RM 297° jusqu'à 1123 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Le pylône situé à 5500 m de la DER et à 766 m à droite de l'axe d'altitude 1103 ft impose la pente théorique de montée de 3,5%.
(2) Pente théorique de montée : 4,3 %, obstacle le plus pénalisant : zone de tirs, limites verticales : SFC/1300 AMSL à 7223 m de la DER à gauche de l'axe.

Aéronefs à destination d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne et Pamiers.

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne et Pamiers, prévoir de se raccorder à l'itinéraire de transit RNAV contournant la TMA 2 Toulouse défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

En cas d'impossibilité de suivre cet itinéraire, le signaler à la mise en route pour qu'un autre itinéraire puisse être alloué par l'ATC.

22.1 Departing flights

Recommended instructions for IFR departures :

RWY 12 : Climb at 3.5% (1) MAG 117° until 1123 (500) then continue direct route climbing up to en-route safety altitude.
RWY 30 : Climb at 4.3% (2) MAG 297° until 1123 (500) then continue direct route climbing up to en-route safety altitude.
(1) A pylon, located at 5500 m from DER and at 766 m to the right side of the axis at an altitude of 1103 ft, requires a 3.5% theoretical climb rate.
(2) Theoretical climb rate : 4.3 %, most penalizing obstacle : firing range whose vertical limits are SFC/1300 AMSL, located at 7223 m from DER to the left side of the axis.

ACFT bound for Agen, Albi, Castres, Carcassonne and Pamiers.

For ACFT bound for Agen, Albi, Castres , Carcassonne and Pamiers, plan RNAV transit route avoiding TMA 2 Toulouse defined in both directions by the points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI ».

The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).

If you are unable to follow this itinerary, report it at start-up so that ATC can allocate an alternative route.

22.2 LF-R 112

Avions gros porteurs en opérations de largage dans la zone de parachutage N° 318 (SFC-3000 ft AMSL).
IFR : pénétration sur autorisation de TOULOUSE APP.
Activité connue de MURET TWR et de TOULOUSE APP.

22.2 LF-R 112

Heavy ACFT performing airdropping operations within dropping area NR 318 (SFC-3000 ft AMSL).
IFR : entry upon authorization from TOULOUSE APP.
Activity known by MURET TWR and TOULOUSE APP.

22.3 Vols à l'arrivée

- MVL RWY 30 : attention à la RD43 à 160m du THR, gabarit routier de 634 ft AMSL.
-De nuit, PAPI obligatoire pour ARR MVL en RWY 30.

22.3 Arrival flights

- RWY 30 circling : beware of secondary road RD43 at 160 m from THR, road height restriction barrier of 634 ft AMSL.
- At night, PAPI compulsory for RWY 30 circling arrival.

AD 2 LFBR.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.1 GENERAL INFORMATION

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 EQUIPEMENT AD

PCL hors HOR ATS pour les vols de voyage uniquement.

STAP : paramètres disponibles : vent, VIS instrumentale, base de nuage instrumentale, T°, DP, QNH, QFE, QFE 12, QFE 30.

STAP hors HOR ATS : 124.580 MHz.

Equipement de surveillance du trafic : AD équipé d'une visualisation radar.

23.2 AD EQUIPMENT

PCL outside ATS SKED for travel flights only.

STAP : available data : wind, instrumental VIS, instrumental cloud base, T°, DP, QNH, QFE, QFE 12, QFE 30.

STAP outside ATS SKED : 124.580 MHz.

Traffic surveillance equipment : AD equipped with a radar display.

23.3 EQUIPEMENT 8.33 kHz

Aéronefs non équipés en 8.33 kHz :

Sauf autre indication des services ATS, les aéronefs IFR ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz et évoluant dans le SIV TOULOUSE contacteront les services ATS TOULOUSE Information 121.250 MHz.

23.3 8.33 kHz EQUIPMENT

ACFT not equipped with 8.33 kHz compatible equipment :

Unless otherwise specified by ATS, IFR aircraft not equipped with 8.33 kHz spacing compatible radio-communication equipment and operating within SIV TOULOUSE will contact ATS on TOULOUSE Information 121.250 MHz.

23.4 PERIL ANIMALIER

Péril occasionnel.
Prévention péril : NIL

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Hazard : random.
Hazard prevention : NIL

AD 2 LFBR.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 LFBR.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.

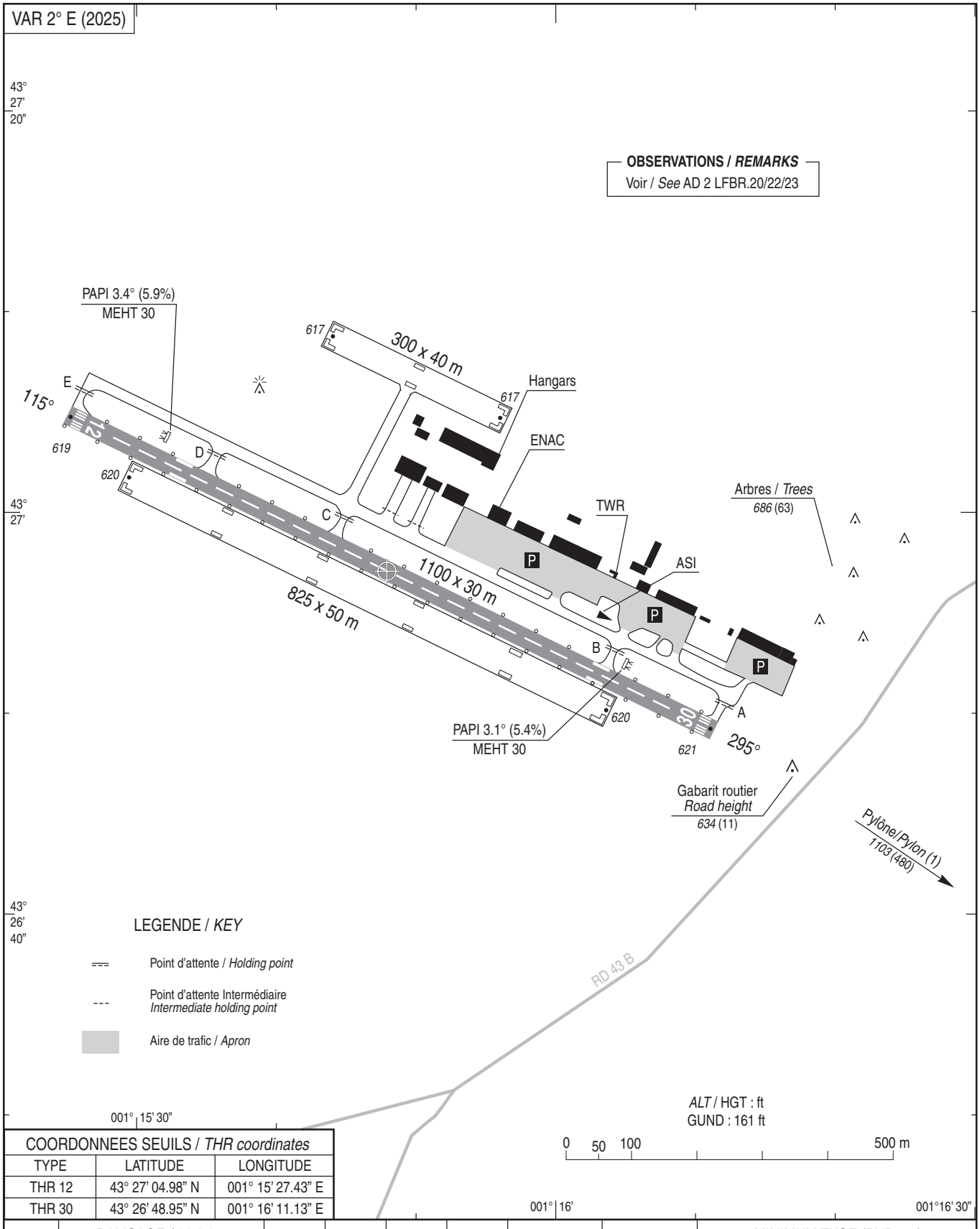
IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE ***PROCEDURE IDENTIFICATION***	**MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS** ***LINE OF OPERATIONAL MINIMA***
Sans objet / *Not applicable.*	Sans objet / *Not applicable.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 124.580 ☎ 05 34 46 08 36
STAP : 124.580 absence ATS
GND (SOL) : 121.755

MURET LHERM
43 26 57 N - 001 15 49 E
ALT AD : 623 (23 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 12	43° 27' 04.98" N	001° 15' 27.43" E
THR 30	43° 26' 48.95" N	001° 16' 11.13" E

RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
12	NIL	LIH/LIL	1100	1100	1100	1100	Revêtue *Paved*	5.7 t	550*	550*	-	-
30	NIL	LIH/LIL	1100	1100	1100	1100			550*	550*	-	-
									* 800 m : HN			

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
←						
←						
SURUD	REF ENR 4.4		X			X
XUREX	REF ENR 4.4		X			X
←						
←						
FBR12	43°29'21.8" N	001°09'13.8" E	X			X
BR420	43°22'21.1" N	001°12'38.8" E	X			X
RW12	43°27'04.98" N	001°15'27.43" E	X			X

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY 12

MAG VAR 2025 1.6°E

REF NAVAID :

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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	XUREX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA SURUD	IF	SURUD	-	-	-	-	-	3500	-	-	-	-
	TF	XUREX	-	022	023.9	5.3	-	2500	-	-	-	1.0
INA XUREX	IF	XUREX	-	-	-	-	-	2500	-	-	-	-
APCH	IF	XUREX	-	-	-	-	-	2500	-	-	-	-
	TF	FBR12	-	115	116.6	6.1	-	2500	2500	-	-	1.0
	TF	RW12	Yes	115	116.6	5.1	-	-	-	-	-3.4° / 49	0.3
	DF	BR420	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0
	TF	SURUD	-	294	295.9	11.3	-	2500	-	-	-	1.0
	TF	XUREX	-	022	023.9	5.3	-	2500	-	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

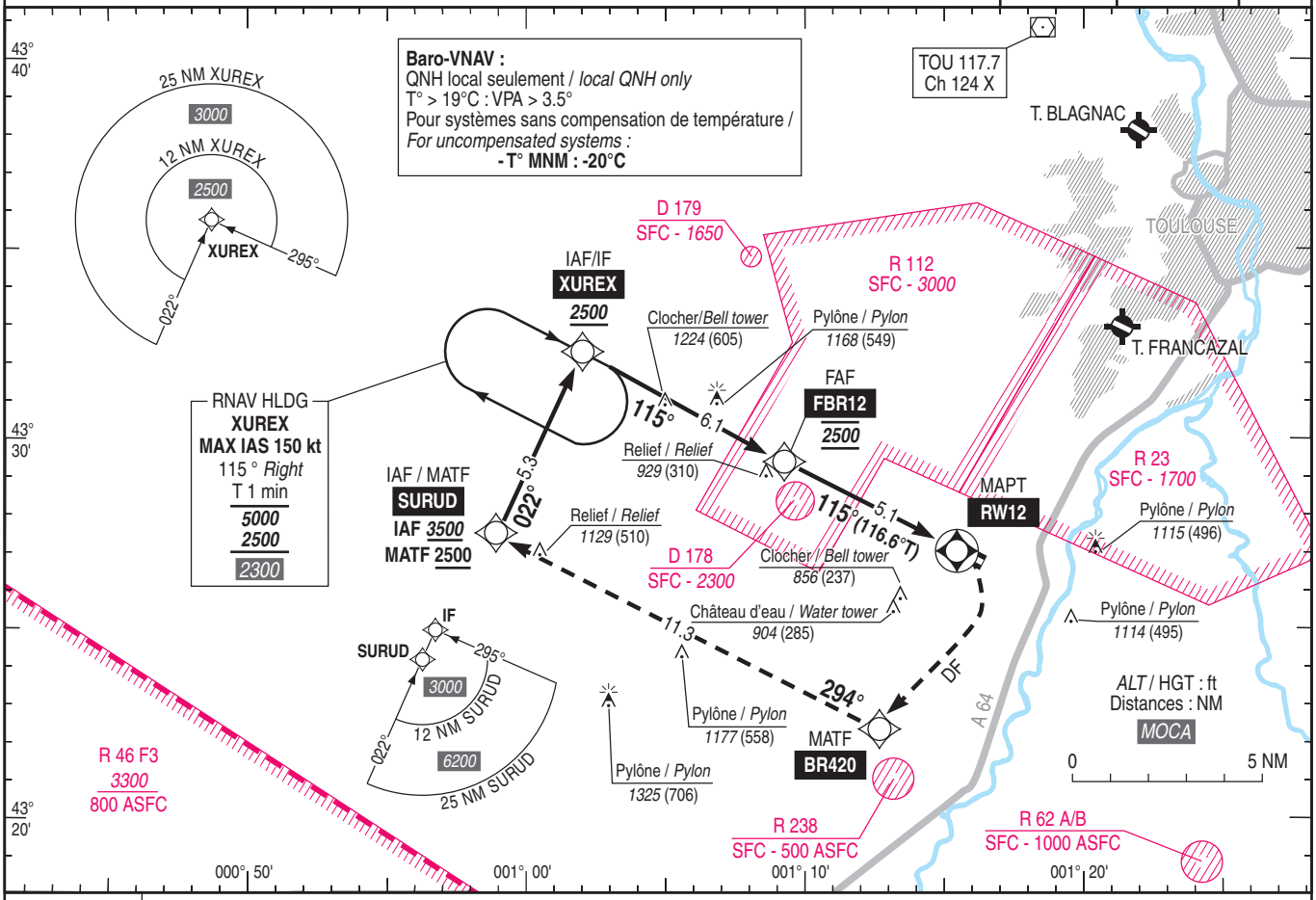
ALT AD : 623, ***THR : 619 (23 hPa)***

MURET LHERM

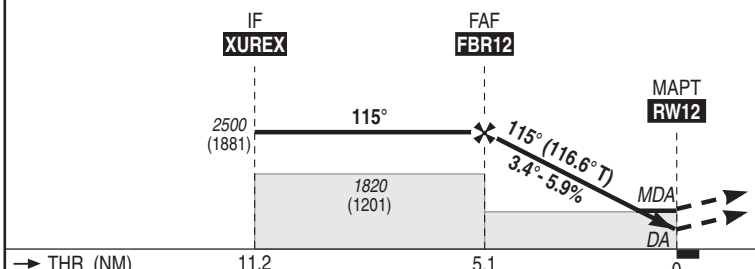
RNP RWY 12

ATIS MURET 124.580
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 125.180 (Secteur Ouest/*West Sector*) - 129.305 (Secteur Est/*East Sector*)
TWR : MURET Tour / *Tower* 123.205
STAP : 124.580 absence ATS.
Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH local sur STAP ou le QNH de TOULOUSE BLAGNAC sur ATIS BLAGNAC, à défaut TOULOUSE Information.
A/A *FR only. Obtain local QNH on STAP or TOULOUSE BLAGNAC QNH on ATIS BLAGNAC or failing that TOULOUSE Information.*

RNP APCH	EGNOS Ch 61870 E12A TCH : 49	VAR 2° E (2025)



TA : 5000



API : **A RW12**, dès ACFT établi en montée, tourner **à droite direct** vers **BR420** en montée vers ***2500*** (1881) puis poursuivre vers **SURUD** puis **XUREX** ou suivre instruction du contrôle.

Missed APCH : ***At RW12****, as soon as ACFT is established, turn* ***right*** *direct to* ***BR420*** *climbing up to* ***2500*** *(1881), then proceed to* ***SURUD****, then* ***XUREX*** *or follow ATC clearance.*

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		MVL / *Circling* (1) absence ATS sans QNH local *without local QNH* HJ seulement/*only*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***1140*** (530)	1500	521	***1120*** (500)	1500	397	***1180*** (560)	1500	556	***1180*** (560)	1500	***1280*** (660)	1500
B	***1160*** (540)	1600	535	***1180*** (560)	1600	411	***1180*** (560)	1600		***1410*** (790)	1600	***1510*** (890)	1600

DIST RW12

NM	5	4	3	2
ALT (HGT)	***2470*** (1851)	***2110*** (1491)	***1750*** (1131)	***1390*** (771)

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

FAF - MAPT 5.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt
	4 min 21	3 min 35	3 min 03	2 min 39	2 min 20
VSP (ft/min)	420	510	600	690	780

AMDT 10/26 **CHG :** VAR, FREQ TWR, Baro-VNAV warnings, orientations, suppression NDB TW et MUT, MNM AD LNAV-VNAV / *NDB TW and MUT removed.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CA

- TMA NANTES : NANTES Approche,
- SIV NANTES : NANTES Information.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition dans la TMA NANTES est de 5000 ft.

Le niveau de transition est calculé par NANTES APP.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Généralités

La distance de séparation entre l'axe du taxiway R1 et le shelter balisage T1 n'est pas conforme.

La distance de séparation entre l'axe du taxiway R1 et la voie de service à usage restreint n'est pas conforme.

La distance de séparation entre l'axe du taxiway R4 et R5 et la voie de service n'est pas conforme, réduire la vitesse au contact des installations.

Les études de sécurité ont mis en évidence l'absence de danger pour les aéronefs au roulage.

L'Antonov 124 (AN124) est soumis à des restrictions de circulation (Voir: AD 2 LFRS GMC 01).

Les aéronefs de plus de 36 m d'envergure sont soumis à des restrictions de circulation (Voir AD 2 LFRS GMC 02).

A342 et A343 : moteurs extérieurs au ralenti pendant tout le roulage (arrivée / départ).

20.3.2 Dégagement de piste

RWY 21 : Dégagement de préférence au plus tard via TWY B.

RWY 03 : Afin de ne pas pénétrer dans l'aire critique du localizer, les aéronefs doivent privilégier si possible un dégagement de piste 03 par les bretelles de sortie C, D ou E.

20.3.3 Roulage

L'utilisation du TWY RD est limitée aux ACFT d'envergure < 36 m.
L'utilisation des TWY D et E est limitée aux ACFT avec OMGWS < 9 m.

20.3.4 Roulage en configuration LVP

Les taxiways B et E ne sont pas utilisables en LVP.
Lorsque les RVR sont inférieures à 150 m, seuls les taxiways A, R1, R2, C, RC, R3, D, RD, R4, R5, F sont utilisables.

20.3.5 Utilisation des postes de stationnement

L'entrée d'un aéronef sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur, utilisant les gestes conventionnels. En l'absence de placeur, l'aéronef devra maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée de poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

En cas de mauvais placement d'un aéronef, le respect des marges ne pouvant être garanti, le pilote le signale au service de contrôle en demandant un repositionnement de l'aéronef.

- Postes 1 à 20, aires KILO 1, LIMA et MIKE

Le lieu de stationnement est attribué par le gestionnaire de l'aéroport.

Le service du contrôle fournit cette information au commandant de bord.

A l'intérieur de l'aire de trafic, le commandant de bord assure sa sécurité sachant que les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités.

A l'intérieur de l'aire de trafic définie ci-dessus où le stationnement est en position "NOSE IN", toute dérogation à ce principe est de la responsabilité du commandant de bord et/ou de la société d'assistance.

Pour la réalisation du dernier virage, suivre les indications des barres de virage TURBO ou JET apposées à gauche du taxilane au niveau du poste M2.

FOLLOW ME obligatoire pour l'entrée au poste KILO 1 par RVR inférieure à 350 m.

Accès au poste 5A réservé aux A332, A333, B772, B787, A342 et A343 : il est recommandé aux équipages d'adopter une vitesse de roulage sur taxiway RC limitée à celle nécessaire pour une entrée sur poste, roulette de nez sur la ligne de guidage.

A342 et A343 : moteurs extérieurs au ralenti pendant tout le roulage (arrivée / départ).

Accès au poste 18A pour le B757-200 : il est recommandé aux équipages d'adapter la vitesse de roulage et d'utiliser la technique de l'oversteering lors du dernier virage.

- Aires INDIA, JULIET et NOVEMBRE

Aires réservées au stationnement de l'aviation générale.

Le lieu de stationnement est attribué par le service du contrôle.

20.1 AUTHORITIES RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES

- TMA NANTES : NANTES Approach,
- SIV NANTES : NANTES Information.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude within NANTES TMA is 5000 ft.

The transition level is calculated by NANTES APP.

20.3 GROUND TAXIING

20.3.1 General

The separation distance between taxiway R1 and shelter T1 of lighting system is not in accordance with european rules.

The separation distance between taxiway R1 and a restricted service road is not in accordance with european rules.

The separation distance between taxiway R4 and R5 and a service road is not in accordance with european rules, reduce speed on contact with facilities.

Safety studies had highlighted no danger for taxiing aircraft.

The Antonov 124 (AN124) is subject to taxiing restrictions (See: AD 2 LFRS GMC 01).

ACFT with a wingspan of over 36 m are subject to taxiing restrictions (see AD 2 LFRS GMC 02).

A342 and A343 : idle outer engines during entire taxiing (arrival / departure).

20.3.2 Exiting the runway

RWY 21 : Preferred vacating via TWY B at the latest.

RWY 03 : In order not to infringe the localizer critical area, aircraft should prepare if possible the C, D or E taxiway to exit.

20.3.3 Taxiing

Use of TWY RD is limited to ACFT with wingspan < 36 m. Use of TWY D and E is limited to ACFT with OMGWS < 9 m.

20.3.4 Taxiing in LVP configuration

Taxiways B and E cannot be used in LVP.
When RVR is smaller than 150 m, only taxiways A, R1, R2, C, RC, R3, D, RD, R4, R5, F can be used.

20.3.5 Use of parking stands

The entry of an ACFT into a parking stand can only be carried out with the assistance of a marshaller, using conventional gestures. In the absence of a marshaller, the ACFT shall maintain its position on the TWY centreline upstream of the stand entry axis line by reporting to ATC and requesting necessary assistance.

In the event of an ACFT misplacement, the respect of margins which cannot be guaranteed, the pilot reports it to ATC by requesting that the ACFT be repositioned.

- Stands 1 to 20, areas KILO 1, LIMA and MIKE

The parking stand is assigned by the aerodrome manager.

The ATC provides this information to the captain.

On the apron, the captain is responsible for his own safety knowing that vehicles moving in this area are conducted by entitled employees.

On the above defined apron, aircraft are parked in "NOSE IN" position, every impairment of this principle is the responsability of the captain and/or the ground handling company.

For the last turn, follow the directions of the TURBO or JET turnbars placed on the left of the taxilane at the M2 stand.

FOLLOW ME compulsory for entry to KILO 1 stand with RVR less than 350 m.

Access to stand 5A is reserved for A332, A333, B772, B787, A342 and A343 : pilots are advised to restrict the taxiing speed on TWY RC to the speed appropriate for an entry on stand, nosewheel on the guiding line.

A342 and A343 : idle outer engines during entire taxiing (arrival / departure).

Access to stand 18A for B757-200 : pilots are advised to adapt the taxiing speed and to use oversteering technique for the last turn.

- Areas INDIA, JULIET and NOVEMBRE

Areas reserved for aircraft of the General Aviation.

The parking stand is assigned by ATC.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Utilisation interdite de nuit et par RVR inférieure à 350 m.

- Aire INDIA : réservée aux avions basés autorisés par l'exploitant.

- Aires JULIETT et NOVEMBER : aéronefs monomoteurs légers d'envergure inférieure à 12,8 m, interdites aux hélicoptères.

Le stationnement dans les zones d'aviation de loisir et d'aviation générale se fait en autoguidage. A l'intérieur des aires de trafic définies ci-dessus, la position de stationnement est au choix du pilote en fonction de la place disponible.

La surveillance du maintien des marges de sécurité lors de la manoeuvre de stationnement relève de la responsabilité du pilote.

Les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités.

- Postes sur taxilanes :

Postes de stationnement VNA, VNB, VSA, VSB, MA et MB réservés aux stationnements exceptionnels, sur décision du gestionnaire. L'avion sera arrêté par le placeur roulette de nez sur la marque bleue apposée sur l'axe de la voie de circulation d'aire de trafic.

20.4 ACTIVITES DIVERSES

Interdit aux ULM.

Interdit aux VAV.

20.5 FONCTIONS RADAR

NANTES Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.

Use prohibited at night and with RVR smaller than 350 m.

- Area INDIA : reserved for based ACFT with authorization from AD operator.

- Areas JULIETT and NOVEMBER : light single-engined aircraft with wingspan smaller than 12.8 m, prohibited for helicopters.

Parking in recreational aviation and general aviation areas is self-guided. On the parking areas defined above, the parking position is at the pilot's discretion depending on the space available.

Monitoring that safety margins are maintained during the parking maneuver is the responsibility of the pilot.

Vehicles moving in this area are driven by authorized personnel.

- Stands on taxilanes :

VNA, VNB, VSA, VSB, MA and MB stands reserved for exceptional parking, by decision of the AD administrator. The aircraft will be stopped by the nose wheel marshaller on the blue mark on the centreline of the apron taxilane.

20.4 VARIOUS ACTIVITIES

Prohibited to ULM.

Prohibited to gliders.

20.5 RADAR FUNCTIONS

NANTES Approach uses radar surveillance, radar assistance and radar guiding to provide the air traffic control service, flight information and alert.

© Service de l'Information Aéronautique, France

NANTES ATLANTIQUE

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

Postes *Stands*	*****	**Avion critique** **IATA Code** *Critical ACFT*	**Observations** *Remarks*
AIRE COMMERCIALE / *COMMERCIAL APRON*			
18	R	320 / 220 / 737 / CRJ / EMB	L'utilisation du poste 18 condamne le 18A / *Stand 18A not available* .
18A	R	321 / 752 / 75F	Condamne les postes 18 et 19 / *Stands 18 and 19 not available.*
19	R	757 / 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB	L'utilisation du poste 19 condamne le 18A et le 19A / *Stands 18A and 19A not available* .
19A	R	350 / 340 / 337 / ABB / 330 / 787 / 777 / 747	Condamne les postes 19 et 20 / *Stands 19 and 20 not available.*
20	A	ACFT - 36 m	Si poste 19 occupé, sortie autonome possible pour tout ACFT d'envergure < 18 m. Si poste 19 libre, sortie autonome possible pour tout ACFT < 36 m. *If stand 19 occupied, autonomous exit possible for ACFT with wingspan < 18 m.* *If stand 19 free, autonomous exit allowed for ACFT with wingspan < 36 m.*
20	R	767 / 757 / ABB / 321 / 220 / 737 / CRJ / EMB	L'utilisation du poste 20 condamne le poste 19A et restreint le poste 19 à partir d'une envergure > 41 m / Stand 19A not available while using stand 20 and stand 19 restricted from wingspan > 41 m.
20A	A	Tous / *All* codes A	Condamne les postes 20 et 19A. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés. *Stands 20 and 19A not available. Autonomous exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.*
20B	A	Tous / *All* codes A	Condamne les postes 20 et 19A. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés. *Stands 20 and 19A not available. Autonomous exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.*
20C	A	Tous / *All* codes A	Condamne les postes 20 et 19A. Sortie autonome possible par l'avant du poste uniquement, main gauche et en suivant la trajectoire en pointillés. *Stands 20 and 19A not available. Autonomous exit possible through the front of the stand only, left-handed and following the dotted path.*
VNA	R	Tous / *All* codes C	Condamne les mouvements sur les postes 5A, 6, 7, 8, 9. *Stands movements 5A, 6, 7, 8, 9 not available.*
VNA	A	Tous / *All* codes A, B Sauf / *Except* Phenom 100/300	Condamne les mouvements sur les postes 5A, 6, 7, 8, 9. Sortie autonome possible pour les codes A et B si sécurisation voie de service par handler. *Stands movements 5A, 6, 7, 8, 9 not available. Autonomous exit possible for codes A and B if service lane secured by handler.*
VNB	A	Tous / *All* codes A, B Sauf / *Except* Phenom 100/300	Condamne les mouvements sur les postes 5, 5A, 6, 7, 8, 9, 10, VNA. Sortie autonome possible pour les codes A et B si sécurisation voie de service par handler / *Stands movements 5, 5A, 6, 7, 8, 9, 10, VNA not available.* *Autonomous exit possible for codes A and B if service lane secured by handler.*
VSA	R	Tous / *All* codes C	Condamne les mouvements sur les postes 12, 14, 15, 16. *Stands movements 12, 14, 15, 16 not available.*
VSB	R	Tous / *All* codes C	Condamne les mouvements sur les postes 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 18A, VSA / *Stands movements 11, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 18A, VSA not available.*
MA	R	Tous / *All* codes A, B	Condamne les mouvements sur le poste M2. Restreint les départs du poste M1 : par repoussage uniquement. *Stands movements M2 not available. Restricts departures from stand M1 : by push-back only.*
MB	R	Tous / *All* codes A, B	Condamne les mouvements sur les postes M1 et M2. *Stands movements M1 and M2 not available.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

NANTES ATLANTIQUE
PRECODING RNP Z (AR) RWY 21

RNP Z RWY 21 (AR)												
RMK	-							MAG VAR 2025 1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NORMI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	NEDAN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	NITEM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	LAROK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NITEM	IF	NITEM	-	-	-	-	-	FL070	FL100	-	-	-
	TF	RS404	-	102	102.9	12.8	-	-	-	210	-	1.0
	TF	IRS21	-	131	131.3	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA NEDAN	IF	NEDAN	-	-	-	-	-	FL070	FL100	-	-	-
	TF	IRS21	-	220	220.6	9.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA LAROK	IF	LAROK	-	-	-	-	-	-	FL180	-	-	-
	TF	RS398	-	008	008.2	25.1	-	FL070	-	-	-	1.0
	TF	RS400	-	008	008.3	9.0	-	-	-	210	-	1.0
	TF	IRS21	-	309	309.5	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA NORMI	IF	NORMI	-	-	-	-	-	-	FL150	-	-	-
	TF	RS402	-	038	038.9	27.0	-	FL070	-	-	-	1.0
	TF	RS404	-	041	041.4	10.9	-	-	-	210	-	1.0
	TF	IRS21	-	131	131.3	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
APCH	IF	IRS21	-	-	-	-	-	3000	-	210	-	-
	TF	FS21Z	-	220	220.8	4.1	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RS405	-	220	220.7	6.8	-	-	-	-	-3.10 / 49	0.3
	RF Center RS501 Radius 2.40 NM	RS406	-	-	-	0.5	L	-	-	-	-3.10 / 49	0.3
	TF	RW21	YES	207	207.5	1.4	-	-	-	-	-3.10 / 49	0.3
	TF	RS411	-	207	207.5	7.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	NORMI	-	241	241.6	18.7	-	4000	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

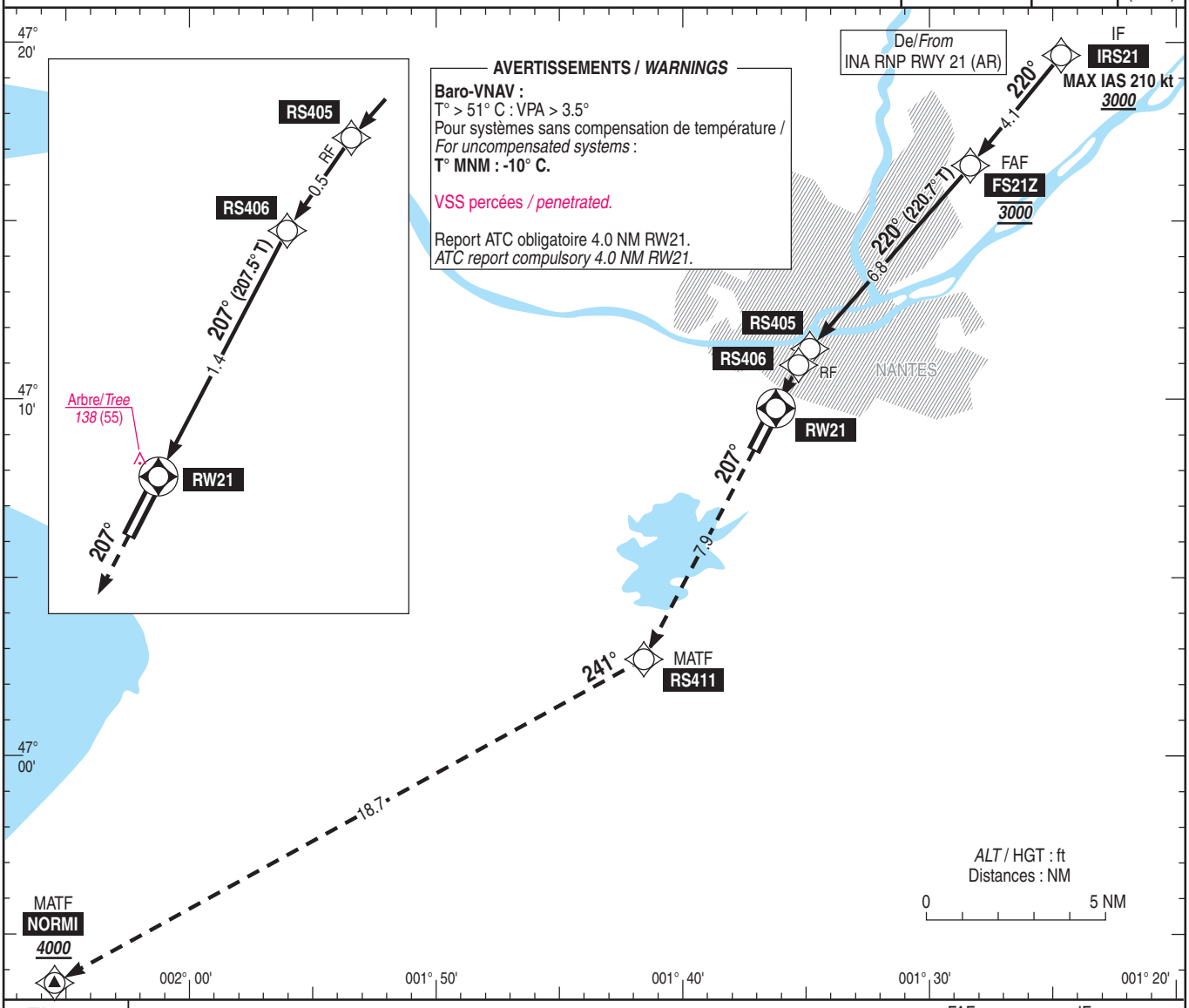
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 90, ***DTHR : 83 (4 hPa)***

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

NANTES ATLANTIQUE

FNA **RNP** Z RWY 21 (AR)

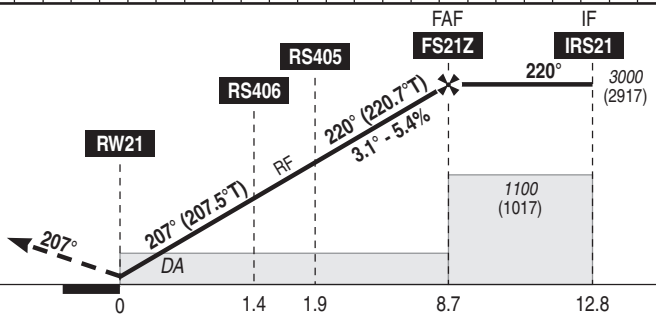
FREQ : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01	**RNP AR APCH**	TCH : 49	VAR 1° E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **RS411.** A **RS411**, tourner vers **NORMI** en montée vers ***4000*** **MNM** (3917) ou suivre les instructions du contrôle.

Missed APCH : Climb towards ***RS411****. At* ***RS411,*** *turn to* ***NORMI*** *climbing to* ***4000 MNM*** *(3917) or follow ATC instructions.*



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	RNP 0.3		
	DA (H)	RVR (1)	OCH
A	***440*** (350)	1600	253
B	***440*** (350)	1600	265
C	***440*** (350)	1600	285
D	***440*** (350)	1600	294

Observations / *Remarks* : Panne de guidage GNSS lors de l'approche/ *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
(1) : si rampe d'approche 21 H/S, RVR = 2000 / *if approach lighting 21 U/S, RVR = 2000*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

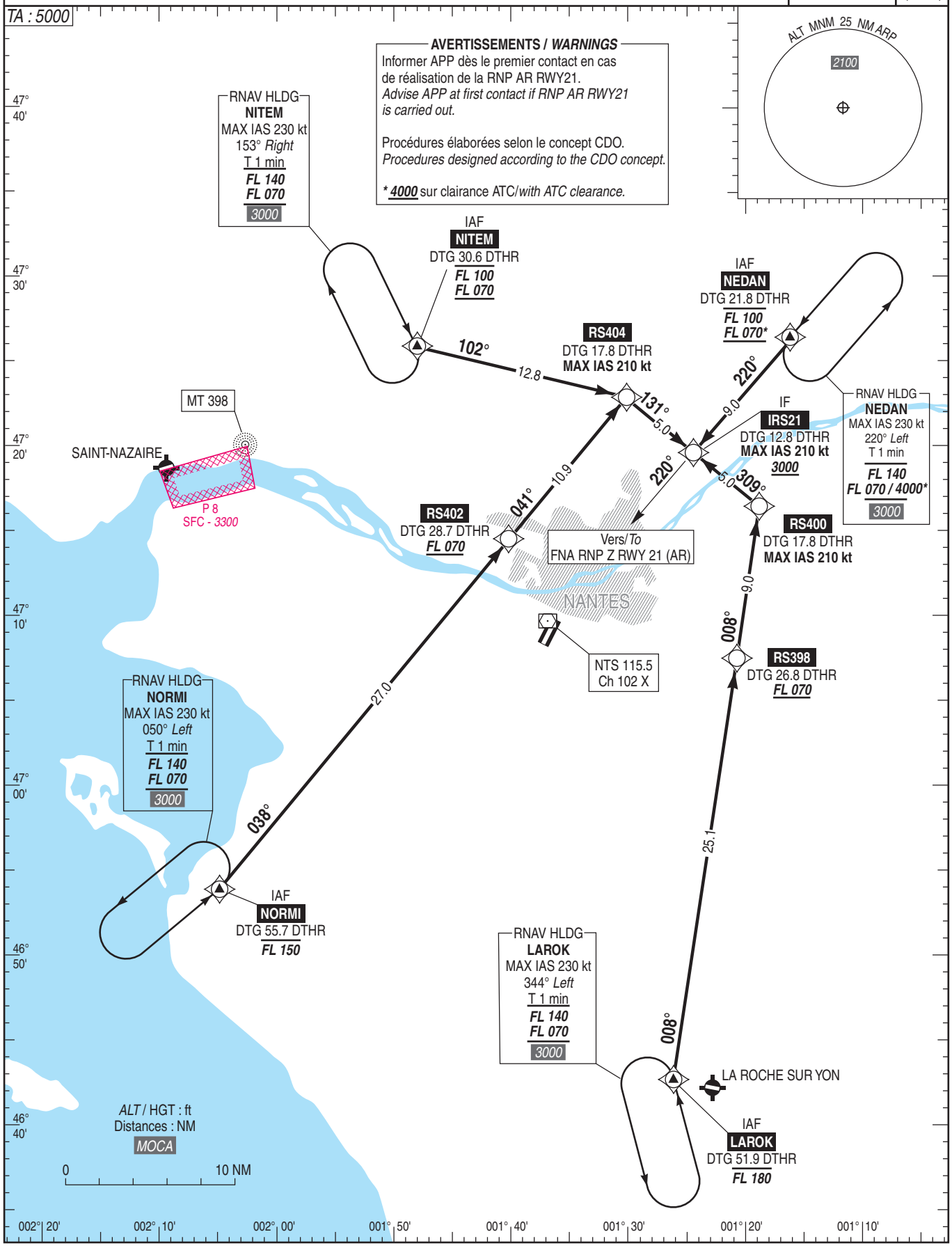
NANTES ATLANTIQUE

Réservée aux exploitants munis d'une approbation, voir ENR 1.5
Reserved to operators holding an approval, see ENR 1.5

CAT A B C D

INA **RNP** RWY 21 (AR)

FREQ : voir / *see* AD 2 LFRS COM 01	**RNP AR APCH**	VAR 1° E (2025)



PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

NICE COTE D'AZUR
STAR RNAV WEST RWY ALL
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV WEST RWY ALL											
RMK	GNSS only							MAG VAR 2025 3.0° E		REF NAVAID: -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
NISAR 8T											
-	IF	NISAR	-	-	-	-	-	-	FL 340	-	-
-	TF	TUPOX	-	152	155.2	34.3	-	FL 200	FL 320	-	1.0
-	TF	AMFOU	-	124	126.7	38.0	-	-	FL160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0
NISAR 8R											
-	IF	NISAR	-	-	-	-	-	-	FL 340	-	-
-	TF	XIRBI	-	128	131.3	11.1	-	-	FL 320	-	1.0
-	TF	DOTIG	-	139	141.5	16.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	VEDIK	-	139	142.0	22.8	-	FL 200	FL 240	-	1.0
-	TF	AMFOU	-	139	142.3	19.8	-	-	FL160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0
TUPOX 8T											
-	TF	TUPOX	-	-	-	-	-	FL 200	FL 320	-	-
-	TF	AMFOU	-	124	126.7	38,0	-	-	FL160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0
XIRBI 8R											
-	TF	XIRBI	-	-	-	-	-	-	FL 320	-	-
-	TF	DOTIG	-	139	141.5	16.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	VEDIK	-	139	142.0	22.8	-	FL 200	FL 240	-	1.0
-	TF	AMFOU	-	139	142.3	19.8	-	-	FL160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0
ABDIL 8R											
-	IF	ABDIL	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	-
-	TF	GIROL	-	132	134.9	6.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMFOU	-	132	135.2	40,0	-	-	FL 160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0
ABDIL 8T											
-	IF	ABDIL	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	-
-	TF	TUPOX	-	163	166.0	10.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMFOU	-	124	126.7	38.0	-	-	FL 160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0
PERUS 8R											
-	IF	PERUS	-	-	-	-	-	-	Fl 190	-	-
-	TF	AMFOU	-	177	180.2	33.5	-	-	FL160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL 120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0
BIRGO 8R											
-	IF	BIRGO	-	-	-	-	-	-	FL 110	250	1.0
-	TF	MUS	-	088	091.0	21.3	-	FL 80	-	-	1.0
ABLAK 8R											
-	IF	ABLAK	-	-	-	-	-	-	FL 220	-	-
-	TF	ABILI	-	066	068.8	11.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMFOU	-	082	84.7	18.7	-	-	FL160	-	1.0
-	TF	TIPIK	-	108	110.7	15.6	-	-	FL120	250	1.0
-	TF	MUS	-	131	133.6	10.4	-	FL 80	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFPG - PARIS CHARLES DE GAULLE

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

1	Position GEO ARP	49°00'35"N 002°32'52"E
	Situation de l'ARP / *ARP location*	TWR Centrale
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	13.5 NM de PARIS
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	392 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	24.7 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	143 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.8548°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.134°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	DIRECTION DE L'AEROPORT DE PARIS CHARLES DE GAULLE
	Adresse / *Address*	BP 81007- 95931 Roissy Charles de Gaulle CEDEX
	Telephone	01 48 62 02 59
	FAX	Non disponible/Not available
	TELEX	Non disponible/Not available
	AFS	LFPGZDZD
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	NIL

AD 2 LFPG.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*	H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA de rattachement : BORDEAUX	Connected with BRIA BORDEAUX
5	BDP / *ARO*	NIL	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	Voir / see AD 2 LFPG.18	
8	Avitaillement / *Fueling*	H24. Interruption du service chaque lundi entre 0000 et 0200 pour contrôle réglementaire du réseau et le dernier jour de chaque mois calendaire entre 2250 et 2310.	H24. Break in service every monday between 0000 and 0200 for fuelling network regulatory control and the last day of each calendar month between 2250 and 2310.
9	Services de manutention / *Handling*	H24	
10	Sûreté / *Safety*	H24	
11	Dégivrage / *De-icing*	Du 15 octobre au 15 mai. Voir AD 2 LFPG.20-3.7	From 15th October to 15th May. See AD 2 LFPG.20-3.7
12	Observations / *Remarks*	Vigie Trafic CDG2 : 0530 - 2300. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 Vigie Fedex : H24. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : Voir AD 2 LFPG.20-3.9. Restrictions d'utilisation de l'aérodrome : voir AD 2 LFPG.21-1.1	CDG2 Apron CTL : 0530 - 2300. See AD 2 LFPG.20-3.4 Fedex Apron : H24. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 GRF (Global Reporting Format) : See AD 2 LFPG.20-3.9. Restrictions for use of aerodrome : see AD 2 LFPG.21-1.1

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Installations modernes de manutention.	Modern handling facilities.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants : JET A1 (CIV) Lubrifiants : tous indices (CIV).	Fuel types: JET A1 (CIV) Oil grades: all grades (CIV).
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR. Pas de restriction.	HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR. No limitations.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Les moyens/équipements de dégivrage disponibles du 15 Octobre au 15 Mai. Les opérations de dégivrage s'effectuent moteur en marche au ralenti à l'aide des liquides de dégivrage/antigivrage avion et sont suivies d'un contrôle après dégivrage. Equipements : dégivreuses mobiles compatibles A380. Localisation : La dénomination des baies de dégivrage est indépendante de l'appellation des bretelles sur lesquelles elles sont implantées. Lorsque ces voies sont utilisées pour le dégivrage/antigivrage, elles changent de nom pour devenir une baie de dégivrage. Exemple : BD2 est une voie de circulation mais NW1 est une baie de dégivrage. Les baies de dégivrage sont implantées sur six aires de dégivrage : - Aires de dégivrage THR 09R et THR 08L (voir AD 2 LFPG GMC 04) - Aires de dégivrage THR 27L et THR 26R (voir AD 2 LFPG GMC 05) - Aires de dégivrage ROMEO et JULIETT (voir AD 2 LFPG GMC 06) - Des aires de dégivrage dédiées à FEDEX sont également implantées sur BM2 et BM3.	De-icing facilities are available from 15th October to 15th May. De-icing operations are carried out with engines running at idle using ACFTde-icing/anti-icing fluids and are followed by post-de-icing/anti-icing checks. Equipment : A380-compatible mobile de-icing machines. Location: The designation of the de-icing pads is distinct from the designation of the ramps on which they are located. When these TWY are used for de-icing/anti-icing, they change name to become de-icing pads. Example : "BD2" is a TWY but "NW1" is a de-icing pad. The de-icing pads are located on 6 deicing areas : - De-icing areas THR 09R and THR 08L (see AD 2 LFPG GMC 04) - De-icing areas THR 27L and THR 26R (see AD 2 LFPG GMC 05) - De-icing areas ROMEO and JULIETT (see AD 2 LFPG GMC 06) - De-icing areas dedicated to FEDEX are also located on BM2 and BM3.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Eventuellement par les compagnies exploitantes.	On occasion, by operating airlines.
7	Observations / *Remarks*	1- SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE (1) Coordonnateur des aéroports parisiens : TEL : +33 (0)1 49 75 88 10 Adresse postale : ORLYTECH - Bât. 522 - 2 rue du commandant Mouchotte - 91550 Paray-Vieille-Poste. E-mail : hdqcoxh@cohor.org Site web : www.cohor.org (2) Assistance ALYZIA (CDG1 - CDG2 - CDG3) TEL : 01 48 16 22 13 (Chef d'escale de permanence) SITA : CDGKAXH FAX : 01 70 03 17 79 E-mail : cepcdg@alyzia.com E-mail : traficcdg@alysia.com (Bureau plan de vol) Fréquence : 131.915 (3) Assistance Air France (CDG1 - CDG2) : TEL : 01 48 64 13 31 (Chef d'escale de permanence) SITA : RSYKKAF (Chef d'escale de permanence) TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1) SITA : RSYKLAF (CDG1) TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2) SITA : RSYKBAF (CDG2) FAX : 01 74 29 23 89 E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr Fréquence : 131.585 (moyen courrier) / 131.880 (long courrier) (4) Assistance Europe Handling (CDG1 - CDG2) TEL : 01 48 16 30 40/01 48 16 30 39 FAX : 01 48 16 84 32 SITA : CDGKZXH / CDGGOXH E-mail : AH-REPS@geh.aero; regultrafic-cdg1@geh.aero; huehrard@geh.aero Fréquence : 131.470 (5) Assistance Swissport (CDG3) : TEL : 01 74 37 15 66/06 88 46 62 71 FAX : 01 74 37 15 83 SITA : CDGSWXH E-mail : cdg3.cep@swissport.com (6) Coordonnées du gestionnaire de l'aéroport : TEL : 01 48 16 11 79 (responsable d'Exploitation Plateforme) TEL : 01 48 62 39 79 (AOC) FAX : 01 48 62 94 44 SITA : CDGXJXH (7) Pour correspondance uniquement entre/avec vols AIR FRANCE : Poste de décision et coordination des operations (PCO) pour la compagnie AIR France TEL : 01 48 64 21 06 FAX : 01 74 29 23 89	1- HANDLING SERVICES (1) Parisian airports coordinator: TEL : +33 (0)1 49 75 88 10 Postal address: ORLYTECH - Bât. 522 - 2 rue du commandant Mouchotte - 91550 Paray-Vieille-Poste. E-mail: hdqcoxh@cohor.org Website : www.cohor.org (2) Ground support service ALYZIA (CDG1 - CDG2 - CDG3) TEL : 01 48 16 22 13 (Station Manager on duty) SITA : CDGKAXH FAX : 01 70 03 17 79 E-mail : cepcdg@alyzia.com E-mail : traficcdg@alysia.com (Flight Plan Office) Frequency : 131.915 (3) Air France ground handling (CDG1 - CDG2) : TEL : 01 48 64 13 31 (Station Manager on duty) SITA : RSYKKAF (Station Manager on duty) TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1) SITA : RSYKLAF (CDG1) TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2) SITA : RSYKBAF (CDG2) FAX : 01 74 29 23 89 E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr Frequency : 131.585 (medium range liner) / 131.880 (long range liner) (4) Ground support service Europe Handling (CDG1 - CDG2) TEL : 01 48 16 30 40/01 48 16 30 39 FAX : 01 48 16 84 32 SITA : CDGKZXH / CDGGOXH E-mail : AH-REPS@geh.aero; regultrafic-cdg1@geh.aero; huehrard@geh.aero Frequency : 131.470 (5) Ground support service Swissport (CDG3) : TEL : 01 74 37 15 66/06 88 46 62 71 FAX : 01 74 37 15 83 SITA : CDGSWXH E-mail : cdg3.cep@swissport.com (6) Airport Manager : TEL : 01 48 16 11 79 (Airport Operations Manager) TEL : 01 48 62 39 79 (Airside Operations Center) FAX : 01 48 62 94 44 SITA : CDGXJXH (7) For Air France on-line connection or connection with an Air France flight only: operations coordinating and control (PCO) for Air France Company TEL : 01 48 64 21 06

© Service de l'Information Aéronautique, France

		SITA : CDGKOAF E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr Fréquences : 131.585 (moyen courrier) / 131.880 (long courrier). 2- OXYGENE ET SERVICES CONNEXES Disponibles dans les compagnies	FAX : 01 74 29 23 89 SITA: CDGKOAF E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr Frequencies : 131.585 (medium range liner) / 131.880 (long range liner). 2- OXYGEN AND RELATED SERVICES Available from airlines

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

1	Hôtels	Sur l'aéroport et à PARIS.	At airport and in PARIS.
2	Restaurants	Sur l'aéroport.	At airport.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, autobus, voitures de louage, SNCF.	Taxis, buses, car rental, railway station.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Service médical d'urgence : Aérogare n° 2 : niveau inférieur module 2F2.	Emergency services: Terminal NR 2: lower floor - module 2F2.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Sur l'aéroport.	At airport.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Sur l'aéroport.	At airport.
7	Observations / *Remarks*	NIL	

AD 2 LFPG.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*	10	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques : 1 vedette de sauvetage disposant de 8 plates-formes de recueil (capacité totale de recueil 240 places). Poste de secours fixe équipé de 8 positions de réanimation.	Water means: 1 Featured rescue with 8 platforms collection (total capacity of 240 seats collection). Fixed aid station equipped with 8 resuscitation positions.
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. Un kit IATP est disponible auprès de la compagnie Air France. Les opérations de relevage sont soumises à l'accord des autorités nationales et doivent être contractualisées entre la compagnie, Air France et l'autorité aéroportuaire. Contact : cdg_recovery_process_info@adp.fr	Airport authority is the wrecking operations coordinator on the platform. IATP kit is available from Air France company. Wrecking operations are subject to the national authorities agreement and must be formalized with the company, Air France and the airport authority. Contact : cdg_recovery_process_info@adp.fr
4	Observations / *Remarks*	RFFS 1 (Nord) et RFFS 2 (Sud) : niveau 10. Voir carte AD 2 LFPG ADC 01	RFFS 1 (North) and RFFS 2 (South): level 10. See chart AD 2 LFPG ADC 01

AD 2 LFPG.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 haute performance, Fraises à neige haute performance, Déneigeuses compactes soufflantes, Tracteurs avec un équipement lame/balai, Tracteurs avec un équipement lame avec système d'épandage de produit déverglaçant, Epandeurs de produit déverglaçant liquide, Epandeurs de produit déverglaçant solide, Chargeurs et camions d'enlèvement des tas de neige, Camions avitailleurs carburant.	High-performance compact snowploughs, High-performance snow tillers, Compact blowing snow cleaners, Tractors equipped with blade/brush, Tractors equipped with blade equipment and de-icing product spreading system, Liquid de-icing agent sprayers, Solid de-icing agent sprayers, Chargers and removing piles of snow trucks, Fuel bowsers trucks.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	PRINCIPES GENERAUX REGISSANT L'ORDRE DES OPERATIONS. Les pistes, les voies de circulation et les postes avions sont traités simultanément lors des opérations de déneigement et/ou de déverglaçage. Les opérations seront conduites de manière à éviter la fermeture totale de la plate forme au trafic. Le dégagement des aires de trafic a pour objet initial le dégagement des zones permettant l'assistance au sol.	GENERAL PRINCIPLES GOVERNING THE ORDER OF THE OPERATIONS. Runways, taxiways and aircraft stands are treated simultaneously during snow removal and/or deicing operations. The operations are conducted in such a way that closing the entire platform to traffic is avoided. The initial objective of clearing the traffic areas is to clear the areas for ground handling.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	Epandage de produits à base de formiate de potassium liquide (KFOR) et/ou de formiate de sodium solide (NAFO). Aucun traitement à l'urée n'est réalisé à PARIS CDG.	Spreading of liquid potassium formate (KFOR) and/or solid sodium formate (NAFO) based products. No urea treatment is applied at PARIS CDG.
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 Voir AD 2 LFPG.20-3.7.10	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 See AD 2 LFPG.20-3.7.10

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton.	Concrete.
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	80 R/C/W/T I80 à I86 : 37 R/B/W/T	80 R/C/W/T I80 to I86 : 37 R/B/W/T
2	Largeur TWY / *TWY width*	>=23 m. < 23 m : - Y1 entre D3 et D4 - Y3 entre Y4 et D - Y4 - Y6 - W2 - W3 - W4 - W5 - W6 - BD1 au raccordement avec D1 - DA1 entre B et M - F entre FN1 et FN5 - N entre FN1 et FN5 - R entre RT3 et RT7 - T entre RT3 et RT9 - E de FN2 à GE1 - U entre UC1 et UT1 - C entre UC1 et UT1 - M entre EM2 et BM5	>= 23 m. < 23 m : - Y1 between D3 and D4 - Y3 between Y4 and D - Y4 - Y6 - W2 - W3 - W4 - W5 - W6 - BD1 at connection with D1 - DA1 between B and M - F between FN1 and FN5 - N between FN1 and FN5 - R between RT3 and RT7 - T between RT3 and RT9 - E from FN2 to GE1 - U between UC1 and UT1 - C between UC1 and UT1 - M between EM2 and BM5
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton et béton bitumineux.	Concrete and bituminous concrete.
	Résistance des TWY / *TWY strength*	100 R/C/W/T BM1 : 37 R/B/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Sur satellites et postes de stationnement.	On satellites and apron stands.
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	ALT moyenne : 107 m.	Mean ALT: 107 m.
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	A01 48°59'59.00"N 002°33'38.57"E A03 48°59'59.25"N 002°33'41.30"E A04 49°00'07.30"N 002°33'38.08"E A05 48°59'59.64"N 002°33'44.82"E A06 49°00'06.99"N 002°33'37.71"E A07 48°59'59.82"N 002°33'48.13"E A08 49°00'06.95"N 002°33'40.81"E A09 48°59'59.99"N 002°33'51.44"E A10 49°00'06.88"N 002°33'43.68"E A12 49°00'06.56"N 002°33'46.73"E A14 49°00'07.21"N 002°33'48.96"E A16 49°00'06.89"N 002°33'48.85"E A18 49°00'07.93"N 002°33'51.27"E A30 49°00'08.28"N 002°33'29.75"E A32 49°00'06.92"N 002°33'29.51"E A34 49°00'06.78"N 002°33'30.86"E A38 49°00'06.11"N 002°33'32.69"E A39 48°59'58.94"N 002°33'33.15"E B01 49°00'25.44"N 002°33'48.00"E B02 49°00'19.05"N 002°33'49.82"E B03 49°00'25.34"N 002°33'45.75"E B04 49°00'18.87"N 002°33'48.18"E B05 49°00'25.24"N 002°33'43.76"E B06 49°00'19.13"N 002°33'48.32"E B07 49°00'25.13"N 002°33'41.78"E B08 49°00'19.43"N 002°33'46.26"E B09 49°00'25.03"N 002°33'39.79"E B10 49°00'18.64"N 002°33'44.74"E B11 49°00'24.91"N 002°33'37.80"E B12 49°00'19.02"N 002°33'44.78"E B13 49°00'24.93"N 002°33'37.45"E B14 49°00'18.67"N 002°33'41.99"E B15 49°00'24.81"N 002°33'35.82"E B16 49°00'18.63"N 002°33'39.48"E B18 49°00'17.96"N 002°33'39.37"E B20 49°00'18.29"N 002°33'37.48"E B22 49°00'17.80"N 002°33'35.54"E B24 49°00'16.61"N 002°33'34.55"E B26 49°00'16.99"N 002°33'34.43"E C02 49°00'07.65"N 002°33'56.88"E C03 49°00'01.08"N 002°34'00.99"E C04 49°00'07.56"N 002°34'00.06"E C05 49°00'00.75"N 002°34'04.31"E C06 49°00'07.33"N 002°34'02.54"E C07 49°00'00.91"N 002°34'07.23"E C08 49°00'08.10"N 002°34'05.53"E C10 49°00'07.43"N 002°34'08.24"E C12 49°00'08.20"N 002°34'08.33"E C14 49°00'09.17"N 002°34'10.82"E C4A 49°00'07.29"N 002°34'00.05"E CF9 49°00'00.94"N 002°34'04.91"E	I51 49°00'44.86"N 002°29'40.55"E I52 49°00'44.03"N 002°29'40.93"E I53 49°00'42.93"N 002°29'40.54"E I54 49°00'41.69"N 002°29'41.22"E I55 49°00'41.01"N 002°29'40.76"E I60 49°01'03.04"N 002°30'28.20"E I61 49°01'02.72"N 002°30'25.25"E I62 49°01'02.85"N 002°30'24.64"E I63 49°01'02.56"N 002°30'22.29"E I64 49°01'02.66"N 002°30'21.09"E I65 49°01'02.40"N 002°30'19.32"E I66 49°01'02.46"N 002°30'17.53"E I67 49°01'02.24"N 002°30'16.36"E I68 49°01'02.27"N 002°30'13.97"E I69 49°01'02.08"N 002°30'13.40"E I70 49°01'02.08"N 002°30'10.41"E I71 49°01'01.69"N 002°30'06.24"E I72 49°01'01.83"N 002°30'05.88"E I73 49°01'01.53"N 002°30'03.22"E I74 49°01'01.64"N 002°30'02.32"E I75 49°01'01.38"N 002°30'00.04"E I76 49°01'01.45"N 002°29'58.67"E I77 49°01'01.22"N 002°29'57.49"E I78 49°01'01.24"N 002°29'54.84"E I79 49°01'01.06"N 002°29'54.56"E I80 49°00'53.11"N 002°29'41.54"E I81 49°00'54.23"N 002°29'42.03"E I82 49°00'55.65"N 002°29'42.54"E I83 49°00'57.07"N 002°29'43.04"E I84 49°00'58.49"N 002°29'43.55"E I85 49°00'53.63"N 002°29'47.28"E I86 49°00'52.39"N 002°29'47.21"E I90 49°00'52.70"N 002°29'52.83"E I91 49°00'54.46"N 002°29'51.65"E J01 49°00'15.22"N 002°35'52.01"E J02 49°00'14.07"N 002°35'52.26"E J03 49°00'13.03"N 002°35'52.51"E J04 49°00'13.03"N 002°35'54.06"E J05 49°00'14.54"N 002°35'53.87"E J06 49°00'15.62"N 002°35'53.94"E J10 49°00'17.46"N 002°36'00.37"E J11 49°00'16.07"N 002°36'00.55"E J12 49°00'14.88"N 002°36'00.70"E J13 49°00'13.93"N 002°36'00.16"E J14 49°00'14.08"N 002°36'01.54"E J16 49°00'14.22"N 002°36'03.15"E J18 49°00'14.76"N 002°36'03.72"E J20 49°00'15.85"N 002°36'03.50"E J21 49°00'16.94"N 002°36'03.36"E J30 49°00'17.35"N 002°36'10.33"E J31 49°00'16.25"N 002°36'10.29"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

CFE 49°00'09.09"N 002°34'10.89"E
CFW 49°00'07.65"N 002°33'57.26"E
D02 49°00'19.22"N 002°34'09.69"E
D03 49°00'26.32"N 002°34'06.33"E
D05 49°00'26.18"N 002°34'04.30"E
D06 49°00'19.44"N 002°34'08.11"E
D07 49°00'26.21"N 002°34'02.52"E
D08 49°00'20.13"N 002°34'06.32"E
D09 49°00'26.07"N 002°34'02.26"E
D10 49°00'19.74"N 002°34'04.99"E
D11 49°00'25.96"N 002°34'00.23"E
D12 49°00'19.88"N 002°34'04.92"E
D13 49°00'26.06"N 002°33'59.83"E
D14 49°00'20.03"N 002°34'02.62"E
D15 49°00'25.99"N 002°33'58.18"E
D16 49°00'19.64"N 002°33'59.67"E
D17 49°00'25.92"N 002°33'57.14"E
D18 49°00'19.91"N 002°33'57.18"E
D19 49°00'25.88"N 002°33'56.15"E
D20 49°00'19.50"N 002°33'55.02"E
D22 49°00'18.76"N 002°33'54.23"E
D24 49°00'18.65"N 002°33'54.13"E
E01 49°00'13.20"N 002°35'02.70"E
E05 49°00'11.82"N 002°35'02.83"E
E08 49°00'04.37"N 002°34'25.17"E
E09 49°00'10.46"N 002°35'03.14"E
E14 49°00'05.06"N 002°34'27.91"E
E15 49°00'09.09"N 002°35'03.31"E
E16 49°00'04.85"N 002°34'27.72"E
E17 49°00'07.34"N 002°35'03.52"E
E18 49°00'05.33"N 002°34'30.95"E
E20 49°00'05.51"N 002°34'34.46"E
E21 49°00'05.97"N 002°35'03.69"E
E22 49°00'05.94"N 002°34'37.89"E
E24 49°00'06.16"N 002°34'41.44"E
E25 49°00'04.60"N 002°35'03.86"E
E26 49°00'06.29"N 002°34'45.00"E
E29 49°00'03.23"N 002°35'04.03"E
E30 49°00'06.27"N 002°34'48.59"E
E32 49°00'06.19"N 002°34'52.06"E
E34 49°00'06.13"N 002°34'55.92"E
E38 49°00'08.92"N 002°34'52.84"E
EN20 49°00'54.72"N 002°30'42.54"E
EN21 49°00'54.53"N 002°30'39.04"E
EN22 49°00'54.34"N 002°30'35.49"E
EN23 49°00'54.15"N 002°30'31.95"E
EN24 49°00'53.95"N 002°30'28.41"E
EN50 49°00'49.54"N 002°30'36.68"E
EN51 49°00'47.66"N 002°30'39.56"E
EN52 49°00'47.93"N 002°30'44.45"E
EN53 49°00'47.96"N 002°30'45.16"E
EN54 49°00'48.93"N 002°30'43.18"E
EN55 49°00'47.76"N 002°30'41.35"E
EN56NOSEIN 49°00'47.76"N 002°30'41.35"E
EN56NOSEOUT 49°00'47.93"N 002°30'44.45"E
EN57 49°00'49.36"N 002°30'49.32"E
EN58 49°00'44.82"N 002°30'37.90"E
EN59 49°00'42.78"N 002°30'38.18"E
EN81 49°00'48.42"N 002°30'53.94"E
EN82 49°00'47.13"N 002°30'54.31"E
EN83 49°00'45.83"N 002°30'54.46"E
EN97 49°00'51.01"N 002°31'10.53"E
EN98 49°00'52.24"N 002°31'13.27"E
EN99 49°00'51.59"N 002°31'13.27"E
F02 49°00'19.74"N 002°34'25.10"E
F03 49°00'26.77"N 002°35'01.79"E
F04 49°00'20.93"N 002°34'24.73"E
F08 49°00'22.26"N 002°34'24.15"E
F09 49°00'24.06"N 002°35'02.12"E
F10 49°00'23.39"N 002°34'23.80"E
F14 49°00'24.29"N 002°34'23.84"E
F15 49°00'21.28"N 002°35'02.46"E
F16 49°00'24.96"N 002°34'25.00"E
F20 49°00'25.53"N 002°34'26.35"E
F22 49°00'25.68"N 002°34'27.96"E
F26 49°00'25.47"N 002°34'30.50"E
F28 49°00'25.34"N 002°34'30.95"E
F30 49°00'24.72"N 002°34'31.92"E
F32 49°00'23.64"N 002°34'32.23"E
F34 49°00'22.58"N 002°34'32.99"E
F66 49°00'22.70"N 002°34'39.86"E
F68 49°00'23.83"N 002°34'39.80"E
F70 49°00'25.20"N 002°34'39.98"E
F72 49°00'25.29"N 002°34'39.88"E
F74 49°00'25.04"N 002°34'39.94"E
J33 49°00'15.14"N 002°36'10.15"E
J34 49°00'14.44"N 002°36'10.57"E
J37 49°00'14.74"N 002°36'12.72"E
J38 49°00'14.77"N 002°36'14.06"E
J39 49°00'15.51"N 002°36'13.48"E
J40 49°00'16.65"N 002°36'13.32"E
J41 49°00'17.99"N 002°36'13.02"E
J51 49°00'36.40"N 002°35'53.31"E
J55 49°00'31.71"N 002°35'53.89"E
J57 49°00'29.37"N 002°35'54.17"E
K01 49°00'27.18"N 002°35'06.92"E
K05 49°00'26.93"N 002°35'06.88"E
K09 49°00'24.77"N 002°35'07.22"E
K13 49°00'22.65"N 002°35'07.47"E
K17 49°00'22.41"N 002°35'07.51"E
K21 49°00'20.08"N 002°35'07.80"E
K26 49°00'27.72"N 002°35'23.18"E
K32 49°00'25.38"N 002°35'23.73"E
K38 49°00'23.04"N 002°35'23.73"E
K44 49°00'20.69"N 002°35'23.95"E
K52 49°00'14.23"N 002°35'24.81"E
K53 49°00'13.10"N 002°35'08.57"E
K58 49°00'11.89"N 002°35'25.10"E
K59 49°00'10.20"N 002°35'09.01"E
K64 49°00'09.55"N 002°35'25.67"E
K65 49°00'07.29"N 002°35'09.37"E
K70 49°00'07.21"N 002°35'25.61"E
K71 49°00'04.97"N 002°35'09.65"E
K76 49°00'04.85"N 002°35'26.03"E
L27 49°00'27.89"N 002°35'27.81"E
L33 49°00'25.07"N 002°35'28.16"E
L39 49°00'22.24"N 002°35'28.51"E
L53 49°00'13.96"N 002°35'29.88"E
L59 49°00'11.13"N 002°35'30.16"E
L65 49°00'08.31"N 002°35'30.51"E
L71 49°00'05.49"N 002°35'30.86"E
M06 49°00'01.45"N 002°32'45.31"E
M07 49°00'01.25"N 002°32'41.75"E
M08 49°00'01.06"N 002°32'38.20"E
M09 49°00'00.91"N 002°32'34.64"E
M10 49°00'00.70"N 002°32'31.08"E
M11 49°00'00.52"N 002°32'27.51"E
M12 49°00'00.30"N 002°32'23.99"E
M13 49°00'00.07"N 002°32'20.63"E
M14 48°59'59.93"N 002°32'16.78"E
M15 48°59'59.74"N 002°32'13.35"E
M16 48°59'59.78"N 002°32'10.92"E
M17 48°59'59.52"N 002°32'04.92"E
M21 49°00'00.01"N 002°32'10.71"E
M23 48°59'59.93"N 002°32'08.95"E
N01 48°59'48.20"N 002°31'52.66"E
N02 48°59'46.19"N 002°31'52.71"E
N03 48°59'44.17"N 002°31'52.97"E
N04 48°59'41.94"N 002°31'54.25"E
N05 48°59'39.55"N 002°31'54.21"E
N06 48°59'37.13"N 002°31'54.51"E
N08 48°59'32.09"N 002°31'55.48"E
N09 48°59'29.66"N 002°31'55.68"E
N10 48°59'27.09"N 002°31'55.75"E
N11 48°59'24.67"N 002°31'56.04"E
N31 48°59'44.72"N 002°31'53.33"E
N33 48°59'43.59"N 002°31'53.47"E
N41 48°59'42.41"N 002°31'53.62"E
N43 48°59'41.30"N 002°31'54.59"E
N51 48°59'40.00"N 002°31'54.80"E
N53 48°59'38.07"N 002°31'54.96"E
N63 48°59'28.97"N 002°31'55.29"E
N73 48°59'24.00"N 002°31'55.90"E
P70 48°59'33.85"N 002°32'09.34"E
P71 48°59'32.77"N 002°32'09.48"E
P72 48°59'31.58"N 002°32'09.53"E
P73 48°59'30.27"N 002°32'09.69"E
P74 48°59'27.78"N 002°32'10.20"E
P75 48°59'26.57"N 002°32'10.02"E
P80 48°59'33.76"N 002°32'10.75"E
P81 48°59'31.75"N 002°32'12.92"E
P82 48°59'31.88"N 002°32'15.39"E
P83 48°59'33.99"N 002°32'16.66"E
P84 48°59'35.50"N 002°32'17.51"E
P90 48°59'28.01"N 002°32'12.63"E
P91 48°59'28.24"N 002°32'16.29"E
P92 48°59'27.81"N 002°32'11.88"E
P93 48°59'27.72"N 002°32'14.30"E
P94 48°59'27.86"N 002°32'16.88"E
Q01 49°00'41.52"N 002°33'10.36"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

F76 49°00'25.92"N 002°34'40.66"E
F80 49°00'26.37"N 002°34'42.46"E
F82 49°00'26.41"N 002°34'44.86"E
F84 49°00'26.40"N 002°34'46.29"E
F86 49°00'25.61"N 002°34'47.73"E
F90 49°00'24.59"N 002°34'48.06"E
F92 49°00'23.41"N 002°34'47.88"E
F94 49°00'22.17"N 002°34'48.30"E
F96 49°00'21.01"N 002°34'48.20"E
G10 49°00'11.75"N 002°33'22.59"E
G11 49°00'11.81"N 002°33'23.29"E
G12 49°00'11.82"N 002°33'23.89"E
G13 49°00'11.90"N 002°33'25.08"E
G14 49°00'11.88"N 002°33'25.27"E
G20 49°00'14.40"N 002°33'21.73"E
G21 49°00'14.39"N 002°33'21.74"E
G22 49°00'14.49"N 002°33'23.39"E
G23 49°00'14.51"N 002°33'24.07"E
G24 49°00'14.57"N 002°33'25.06"E
G31 49°00'17.83"N 002°33'22.15"E
G35 49°00'17.91"N 002°33'25.61"E
H01 49°00'58.34"N 002°34'43.14"E
H02 49°00'58.04"N 002°34'39.59"E
H03 49°00'57.89"N 002°34'36.03"E
H04 49°00'57.76"N 002°34'32.47"E
H05 49°00'48.53"N 002°34'44.35"E
H06 49°00'48.34"N 002°34'40.79"E
H07 49°00'48.15"N 002°34'37.23"E
H08 49°00'47.96"N 002°34'33.68"E
H09 49°00'56.14"N 002°34'28.37"E
H10 49°00'55.95"N 002°34'24.82"E
H11 49°00'49.01"N 002°34'29.26"E
H12 49°00'49.01"N 002°34'25.67"E
H20 49°00'58.17"N 002°34'43.53"E
H21 49°00'58.05"N 002°34'41.38"E
H22 49°00'57.94"N 002°34'39.25"E
H23 49°00'58.28"N 002°34'42.65"E
H30 49°00'57.79"N 002°34'36.40"E
H34 49°00'57.67"N 002°34'34.27"E
H40 49°00'57.56"N 002°34'32.13"E
H50 49°00'48.93"N 002°34'44.67"E
H55 49°00'48.54"N 002°34'42.84"E
H60 49°00'48.70"N 002°34'40.39"E
H65 49°00'48.81"N 002°34'42.52"E
H70 49°00'48.55"N 002°34'37.54"E
H80 49°00'48.32"N 002°34'33.28"E
H87 49°00'48.43"N 002°34'35.41"E
I04 49°00'49.01"N 002°30'17.76"E
I05 49°00'49.13"N 002°30'20.00"E
I06 49°00'49.26"N 002°30'22.23"E
I09 49°00'43.82"N 002°30'18.40"E
I10 49°00'43.94"N 002°30'20.64"E
I11 49°00'44.06"N 002°30'22.87"E
I14 49°00'41.43"N 002°30'20.97"E
I15 49°00'39.50"N 002°30'20.92"E
I16 49°00'39.10"N 002°30'21.21"E
I17 49°00'37.58"N 002°30'21.16"E
I18 49°00'36.77"N 002°30'21.50"E
I19 49°00'35.66"N 002°30'21.40"E
I20 49°00'47.26"N 002°30'09.30"E
I21 49°00'45.04"N 002°30'08.30"E
I22 49°00'44.42"N 002°30'08.24"E
I23 49°00'43.12"N 002°30'08.54"E
I24 49°00'41.20"N 002°30'08.79"E
I25 49°00'39.28"N 002°30'09.03"E
I26 49°00'37.96"N 002°30'08.87"E
I27 49°00'37.32"N 002°30'08.53"E
I30 49°00'55.09"N 002°30'24.91"E
I31 49°00'55.44"N 002°30'24.27"E
I32 49°00'55.19"N 002°30'22.50"E
I33 49°00'55.35"N 002°30'20.71"E
I34 49°00'54.99"N 002°30'20.12"E
I35 49°00'54.27"N 002°30'11.54"E
I36 49°00'54.13"N 002°30'08.97"E
I37 49°00'53.99"N 002°30'06.39"E
I38 49°00'53.81"N 002°30'02.97"E
I39 49°00'53.67"N 002°30'00.40"E
I3A 49°00'52.85"N 002°30'10.94"E
I3B 49°00'52.76"N 002°30'09.16"E
I3C 49°00'52.67"N 002°30'07.42"E
I3D 49°00'52.57"N 002°30'05.62"E
I3F 49°00'52.52"N 002°30'03.27"E
I3G 49°00'52.43"N 002°30'01.60"E
I3H 49°00'52.34"N 002°29'59.92"E
I40 49°00'48.32"N 002°30'09.64"E
Q02 49°00'41.69"N 002°33'13.57"E
Q03 49°00'41.76"N 002°33'14.48"E
Q04 49°00'41.80"N 002°33'15.52"E
Q05 49°00'41.90"N 002°33'17.49"E
Q06 49°00'41.98"N 002°33'18.34"E
Q07 49°00'42.01"N 002°33'19.45"E
Q08 49°00'42.12"N 002°33'21.41"E
Q09 49°00'42.19"N 002°33'22.39"E
Q10 49°00'42.22"N 002°33'23.37"E
Q11 49°00'42.33"N 002°33'25.33"E
Q12 49°00'49.08"N 002°33'23.84"E
Q13 49°00'49.08"N 002°33'23.39"E
Q14 49°00'48.96"N 002°33'21.61"E
Q15 49°00'48.89"N 002°33'19.84"E
Q16 49°00'48.84"N 002°33'19.32"E
Q17 49°00'48.70"N 002°33'16.76"E
Q18 49°00'48.69"N 002°33'16.16"E
Q19 49°00'48.57"N 002°33'14.52"E
Q20 49°00'48.49"N 002°33'12.61"E
Q21 49°00'48.45"N 002°33'12.23"E
R01 49°01'03.56"N 002°32'59.00"E
R02 49°01'01.63"N 002°32'59.49"E
R03 49°01'01.33"N 002°32'59.15"E
R04 49°00'59.88"N 002°32'59.71"E
R05 49°00'58.15"N 002°32'59.73"E
R06 49°00'57.87"N 002°32'59.58"E
R07 49°00'56.42"N 002°32'59.99"E
R08 49°00'54.68"N 002°33'00.16"E
R09 49°00'54.40"N 002°33'00.01"E
R10 49°00'52.93"N 002°33'00.42"E
R11 49°00'51.15"N 002°33'00.99"E
R12 49°00'50.19"N 002°33'00.94"E
R13 49°00'49.59"N 002°33'01.57"E
R14 49°00'47.71"N 002°33'02.24"E
R39 49°01'01.17"N 002°32'59.15"E
S06 49°00'40.85"N 002°32'10.09"E
S06B 49°00'42.25"N 002°32'11.55"E
S07 49°00'42.35"N 002°32'10.10"E
S07B 49°00'42.67"N 002°32'11.04"E
S08 49°00'41.51"N 002°32'11.19"E
S08B 49°00'41.38"N 002°32'11.54"E
S09 49°00'40.28"N 002°32'13.23"E
S09B 49°00'40.87"N 002°32'14.06"E
S10 49°00'39.30"N 002°32'13.31"E
S11 49°00'39.17"N 002°32'13.81"E
S12 49°00'39.09"N 002°32'15.36"E
S13 49°00'38.44"N 002°32'17.38"E
S14 49°00'39.18"N 002°32'18.32"E
S15 49°00'38.87"N 002°32'20.69"E
S16 49°00'38.69"N 002°32'21.13"E
S17 49°00'39.17"N 002°32'22.74"E
S18 49°00'38.81"N 002°32'24.25"E
S19 49°00'39.28"N 002°32'24.79"E
S20 49°00'39.68"N 002°32'27.17"E
S21 49°00'39.01"N 002°32'28.05"E
S22 49°00'39.77"N 002°32'28.84"E
S23 49°00'39.57"N 002°32'36.76"E
S24 49°00'40.15"N 002°32'39.99"E
S25 49°00'39.47"N 002°32'40.80"E
S26 49°00'40.16"N 002°32'42.13"E
S27 49°00'39.67"N 002°32'44.35"E
S28 49°00'40.39"N 002°32'46.40"E
S29 49°00'40.05"N 002°32'47.88"E
S30 49°00'40.46"N 002°32'48.54"E
S31 49°00'40.71"N 002°32'50.71"E
U03 49°00'53.04"N 002°32'41.58"E
U04 49°00'51.69"N 002°32'41.57"E
U05 49°00'50.37"N 002°32'41.34"E
U06 49°00'46.82"N 002°32'39.41"E
U07 49°00'45.54"N 002°32'40.28"E
U08 49°00'45.75"N 002°32'40.80"E
U10 49°00'47.28"N 002°32'43.92"E
U11 49°00'49.07"N 002°32'44.37"E
U12 49°00'51.48"N 002°32'44.91"E
U13 49°00'53.96"N 002°32'44.64"E
U14 49°00'56.23"N 002°32'43.30"E
U15 49°00'58.06"N 002°32'41.37"E
U16 49°00'59.66"N 002°32'38.68"E
U17 49°00'59.38"N 002°32'34.45"E
W04 49°01'01.68"N 002°32'29.95"E
W05 49°01'01.46"N 002°32'27.16"E
W06 49°00'59.80"N 002°32'26.22"E
W07 49°00'57.85"N 002°32'27.55"E
W08 49°00'59.25"N 002°32'26.72"E
X01 49°00'58.36"N 002°32'24.97"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

		I41 49°00'47.46"N 002°30'08.02"E I42 49°00'47.71"N 002°30'07.73"E I43 49°00'47.26"N 002°30'04.31"E I44 49°00'47.10"N 002°30'01.40"E I45 49°00'46.95"N 002°29'58.48"E I46 49°00'46.78"N 002°29'55.56"E I47 49°00'46.63"N 002°29'52.64"E I48 49°00'46.44"N 002°29'49.14"E I49 49°00'46.28"N 002°29'46.22"E I4J 49°00'48.89"N 002°30'08.18"E I4K 49°00'48.80"N 002°30'06.50"E I4L 49°00'48.71"N 002°30'04.82"E I4M 49°00'48.61"N 002°30'03.15"E I4N 49°00'48.52"N 002°30'01.47"E I4P 49°00'48.43"N 002°29'59.79"E I4Q 49°00'48.34"N 002°29'58.12"E I4R 49°00'48.25"N 002°29'56.44"E I4S 49°00'48.16"N 002°29'54.76"E I4T 49°00'48.07"N 002°29'53.09"E I4U 49°00'47.98"N 002°29'51.41"E I4V 49°00'47.87"N 002°29'49.34"E I4W 49°00'47.78"N 002°29'47.66"E I4X 49°00'47.68"N 002°29'45.99"E I50 49°00'45.80"N 002°29'43.35"E	X02 49°01'00.22"N 002°32'23.74"E X03 49°00'58.88"N 002°32'24.63"E X04 49°00'59.10"N 002°32'20.50"E X05 49°00'57.74"N 002°32'18.56"E X06 49°00'56.06"N 002°32'19.48"E X07 49°00'55.13"N 002°32'22.41"E X08 49°00'55.85"N 002°32'20.41"E Y01 49°00'54.44"N 002°32'19.93"E Y02 49°00'55.34"N 002°32'17.17"E Y03 49°00'54.69"N 002°32'19.15"E Y04 49°00'53.11"N 002°32'15.78"E Y05 49°00'51.25"N 002°32'15.62"E Y06 49°00'50.36"N 002°32'17.98"E Y07 49°00'50.89"N 002°32'21.13"E Y08 49°00'50.59"N 002°32'18.89"E Z01 49°00'49.30"N 002°32'19.91"E Z02 49°00'48.83"N 002°32'16.91"E Z03 49°00'49.16"N 002°32'19.07"E Z04 49°00'46.53"N 002°32'18.02"E Z05 49°00'45.04"N 002°32'19.71"E Z06 49°00'45.29"N 002°32'23.24"E Z07 49°00'46.16"N 002°32'24.39"E Z09 49°00'46.41"N 002°32'23.52"E
6	Observations / *Remarks*	Points VOR : voir AD 2 LFPG.19 Points INS : voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05 Dégagement de piste voir AD 2 LFPG.20-3 Voie de circulation T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T. Informations spécifiques pour l'exploitation de l'A380 et B748 voir AD 2 LFPG.20-3.3.3 Limitation accessibilité voir AD 2 LFPG.20-3.3.2	VOR checkpoints: see AD 2 LFPG.19 INS checkpoints: see charts AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05 Vacating RWY see AD 2 LFPG.20-3 TWY T6: slope of 3% between RWY 08L/26R and TWY T. Special information for A380 and B748 operations see AD 2 LFPG.20-3.3.3 Limitations accessibility see AD 2 LFPG.20-3.3.2

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

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05	See AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Voir AD 2 LFPG.20-3.5.1	See AD 2 LFPG.20-3.5.1
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Marquage conforme aux spécifications de l'OACI. Marques de seuil, bande axiale piste, marques de distance constante (300 m), marques de zone d'impact. Marques de points d'attente pour protection approche ILS CAT III. Absence des premiers chevrons du seuil décalé 26R. Marques de points d'attente pour protection approche ILS CAT I (90 m ou 107.5 m de l'axe de piste). Marques "No Entry" sur les voies en entrée interdite en direction de la piste.	Marking in compliance with ICAO specifications. THR, RWY centreline, fixed distance (300 m) and touchdown area markings. Holding point markings for ILS CAT III approach. Absence of first chevrons of DTHR 26R. Holding point markings for ILS CAT I approach (90 m or 107.5 m from RWY centreline). "No Entry" markings on exit only taxiways towards the runway.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFPG .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Voir carte AD 2 LFPG ADC 02 Voir AD 2 LFPG.20-3.2.1.6	See chart AD 2 LFPG ADC 02 See AD 2 LFPG.20-3.2.1.6
4	Observations / *Remarks*	Système RWSL installé sur les pistes 09R/27L et 08L/26R (voir AD 2 LFPG 20.3.2.4) Informations spécifiques pour l'exploitation A380 et B748. (voir AD 2 LFPG.20-3)	RWSL system on RWY 09R/27L and 08L/26R (see AD 2 LFPG 20.3.2.4) Specific information for A380 and B748 operations. (see AD 2 LFPG.20-3)

AD 2 LFPG.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

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

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	CRA-ROISSY
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFPG .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	CRA-ROISSY
	Période de validité / *Validity period*	30 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24
5	Briefing, consultation	P - T - D
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C - PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	AD WARNING PREDEC
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR APP
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	Voir carte AD 2 LFPG ADC 01	See chart AD 2 LFPG ADC 01
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	G - HI-LED. R - HI-LED sur TWY en sens interdit (DGV et la voie MD2 entre M et B). B - HI-LED sur TWY G3, G4, TB2 et P3 (voir carte AD2 LFPG GMC 03). O - HI-LED sur TWY G3, G4, TB2 et P3 (voir carte AD2 LFPG GMC 03). L'écartement des feux axiaux par rapport au marquage axial de taxiway peut varier de 0 à 65cm.	G - HI-LED. R - HI-LED on no entry TWY (Rapid Exit TWY and MD2 taxiway between M and B taxiways). B - HI-LED on G3, G4, TB2 and P3 TWYs (see chart AD2 LFPG GMC 03). O - HI-LED on G3, G4, TB2 and P3 TWYs (see chart AD2 LFPG GMC 03). The spacing of the axial lights in relation to the axial marking of the taxiway can vary from 0 to 65cm.
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées, associées à des feux bleus aux carrefours.	TWY edges B inert reflectors associated with B lights at cross-ways.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire.	Full power by power supply.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 sec	0 sec
5	Observations / *Remarks*	Voir AD 2 LFPG.9	See AD 2 LFPG.9

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

1	Description	FATO : - dimensions : 440 m x 30 m, - revêtement : gazon, - balisage : non, - orientation MAG : 084°/264°. TLOF : - position : N49°00'57" - E002°33'39", - altitude : 358 ft, - revêtement : béton bitumineux, - dimensions : 20 m x 20 m, - résistance : 5 TRSI, - balisage : non. Conditions d'utilisation : voir AD 2 LFPG.20-4.2 Voir VAC HELISTATIONS et AD 1.3	FATO: - dimension: 440 m x 30 m, - surface: grass, - lighting: no, - MAG orientation: 084°/264°. TLOF: - position: N49°00'57" - E002°33'39", - altitude: 358 ft, - surface: bituminous concrete, - dimension: 20 m x 20 m, - strength: 5 TRSI, - lighting: no. Instructions for use: see AD 2 LFPG.20-4.2 See VAC HELISTATIONS and AD 1.3

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	118.155 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	119.855 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	121.155 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	124.355 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	125.830 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	126.430 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	126.580 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	131.205 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	133.380 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	136.280 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Prevol (FR) *DE GAULLE Delivery (EN)*	121.730 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Prevol (FR) *DE GAULLE Delivery (EN)*	121.840 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.610 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.780 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.810 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.980 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	118.655 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	119.255 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	119.630 MHz	H24	Fréquence feu. Fire frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	120.655 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	120.905 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	123.605 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	125.330 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.580 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit du poste de stationnement F. / In respect of parking stand F. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.640 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit des postes de stationnement B et D. / In respect of parking stands B and D. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.680 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit des postes de stationnement K, L. / In respect of parking stands K, L. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.880 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit des postes de stationnement J. / In respect of parking stands J. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.930 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit des postes de stationnement A, C et E. / In respect of parking stands A, C and E. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	125.330 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Au profit des postes de stationnement A, B, C, D, E, F, J, K et L. In respect of parking stands A, B, C, D, E, F, J, K and L. Canal 8.33
TWR	FEDEX Trafic (FR) *FEDEX Ramp control (EN)*	131.605 MHz	H24	Au profit des postes de stationnement I. In favour of parking stands I. Canal 8.33
ATIS	DE GAULLE (FR)	128.230 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR (FR)/ARR-DEP parameters broadcasting. Canal 8.33

© Service de l'Information Aéronautique, France

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
ATIS	DE GAULLE (FR) *DE GAULLE (EN)*	127.130 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR (EN)/ARR-DEP parameters broadcasting(EN). Canal 8.33
D-ATIS	DE GAULLE (FR) *DE GAULLE (EN)*	NIL	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR-DEP parameters via DATA-link.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPG.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*	
DME	CGN	113.55 MHz CH 82Y	H24	49°01'11.7"N 002°30'00.4"E	385 ft	130NM FL120 - 63NM FL120 au/to FL500		265°/950m THR 09R	
DME	PGS	117.05 MHz CH 117Y	H24	48°59'58.1"N 002°37'25.7"E	348 ft	110NM FL500		085°/0,86NM DTHR 26R	
LOC 09R (III.E.4)	CGE	110.1 MHz	HX	49°01'26.3"N 002°34'33.0"E	377 ft			085°/1003 m DTHR 27L	(1)
GP 09R		334.4 MHz	HX	49°01'19.4"N 002°31'02.6"E	373 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	063°/356 m THR 09R	(2)
DME 09R		CH 38X	H24	49°01'19.4"N 002°31'02.6"E	420 ft	25NM FL250		063°/356m THR 09R	
LOC 27L (III.E.4)	CGW	110.7 MHz	HX	49°01'13.2"N 002°30'28.3"E	363 ft			265°/381 m THR 09R	(3)
GP 27L		330.2 MHz	HX	49°01'27.1"N 002°33'26.2"E	383 ft		17.1 m/56 ft (3 °)	286°/369 m DTHR 27L	(4)
DME 27L		CH 44X	H24	49°01'27.1"N 002°33'26.2"E	430 ft	25NM FL250		286°/369m DTHR 27L	
LOC 08R (III.E.4)	DSE	108.55 MHz	H24	48°59'43.4"N 002°36'43.4"E	307 ft			085°/707 m THR 26L	(5)
GP 08R		329.75 MHz	HX	48°59'31.0"N 002°34'12.2"E	335 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	109°/339 m THR 08R	(6)
DME 08R		CH 22Y	H24	48°59'31.0"N 002°34'12.2"E	357 ft	25NM FL250		109°/339m THR 08R	
LOC 26L (III.E.4)	DSU	108.35 MHz	H24	48°59'31.8"N 002°33'05.4"E	324 ft			265°/1041 m THR 08R	(7)
GP 26L		333.95 MHz	HX	48°59'36.4"N 002°35'53.9"E	315 ft		17.3 m/57 ft (3 °)	242°/342 m THR 26L	(8)
DME 26L		CH 20Y	H24	48°59'36.4"N 002°35'53.9"E	337 ft	25NM FL250		242°/341m THR 26L	
LOC 26R (III.E.4)	GAU	111.95 MHz	HX	48°59'43.1"N 002°32'43.7"E	343 ft			265°/533 m THR 08L	(9)
GP 26R		330.95 MHz	HX	48°59'48.8"N 002°35'52.1"E	318 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	242°/347 m DTHR 26R	(10)
DME 26R		CH 56Y	H24	48°59'48.8"N 002°35'52.1"E	368 ft	25NM FL250		242°/347m DTHR 26R	
LOC 08L (III.E.4)	GLE	108.7 MHz	HX	48°59'56.2"N 002°36'48.9"E	312 ft			085°/850 m DTHR 26R	(11)
GP 08L		330.5 MHz	HX	48°59'40.3"N 002°33'26.7"E	339 ft		17.3 m/57 ft (3 °)	110°/365 m THR 08L	(12)
DME 08L		CH 24X	H24	48°59'40.3"N 002°33'26.7"E	360 ft	25NM		110°/365m THR 08L	
LOC 09L (III.E.4)	PNE	109.35 MHz	HX	49°01'38.7"N 002°34'31.4"E	382 ft			085°/1005 m THR 27R	(13)
GP 09L		331.85 MHz	HX	49°01'34.1"N 002°31'43.8"E	381 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	061°/330 m THR 09L	(14)
DME 09L		CH 30Y		49°01'34.1"N 002°31'43.8"E	400 ft	25NM FL250		061°/329 m THR 09L	
LOC 27R (III.E.4)	PNW	110.35 MHz	HX	49°01'25.9"N 002°30'32.9"E	365 ft			265°/1154 m THR 09L	(15)
GP 27R		334.85 MHz	HX	49°01'39.5"N 002°33'24.4"E	386 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	286°/375 m THR 27R	(16)
DME 27R		CH 40Y	H24	49°01'39.5"N 002°33'24.4"E	408 ft	25NM FL250		286°/375 m THR 27R	

(1) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(2) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(3) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(4) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(5) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(6) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(7) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(8) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(9) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(10) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(11) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(12) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(13) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(14) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.3.3.2 Limitations et interdictions

20.3.3.2.1 Bande dégagée d'obstacles

La voie P2 a une bande dégagée d'obstacles de 38 m.

La voie P1 a une bande dégagée d'obstacles de 40 m.

La voie U (entre UC1 et UC3), à une bande dégagée d'obstacles de 41,7 m.

La voie C (entre C1 et C2), à une bande dégagée d'obstacles de 42,5 m.

Le dual taxilane G3 a une bande dégagée d'obstacles de 23,5 m.

Le dual taxilane G4 a une bande dégagée d'obstacles de 22,5 m.

La voie A3 a une bande dégagée d'obstacles de 37,5 m.

20.3.3.2.2 Limitations d'accessibilité

Voie de circulation A3 limitée aux avions d'envergure max 61 m.

Virage vers la voie de circulation A3 depuis le pont de la voie de circulation A limité aux avions d'envergure max 36 m.

Virage depuis la voie de circulation A3 vers le pont de la voie de circulation A limité aux avions d'envergure max 36 m.

Virage vers la voie de circulation DA1 depuis la voie de circulation A limité aux avions d'envergure max 36 m.

Voie G1 limitée aux avions d'envergure max 33 m.

Voies C2, E1, E2, E10, E11, E12, E13, G2, P4, P5 et BM1 limitées aux avions d'envergure max 36 m.

Voies de circulation G3 (axe orange et bleu), G4 (axe orange et bleu), P3 (axe orange et bleu) et TB2 (axe orange et bleu) limitées aux avions d'envergure max 36 m.

Voie de circulation EM23 limitée aux avions d'envergure max 52 m.

La voie de circulation FN4 est limitée aux avions d'envergure max 36 m et / ou d'une masse max de 80 tonnes.

La voie de circulation T entre T1 et T2 est limitée aux avions d'envergure max 36 m dès lors qu'un avion est en attente sur les baies de dégivrage SW1 à SW4. Cette restriction est valable à toute période de l'année.

La voie de circulation WT est limitée aux avions d'envergure max 36 m.

Les voies EM3, EM4, EM5, EM6, EM7 et EM8 sont exploitées uniquement par les aéronefs tractés (moteurs éteints).

Les voies interdites aux avions d'envergure supérieure à 65 m sont référencées dans les cartes GMC 07 et GMC 08.

20.3.3.2.3 Mouvements interdits

Autour du terminal 1, il est interdit de :

- Circuler entre deux satellites pour rejoindre la Voie A depuis la voie A3,

- Circuler entre deux satellites pour rejoindre la Voie A3 depuis la voie A,

- Effectuer un virage à 180° sur les postes de stationnement en nose-in,

- Contourner des appareils en stationnement,

- Effectuer des départs par baïonnette entre deux satellites.

Sur les aires Roméo, il est interdit de :

Effectuer un virage à 180° sur les postes de stationnement.

Les voies de sortie des postes de dégivrage RN et RS sont équipées de feux axiaux rouges.

La voie MD2 entre M et B est équipée de feux axiaux rouges dans le sens "vers la piste".

Doublet nord : voir carte AD 2 LFPG ADC 02.

Les voies utilisables pour sortir de la piste et non utilisables à l'alignement sont toutes équipées de barre d'entrée interdite. Pour renforcer l'interdiction les voies Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6 et Z5 sont également équipées de feux axiaux rouges dans le sens "vers la piste".

Doublet sud : voir carte AD 2 LFPG ADC 02.

Les voies utilisables pour sortir de la piste et non-utilisables à l'alignement sont toutes équipées de barre d'entrée interdite. Pour renforcer l'interdiction, les voies WT, W1, W2, W3, W4, W5, W6, V4 et V5 sont également équipées de feux axiaux rouges dans le sens "vers la piste".

20.3.3.2 Limitations and restrictions

20.3.3.2.1 Obstacle clearance strip of TWY

The obstacle clearance strip of TWY P2 is 38 m wide.

The obstacle clearance strip of TWY P1 is 40 m wide.

The obstacle clearance strip of TWY U (between UC1 and UC3) is 41.7 m wide.

The obstacle clearance strip of TWY C (between C1 and C2) is 42.5 m wide.

The obstacle clearance strip of the dual taxilane on TWYs G3 is 23.5 m wide.

The obstacle clearance strip of the dual taxilane on TWYs G4 is 22.5 m wide.

The obstacle clearance strip of TWY A3 is 37.5 m wide.

20.3.3.2.2 Limitations accessibility

TWY A3 is prohibited to wingspan greater than 61 m.

Turn to TWY A3 from the bridge of TWY A is prohibited to wingspan greater than 36 m.

Turn from TWY A3 to the bridge of TWY A is prohibited to wingspan greater than 36 m.

Turn to TWY DA1 from TWY A is prohibited to wingspan greater than 36 m.

TWY G1 is prohibited to wingspan greater than 33 m.

TWY C2, E1, E2, E10, E11, E12, E13, G2, P4, P5 and BM1 are prohibited to wingspan greater than 36 m.

TWY G3 (orange and blue axis), G4 (orange and blue axis), P3 (orange and blue axis) and TB2 (orange and blue axis) are prohibited to wingspan greater than 36 m.

TWY EM23 is prohibited to wingspan greater than 52 m.

TWY FN4 is prohibited to wingspan greater than 36 m and / or bigger than 80 t.

The taxiway T between T1 and T2 is limited to aircraft with a maximum wingspan of 36 m when an aircraft is waiting on the de-icing bays SW1 to SW4. This restriction is valid at any time of the year.

The taxiway WT is limited to aircraft with a maximum wingspan of 36 m.

The taxiways EM3, EM4, EM5, EM6, EM7 and EM8 are operated only by towed aircraft (engines off).

The taxiways prohibited to aircraft with a wingspan greater than 65 m are referenced in GMC 07 and GMC 08 charts.

20.3.3.2.3 Prohibited movements

Around Terminal 1, it is forbidden :

- Taxi between two satellites to join TWY A from TWY A3,

- Taxi between two satellites to join TWY A3 from TWY A,

- Make a 180° on nose-in stands,

- Bypass parked aircraft,

- Make a departure with a side-step between two satellites.

In the Romeo areas, it is forbidden :

- Make a 180° on stands.

The exit ways from RN and RS de-icing pads are equipped with red centerline lights.

Taxiway MD2 between M and B is equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".

North parallel runways : see chart AD 2 LFPG ADC 02.

The taxiways usable for leaving the track and not usable for alignment are all equipped with prohibited entry bars. To reinforce the prohibition, taxiways Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6 and Z5 are also equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".

South parallel runways : see chart AD 2 LFPG ADC 02.

The taxiways usable for leaving the runway and not usable for alignment are all equipped with a prohibited entry bar. To reinforce the prohibition, tawiways WT, W1, W2, W3, W4, W5, W6, V4 and V5 are also equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".

© Service de l'Information Aéronautique, France

Hot Spot :

HS_8W : Erreur de cheminement : au roulage sur E cap à l'Est, risque de continuer tout droit sur TJ1 au lieu de tourner à droite sur E.

20.3.3.2.4 Risque d'excursion au roulage

20.3.3.2.4.1 Recommandation au roulage

La pratique de l'oversteering en virage est recommandée pour tout type avion.

Les équipages des A340-600, A350-1000 et B777-300 sont invités à rouler avec précaution, la pratique de l'oversteering étant nécessaire dans tous les virages.

Les équipages de CRJ-1000, E190, E195, A319, A320, BCS3 et DH8D sont invités à rouler avec précaution, la pratique de l'oversteering étant nécessaire dans les virages TJ3, TJ4 et TJ5 (accès aux aires JULIETT du T2G).

Hot Spot :

HS_8W : routing error : during taxiing on E heading East, risk of continuing straight on TJ1 instead of turning right on E.

20.3.3.2.4 Risk of taxiway excursion

20.3.3.2.4.1 Taxiing recommendation

Oversteering is recommended for all aircraft types.

A340-600, A350-1000, and B777-300 crews are advised to taxi with caution, as oversteering is required in all turns.

CRJ-1000, E190, E195, A319, A320, BCS3, and DH8D crews are advised to taxi with caution, as oversteering is required in turns TJ3, TJ4, and TJ5 (access to the JULIETT areas of the T2G).

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.3.5 Utilisation des postes de stationnement

Certains postes de stationnement font l'objet de distances de sécurité inférieures aux standards, notamment lorsqu'ils sont équipés d'une mire de guidage.

Les opérateurs sont informés via les consignes particulières d'utilisation des postes de stationnement disponibles auprès du gestionnaire d'aéroport : https://espacepro.groupeadp.fr/

20.3.5.1 Système de guidage et d'accostage

L'accostage d'un avion sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un signaleur ou du système de guidage visuel pour accostage. Si ces conditions ne sont pas réunies, l'avion devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

20.3.6 Roulage en configuration LVP

Voir AD 2 LFPG.22-2.2

20.3.7 Procédures de dégivrage

Les demandes de dégivrage doivent être adressées au REP CDGR par TELEX et à la tour sur la fréquence 121,840 .
TELEX : CDGDEXH

Lorsque les baies sont fermées, le délai d'ouverture des sites est de 60 minutes après réception de la première demande de dégivrage. Les compagnies sont prévenues par TELEX de l'ouverture des aires de dégivrage.

Du 15 octobre au 15 mai, l'utilisation de la voie T entre T1 et T3 est interdite aux avions d'envergure supérieure à 36 m sortant des baies SW1, SW2 et SW3 en fonction de l'activation des baies de dégivrage SW2, SW3 et SW4.

Check-List "après dégivrage/antigivrage" : afin de fluidifier la circulation aux abords des seuils, il est demandé aux pilotes d'effectuer leur check-list après dégagement de la baie de dégivrage.

L'aire de dégivrage ROMEO est interdite aux A380, B748, A124, C5 et A225.

20.3.7.1 Fréquences affectées aux baies de dégivrage.

Baies de dégivrage NW1 et NE1 : 121,560 MHz

Baies de dégivrage NW2 et NE2 : 121,990 MHz

Baies de dégivrage NW3 et NE3 : 129,480 MHz

Baies de dégivrage NW4 et NE4 : 121,710 MHz

Baies de dégivrage SW1 et SE2 : 121,590 MHz

Baies de dégivrage SW2 et SE3 : 121,860 MHz

Baies de dégivrage SW3 et SE4 : 129,490 MHz

Baies de dégivrage SW4 et SE1 : 121,790 MHz

Baie de dégivrage ROMEO Nord : 121,690 MHz

Baie de dégivrage ROMEO Sud : 121,830 MHz

Baie de dégivrage JULIETT Nord : 135,705 MHz

Baie de dégivrage JULIETT Sud : 121,630 MHz

Baie de dégivrage BM2 : 119,665MHz

Baie de dégivrage BM3 : 119,685MHz

20.3.7.2 Accès aux baies de dégivrage

L'accès des baies de dégivrage est soumis à la clairance du CTL qui assigne le nom de la baie et la fréquence où l'appareil va dégivrer. Une fois le contact établi sur la fréquence assignée, le pilote suit les informations fournies par l'opérateur dégivrage qui l'autorise à entrer, puis le guide pour le placement de l'avion sur la baie (roulage, ralentir, arrêt).

- En entrée de la baie :

ligne de feux rouges encastrés de zone d'emploi limité :

allumée: accès interdit,

éteinte: accès autorisé.

Sur certaines baies, les informations transmises sur la fréquence dégrivrage par le chef de poste dégivrage sont reprises sur des panneaux à message variable.

20.3.5 Use of parking stands

Some parking stands have safety distances that are below the standards, particularly on stands equipped with a visual docking guidance system.

Operators are informed through parking stand special operating instructions available from the airport manager : https://espacepro.groupeadp.fr/

20.3.5.1 Visual docking - Parking guidance system

Pilots should not enter a parking stand unless under instruction from a marshaller or following indications from an operational visual docking guidance system. In the other situations, the ACFT should hold position on the taxiway/taxilane centerline ahead of the parking stand lead-in line, notify Ground Movement Control and request assistance.

20.3.6 Taxiing in LVP procedures

See AD 2 LFPG.22-2.2

20.3.7 De-icing procedures

The de-icing requests shall be adressed to REP CDGR by TELEX and to the TWR on 121.840 frequency.
TELEX : CDGDEXH

When the de-icing pads are closed, the opening delay is 60 minutes after the receipt of the first deicing request. Airlines are notified of de-icing opening by telex.

From 15 October to 15 May, TWY T from T1 to T3 is forbidden to wingspan greater than 36 metres exiting pads SW1, SW2 and SW3 depending on the activation of SW2, SW3 and SW4 de-icing pads.

After de-icing/anti-icing' checklist : in order to keep traffic moving around thresholds, pilots are requested to carry out their checklist after exiting de-icing pad.

A380, B748, A124, C5 and A225 aircrafts are not authorized to use the ROMEO de-icing pad.

20.3.7.1 Frequencies assigned to de-icing areas

De-icing pads NW1 and NE1 : 121.560 MHz

De-icing pads NW2 and NE2 : 121.990 MHz

De-icing pads NW3 and NE3 : 129.480 MHz

De-icing pads NW4 and NE4 : 121.710 MHz

De-icing pads SW1 and SE2 : 121.590 MHz

De-icing pads SW2 and SE3 : 121.860 MHz

De-icing pads SW3 and SE4 : 129.490 MHz

De-icing pads SW4 and SE1 : 121.790 MHz

De-icing pad ROMEO North : 121.690 MHz

De-icing pad ROMEO South : 121.830 MHz

De-icing pad JULIETT North : 135.705 MHz

De-icing pad JULIETT South : 121.630 MHz

De-icing pad BM2 : 119.665 MHz

De-icing pad BM3 : 119.685 MHz

20.3.7.2 Access to de-icing pads

Access to de-icing pads is subject to a CTL clearance, assigning the appropriate frequency and the name of the de-icing pad where the aircraft is to be de-iced. Once contact established on assigned frequency, the pilot complies with the information supplied by de-icing operator who provides taxi and stop guidances into the deicing pad (taxiing, slow and stop).

- De-icing pad entry :

line of red flush lights for limited operation pad :

switched on : access prohibited,

switched off : access permitted.

On some pads, information broadcasted on de-icing frequency by de-icing manager are also provided on variable message signs.

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.3.7.3 Aires de dégivrage 08L - 26R - 09R - 27L

Les baies de dégivrage du seuil 09R disposent de 3 points d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 11, DE-ICE 12 et DE-ICE13.

Les baies de dégivrage du seuil 27L disposent de 3 points d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 21, DE-ICE 22 et DE-ICE 23.

Les baies de dégivrage du seuil 08L disposent d'un point d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 31.

Les baies de dégivrage du seuil 26R disposent de 4 points d'attente intermédiaire de dégivrage : DE-ICE 41, DE-ICE 42, DE-ICE 43 et DE-ICE 44.

Le point d'attente intermédiaire de dégivrage en service est le point d'attente allumé (trois feux encastrés de couleur jaune). Voir AD 2 LFPG GMC 04 et GMC 05.

20.3.7.4 Aires de dégivrage THR 09R

Baie NW4 active : voie DY fermée

Voir AD 2 LFPG GMC 04.

20.3.7.5 Aires de dégivrage THR 26R

Baie(s) SE3 et/ou SE4 active(s) : voie R fermée à l'est de RT13

Baie(s) SE1 et/ou SE2 active(s) : voie R fermée à l'est de RT11

Voir AD 2 LFPG GMC 05.

20.3.7.6 Aires de dégivrage ROMEO

Accès aux baies ROMEO Nord et Sud par une seule entrée, depuis la voie F ou la voie N et cap au Nord en fonction du sens de circulation en vigueur. Suivre la ligne centrale orange (balisage axial lumineux vert clignotant jusqu'à l'entrée de l'aire ROMEO - voir AD 2 LFPG GMC 06).

20.3.7.7 Aire de dégivrage JULIETT

Voir AD 2 LFPG GMC 06.

20.3.7.8 Accès aux baies JULIETT Nord et Sud

Depuis P4, suivre la ligne de couleur orange.

Les types avions suivants sont autorisés à dégivrer dans les baies de dégivrage Juliett Nord et Juliett Sud. Tous les autres types avions sont interdits dans ces baies.

Type avion autorisé : E145, E170, E190, E195, E75S, E290, CRJ9, CRJX, DH8D, A318, A319, A320, A20N, B733, B736, B737, BCS1, BCS3.

20.3.7.9 Sortie des baies de dégivrage

"La fin de l'opération de dégivrage/antigivrage est annoncée sur la fréquence par le chef de poste dégivrage. Le roulage s'éffectue seulement après instruction du CTL."

20.3.8 Procédure d'élimination de glace moteur

Pendant le roulage l'opération de délestage de givre sur les pales par application d'une puissance de 70% de N1 maximum peut être conduite dans des zones prévues à cet effet (voir GMC 01, 02, 07, 08) et avec autorisation de « De Gaulle Sol ». Lors du premier contact avec "De Gaulle Prévol" les équipages font part de leur volonté d'effectuer une procédure "Ice-Shedding".

20.3.7.3 De-icing areas 08L - 26R - 09R - 27L

The de-icing pads 09R have 3 intermediate de-icing holding points: DE-ICE 11, DE-ICE 12 and DE-ICE 13.

The de-icing pads 27L have 3 intermediate de-icing holding points: DE-ICE 21, DE-ICE 22 and DE-ICE 23.

The de-icing pads 08L have one intermediate de-icing holding points: DE-ICE 31.

The de-icing pads 26R have 4 intermediate de-icing holding points: DE-ICE 41, DE-ICE 42, DE-ICE 43 and DE-ICE 44.

The de-icing intermediate holding point in service is the holding point whose lighting is switched on (3 flush yellow lights). See AD 2 LFPG GMC 04 and GMC 05.

20.3.7.4 De-icing areas THR 09R

Pad NW4 active : Taxiway DY closed

See AD 2 LFPG GMC 04.

20.3.7.5 De-icing areas THR 26R

Pad(s) SE3 and / or SE4 active : TWY R closed to the east of RT13

Pad(s) SE1 and / or SE2 active : TWY R closed to the east of RT11

See AD 2 LFPG GMC 05.

20.3.7.6 De-icing areas ROMEO

Access to pads ROMEO North and South by a single entry, from TWY F or TWY N and facing north depending on traffic direction in force. Follow the orange center line (green centerline lights flashing until the entrance to ROMEO area - see AD 2 LFPG GMC 06).

20.3.7.7 De-icing areas JULLIETT

See AD 2 LFPG GMC 06.

20.3.7.8 Access to de-icing pads

From P4, follow the orange line.

The following aircraft types are authorised to de-ice in the Juliett North and Juliett South de-icing bays. All other aircraft types are prohibited in these bays.

Authorised aircraft type : E145, E170, E190, E195, E75S, E290, CRJ9, CRJX, DH8D, A318, A319, A320, A20N, B733, B736, B737, BCS1, BCS3.

20.3.7.9 De-icing pads exit

"The end of de-icing/anti-icing is announced on frequency by de-icing manager. Taxiing is done after CTL instruction only. "

20.3.8 Ice shedding procedure

During taxi the completion of aircraft run-up applying 70% of N1 maximum can be conducted on areas designed for such operation (see GMC 01, 02, 07, 08) and with clearance of « De Gaulle Ground ». On initial contact with « De Gaulle Delivery » flight crews share their will to perform an « Ice-shedding » procedure.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Arrêté du 06 novembre 2003 portant restriction d'exploitation nocturne de certains aéronefs dépassant un seuil de bruit au décollage ou à l'atterrissage sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

Arrêté du 06 novembre 2003 portant interdiction entre 0 heure et 5 heures des décollages d'aéronefs non programmés pendant ladite période horaire sur l'aérodrome de Paris-Charles-de-Gaulle.

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.

Le non respect des dispositions de ces arrêtés, reprises ci-dessous (2.21.1 à 2.21.5) peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

French ministerial order of September 20th, 2011 restricting the operation of Paris-Charles-de-Gaulle airport.

French ministerial order of february 18th, 2003 introducing operating restrictions by creating environment protection airspace (VPE) at Paris-Charles-de-Gaulle airport.

French ministerial order of November 06, 2003 introducing night-time operating restrictions of aircraft exceeding a noise threshold on take-off or landing at the Paris-Charles-de-Gaulle airport.

French ministerial order of November 06, 2003 prohibiting between 00:00 and 05:00, take-offs of unscheduled aircraft during the said hourly period at Paris-Charles-de-Gaulle 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.

Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (2.21.1 to 2.21.5) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.

21.1 Restrictions liées aux performances acoustiques / *Restrictions on acoustic performance*

21.1.1 Définitions / *Definitions*

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 2 " et " Chapitre 3 " : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;

- " Marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs ou de turbopropulseurs " : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3, pour chacun des trois points de mesure définis dans l'annexe 16.

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 2" and "Chapter 3" : respectively Chapter 2 and Chapter 3 of Annex 16, Volume 1, Part II ;

- " Cumulative margin of a jet engine aircraft or propeller aircraft ": the sum of the between the certified noise level and the permissible limit defined in Chapter 3, for each of the three measurement points defined in Appendix 16.

21.1.2 Restrictions applicables / *Applicable restrictions*

• Restriction permanente d'accès pour les aéronefs chapitre 2 :

Les aéronefs certifiés chapitre 2 sont interdits.

• Restriction permanente d'accès pour les aéronefs chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB :

Les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB, sont interdits.

• Restriction d'accès de nuit pour les appareils certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB :

Les aéronefs certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peuvent :

- Atterrir entre 22h00 et 06h00, heures locales ;

- Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22h00 et 06h00, heures locales.

• Restriction de nuit pour les appareils dépassant un certain niveau de bruit :

Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, est supérieur à la valeur de 99 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement, en vue de son décollage, entre 00h00 et 04h59, heures locales.

Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, est supérieur à la valeur de 104,5 EPNdB ne peut atterrir entre 00h30 et 05h29, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.

Un exploitant qui en fait la demande peut obtenir l'autorisation d'opérer des mouvements d'aéronefs dans les plages horaires visées dès lors qu'une méthode de conduite de vol reproductible permet un impact environnemental reconnu par le ministre chargé de l'aviation civile équivalent à celui d'un avion dont la valeur de certification acoustique ne dépasserait pas les valeurs fixées ci-dessus (99 EPNdB ou 104.5 EPNdB suivant le cas).

• Permanent access restriction for Chapter 2 certified aircraft :

Chapter 2 certified Aircraft are prohibited.

• Permanent access restriction for chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 5 EPNdB :

Chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 5 EPNdB are prohibited.

• Access restriction for chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 10 EPNdB :

Chapter 3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 10 EPNdB may not :

- Land between 22:00 and 06:00, local time ;

- Leave the parking stand, in order to take-off, between 22:00 and 06:00, local time.

• Restriction at night for aircraft exceeding certain noise levels :

No aircraft with a noise level certified at the so-called overflight point, as defined in the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, higher than 99 EPNdB may leave the parking stand to take-off from Paris-Charles de Gaulle airport between 00:00 and 04:59, local time.

No aircraft with a noise level certified at the so-called approach point, as defined in the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, higher than 104.5 EPNdB may land at Paris-Charles de Gaulle airport to arrive at the apron between 00:30 and 05:29, local time.

An operator who makes the request may obtain authorization to operate aircraft during these time periods if a reproducible method of conducting the flight permits an environmental impact that is recognized by the French Minister for Civil Aviation as equivalent to that of an aircraft with an acoustic certification value not exceeding the values defined above (99 EPNdB or 104.5 EPNdB depending on the case).

21.1.3 Exempions / Dérogations / *Exemptions / Waivers*

• Exemptions :

Les dispositions du 2.21.1.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

• Exemptions :

The provisions specified in paragraphs 2.21.1.2. do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :

© Service de l'Information Aéronautique, France

- 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.

• Dérogations :

- L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux règles définies au 2.21.1.2. ;
- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.1.2. que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;
- L'organisme de contrôle peut, pour des motifs de sécurité du vol, délivrer des clairances dérogeant aux règles définies au 2.21.1.2. ;
- Les dérogations aux règles définies au 2.21.1.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

21.2 Procédures opérationnelles

21.2.1 Consignes générales pour les procédures

Les restrictions applicables en matière de circulation aérienne à CDG sont de trois types :

- restrictions d'utilisation de certaines procédures de départ ;
- obligation de suivi de certaines procédures de départ ;
- obligation de conduire le vol à l'intérieur des volumes de protection environnementale (VPE).

21.2.2 Procédures opérationnelles au départ et à l'arrivée

21.2.2.1 Procédures opérationnelles au départ

• Procédures opérationnelles de décollage à moindre bruit :

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

La montée initiale doit être conduite selon la procédure NADP1 telle que décrite dans la Doc 8168 de l'OACI.

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 (Au-dessus du niveau de l'aérodrome) *Between Take-Off and 1500 ft* *(Above Aerodrome Level)*	Entre 1500 ft et 3000 ft (Au-dessus du niveau de l'aérodrome) *Between 1500 ft and 3000 ft* *(Above Aerodrome Level)*	A 3000 ft (Au-dessus du niveau de l'aérodrome) *At 3000 ft* *(Above Aerodrome Level)*
Puissance de décollage Montée à V2 + 10 à 20 kt Volets et becs en configuration décollage *Take Off Power* *Climb at V2 + 10 to 20 kt* *Flaps and slats in Take Off configuration*	Puissance de montée maximale Montée à V2 + 10 à 20 kt Volets et becs en configuration décollage *Maximum climb power* *Climb at V2 + 10 to 20 kt* *Flaps and slats in Take Off configuration*	Après NADP1, poursuivre l'accélération vers 250 kt maximum tout en conservant une pente de montée positive, et en ajustant la rétractation progressive des dispositifs hypersustentateurs. *After NADP1, continue acceleration to 250 kt maximum while keeping a positive climb gradient, and adjusting progressive retraction of high-lift devices.*

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

• Obligation de suivi de la trajectoire initiale de départ :

Sauf impératif de sécurité ou de contrôle, les pilotes des appareils munis de turboréacteurs sont tenus de suivre la partie initiale de la trajectoire standard de départ publiée dans les publications d'information aéronautique :

- sauf raccordement SID 6Z , jusqu'à une distance de 11 miles nautiques de la balise DME PGS pour les décollages en pistes 26L et 26R, et 6,1 NM de la balise DME CGN pour les décollages en pistes 27R et 27L, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060 ;
- jusqu'à une distance de 8,2 NM CGN pour les décollages en pistes 09L et 09R, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060 ;
- jusqu'à une distance de 4,6 NM PGS pour les décollages en pistes 08L et 08R, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060.

Ce suivi sera effectué avec la plus grande précision. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux avions à hélices entre 0600 et 2315, heures de départs de l'aire de stationnement.

• Restrictions d'utilisation de certaines procédures :

- Face à l'Ouest, les procédures de décollage situées dans l'axe des pistes ne peuvent être utilisées que par des appareils respectant une pente minimale de montée de 6,5%. En cas d'impossibilité de respecter cette pente aviser DE GAULLE PREVOL.

- 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.

• Waivers :

- Obtaining clearance to proceed from air traffic control is not equivalent to exemption from any of the rules defined in § 2.21.1.2. ;
- The captain may only waive the rules defined in § 2.21.1.2. if he deems it necessary for the sake of flight safety ;
- ATC unit may, for flight safety reasons, issue clearances waivering the rules defined in § 2.21.1.2. ;
- Waivers to 2.21.1.2. provisions can be exceptionally granted by the Director of DGAC (General directorate of civil aviation).

21.2 Operational procedures

21.2.1 General instructions for procedures

Three types of restrictions apply to air traffic at CDG :

- restrictions on the use of certain departure procedures;
- obligation to monitor certain departure procedures;
- obligation to conduct the flight within the environmental protection volumes (Volumes de Protection Environnementale - VPE).

21.2.2 Operational procedures on departure and on arrival

21.2.2.1 Operational procedures on departure

• Operational take-off procedures producing least noise :

The following operational take-off procedures for minimum noise must be followed by pilots on departure from CDG airport.

Initial climb shall be conducted according to NADP1 procedure, as described in ICAO Doc 8168.

Whenever compatible with aircraft performance and operational procedures, the recommended trajectory is the following :

If this trajectory cannot be followed, pilots shall notify air traffic control before entering the runway.

• Obligation to follow the initial take-off path :

Unless for reasons of safety or control, pilots of aircraft with turbo-jet engines are required to follow the initial part of the standard take-off path published in the Aeronautical Information Publications:

- unless joining SID 6Z , until they are at a distance of 11 nautical miles from the DME PGS beacon for take-offs from runways 26L and 26R; or of 6.1 NM from the DME CGN beacon for take-offs from runways 27R and 27L. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060;
- until they are at a distance of 8.2 NM CGN for take-offs from runways 09L and 09R. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060;
- until they are at a distance of 4.6 NM PGS for take-offs from runways 08L and 08R. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060.

These rules shall be followed punctiliously. The restrictions do not apply to propeller-driven aircraft leaving the apron between 0600 and 2315.

• Restrictions on the use of certain procedures :

- Westbound, the procedures for a take-off running along a runway axis may only be used by aircraft climbing at a gradient of at least 6.5%. If it is not possible to climb at this gradient, notify DE GAULLE Delivery.

© Service de l'Information Aéronautique, France

- Face à l'ouest, entre 00h00 et 05h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement, les départs suivent des trajectoires particulières (décrites dans AD2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI -INSTR 01) en vue de réduire les nuisances sonores.

21.2.2.2 Procédures opérationnelles à l'arrivée

Les pilotes doivent conduire leur approche de manière à maintenir la dernière altitude assignée par les services 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.

21.2.2.2.1 Restrictions d'utilisation de certaines procédures

Toute utilisation de procédure d'arrivée à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle en configuration face à l'est, en provenance du sud-est, et passant au sud de la plate-forme à partir du point MOSUD est interdite dès lors qu'elle s'effectuerait avec un passage audit point MOSUD entre 22h20 et 07h00, heures locale.

21.2.2.2.2 CDO 75

La CDO75 est un concept opérationnel qui vise à réduire les nuisances sonores via l'exécution d'une descente sans palier sous 7500 ft au-dessus de l'altitude de l'aéroport.

Les critères retenus par Eurocontrol sont les suivants pour considérer un vol en CDO75 :

• Aucun palier de plus de 20 secondes (à l'exclusion du palier d'approche intermédiaire jusqu'à 30 secondes).

• Un palier est défini comme toute étape de l'approche avec une vitesse verticale inférieure à 300 ft/min.

Pour un aéronef à l'arrivée, tout équipage qui reçoit du contrôle d'approche, une instruction de descente continue, ou une instruction affranchissant explicitement les pilotes de contraintes de taux de descente, doit s'efforcer d'exécuter une CDO 75.

21.2.2.2.3 Procédures d'approche initiale "Night"

• Restrictions d'utilisation :

Toutes les procédures d'approche initiale "Night" sont strictement interdites en dehors du créneau 00h30 – 05h00 (heure locale), heure de passage IAF.

Elles ne sont utilisables que sur instruction ATC et dans le créneau 00h30 – 05h00 (heure locale).

A tout moment, durant ce créneau, les procédures "Night" peuvent être suspendues par les services ATS.

Ne pas dépasser l'axe d'approche finale à l'interception :

Tout équipage qui détecterait le risque d'un dépassement du localizer au passage de l'IF en fin de procédure Night :

- n'est pas autorisé à exécuter une procédure Night

- et doit se signaler à l'ATC dès le survol de l'IAF.

• Guidage radar :

Le guidage radar des aéronefs en procédure "Night" reste possible à tout moment, pour les besoins du séquencement des arrivées par exemple.

En pareille situation, conserver impérativement les points de la procédure "Night" dans le système de navigation (FMS), afin de pouvoir ensuite rejoindre la procédure "Night" en cas d'instruction ATC en direct-to.

Niveaux et vitesses en approche Night :

Les niveaux et vitesses sont soumis à instruction du contrôle.

Une fois autorisé à descendre vers 4000 (ou 5000) pieds QNH :

- l'équipage s'efforce de mettre en œuvre une descente aussi continue que possible, afin de minimiser les paliers avant la descente finale et de réaliser une CDO 75 (voir § 21.2.2.2.) : de préférence, le mode "VNAV" plutôt que le mode "Level Change" par exemple.

- en particulier, même après l'instruction du contrôle, le début de la descente en fin de STAR et sur la procédure Night, reste à la discrétion de l'équipage et peut même être retardé de manière à mettre en œuvre une descente continue jusqu'à l'interception du segment d'approche finale (capture du glide en ILS).

- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien controlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.

21.2.2.4 Utilisation des trainées des avions

Dans le respect de la sécurité et des consignes de stabilisation, lorsque les performances de leur aéronef le permettent, les pilotes sont invités à retarder la sortie du train d'atterrissage à 2000 ft AGL afin de participer à l'atténuation des nuisances phoniques.

21.2.3 Volumes de protection environnementale (VPE)

On désigne par :

- Westbound, departures leaving the apron between 00:00 and 05:00 (local time) follow specific paths (described in AD2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI -INSTR 01) in order to reduce noise pollution.

21.2.2.2 Operational procedures on arrival

Pilots are to perform their approach so as to maintain the last altitude assigned by ATS until interception of glide path. After the interception the final approach must be effected so as not to fly beneath this plan.

21.2.2.2.1 Restricrtions on the use of certain procedures

Any use of an arrival procedure at Paris-Charles de Gaulle airport in the eastbound configuration, coming from the south-east and traveling south of the platform, is prohibited from the point MOSUD during a window for MOSUD overflight between 22:20 and 07:00 local time.

21.2.2.2.2 CDO 75

CDO75 is an operational concept that aims at reducing noise pollution via the carrying out of the descent without level leg below 7500 ft above airport altitude.

Criteria retained by Eurocontrol to consider a flightpath as a CDO 75, are as follows :

• No level leg lasting more than 20 seconds (except level leg before the final descent until 30 seconds).

• A level leg is referred as any flight leg with vertical speed less than 300 ft/min.

For an arriving aircraft, any flightcrew that has been issued by approach control, an instruction allowing a continuous descent, or an instruction explicitly freeing pilots from constraints on rates of descent, is expected to endeavour to carry out a CDO 75.

21.2.2.2.3 Initial approach procedures "Night"

• Restrictions on use:

All the procedures for an initial approach "Night" are strictly prohibited when the IAF overflight is outside the window 00:30 – 05:00 (local time).

They may be used only with ATC clearance and within the window 00:30 – 05:00 (local time).

The "Night" procedures may be suspended at any time during this period by the ATC services.

Do not overshoot final approach course while intercepting:

Any crew that identifies a risk of overshooting the localizer when crossing the IF at the end of the "Night" procedure:

- is not authorized to carry out a "Night" procedure

- and must indicate to the ATC when it flies over the IAF.

• Radar vectoring:

Radar vectoring of aircraft using the "Night" procedure remains possible at all times, for the purposes of arrival sequencing for instance.

In such a situation, you must retain the points for the "Night" procedure in the navigation system (FMS), so you can revert later to the "Night" procedure in the event of a "direct to" ATC instruction.

Levels and speeds for a «Night» approach:

Levels and speeds are subject to ATC instructions.

Once authorized to descend to 4000 (or 5000) feet QNH:

- the crew aims to make a descent as gradual as possible, in order to minimize level legs before the final descent and to carry out a CDO 75 (see§ 21.2.2.2.) : "VNAV" rather than "Level Change" mode where possible, for example.

- in particular, even after ATC instruction, the start of the descent at the end of STAR and on Night procedure, remains at flightcrew's discretion, and may even be delayed in order to carry out a continuous descent until the interception of final approach segment (glide capture on ILS).

- the crew is responsible for maintaining its flight in controlled air space (Paris class A TMA) and must comply with the level constraints published for the IAF.

21.2.2.4 Use of drag

While ensuring safety and complying with stabilisation instructions, and when ACFT performances allow, pilots are invited to delay the landing gear extension until 2000 ft AGL for noise abatement reasons.

21.2.3 Environment protection airspaces (VPE)

Referred as :

© Service de l'Information Aéronautique, France

- " Volume de protection environnementale " : un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales ;

- " Limites de sortie " : partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut sortir du volume ;

- " Limites d'entrée " : partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont décrits dans les publications aéronautiques suivantes :

- " Environment protection airspace ": an airspace section associated to a departure or arrival procedure, notified to users through the Aeronautical Information Service, in which the flight shall be contained for environmental reasons ;

- " Exit limits " : section of lateral limits in the environment protection airspace, in which the flight can leave the environment protection airspace ;

- " Entry limits " : section of lateral limits in the environment protection airspace, in which the flight can enter the environment protection airspace ;

The captain of an aircraft flying according to the instrument flight rules conducts his/her flight within the environmental protection volume associated with the procedure that the Air traffic control authority has declared to be in use.

The relevant procedures and their associated environmental protection volumes are described in the following Aeronautical Information Publications and in the appendix attached to this Ministerial Order :

Procédures *Procedures*	**AIP FRANCE procédures** *See AIP FRANCE*	**Volumes de protection environnementale** *Volume of environmental protection*
Départ/ *Departure* RWY 08R-08L	AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI	AD 2 LFPG SID RWY08 VPE DEP
Départ/ *Departure* RWY 09R-09L	AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI	AD 2 LFPG SID RWY09 VPE DEP
Départ/ *Departure* RWY 26R-26L	AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI	AD 2 LFPG SID RWY26 VPE DEP
Départ/ *Departure* RWY 27R-27L	AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI	AD 2 LFPG SID RWY27 VPE DEP
Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 08R	AD2 LFPG IAC RWY08R FNA ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY08R VPE DEP
Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 09L	AD2 LFPG IAC RWY09L FNA ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY09L VPE DEP
Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 26L	AD2 LFPG IAC RWY26L FNA ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY26L VPE DEP
Arrivée/ *Arrival* ILS RWY 27R	AD2 LFPG IAC RWY27R FNA ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY27R VPE DEP

Lorsque un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initial, le commandant de bord n'est plus tenu de conduire son vol à l'intérieur de ce volume dès lors qu'il a atteint les limites de « sortie » ou bien la limite supérieure définie (FL060).

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure d'arrivée ILS, le commandant de bord est tenu de pénétrer dans ce volume par les limites d'« entrée ».

21.2.4 Exemptions / Dérogations

• Exemptions :

Les dispositions du 2.21.2.2.1. et du 2.21.2.2.2.1. 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 mentionnés au deuxième alinéa de l'article L6100-1 du code des transports ;

- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Les dispositions du 2.21.2.2.1. ne s'appliquent pas aux avions à hélices entre 06h00 et 22h00, heures locales de départ du point de stationnement en vue d'un décollage.

Les dispositions du 2.21.2.3. relatives aux volumes de protection environnementale associées aux procédures de départ initial, prévues dans ce paragraphe, ne s'appliquent pas aux avions à hélices de 06h00 à 23h15, heures locales de départ de l'aire de stationnement, sauf en l'absence de procédures spécifiques pour ces avions.

• Dérogations :

Le commandant de bord peut déroger aux règles définies au 2.21.2.2. que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

Des dérogations aux règles définies aux 2.21.2.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le Directeur général de l'aviation civile.

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 substitution

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

When an environmental protection volume is associated with an initial departure procedure, the captain is no longer required to conduct the flight within this volume once the aircraft has reached either the "exit" limits or the upper defined limit (FL060).

When an environmental protection volume is associated with an ILS arrival procedure, the captain is required to enter the volume within the "entry" limits.

21.2.4 Exemptions / Waivers

• Exemptions :

The provisions specified in paragraphs 2.21.2.2.1. and 2.21.2.2.2.1. 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.

Provisions specified in paragraph 2.21.2.2.1. do not apply to propeller-driven aircraft leaving the parking stand for take-off between 06:00 and 22:00.

Provisions specified in paragraph 2.21.2.3. relating to the environmental protection volumes associated with the initial departure procedures set out in this paragraph do not apply to propeller-driven aircraft that leave the apron between 6:00 and 23:15 (local time), unless there are no specific procedures for these aircraft.

• Waivers :

The captain may only waive the rules defined in paragraphs 2.21.2.2. unless he deems it necessary for the sake of flight safety or if he has received an air traffic control instruction issued from the ATC unit for flight safety reasons.

Waivers to 2.21.2.2. provisions can be exceptionally granted by the Director of DGAC (General directorate of civil aviation).

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 (TOBT), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-Chauffage ;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 tonnes ;

- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 tonnes.

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the TOBT, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning/heating ;

- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW < 140t ;

- 60 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW > 140t.

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 et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 tonnes ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 tonnes.

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/heating, and during the necessary plug in time of the alternative devices ;

- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW < 140t ;

- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning/heating for aircraft with a MTOW > 140t.

21.3.5 Exemptions / dérogations

• Exemptions :

Les dispositions du § 2.21.3.2 to 2.21.3.4 ne s'appliquent pas aux aéronefs suivants :

- Aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

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

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

- 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 2.21.3.3. et 2.21.3.4. que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

21.3.5 Exemptions / Waivers

• Exemptions :

The provisions of § 2.21.3.2 to 2.21.3.4 do not apply to :

- Aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;

- Aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;

- Military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;

- Aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.

• Waivers :

The captain may only waive the rules defined in § 2.21.3.3 and 2.21.3.4 if he deems it necessary 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 Restrictions liées aux créneaux horaires

21.4 Slot restrictions

21.4.1 Restrictions applicables

Le décollage d'un aéronef est interdit entre 00h00 et 04h59, heures locales de départ du point de stationnement, si ce décollage n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau de départ (par COHOR) dans ladite plage horaire le jour en question.

21.4.1 Applicable restrictions

Aircraft are not allowed to leave the parking stand between 00:00 and 04:59 local time to take-off from the platform, unless they have been allotted a time slot (by COHOR, French association time slot coordinator) for departure within this period on the day in question.

21.4.2 Exemptions / Dérogations

• Exemptions :

Les dispositions du 2.21.4.1. 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.

• Dérogations :

L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux règles définies au 2.21.4.1.

21.4.2 Exemptions / Waivers

• Exemptions :

The provisions specified in paragraphs 2.21.4.1. 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.

• Waivers :

Obtaining clearance to proceed from air traffic control is not equivalent to exemption from any of the rules defined in § 2.21.4.1.

21.5 Autres mesures environnementales

21.5 Other environmental measures

© Service de l'Information Aéronautique, France

21.5.1 Inverseur de poussée

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée seront limités au ralenti entre 22h00 et 05h00 heures locales, excepté pour des impératifs opérationnels et de sécurité.

21.5.2 Essais moteurs

Les essais de moteurs ne peuvent être effectués qu'à des emplacements déterminés et suivant des modalités définies par Aéroports de Paris.

On désigne par 'essais de moteurs' toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de 5 minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.

Aucun essai ne peut être effectué entre 22h00 et 06h00, heures locales.

21.5.3 Dérogations

Des dérogations aux règles définies au 2.21.5.2. peuvent être accordées entre 22h00 et 23h00 d'une part et 05h00 et 06h00 d'autre part, heures locales, dans des circonstances exceptionnelles pour des raisons tenant à la sécurité des vols, par le ministre chargé de l'aviation civile, après demande du responsable du vol, propriétaire, exploitant technique ou commercial de l'aéronef.

21.5.1 Reverse Thrust

On landing, reverse thrust should not be used beyond idle power between 22h00 and 05h00 local time, except for safety or operational requirements.

21.5.2 Engines testing

Engines may be tested at predetermined points and in accordance with procedures as defined by Aéroports de Paris.

"Engines testing" means all operations carried out an aircraft which is stationary with its engines going for more than 5 minutes at a power setting greater than power used for starting engines or taxiing.

The testing of engines cannot be carried out from 2200 to 0600 local time.

21.5.3 Waivers

Derogations to the rules defined in § 2.21.5.2. can be granted from firstly 2200 to 2300 and secondly from 0500 to 0600 local time, under exceptional circumstances for flight safety, by the minister in charge of civil aviation, requested by the flight supervisor or the aircraft owner or the technical operator or the commercial operator.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 GENERALITES

22.1.1 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 initiale.

22.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Les départs initiaux sont protégés en navigation conventionnelle et en RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME avec WP à anticiper ou à survoler.

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

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.

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.

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

22.1.3 Guidage RADAR

Les altitudes minimales de guidage et les limites latérales des aires associées sont décrites en AD 2 LFPG MVA 01/LFPO MVA 01

Coordonnées de la MVA à 1500 ft AMSL :

	Latitude	Longitude
1	48°57'34.782"N	002°15'03.079"E
2	49°02'11.157"N	002°26'56.255"E
3	49°02'41.234"N	002°34'31.726"E
4	49°02'05.176"N	002°39'37.855"E
5	49°00'56.682"N	002°42'58.754"E
6	48°59'45.039"N	002°43'38.108"E
7	48°57'19.575"N	002°43'45.360"E
8	48°56'43.210"N	002°39'28.063"E
9	48°55'32.739"N	002°37'52.036"E
arc anti-horaire de 2 NM de rayon centré sur 48°53'48"N , 002°36'22"E (ARP de CHELLES LE PIN)		
13	48°53'38.470"N	002°33'19.458"E
14	48°53'23.958"N	002°28'59.372"E
15	48°55'30.695"N	002°20'46.765"E
16	48°55'03.281"N	002°14'28.958"E

22.1.4 Equipement des aéronefs

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

22.1.5 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

Le service automatique d'information de région terminale (ATIS) est diffusé par liaison de données en conformité aux modalités précisées dans la documentation aéronautique AIP France ENR 1.5-12.

22.1.6 Plan de vol

L'aéroport de PARIS CHARLES DE GAULLE est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.
Tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

Pour un vol ne relevant pas d'une série de créneau (vol non régulier) à l'arrivée ou au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 §1.10.2.

22.2 PISTES

22.1 GENERAL INFORMATION

22.1.1 Field of application

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

22.1.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

Initial departures are protected for conventional navigation and RNAV1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors with fly by WP or fly over WP.

The routes are protected for RNAV 1 based GNSS and/or DME/DME sensors.

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.

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22.1.3 Radar vectoring

The minimum vectoring altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD 2 LFPG MVA 01/LFPO MVA 01

Coordinates of MVA at 1500 ft AMSL :

	Latitude	Longitude
1	48°57'34.782"N	002°15'03.079"E
2	49°02'11.157"N	002°26'56.255"E
3	49°02'41.234"N	002°34'31.726"E
4	49°02'05.176"N	002°39'37.855"E
5	49°00'56.682"N	002°42'58.754"E
6	48°59'45.039"N	002°43'38.108"E
7	48°57'19.575"N	002°43'45.360"E
8	48°56'43.210"N	002°39'28.063"E
9	48°55'32.739"N	002°37'52.036"E
anti-clockwise arc of 2 NM radius centered on 48°53'48"N, 002°36'22"E (ARP of CHELLES LE PIN)		
13	48°53'38.470"N	002°33'19.458"E
14	48°53'23.958"N	002°28'59.372"E
15	48°55'30.695"N	002°20'46.765"E
16	48°55'03.281"N	002°14'28.958"E

22.1.4 Aircraft equipment

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

22.1.5 Automatic terminal information service (ATIS)

The automatic terminal information service (ATIS) is broadcast by data link in conformity with modalities specified in aeronautical documentation AIP France ENR 1.5 12.

22.1.6 Flight plans

PARIS CHARLES DE GAULLE AD is an AD coordinated under the terms of the European community regulation 95/93 dated 18 January 1993 amended by the regulation 793/2004 dated 21 April 2004, designed by a decree from the relevant Minister of civil aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to a previous allocation of an airport time slot by the COHOR schedule coordination association.

For flights not concerned by serial slots allocation (non-scheduled flights), arriving to or leaving from PARIS CHARLES DE GAULLE, it is compulsory to fill in item 18 of the flight plan the authorization number given by COHOR, according to the regulation published in AIP FRANCE ENR 1.10 §1.10.2.

22.2 RWY

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.2.1 Approches parallèles indépendantes

Des approches parallèles indépendantes ont lieu en toutes conditions météorologiques d'une part en direction des pistes 27R, 27L, 26L, 26R de PARIS - CHARLES DE GAULLE et de la piste 27 de PARIS-LE BOURGET et d'autre part en direction des pistes 09L, 09R, 08R et 08L de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

22.2.1.1 Il est nécessaire pour sécuriser la phase de convergence vers des localizers séparés de moins de 3 Nm que les aéronefs en guidage vers les pistes 09L/R (face à l'Est) et 26L/R (face à l'Ouest) soient contraints en dessous du plan optimal de descente.

En dehors des phases de réduction de vitesse, il est donc demandé aux équipages de conserver vers ces pistes un taux de descente d'au moins 1300 ft/mn jusqu'au FL ou jusqu'à l'altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche initiale attribuée puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale prévue .

Ne pas appliquer cette restriction sur les approches initiales Night, ou dans les autres cas, lorsque l'équipage a reçu du contrôle d'approche une instruction de descente continue, ou une instruction l'affranchissant explicitement de cette contrainte.

22.2.1 Independent parallel approaches

Independent parallel approaches apply in all weather conditions on the one hand to RWY 27R, 27L, 26L and 26R of PARIS CHARLES DE GAULLE and RWY 27 of PARIS - LE BOURGET, on the other hand to RWY 09L, 09R, 08R and 08L of PARIS CHARLES DE GAULLE.

22.2.1.1 *It is necessary for a safe convergence towards localizers distant from less than 3 Nm that aircraft vectored for runways 09 L/R (facing east) and 26L/R (facing west) are under their optimum glide path.*

Excepted during speed reduction phases, this is why pilots should maintain towards these runways a rate of descent not less than 1300 ft/min until cleared FL or altitude, throughout allocated initial approach then under radar vectoring, until interception of expected final approach .

Do not apply this restriction on Night initial approach procedures, or in other cases, when flightcrew has been issued by approach control an instruction allowing a continuous descent, or an instruction explicitly freeing flightcrew from this constraint.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.4 PROCEDURES DE NUIT

22.4.1 QFU préférentiel face à l'Ouest de nuit

22.4.1.1 Décollage

Tous les décollages effectués entre 0000 et 0500 (heure locale du lâcher des freins) auront lieu vers l'Ouest, pour autant que la composante de vent arrière au sol ne soit pas supérieure à 1 kt.

22.4.1.2 Atterrissage

Tous les atterrissages effectués entre 0000 et 0500 (heure locale du toucher des roues) auront lieu vers l'Ouest, pour autant que la composante de vent arrière au sol ne soit pas supérieure à 1 kt.
En cas d'impossibilité, le commandant de bord fournira dans son rapport de vol les justifications du choix d'une autre piste et la compagnie les transmettra aux Service de la Navigation Aérienne de PARIS - CHARLES DE GAULLE : (E-mail : SNA-RP-CDG-SE-QDSE-Encadrement@aviation-civile.gouv.fr).

22.4.2 Procédures d'approche initiale "Night"

Restrictions d'utilisation :

Toutes les procédures d'approche initiale "Night" sont strictement interdites en dehors du créneau 0030 - 0500 (heure locale), heure de passage IAF.

Elles ne sont utilisables que sur instruction ATC et dans le créneau 0030 - 0500 (heure locale).

A tout moment, durant ce créneau, les procédures "Night" peuvent être suspendues par les services ATS.

Ne pas dépasser l'axe d'approche finale à l'interception :

Tout équipage qui détecterait le risque d'un dépassement du localizer au passage de l'IF en fin de procédure Night :
- n'est pas autorisé à exécuter une procédure Night
- et doit se signaler à l'ATC dès le survol de l'IAF

Guidage radar :

Le guidage radar des aéronefs en procédure "Night" reste possible à tout moment, pour les besoins du séquencement des arrivées par exemple.

En pareille situation, conserver impérativement les points de la procédure "Night" dans le système de navigation (FMS), afin de pouvoir ensuite rejoindre la procédure "Night" en cas d'instruction ATC en direct-to.

Niveaux et vitesses en approche Night :

Les niveaux et vitesses sont soumis à instruction du contrôle.

Une fois autorisé à descendre vers 4000 (ou 5000) ft QNH :

- l'équipage s'efforce de mettre en œuvre une descente aussi continue que possible, afin de minimiser les paliers avant la descente finale (de préférence, le mode "VNAV" plutôt que le mode "Level Change"),

- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien controlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.

22.4 NIGHT PROCEDURES

22.4.1 Preferential QFU facing West at night

22.4.1.1 Take-off

All take-offs between 0000 and 0500 (local time of brake release) will be performed westward, provided the ground tail-wind component is not more than 1 kt.

22.4.1.2 Landing

All landings between 0000 and 0500 (local time of touchdown) will be performed westward, provided the ground tail-wind component is not more than 1 kt.
If unable to comply, the Pilot-in-command should justify the choice of another runway in his flight report and the appropriate Airline will send these justifications to PARIS CHARLES DE GAULLE Air Traffic Services: (E-mail : SNA-RP-CDG-SE-QDSE-Encadrement@aviation-civile.gouv.fr).

22.4.2 Initial approach procedures "Night"

Restrictions for use :

All initial approach procedures "Night" are strictly forbidden out of the slot 0030 and 0500 (local time), time of IAF overflight.

They are usable only on ATC instruction and during the slot between 0030 - 0500 (local time).

During this slot, the "Night" procedures may be suspended at any time by ATS.

Do not overshoot final approach course while intercepting :

All flightcrews that would detect the chance of overshooting the Localizer on reaching the IF, at the end of a "Night" procedure :
- are not allowed to use "Night" procedures,
- and must advise ATC of this inability as soon as IAF overflight.

Radar vectoring :

Radar vectoring for ACFT using a "Night" procedure remains possible at any time, for arrival sequencing needs for example.

On such a situation, it is absolutely necessary to keep RNAV points of "Night" procedure in the navigation system (FMS), then to be able to rejoin the "Night" procedure if instructed by ATC (direct-to clearances).

Levels and speeds on Night approach :

Level and speed of all aircraft are subject to ATC instructions.

Once cleared to descent to altitude 4000 (or 5000) ft QNH :

- Flight crews endeavour to carry out their descent as continuously as possible, in order to minimize level legs before the final descent ("VNAV" mode in preference to "Level Change" mode),

- Flight crews are responsible for maintaining their flight in air controlled airspace (A-class Paris TMA), and must comply with level contraints published at the IAF.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5 VOLS AU DEPART

22.5.1 Procédure Départ et Mise en Route

22.5.1.1 Définitions

Paris-CDG est un A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) depuis novembre 2010.

La procédure Départs s'appuie en particulier sur un système local de calcul et de gestion d'une séquence des départs blocs, couplé au Centre des Opérations du Réseau.

A CDG, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative).

La SOBT (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire COHOR.

L'EIBT (Estimated In Block Time) est l'heure estimée d'arrivée au bloc du vol rotation arrivée.

L'AIBT (Actual In Block Time) est l'heure réalisée d'arrivée au bloc du vol rotation arrivée.

L'ED (Estimated Departure) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc.

La TOBT (Target Off Block Time) est la traduction par le système A-CDM de l'ED.

La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.

L'ASAT (Actual Start-up Approval Time) est l'heure d'activation du vol donnée par le PREVOL lorsque le pilote appelle prêt au départ.

La CTOT (Calculated Take-off Time) est le créneau de décollage transmis par le Network Manager, permettant de satisfaire une régulation en-route ou à destination.

L'EOBT (Estimated Off-Block Time) est l'heure estimée de départ bloc définie dans le plan de vol.

Le MTT (Minimum Turn-round Time) est le temps minimum défini par la compagnie pour réaliser la rotation complète de l'avion.

22.5.1.2 Généralités

Le concept A-CDM vise à améliorer l'efficacité et la prévisibilité des opérations aéroportuaires en optimisant l'utilisation des ressources grâce à une collaboration et au partage des informations de vol et des contraintes (locales et du ciel européen), entre les acteurs (exploitant, compagnies, assistants et ATC et le Network Manager).

La TOBT et ses mises à jour améliorent la prédictibilité durant la touchée de l'appareil. Par l'utilisation des temps de roulage variables, la séquence des départs blocs se transcrit en heure de décollage. Ces valeurs sont visibles par tous les partenaires, et sont aussi communiquées au centre des opérations du réseau pour être prises en compte dans la gestion du réseau européen.

Pour chaque vol, en toutes situations et en particulier lors des situations dégradées, la GLD calcule une TSAT, constituant ainsi une séquence de départs bloc et permettant à l'organisme ATS d'optimiser l'utilisation de la capacité disponible.

En cas d'impossibilité de respecter la pente de 5,5% ou celle spécifiée sur le SID aviser DE GAULLE PREVOL.

22.5.1.3 Coordination avec le Réseau

L'aéroport de CDG est relié directement au Centre des Opérations du Réseau (NMOC) pour échanger les messages de mise à jour des données de vol (Collaborative management of Flight Updates). Ces messages sont les DPI et les API, ils contiennent entre autres les estimées de décollage prévues, que le centre des opérations du réseau prend en compte pour les prévisions de trafic en route et pour l'allocation des créneaux.

Les différents types de DPI et API sont :

- General Arrival Planning Information (G-API)
- Predicted Departure Planning Information (P-DPI)
- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information (C-DPI)

Le message REA n'est plus utilisé et est remplacé par les messages DPI envoyés systématiquement et automatiquement.

22.5 DEPARTURES FLIGHTS

22.5.1 Description of departure operational procedure

22.5.1.1 Definitions

Paris-CDG is an A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) since November 2010.

The Departure Procedure is based on a local system calculating and managing an off block predeparture sequence. This system is linked to Network Manager Operation Center.

At CDG airport, A-CDM system and associated procedures are called CPDS (Collaborative PreDeparture Sequencing).

SOBT (Scheduled Off Block Time) is that time relating to COHOR airport slot.

EIBT (Estimated In Block Time) is the estimated in-block time of the inbound rotation flight.

AIBT (Actual In Block Time) is the actual in-block time of the inbound rotation flight.

ED (Estimated Departure) is that target time set by airline itself as off-block departure time.

TOBT (Target Off Block Time) is the translation by A-CDM system (PDS) of the ED.

TSAT (Target Start-up Approval Time) is off-block departure approved time, calculated by A-CDM system.

ASAT (Actual Start-up Approval Time) is the flight's activation time given by Clearance Delivery when the pilot calls ready to depart.

CTOT (Calculated Take-off Time) is the take-off slot transmitted by the Network Manager, allowing an en-route or destination regulation to be satisfied.

EOBT (Estimated Off-Block Time) is the estimated off-block departure time defined in the flight plan.

MTT (Minimum Turn-round Time) is the minimum time defined by the airline to carry out the complete turnaround of the aircraft.

22.5.1.2 General information

Airport-CDM is based on flight information and constraints shared by partners (airport operators, aircraft operators/ground handlers and ATS unit) working together more efficiently and transparently.

TOBT and its updates improve predictability during the turn-round process of aircraft. By using Variable Taxi Times, the link between off-block times and take-off times becomes transparent to all partners, and a proper prediction of take-off times is then communicated to the Network Manager Operation Center as an input for the management of European network.

For each flight, in nominal situations as well as in disrupted situations, the PDS calculates a TSAT, thus providing an off-block sequence, enabling ATS unit to optimize the use of available capacity.

If the 5.5% minimum climb gradient or the one listed on the relevant SID cannot be complied with, DE GAULLE DELIVERY is to be notified.

22.5.1.3 Coordination with Network

CDG airport PDS is directly connected with the Network Manager Operation Center (NMOC) for data exchange (Collaborative Management of Flight Updates). Data are automatically exchanged through DPI and API messages which include target take off times, taken into account by Network Manager Operation Center for En Route traffic prediction and for slot allocation.

DPI and API are of different types :

- General Arrival Planning Information (G-API)
- Predicted Departure Planning Information (P-DPI)
- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information (C-DPI)

The REA message is no longer to be used REA as it is replaced by DPI messages systematically and automatically sent.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5.1.4 Calcul de la séquence et règles

22.5.1.4.1 SOBT et EOBT

La SOBT sert de référence pour fixer la priorité du vol lors de l'attribution de sa position dans la séquence des départs blocs.

A réception du plan de vol (au moins 3 heures avant l'EOBT selon les règles CFMU), l'EOBT et la SOBT doivent être cohérentes : l'EOBT doit être postérieure ou égale à la SOBT, sinon les opérations doivent déposer un nouveau plan de vol.

22.5.1.4 Sequence calculation and rules

22.5.1.4.1 SOBT and EOBT

SOBT serves as reference source to set flight priority when allocating position in off-block departure sequence.

On reception of the flight plan (at least 3 hours before EOBT according to CFMU rules), EOBT and SOBT must be coherent : EOBT must be later than or equal to SOBT, otherwise the airline must file a new flight plan.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5.1.4.2 TOBT

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :

- Portes closes,
- Passerelle enlevée,
- Push-back disponible (si nécessaire),
- Avion prêt à rouler/repousser dès autorisation.

La TOBT est la traduction par la GLD de l'ED (Estimée Départ) transmise par la compagnie au système d'information d'ADP (SARIA). Elle permet de renseigner la GLD sur l'heure avant laquelle le départ bloc n'est pas envisageable.

Une ED doit être émise par les opérations dès qu'elles ont connaissance du retard d'un vol par rapport à l'heure programmée SOBT, ou d'une variation (retard ou amélioration) de 5 minutes ou plus de l'heure cible (TOBT) en mettant CDGSJXH dans les destinataires.

Toute ED doit être au minimum supérieure à l'heure courante et à SOBT-15min. L'émission de l'ED doit se faire au plus tard avant la dernière valeur d'ED en vigueur ou avant la SOBT s'il n'y a pas eu d'ED.
Il n'y a pas de limitation au nombre d'ED envoyées pour un même vol.

Le responsable de l'ED d'un vol est la compagnie ou son assistant. L'émission de l'ED est faite soit par un lien direct entre les systèmes de la compagnie et d'ADP, soit par un message MVT par le réseau SITA en attribuant un code retard.

Par défaut, sans indication des opérations, la GLD considérera que l'heure de départ cible, au plus tôt, est égale à la SOBT.
Une TOBT doit être émise à jour dès que l'heure cible de départ change (avance ou retard).

Il reste toujours obligatoire, pour tous les vols, de mettre à jour le plan de vol par un message DLA lorsque l'EOBT varie de plus de 15 minutes. En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée par la GLD.

Il faut toutefois souligner la différence de gestion des ED et des plans de vol : une ED peut toujours être avancée ou retardée alors que l'EOBT du plan de vol peut être retardée par un DLA mais ne peut pas être avancée. Par conséquent, il est important que chaque compagnie gère en interne sa procédure de mise à jour des plans de vol en fonction des ED.

Les procédures habituelles OACI de mise à jour des plans de vol restent les mêmes : envoi d'un message DLA lorsque TOBT/SOBT > [EOBT + 15 min].

La compagnie doit continuer de gérer :

• les plans de vols en envoyant des messages DLA pour éviter les FLS dus à FAM,

• le respect du CTOT.

22.5.1.4.3 CTOT

La CTOT (Calculated Take-Off Time) est le créneau attribué à la piste par EUROCONTROL qu'un vol doit respecter afin de satisfaire une régulation en route ou à destination.
La TSAT est calculée de manière à permettre le respect de cette contrainte.

Il existe une fenêtre de tolérance associée (Slot Tolerance Window – STW), définie comme suit : [CTOT – 5 min ; CTOT + 10 min].

La CTOT peut être modifiée (avancée, retardée ou supprimée). Un vol peut ainsi passer rapidement d'un statut régulé à non régulé et doit être prêt à respecter sa TOBT.

22.5.1.4.4 TSAT

La TSAT est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système GLD en fonction de la capacité de départ de l'aéroport, du programme des vols, des TOBT et des CTOT du NMOC. Elle est initialement calculée à EOBT-3h, puis mise à jour en permanence.

La TSAT est l'heure à laquelle un appareil doit quitter le bloc après autorisation de mise en route et de repoussage (ou roulage) par l'Organisme ATS.

22.5.1.4.5 Calcul de la séquence

Le calcul des TSAT repose sur les horaires compagnies et sur les contraintes locales (capacité piste et capacité de dégivrage) et réseaux (CTOT EUROCONTROL).
L'horaire compagnie utilisé est celui jugé le plus réprésentatif de l'état du vol : TOBT ou EOBT ou EIBT/AIBT + MTT.

La séquence est établie selon un principe de balance capacité/demande, la capacité piste étant répartie en intervalles de 10 minutes. Les vols sont ordonnés selon leur heure cible à la piste,

22.5.1.4.2 TOBT

TOBT (Target Off-Block Time) is that target time set by airline itself as off-block departure time :

- airplane's doors closed

- jetway removed

- push back available (if need be)

- airplane ready to taxi/push back upon clearance.

TOBT is the translation by PDS of the ED transmitted by the airline to SARIA, the ADP (Aéroport De Paris) information system. It informs PDS system of time before which departure from block is not feasible.

An ED must be sent by operations as soon as they become aware of a flight's delay compared to its scheduled SOBT, or of a variation (delay or improvement) of 5 minutes or more in the target time (TOBT), copying CDGSJXH among the recipients.

Any ED must be at least later than the current time and SOBT-15 min. The ED must be issued at the latest before the last ED value in force, or before SOBT if no ED has been sent
There is no limit to the number of EDs sent for a single flight.

The airline or its handling agent is responsible for the flight's ED. The ED is sent either through a direct link between the airline's systems and ADP, or by an MVT message via the SITA network, allocating a delay code.

By default, in the absence of notice from operations, PDS will consider that the earliest target departure time is equal to SOBT.
An updated TOBT must be issued as soon as the target departure time changes (earlier or later).

It is still mandatory, for all flights, to update the flight plan with a DLA message when EOBT changes by more than 15 minutes. If the difference between TOBT and EOBT exceeds 15 minutes, an alert will be generated and displayed by PDS.

However, it should be noted that ED and flight plans are managed differently: an ED can always be brought forward or delayed, whereas the flight plan's EOBT can be delayed by a DLA but cannot be brought forward. It is therefore important that each airline manages its own flight plan update procedure internally according to its EDs.

The usual ICAO procedures for updating flight plans remain unchanged : a DLA message is sent when TOBT/SOBT > [EOBT + 15 min].

The airline must continue to :

• update flight plans by sending DLA messages to avoid FLS triggered by FAM,

• comply with CTOT.

22.5.1.4.3 CTOT

CTOT (Calculated Take-Off Time) is the slot allocated to the runway by EUROCONTROL that a flight must comply with in order to satisfy an en-route or destination regulation.
TSAT is calculated so as to allow this constraint to be complied with.

There is an associated tolerance window (Slot Tolerance Window – STW), defined as follows: [CTOT – 5 min ; CTOT + 10 min].

CTOT may be modified (brought forward, delayed or cancelled). A flight may thus quickly move from regulated to non-regulated status and must be ready to comply with its TOBT.

22.5.1.4.4 TSAT

TSAT is the approved off-block departure time, calculated by the PDS system according to the airport's available departure capacity, the flight schedule, TOBT and the Network Manager Operation Center's CTOT. It is initially calculated at EOBT-3h, then continuously updated.

TSAT is the time by which an aircraft must leave the block after start-up and push-back (or taxi) clearance has been given by the ATS unit.

22.5.1.4.5 Sequence calculation

The calculation of TSAT is based on airline schedule times and on local constraints (runway capacity and de-icing capacity) and network constraints (EUROCONTROL CTOT).
The airline schedule time used is the one considered most representative of the flight's status: TOBT or EOBT or EIBT/AIBT + MTT.

The sequence is established according to a capacity/demand balance principle, runway capacity being divided into 10-minute intervals. Flights are ordered according to their target runway time, then allocated to

© Service de l'Information Aéronautique, France

puis répartis dans les intervalles disponibles.
En cas de saturation, des priorisations sont appliquées et les vols excédentaires sont reportés sur les intervalles suivants.

Le détail des règles de séquencement est disponible sur le site CDM@CDG.

Un vol ne respectant pas sa TSAT peut être sorti de la séquence (SEQOUT). Dans ce cas, la TSAT est supprimée et le vol est sorti de la séquence départ. Il est alors nécessaire de ressaisir une TOBT afin de réintégrer le vol dans la séquence.

Les cas de SEQOUT sont les suivants :
- absence d'activation du vol (ASAT) à TSAT + 5 min ou,
- absence de départ bloc (AOBT) à ASAT + 5 min.

En cas d'impossibilité de départ après l'obtention de l'ASAT (par exemple problème technique ou SEQOUT), il est nécessaire que le pilote reprenne contact avec le PREVOL.

Le plan de vol peut également être suspendu dans les cas suivants :
- le vol est hors de la séquence départ depuis 5 minutes (SEQOUT + 5 min).
- le vol est bloqué par le NMOC pour une autre raison.
- le vol est bloqué par le DMAN pour une autre raison.

the available intervals.
In the event of saturation, prioritisation is applied and excess flights are deferred to the following intervals.

Details of the sequencing rules are available on the CDM@CDG website.

A flight that does not comply with its TSAT may be removed from the sequence (SEQOUT). In this case, the TSAT is deleted and the flight is removed from the departure sequence. A new TOBT must then be entered in order to bring the flight back into the sequence.

SEQOUT occurs in the following cases :
- no flight activation (ASAT) by TSAT + 5 min, or
- no off-block departure (AOBT) by ASAT + 5 min.

If departure is not possible after ASAT has been obtained (for example due to a technical problem or SEQOUT), the pilot must contact Clearance Delivery again.

The flight plan may also be suspended in the following cases :
- the flight has been out of the departure sequence for 5 minutes (SEQOUT + 5 min).
- the flight is blocked by the NMOC for another reason.
- the flight is blocked by the DMAN for another reason.

22.5.1.5 Procédure départ avec l'Organisme ATS en mode séquencé

22.5.1.5.1 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont visualisables :

- sur le site Web du CDM : https://www.cdmcdg.net (accès sur demande à ADP),

- sur les téléaffichages professionnels existants,

- via le flux de données GLD pour les compagnies ou assistants en ayant fait la demande (dans ce cas l'utilisation et la visualisation des données du flux GLD sont à la charge du demandeur),

- sur le DMAN (Departure Manager), interface spécifique ATC.

La compagnie ou l'assistant doivent faire en sorte que la TOBT soit connue de tous les acteurs de la touchée à tout moment.

Toute modification de la TSAT doit être communiquée par la compagnie ou l'assistant à l'équipage (par contact direct, radio ou liaison Datalink). La communication de la TSAT à l'équipage doit être traitée avec la même priorité que le créneau du centre des opérations du réseau. Ce dernier est pris en compte dans le calcul de la TSAT.

Le statut de vol bloqué et les différentes alertes issues de la GLDC seront également visibles sur le site Web CDM.

22.5.1.5 Departure procedure with ATS unit in sequenced mode

22.5.1.5.1 TOBT and TSAT communication

TOBT and TSAT for all flights are available at the following :

- CDM's web site : https://www.cdmcdg.net (access on request to ADP),

- current professional TV monitor displays,

- via PDS data flow for airlines and handlers having made a specific request (in this case, cost for processing and visualization of PDS data are borne by applicant),

- on DMAN HMI (Departure Manager), specific interface for ATS unit, which supports controllers for departure sequence application.

Airline or handler shall make sure that TOBT is known by all stakeholders of aircraft turn-round at all times.

Any alteration to TSAT is to be communicated by airline or handler to flight crew (by direct contact, radio or Data-link). Communication of TSAT to crew shall be handled with same priority as Network Manager Operation Center slot. Network Manager Operation Center slots are taken into account in TSAT calculation.

Status of blocked flight and various alarms issued from PDS will also be visible on CDM's web site.

22.5.1.5.2 Mise en route en mode séquencé

Le pilote doit contacter par radio le PREVOL ou envoyer une demande RCD (Request for Departure Clearance Downlink) pour demander sa Clairance Départ à TOBT - 15 min (ou SOBT - 15 en l'absence de TOBT).

L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ, mettra le vol en attente et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Le pilote doit ensuite rappeler « prêt au départ » dans la fenêtre TSAT – 5 min à TSAT + 5 min :
- avant TSAT – 5 min : le PREVOL indique qu'il rappellera le pilote en fonction de sa TSAT. Le pilote doit veiller la fréquence car la TSAT peut s'améliorer à tout moment.
- dans la fenêtre : activation du vol par le PREVOL (ASAT) et transfert sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage par radio.
- après TSAT + 5 min : une nouvelle TOBT est requise.

C'est par radio seulement, dans les minutes qui précèdent la TSAT, que le PREVOL rappelle le pilote pour le transférer sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage par radio.

Il est implicite que lorsque le contrôleur donne l'autorisation de mise en route, il la donne pour un départ parking effectif à TSAT.

Le pilote ne doit pas redemander la mise en route au PREVOL lorsqu'il est mis en attente pour ne pas encombrer la fréquence. Si un pilote a un doute suite au non rappel du PREVOL, il doit préalablement contacter ses opérations ou son assistance pour connaître sa TSAT courante et savoir ainsi si la TSAT s'est dégradée. Il est admis de rappeler le PREVOL si l'heure courante est supérieure à la TSAT.

L'envoi de REA n'a plus lieu d'être, toutes les données sont désormais automatiquement transmises par DPI.

22.5.1.5.2 Start-up

Pilot shall contact Clearance Delivery or perform RCD (Request for Departure Clearance Downlink) to request Departure Clearance at TOBT – 15 min (or SOBT-15 if no TOBT).

Pilot is supposed to know its current TSAT when contacting Clearance Delivery.ATC will then give the pilot all parameters of Departure Clearance (En Route clearance), will put the flight on hold and will ask the pilot to call back when fully ready to depart.

The pilot must then call back "ready to depart" within the window TSAT – 5 min to TSAT + 5 min :
- before TSAT – 5 min : clearance Delivery informs the pilot that it will call back according to the flight's TSAT. The pilot shall keep monitoring the frequency as TSAT may improve at any time.
- within the window : the flight is activated by Clearance Delivery (ASAT) and handed over to the Ground or Apron frequency, which will then give start-up and push-back clearances via radio.
- after TSAT + 5 min : a new TOBT is required.

It is then via radio only that a few minutes before TSAT Clearance Delivery calls the pilot back to hand over the flight to Ground or Apron where Start up and Push back will be given.

It is implied that when controller approves start-up, this is issued for positive parking departure at TSAT.

Pilot shall not request start-up on Clearance Delivery again when he is put on hold as he would crowd frequency unnecessarily. If pilot is in doubt when no further call comes from Clearance Delivery frequency, he shall contact his operations or his handler first to confirm current TSAT and be advised of a possible downgraded TSAT. Calling Clearance Delivery again is acceptable when current time gets later than TSAT.

All data are automatically transmitted to the network via DPI and REA message is no longer in use at CDG.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5.1.5.3 Repoussage

L'autorisation de repoussage est obtenue sur la fréquence Sol ou Trafic à partir de TSAT–5 min et en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/départ du bloc à TSAT.

Si le départ bloc n'a pas eu lieu à ASAT + 5 min, le vol passe SEQOUT et une nouvelle TOBT doit être émise après contact avec le PREVOL.

Tout au long de la procédure départ, si après rappel du contrôleur, un vol mis en attente ne répond pas ou s'il déclare qu'il n'est pas prêt à mettre en route ou à repousser, celui-ci est bloqué manuellement par le contrôleur dans la GLD.

Le vol devra alors reprendre la totalité de la procédure départ (envoi d'une nouvelle TOBT, appel du PREVOL, etc.).

22.5.1.6 Procédure départ en mode non séquencé

22.5.1.6.1 Communication des heures de départ bloc

En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLD, l'aéroport peut être amené à passer la gestion des départs en mode dégradé.

Un affichage d'alerte est diffusé sur les systèmes :

- sur le site WEB du CDM : https://www.cdmcdg.net

- sur les téléaffichages professionnels existants.

Dans ce cas, l'affichage de la TSAT sur le site web et les TVM sera suspendu.

- via le flux de données GLDC pour les compagnies ou assistants en ayant fait la demande,

- sur le DMAN, interface spécifique de l'Organisme ATS.

Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence de départs bloc n'est plus appliqué, mais une procédure départ de même type continue d'être appliquée manuellement.

Les ED (TOBT) doivent toujours être mises à jour par les compagnies, ainsi que les EOBT des plans de vol en fonction de ces ED. L'Organisme ATS calculera une heure de départ bloc, confirmé sur la fréquence PREVOL lors de l'appel à TOBT-15 mn. Cette heure correspond à :

• EOBT du plan de vol pour un vol non régulé,

• COBT (Calculated Off-Block Time = CTOT – forfait temps de roulage local) pour un vol régulé.

22.5.1.6.2 Mise en route en mode non séquencé

Le pilote doit contacter le PREVOL ou envoyer une RCD pour demander sa clairance départ à TOBT – 15 min.

L'Organisme ATS lui transmettra alors les éléments de la Clairance Départ et demandera au pilote de rappeler prêt au départ.

Lorsque le pilote rappelle prêt au Départ, deux cas peuvent se présenter :

1. Si l'heure de départ bloc Contrôle est proche, le PREVOL transfère le vol sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage par radio.

2. Si l'heure de départ bloc Contrôle est éloignée, le PREVOL confirme l'heure prévue de départ bloc et indique qu'il rappellera le pilote le moment venu. Le pilote doit veiller la fréquence.

C'est ensuite par radio seulement que le PREVOL rappelle le pilote pour le transférer sur la fréquence Sol ou Trafic qui donnera alors les autorisations de mise en route et de repoussage.

Si l'appel a lieu beaucoup trop tôt, le PREVOL lui indiquera de rappeler à TOBT-15 min. Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT-15 min.

L'appel du pilote ou le RCD doivent permettre un départ bloc à EOBT+/-15 min ou avant COBT+10 min, sinon le vol sera bloqué par l'Organisme ATS jusqu'à ce que le plan de vol soit mis à jour par la compagnie en déposant un message DLA.

22.5.1.6.3 Repoussage en mode non séquencé

Comme l'autorisation de mise en route, l'autorisation de repoussage est obtenue sur la fréquence Sol ou Trafic en étant prêt à repousser/quitter le bloc. Ce contact doit permettre un repoussage/départ du bloc à EOBT+/-15 min ou avant COBT+10 min.

L'autorisation de repoussage est valable 1 minute.

Le repoussage doit donc démarrer très rapidement après l'autorisation. Le vol s'expose à être bloqué par l'Organisme ATS et à refaire la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

22.5.1.5.3 Push-back

Push-back approval is obtained on the Ground or Apron frequency from TSAT – 5 min, while being ready to push back/leave the block. This contact should allow push-back/off-block departure at TSAT.

If off-block departure has not taken place by ASAT + 5 min, the flight goes to SEQOUT and a new TOBT must be issued after contacting Clearance Delivery.

Throughout the departure procedure, if after being called back by the controller, a flight on hold does not respond or states that it is not ready for start-up or push-back, it is blocked manually by the controller in PDS.

The flight will then have to repeat the entire departure procedure (sending a new TOBT, calling Clearance Delivery, etc.).

22.5.1.6 Departure procedure in non sequenced mode

22.5.1.6.1 Communicating Off-Block Time

In case a technical or operational issue makes it impossible to use off-block sequence calculated by PDS, airport may be led to switch to non sequenced mode.

An alarm message is distributed via systems :

- on CDM web site : https://www.cdmcdg.net

- on existing professional TV monitor displays,

In this case, on CDM web site and TV monitor TSAT display will be suspended.

- via CPDS data flow for airlines and handlers using it,

- on DMAN, specific interface for ATS unit.

Automatic calculation of departure sequence is no longer in force, but a departure procedure of same type is manually applied.

ED (TOBT) are still to be updated by airlines, as well as EOBT for flight plans in relation to those ED. ATS unit will calculate an off-block time, confirmed on frequency upon pilot's call at TOBT-15min. It is equal to :

• EOBT of flight plan for a non-regulated flight,

• COBT (calculated off-block time = CTOT - Local default taxiing time) for regulated flight.

22.5.1.6.2 Start-up in non sequenced mode

Pilot shall contact Clearance Delivery or perform RCD to request Departure Clearance at TOBT-15 mn.

ATS unit will then give the pilot all parameters of Departure Clearance (En Route clearance) and will ask the pilot to call back when fully ready to depart.

When pilot calls back ready to depart, two options may arise in relation to flight's ATC Off Block time :

1. If Off Block Time is close, Clearance Delivery hands over the flight to Ground or Apron frequency where start up and push back clearances will be given via radio.

2. If Off Block Time is much later, Clearance Delivery controller confirms expected Off block time and tells he will call the pilot back when clock time gets closer. The pilot shall keep monitoring the frequency.

It is then via radio only that a few minutes before Off Block time Clearance Delivery calls the pilot back to hand over the flight to Ground or Apron where Start up and Push back will be given.

If pilot's call takes place too early, Clearance Delivery will ask him to call again at TOBT – 15 min. In case of a RCD, no reply is to be expected before TOBT-15 min.

The call or RCD has to ensure that departure will occur at EOBT +/-15 min or before COBT + 10 min, otherwise flight will be blocked by ATS unit until flight plan is updated by a DLA.

22.5.1.6.3 Push-back in non sequenced mode

As well as for Start up approval, push back will be given by Ground or Apron controller, flight being ready for push-back / off-block departure. This contact should allow push-back / off-block departure at EOBT+/-15 min or before COBT+10 min if regulated.

Push-back approval is valid for one minute.

Push-back is therefore to begin shortly after approval. Flight lays open to being blocked by ATS unit and having to redo the whole departure procedure if rule is not observed.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5.2 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 Charles de Gaulle doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV 1 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 en effet 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.

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

22.5.2 Aircraft equipment

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

In accordance with Order of 20 October 2015, aircraft from or to Paris Charles de Gaulle airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV 1 specification defined by ICAO 9613 document.

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

- State aircraft ;

- Emergency aircraft ;

- Medical aircraft.

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.

22.5.3 Départs : SID RNAV

22.5.3 Departures : SID RNAV

	Secteur / *Sector*		**Réacteurs** / *Jets*	**Hélices** / *Propellers*
SID RNAV	Nord / *North*	**OPALE – ATREX - NURMO**	FL > 115	FL > 115
	Est / *East*	**RANUX – LANVI (1) - 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*
		OLZOM - MONOT - DORDI	FL < 145	Tous FL / *All FL*
	Ouest / *West*	**ELCOB - LGL**	FL > 115	FL > 115

(1) Réservé réacteurs.
(1) Reserved jet.

22.5.3.1 Itinéraires normalisés de départs (SID)

Au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA Paris sont dotés de SID RNAV.

22.5.3.1 Standard instrument departures (SID)

For PARIS CHARLES DE GAULLE departures, all the sectors of Paris TMA are provided with RNAV SIDs.

22.5.3.2 Domaine d'application

Les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis depuis toutes les pistes en RNAV 1 de l'extrémité départ (DER) de la piste jusqu'au point de rejointe de la structure "En-Route". (voir tableau §5.3).

Des départs initiaux sont également publiés en navigation conventionnelle au départ de toutes les pistes de CDG. Ces départs sont utilisables uniquement par les aéronefs exemptés RNAV 1.

22.5.3.2 Field of application

These RNAV standard instrument departures (SID) are drawn up and defined for all runways in RNAV 1 from the departure end (DER) of the runvay until reaching the way point joining the "En-route" network. (see table §5.3)

Initial depatures are also published for conventional navigation from all CDG runways. These SIDs are only available to RNAV 1 exempted ACFT.

22.5.3.3 Utilisation

Les SID RNAV au départ de toutes les pistes sont utilisables en RNAV 1 basés sur des capteurs GNSS et/ou DME/DME.

Ils sont attribués préférentiellement par le PREVOL.

Vols exemptés RNAV 1 :

Dès la demande de clairance sur la fréquence PREVOL, le pilote d'un aéronef faisant l'objet d'une exemption RNAV 1 doit s'annoncer selon le cas :

- "Impossible RNAV 1" si le vol est non RNAV, ou

- "RNAV 5 mais impossible RNAV 1", si le vol est capable RNAV 5.

- Il n'y a pas de départ initial conventionnel publié à CDG. En conséquence, il lui sera délivré une clairance départ consistant initialement en une montée à 3000 ou 4000 ft AMSL dans l'axe de piste en maintenant la RM 264° ou 084°, suivie d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévu dans le FPL. Ce point de rejointe dépend de l'équipement RNAV du vol exempté : cas d'un vol non RNAV, ou cas d'un vol seulement capable RNAV 5 (voir § 5.4).

Vols RNAV 1 avec RFL < 115 :

Le pilote doit annoncer son RFL dès la demande de clairance sur la fréquence PREVOL.

Il lui sera attribué un départ initial sur SID RNAV 1 (voir AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI et AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI) suivi d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévu dans le FPL. Ce point de rejointe dépend du secteur concerné (voir § 5.4).

22.5.3.4 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.

22.5.4 Départs : DCT PLN

22.5.3.3 Operating procedures

RNAV SID from all runways are usable in RNAV 1 based on GNSS and/or DME/DME sensors.

They are preferentially given by DELIVERY.

RNAV 1 exempted flights :

Upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency, the pilot of an aircraft being subject to exemption must report, depending on the case :

- "Impossible RNAV 1" if the flight is no RNAV, or

- "RNAV 5 but impossible RNAV 1", if the flight is RNAV 5 capable.

There is no conventional initial departure published at Paris-CDG. Consequently, the flight will be given a departure clearance consisting in a climb at 3000 or 4000 ft AMSL on RWY Track while maintaining RM 264° or 084°, followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL. This junction point depends on RNAV equipment of the exempted flight : the case of a no RNAV flight, or the case of a flight only RNAV 5 capable (see § 5.4).

RNAV 1 flights with RFL < 115 :

The pilot must report his RFL upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency.

The flight will be given an initial departure on SID RNAV 1 (see AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI and AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI) followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL. This junction point depends on the concerned sector (see § 5.4).

22.5.3.4 East SID restrictions

LANVI SIDs are available H24 according to the activitty 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.

22.5.4 Departures : DCT PLN

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

Préciser PLN 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 Ouest : DCT ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.

(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.

1) Départs exemptés RNAV 1 :

Il n'y a pas de départ initial conventionnel publié à CDG. En conséquence, le pilote doit s'attendre à une clairance départ consistant initialement en une montée à 3000 ou 4000 ft AMSL dans l'axe de piste en maintenant la RM 264° ou 084°, suivie d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévue dans le FPL.

Le pilote doit s'attendre ensuite (2 cas possibles) :

Pour les vols non RNAV (tous RFL) :

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers CTL (WP) pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar pour rejoindre OLZOM, MONOT, DORDI.

Pour les vols équipés RNAV 5 (avec RFL > 115) :

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers OPALE-ATREX-NURMO,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers RANUX-DIKOL-LANVI-BAXIR-BUBLI,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar ELCOB -LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI.

2) Départs RNAV 1 avec RFL < 115 :

Après un départ initial sur SID RNAV 1 selon la piste utilisée et le secteur concerné (voir AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI et AD2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI), le pilote doit s'attendre :

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers CTL (Wp) pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar pour rejoindre OLZOM, MONOT, DORDI.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'une partie du vol peut être effectuée par un espace aérien de classe E dans lequel peuvent évoluer des vols VFR inconnus de l'ATC.

3) Départs Hélices RNAV 1 à destination de l'UIR :

Préciser PLN case 15 : (1)

- après OLZOM : DCT ERIXU,

- après MONOT :

- MONOT DCT LAMUT ; ou

- MONOT DCT UFFIX puis DCT OKEKO ou DCT PIMUP.

Pilots must comply with the following procedures :

Write in FPL item 15 :

- to North sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En-Route structure,

- to East sector : DCT NIPOR or ALIMO,

- to West sector : DCT ELCOB or LGL,

- to South sector : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.

(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.

1) RNAV 1 exempted departures :

There is no conventional initial departure published at CDG. Consequently, the pilot should expect a departure clearance consisting initially of a climb to 3000 or 4000 ft AMSL on the runway centreline while maintaining MAG 264° or 084°, followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL.

Then the pilot may expect :

For no RNAV flights (whatever the RFL) :

- to North sector : radar guidance to EGOZE,

- to East sector : radar guidance to CTL (WP) to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM to proceed ALIMO,

- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB or LGL,

- to South sector : radar guidance to proceed OLZOM, MONOT, DORDI.

For RNAV 5 equipped flights (with RFL > 115) :

- to North sector : radar guidance to proceed OPALE-ATREX-NURMO,

- to East sector : radar guidance to proceed RANUX-DIKOL-LANVI-BAXIR-BUBLI,

- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB -LGL,

- to South sector : radar guidance to proceed AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI.

2) RNAV 1 departures with RFL < 115 :

After an initial departure on RNAV 1 SID depending on the runway and the sector used for take-off (see AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI and AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI), the pilot may expect :

- to North sector : radar guidance to proceed EGOZE,

- to East sector: radar guidance to CTL (Wp) to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM to proceed ALIMO,

- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB or LGL,

- to South sector : radar guidance to proceed OLZOM, MONOT, DORDI.

Pilot attention is drawn to the fact that they may fly through class E airspace in which can fly VFR traffic unknown to ATC.

3) RNAV 1 propeller departures destination UIR :

Indicate in FPL item 15 : (1)

- after OLZOM : DCT ERIXU,

- after MONOT :

- MONOT DCT LAMUT; or

- MONOT DCT UFFIX then DCT OKEKO or DCT PIMUP.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5.5 Limitations de vitesse

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

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

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.

Pour tout aéronef réacteur au départ, en prévention des rattrapages, De Gaulle Départ doit être informé, pour accord du contrôle :

- de toute vitesse cible différente de 250 kt indiqués entre NADP1 et le FL 100, particulièrement durant la montée dans le VPE départ,

- de toute intention de retarder l'accélération au-dessus du FL 100,

- de tout besoin de décélération momentanée durant la montée, quelles qu'en soient les raisons.

Gestion économique de la montée du type d'Opticlimb ou équivalent :

- Toute gestion de ce type doit être annoncée dès le premier contact à De Gaulle Départ, ou au plus tard en sortie de VPE, pour prise en compte par le contrôle,

- Après NADP1, la vitesse indiquée doit être de 235 kt minimum,

- Pour tous vols moyens tonnages de classe supérieure et de classe inférieure, l'accélération vers une vitesse supérieure à 250 kt IAS doit se faire au plus tard passant le FL 145.

À tout moment, De Gaulle Départ peut délivrer des instructions de vitesse différentes pour les besoins de la régulation : le cas échéant, cela entraîne l'annulation systématique de la gestion économique de la montée du type d'Opticlimb ou équivalent.

22.5.6 CPDLC

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

22.6 TRANSITS

Ces itinéraires sont décrits sur la carte régionale (ARC).

22.7 PROCEDURES SPECIFIQUES (A380-B748)

Les transpondeurs Mode S des A380 ne sont pas totalement conformes aux recommandations du "Minimum Operational Performance Specification for Secondary Surveillance Radar Mode S Transponders" (MOPS ED-73). Cela entraîne des pertes d'identification sur les systèmes radar sol (ASMGCS). En conséquence, il est demandé de ne pas déclarer éligible au Mode S les plans de vol A380 en renseignant le champ 10b du plan de vol par la lettre P.

22.8 PROCEDURES LVP

Les procédures LVP sont activées indépendamment sur chaque doublet, au plus tard lorsque la RVR est inférieure ou égale à 600 m et/ou la HBN est inférieure à 200 ft, et lorsque les moyens techniques le permettent.

Voir AD 2 LFPG.20-3.2.1.3

22.9 VFR

22.9.1 Vols VFR dans les espaces gérés par les approches control

Des vols VFR peuvent être admis dans les espaces gérés par les approches.

22.9.1.1 Hélicoptères

Sur les itinéraires dérogatoires spécifiques.

Description et conditions d'utilisation de ces itinéraires :

Voir carte VAC HEL AD3 LFPG et carte aéronautique au 1/100000 ème (Annexe à l'arrêté du 8 février 1984 modifié) "ITINERAIRES HELICOPTERES".

VFR de nuit : Voir AD 2 LFPG.20-4.2

22.5.5 Speed limitations

Within class A PARIS TMA (parts 2 to 10), the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 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.

For control approval, to prevent any catching-up, 'De Gaulle Departure' must be informed for any jet engine aircraft on departure, about :

- Any target speed other than 250 kt indicated between 'NADP1' and FL 100, particularly during climb in the environment protection airspace for departures,

- Any intention to delay acceleration above FL 100,

- Any need for temporary deceleration during climb, whatever the reasons.

Economical management of the climb 'Opticlimb' or equivalent :

- Every management of this kind must be announced at first contact with De Gaulle Departure, or when leaving the environmental protection volume at the latest, to be taken into account by ATS,

- After NADP1, the indicated airspeed must be 235 kt IAS minimum,

- For every upper or lower medium ACFT on departure, the acceleration to an airspeed higher than 250 kt IAS must be carried out passing FL 145 maximum.

At any time, De Gaulle Departure may issue speed instructions with different values for sequencing needs : when occurrring, it systematically results in the cancellation of the economical management of the climb 'Opticlimb' or equivalent.

22.5.6 CPDLC

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

22.6 TRANSIT ROUTES

Those routes are defined on the area chart (ARC).

22.7 SPECIFICS PROCEDURES (A380-B748)

Currently, A380 Mode S equipment is not fully compliant with the Minimum Operational Performance Specification for Secondary Surveillance Radar Mode S transponders (MOPS ED-73). That leads to a loss of identification on Surface Movement Guidance and Control Systems 'ASMGCS). Therefore the A380 fleet connat claim to be eligible for code A1000 and 10b field of their flight plan must be filled with letter P.

22.8 LVP PROCEDURES

The LVP procedures are activated independently on each parallel runways, at the latest when the RVR is less than or equal to 600 m and/or the cloud base height is less than 200 ft, and when the technical means allow it.

See AD 2 LFPG.20-3.2.1.3

22.9 VFR

22.9.1 VFR flights in airspaces managed by approach control

VFR flights may be allowed into airspaces handled by Approach Control.

22.9.1.1 Helicopters

On specific derogatory routes.

Description and use conditions described :

See VAC HEL AD3 LFPG chart and aeronautical chart 1/100,000 (appendix to the 08 february 1984 order modified) "ITINERAIRES HELICOPTERES".

Night VFR : See AD 2 LFPG.20-4.2

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.9.1.2 Avions

Sur les itinéraires dont les conditions d'utilisation sont décrites dans la carte VAC AD 2 LFPG APP 01.

22.9.1.3 Vols spéciaux (missions photo, 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
Télécopie : 01 74 37 86 19

Drones à l'intérieur de l'enceinte aéroportuaire de Roissy CDG avec préavis de 35 jours suivant procédure décrite sur https://espacepro.aeroportsdeparis.fr/Default.aspx

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

22.9.1.4 Activités de loisirs aériens

Les planeurs et aéronefs utilisés par les aéroclubs signataires d'un protocole avec l'approche de PARIS CHARLES DE GAULLE peuvent évoluer dans les zones réglementées dédiées à cet usage (zones LF-R 3100 à LF-R 3106 pour les planeurs).

Pendant leurs périodes d'activité ces zones se substituent aux portions de l'espace aérien de classe A avec lesquelles elles interfèrent.

Les approches gestionnaires des TMA PARIS de classe A assurent le contournement de ces zones par les aéronefs placés sous leur responsabilité.

22.9.2 VFR Spécial

Tous les aéronefs en VFR (avions ou hélicoptères) à l'arrivée ou au départ de Paris Charles de Gaulle (depuis les pistes ou l'hélistation) sont interdits en conditions VFR Spécial. Ces vols VFR ne sont possibles qu'en conditions VMC en classe D.

Toute demande de mission de travail aérien en VFR (avion ou hélicoptère), dont la trajectoire risque d'interférer avec des procédures IFR de Paris Charles de Gaulle et/ou de Paris Le Bourget, pourra être refusée en conditions VFR spécial en CTR Paris.

22.10 PERTE DE RADIOCOMMUNICATION

22.10.1 Panne de radiocommunication à l'arrivée

22.10.1.1 Consignes en cas de panne de radiocommunication en STAR

22.9.1.2 Planes

On routes to be used under conditions set described in VAC AD 2 LFPG APP 01.

22.9.1.3 Special flights (scenic air-photo, air work, drones)

On request with minimum advance notice of 10 working days in the SNA-RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle.
E-mail : lfpg-ctl@aviation-civile.gouv.fr
FAX : 01 74 37 86 19

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

See also AIP ENR 5.1 : restricted area LF-R 275 PARIS penetrating conditions.

22.9.1.4 Air leisure activities

Gliders and aircrafts used by the signatory flying clubs of a protocol with the approach of PARIS CHARLES DE GAULLE can evolve in the regulated areas dedicated to this use (areas LF-R 3100 to LF-R 3106 for gliders).

During their periods of activity these areas substitute themselves for the portions of the class A air space with which they interfere.

Approach control of class A TMA PARIS ensure the bypassing of these areas by aircrafts placed under its responsibility.

22.9.2 VFR Spécial

All VFR flights (airplanes and helicopters) arriving to or departing from Paris Charles de Gaulle (using CDG runways or helistop) are temporarily forbidden in Special VFR conditions.Thse VFR flights are allowed only in VMC conditions within class 'D' airspace.

Every request for air work in VFR (airplane or helicopter), whose trajectory is likely to interfere with IFR procedures at Paris Charles de Gaulle and/or Paris Le Bourget, might be refused in Special VFR conditions in Paris CTR.

22.10 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.10.1 Arrival radiocommunication failure

22.10.1.1 Instructions in case of radiocommunication failure during STAR

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

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

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

- HAP

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

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

22.10.1.2 Consignes en cas de panne de radiocommunication en approche initiale

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "pannes radio" spécifiques à la procédure en cours.

INA RNAV MOPAR 1E RWY 08L-08R-09L-09R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A MOPAR, descendre vers 4000. 5 NM après PG527 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 09L de préférence, via le point IF IG09L).

INA RNAV LORNI 1E et 1X RWY 08L-08R-09L-09R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A BUNOR, descendre vers 4000. 20 NM après PG501 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 09L de préférence, via le point IF IG09L).

INA RNAV OKIPA 1N et 1R RWY 08L-08R-09L-09R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A LARPO, descendre vers 4000. A PG504 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 09L de préférence, via le point IF IG09L).

INA RNAV OKIPA 1E et 1X RWY 08L-08R-09L-09R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. 6,5 NM avant PG503, descendre vers 5000. A PG505 tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 08R de préférence, via le point IF IG08R).

INA RNAV BANOX 1E RWY 08L-08R-09L-09R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A SUBOX, descendre vers 5000 et tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 08R de préférence, via le point IF IG08R).

INA RNAV MOPAR 1W et 1X RWY 26L-26R-27L-27R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A CREIL, descendre vers 5000. 15,5 NM après PG536 tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

INA RNAV MOBRO 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG528, descendre vers 5000. 25 NM après PG528, tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

INA RNAV LORNI 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A LORNI, descendre vers 5000. A PG520, tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

INA RNAV VEBEK 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A VEBEK, descendre vers 5000. A CTL, tourner à droite en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 27R de préférence, via le point IF IG27R).

INA RNAV OKIPA 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A OKIPA, descendre vers 4000 (FL070 MNM à PG522). A PG522, tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis

Follow the authorized or PLN 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.

22.10.1.2 Instructions in case of radiocommunication failure during initial approach

The pilot should perform the published procedure (including level and speed requirements) and follow or get back to the "RADAR" route then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.

INA RNAV MOPAR 1E RWY 08L-08R-09L-09R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At MOPAR, descend to 4000. 5 NM after PG527 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 09L preferably, via WPT IF IG09L).

INA RNAV LORNI 1E and 1X RWY 08L-08R-09L-09R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At BUNOR, descend to 4000. 20 NM after PG501 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 09L preferably, via WPT IF IG09L).

INA RNAV OKIPA 1N and 1R RWY 08L-08R-09L-09R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At LARPO, descend to 4000. At PG504 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 09L preferably, via WPT IF IG09L).

INA RNAV OKIPA 1E and 1X RWY 08L-08R-09L-09R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. 6,5 NM before PG503, descend to 5000. At PG505 turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 08R preferably, via WPT IF IG08R).

INA RNAV BANOX 1E RWY 08L-08R-09L-09R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At SUBOX, descend to 5000 and turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 08R preferably, via WPT IF IG08R).

INA RNAV MOPAR 1W and 1X RWY 26L-26R-27L-27R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At CREIL, descend to 5000. 15.5 NM after PG536 turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).

INA RNAV MOBRO 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At PG528, descend to 5000. 25 NM after PG528, turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).

INA RNAV LORNI 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At LORNI, descend to 5000. At PG520, turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).

INA RNAV VEBEK 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At VEBEK, descend to 5000 . At CTL, turn right direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 27R preferably, via WPT IF IG27R).

INA RNAV OKIPA 1W RWY 26L-26R-27L-27R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At OKIPA, descend to 4000 (FL 070 MNM at PG522). At PG522 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA

© Service de l'Information Aéronautique, France

exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 26L de préférence, via le point IF IG26L).

INA RNAV BANOX 1W et 1X RWY 26L-26R-27L-27R :

Afficher 7600. Exécuter ou rejoindre la procédure publiée. A PG515, descendre vers 4000. A PG517 tourner à gauche en direct vers le point IF de l'approche FNA collationnée puis exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 26L de préférence, via le point IF IG26L).

approach (otherwise ILS approach, RWY 26L preferably, via WPT IF IG26L).

INA RNAV BANOX 1W and 1X RWY 26L-26R-27L-27R :

Squawk 7600. Comply with or join published procedure. At PG515, descend to 4000. At PG517 turn left direct to WPT IF of the read back FNA approach then perform this FNA approach (otherwise ILS approach, RWY 26L preferably, via WPT IF IG26L).

22.10.1.3 Particularité des arrivées LFPG par MOBRO en face à l'Ouest

Suivre la STAR PLN 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 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.

22.10.1.3 Characteristic of propellers arrivals LFPG by MOBRO in West configuration

Follow the authorized or PLN 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 MOBRO, do not join MOPAR holding pattern but leave directly the IAF MOBRO at this level to perform the approach procedure until landing.

22.10.1.4 Particularité des arrivées LFPG par VEBEK en face à l'Ouest

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

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à VEBEK au FL110.

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

22.10.1.4 Characteristic of arrivals LFPG by VEBEK in West configuration

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

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

Proceed to VEBEK at FL110.

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

22.10.1.5 Particularités en l'absence d'instruction de contrôle

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (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 LFPG utilisant les IAF MOPAR,MOBRO (hélices), LORNI, VEBEK (face à l'Ouest), OKIPA et BANOX gérés par CDG APP.

22.10.1.5 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 be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPG and using the IAF MOPAR, MOBRO (propeller aircraft), LORNI, VEBEK (facing West at LFPG), OKIPA and BANOX handled by CDG APP.

22.10.2 Panne de radiocommunication au départ

Afficher 7600.

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

22.10.2 Departure radiocommunication failure

Squawk 7600.

Comply with the departure route and assigned levels up to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

22.11 Retour terrain (QRF) en raison d'une situation d'urgence

Dans le cas d'un aéronef au départ qui nécessite un retour à Paris-CDG en raison d'une défaillance technique, le point INKUD (voir AD2 LFPG DATA 01) peut être utilisé sur instruction du contrôle pour isoler temporairement l'avion à des fins de vérification technique ou autres actions de l'équipage.

22.11 Emergency return (QRF)

In the case of a departing aircraft that needs to turn back to Paris-CDG because of a technical failure, the waypoint INKUD (see AD2 LFPG DATA 01) may be used upon ATC instruction in order to temporarily isolate the aircraft for the purposes of technical checks or other flightcrews actions.

22.12 MOYENS OBLIGATOIRES

22.12 REQUIRED EQUIPMENT

22.12.1 Récepteur DME

Le récepteur DME est obligatoire pour tous les aéronefs en CAG IFR devant pénétrer dans les espaces désignés ci-dessous :

a) Espace ayant pour limites latérales celles de la TMA PARIS et des CTA PARIS, et pour limites verticales le FL 100 et le FL 195 ;

b) Espaces gérés par les approches de PARIS ORLY et PARIS CHARLES DE GAULLE définis ci-après.

En cas de panne du récepteur de bord, informer les organismes de contrôle de la Circulation Aérienne.

22.12.1 DME receiver

DME receivers are compulsory for all IFR general air traffic ACFT having to enter airspace described as follows :

a) airspace with the same lateral limits as the PARIS TMA and the PARIS CTA, and whose vertical limits are FL 100 and FL 195 ;

b) airspace managed by PARIS ORLY APP and PARIS CHARLES DE GAULLE APP defined as follows.

In case of DME receiver failure, advise air traffic control organism.

22.12.2 Transpondeur

Le transpondeur A + C est obligatoire pour les vols CAG IFR en TMA PARIS et en CTA PARIS.

22.12.2 Transponder

Mode A and C transponder is compulsory for all IFR general air traffic within PARIS TMA and PARIS CTA.

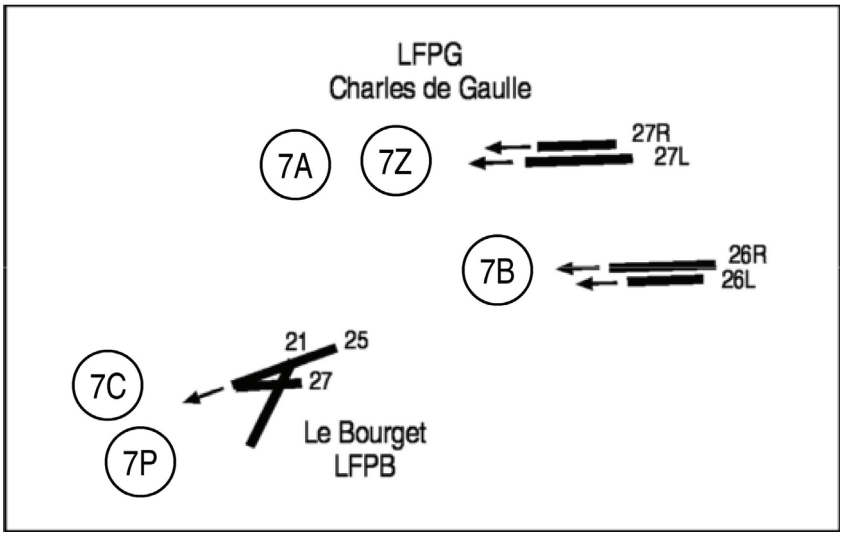
22.13 INDICATEURS D'ITINERAIRES SID EN TMA PARIS

22.13 SID INDICATORS WITHIN PARIS TMA

22.13.1 Configuration Ouest

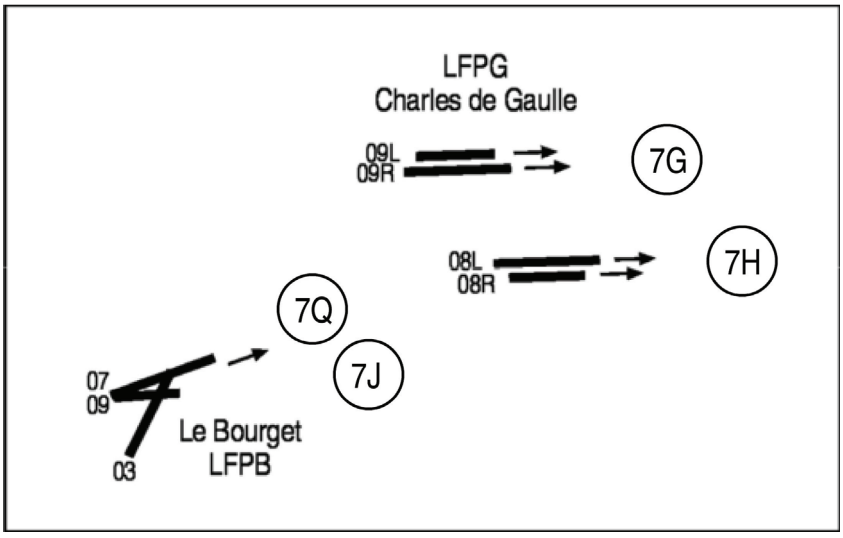
22.13.1 West configuration

© Service de l'Information Aéronautique, France



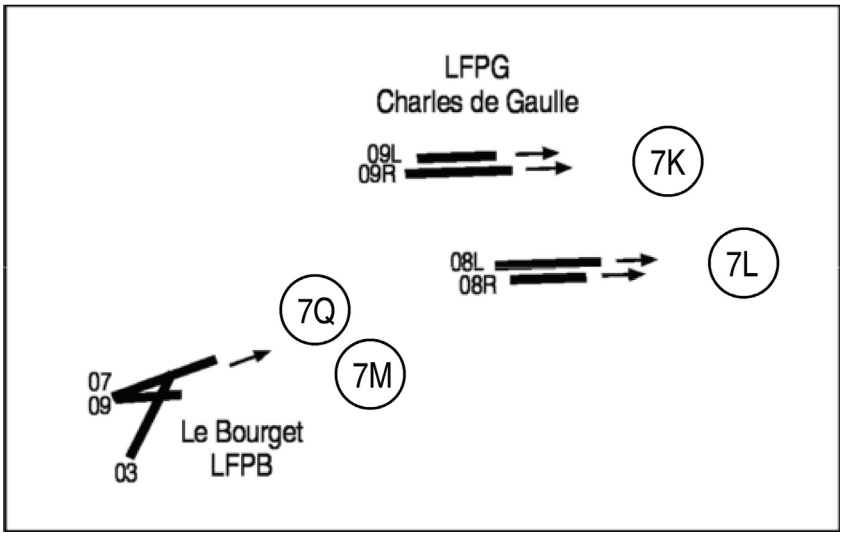
22.13.2 Configuration Est

22.13.2 East configuration



22.13.3 Configuration inverse
LFPO : Ouest LFPG : Est

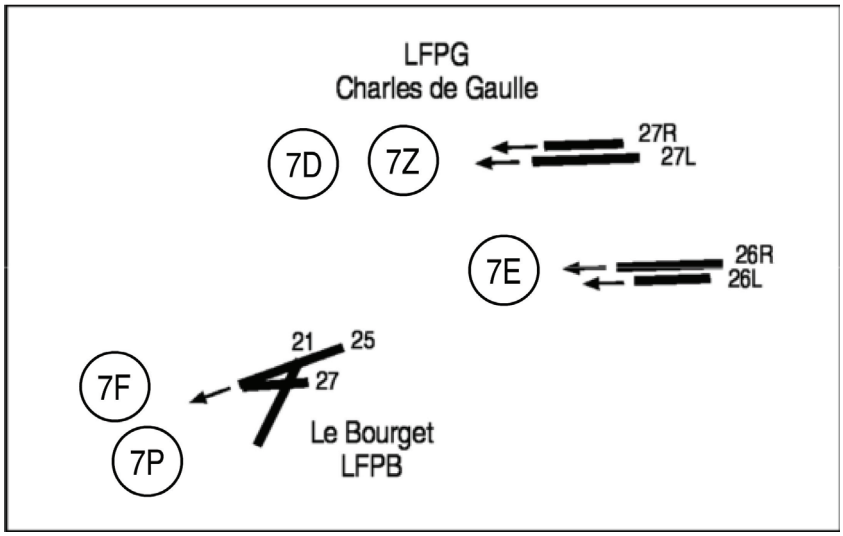
22.13.3 Opposite configuration
LFPO : West LFPG : East



© Service de l'Information Aéronautique, France

22.13.4 Configuration inverse / Opposite configuration
LFPO : Est LFPG : Ouest

22.13.4 Configuration inverse / Opposite configuration
LFPO : East LFPG : West



22.14 OBSTACLES

22.14.1 Cartes d'obstacle

Voir cartes :

- AD 2 LFPG OACI 01
- AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R
- AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L
- AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R
- AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L
- AD 2 LPFG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L

22.14.2 Observations

NIL

22.14 OBSTACLES

22.14.1 Obstacle charts

See charts :

- *AD2 LFPG OACI 01*
- *AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R*
- *AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L*
- *AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R*
- *AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L*
- *AD 2 LPFG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L*

22.14.2 Remarks

NIL

AD 2 LFPG.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 TRANSFERT DE COMMUNICATIONS

Voir carte AD 2 LFPG AMG 01

23.1 TRANSFER OF COMMUNICATIONS

See chart AD 2 LFPG AMG 01

23.2 PERIL ANIMALIER

Validité sur chaque doublet de LS-30 à CS+30

23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Validity on each twin RWY from SR-30 to SS+30

23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Hotspots)

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.

23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Hotspots)

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-cash.

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas
ALPHA - BRAVO - CHARLIE - DELTA - ECHO - FOX - GOLF - HOTEL

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

INS
POSTES DE STATIONNEMENT / *Parking stands*
voir/*see* AD 2 LFPG.8

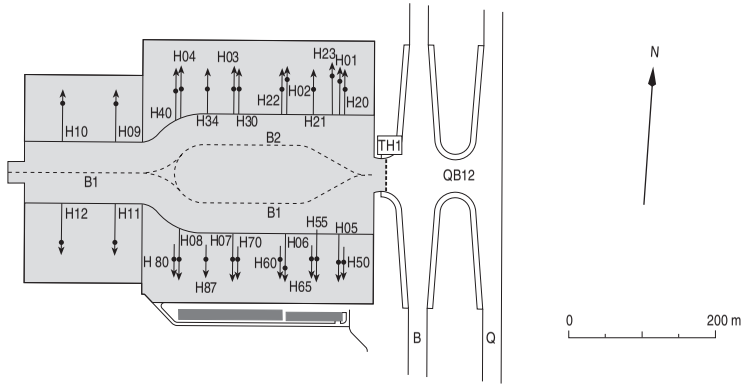
ACCES ET PLACEMENT SUR POSTE DE STATIONNEMENT
ACCESS AND PLACING TO PARKING STAND
Voir / *See* AD 2 LFPG.20.3.3.2 - LFPG.20.3.4.2 - LFPG.20.3.5.1

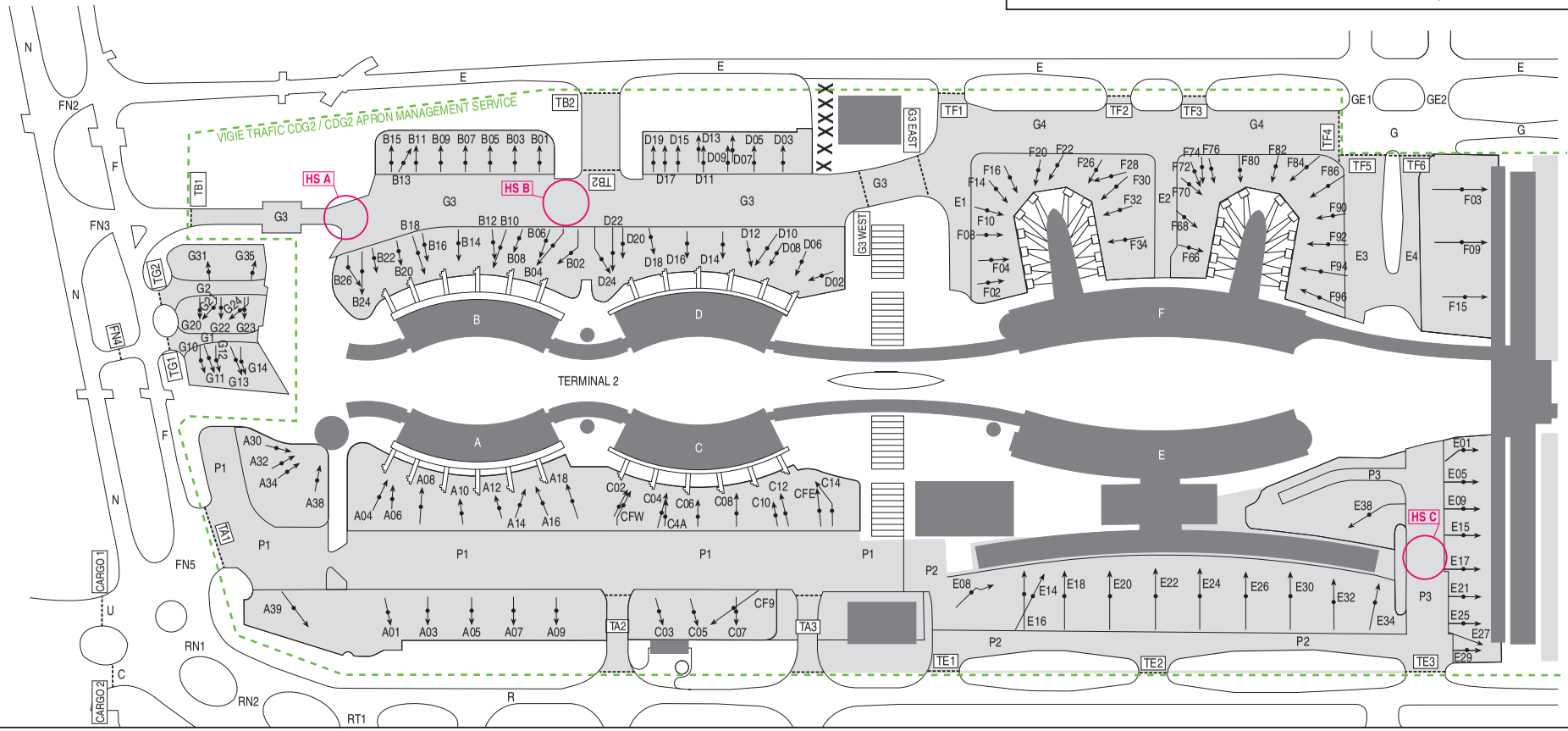
LEGENDE / *KEY*

- Aire de trafic / *Apron*
- Position INS / *INS position*
- PA1 — Point d'attente intermédiaire - Point de transfert AMS/ATC / *Intermediate holding point - AMS/ATC Transfer point*
- Limite de compétence AMS CDG2/ATC / *AMS CDG2/ATC competence limit*
- HS — Points chauds / *Hot spots* — Traversée véhicules / *Vehicles crossing* — Voir / *See* AD 2 LFPG.20.3.3.2.4.4

0 100 500 m

AIRE HOTEL / *HOTEL AREA*



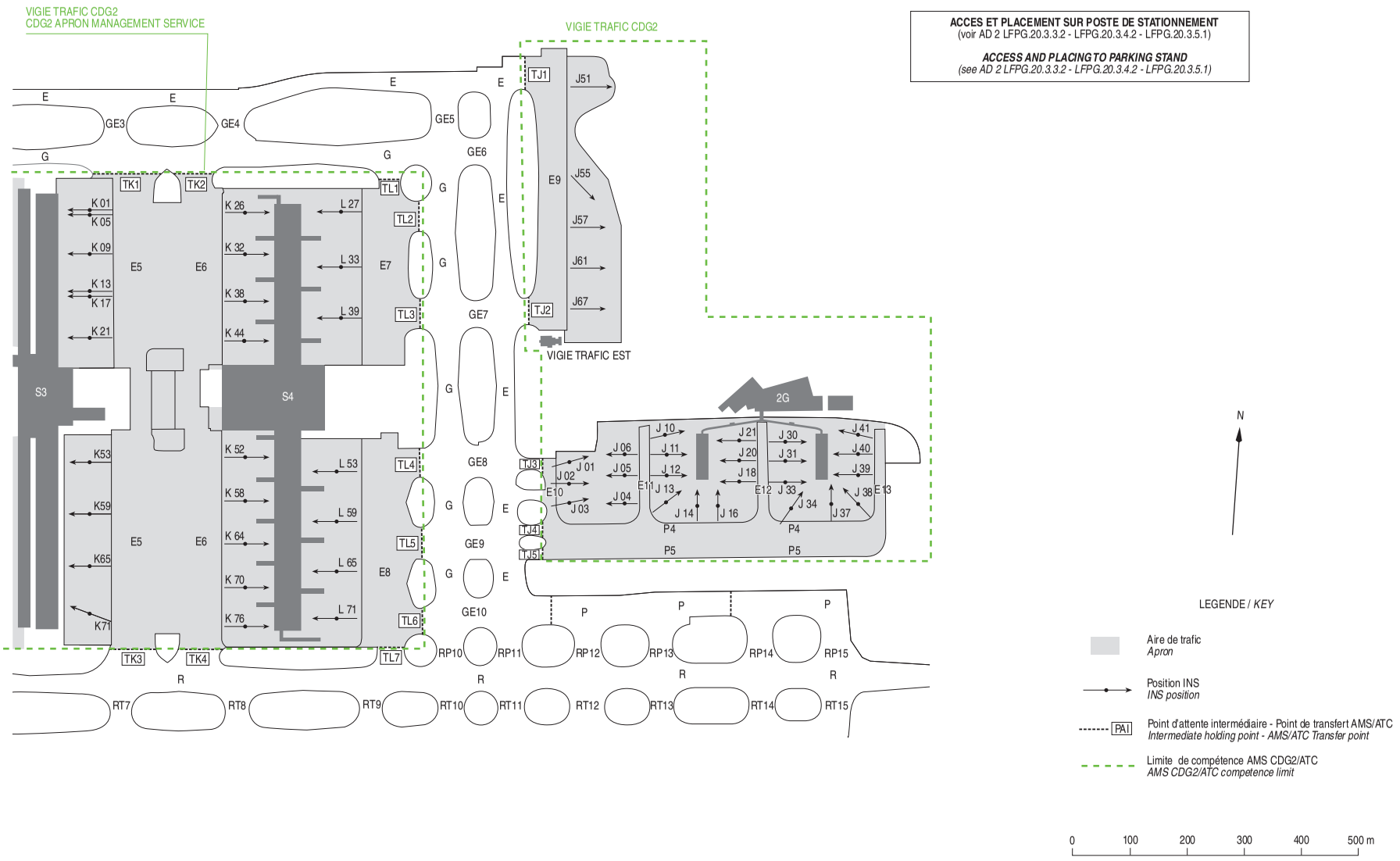


© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas
JULIETT - KILO - LIMA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

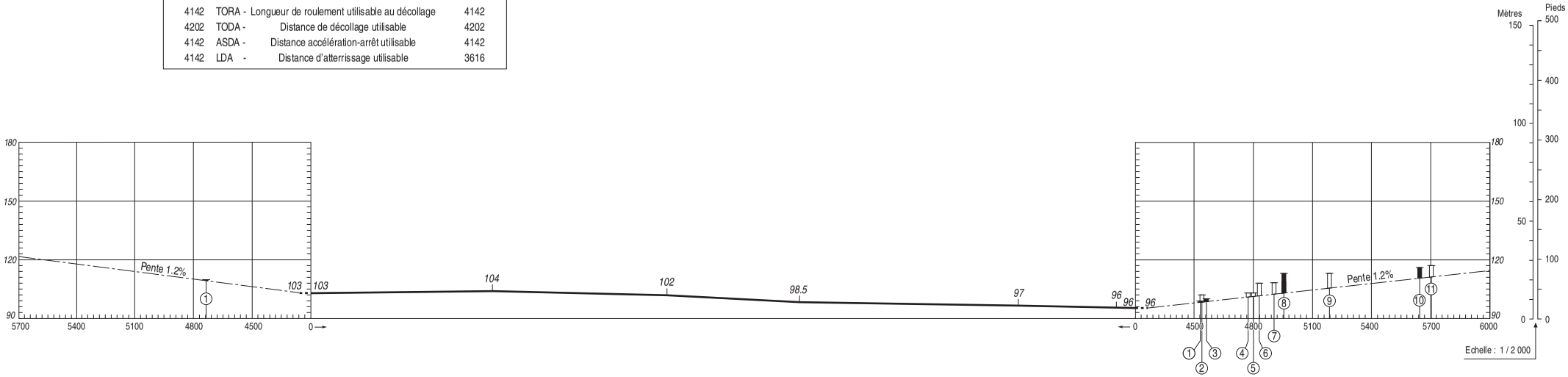
Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

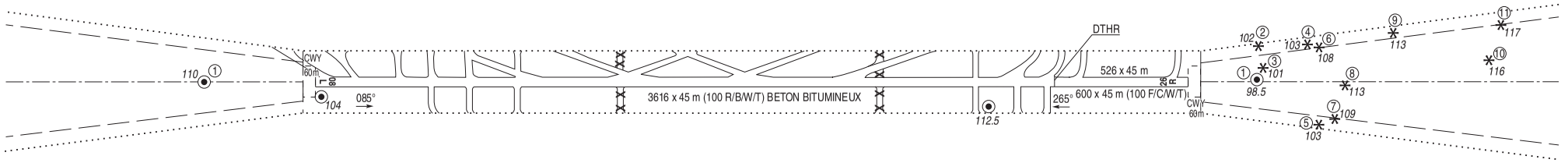
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08L/26R

VAR 1° E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 08 L			RWY 26 R
4142	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	4142
4202	TODA -	Distance de décollage utilisable	4202
4142	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	4142
4142	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	3616





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 Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

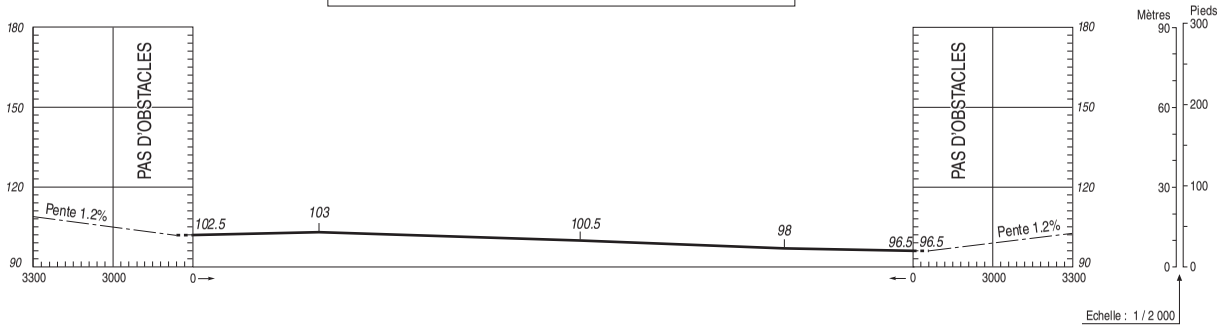
Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

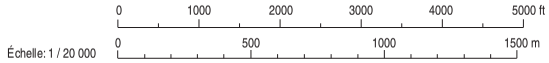
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08R/26L

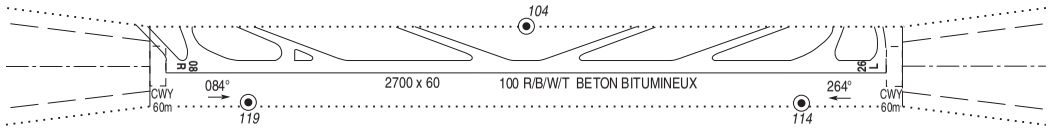
VAR 1° E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 08 R			RWY 26 L
2700	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2700
2760	TODA -	Distance de décollage utilisable	2760
2700	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2700
2700	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2700







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)
- 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 Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

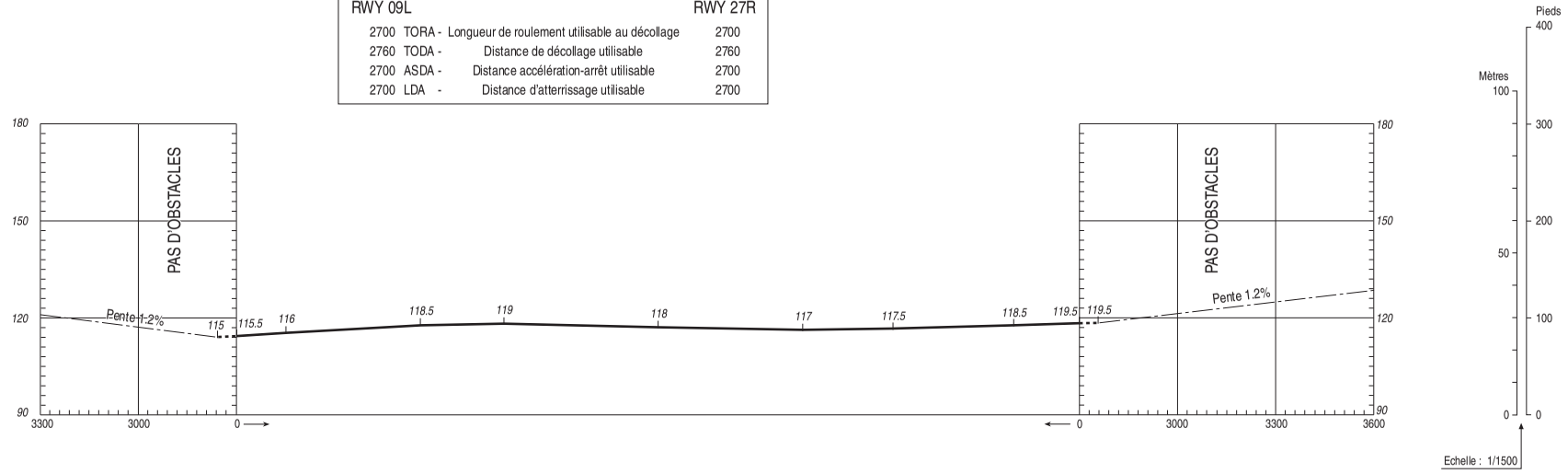
Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

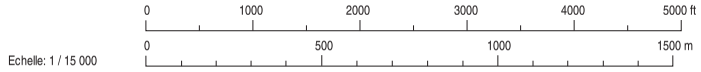
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09L/27R

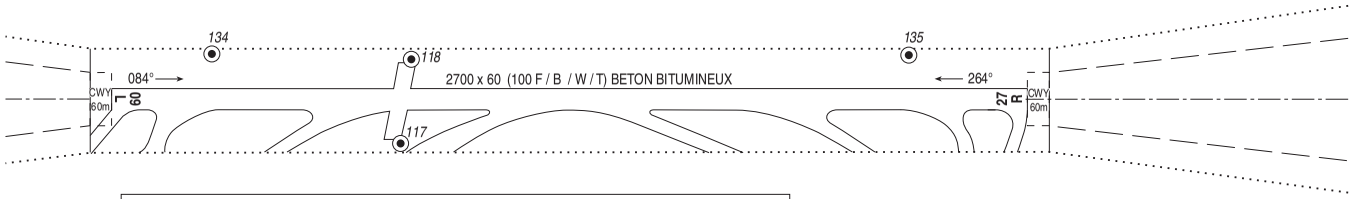
VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 09L			RWY 27R
2700	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2700
2760	TODA -	Distance de décollage utilisable	2760
2700	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2700
2700	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2700







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 Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

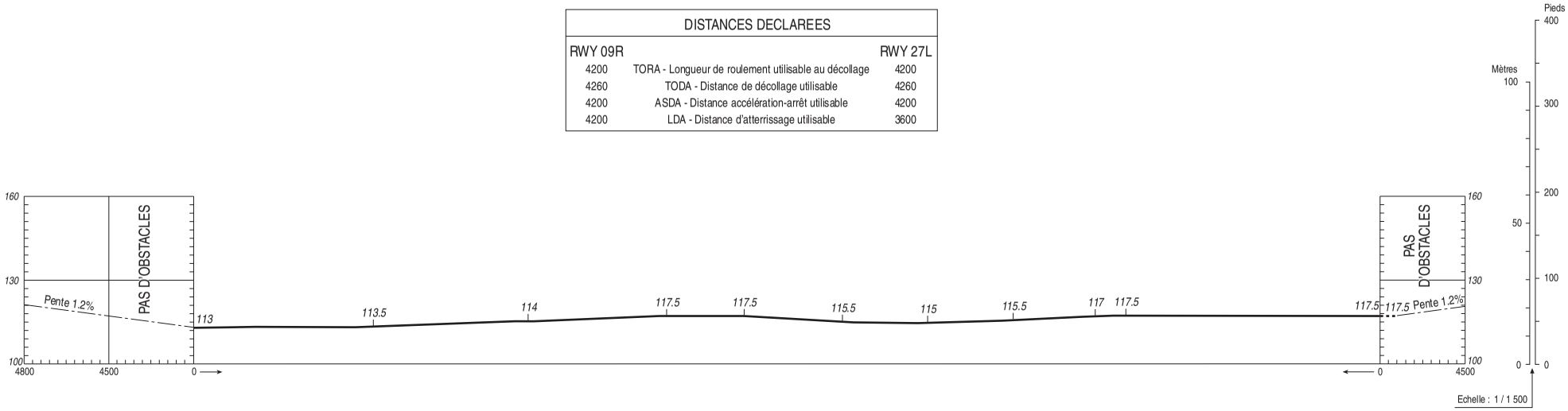
Aerodrome obstacle chart - ICAO - type A

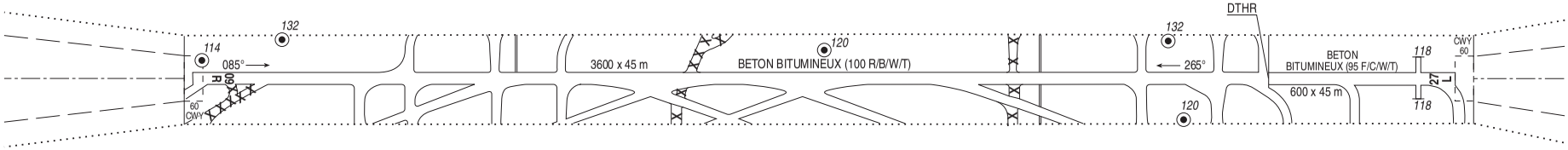
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09R/27L

VAR 1°E (2020)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES		
RWY 09R		RWY 27L
4200	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	4200
4260	TODA - Distance de décollage utilisable	4260
4200	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	4200
4200	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	3600





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)
- 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

Levé exécuté en Juillet 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

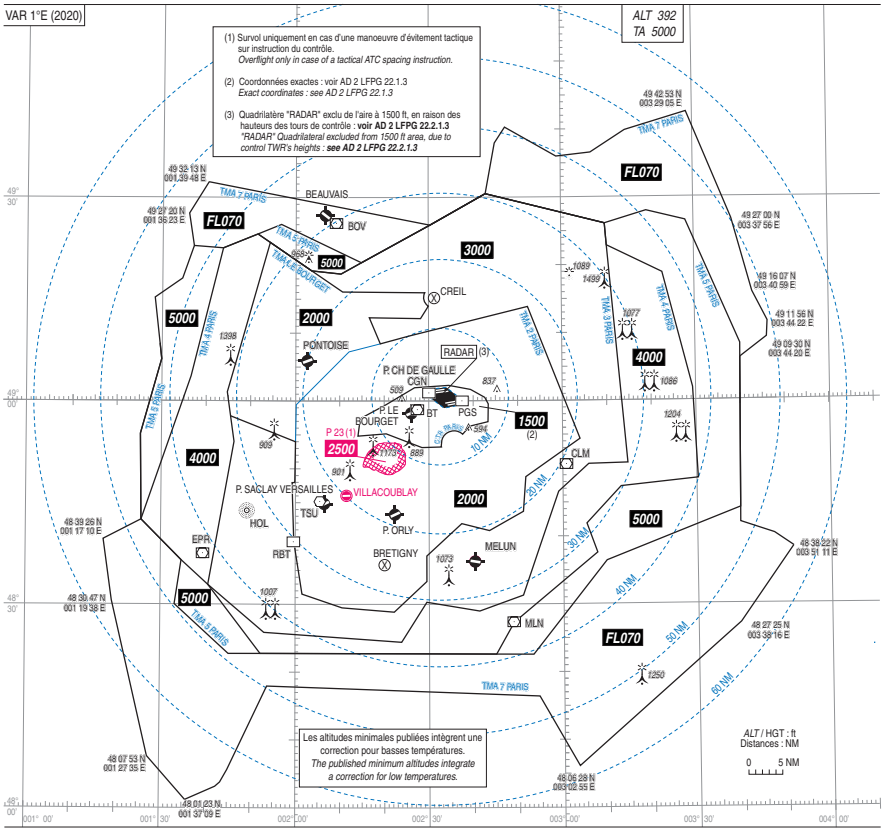
TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPG 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 LFPG AD 2.22
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 LFPG AD 2.22
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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BOV	REF AD2 LFOB.19	X	X	X	X
CGN	REF AD2 LFPG.19	X	X		
CLM	REF ENR 4.1	X	X	X	X
CTL	REF ENR 4.1	X			X
DJL	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		
MLN	REF ENR 4.1	X	X	X	
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
PGS	REF AD2 LFPG.19	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		
TRO	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	
→	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
	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	
	BUBLI	REF ENR 4.4	X		X	
	BUNOR	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	
	DOMUS	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	
	ENORI	REF ENR 4.4	X		X	
	ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
	ERTIP	REF ENR 4.4	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
INKUD	REF ENR 4.4	X			
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	
LORNI	REF ENR 4.4	X		X	X
LUKIP	REF ENR 4.4	X		X	
LUMAN	REF ENR 4.4	X		X	
LUPAM	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
MOPIL	REF ENR 4.4	X		X	
MOSUD	REF ENR 4.4	X			X
NANOP	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	
OKASI	REF ENR 4.4	X		X	
OKIPA	REF ENR 4.4	X		X	X
OLZOM	REF ENR 4.4	X		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	
PIBAT	REF ENR 4.4	X		X	
PILUL	REF ENR 4.4	X		X	
PIVER	REF ENR 4.4	X		X	
RANUX	REF ENR 4.4	X		X	
ROMGO	REF ENR 4.4	X		X	
SABLE	REF ENR 4.4	X		X	
SUBOX	REF ENR 4.4	X			X
TINIL	REF ENR 4.4	X		X	
URELO	REF ENR 4.4	X		X	
VAKOS	REF ENR 4.4	X		X	
VEBEK	REF ENR 4.4	X		X	X
VEDUS	REF ENR 4.4	X		X	
XERAM	REF ENR 4.4	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BIBA1	49°51'11.0" N	001°00'47.0" E	X		X	
BIBA2	49°47'02.0" N	000°52'05.0" E	X		X	
BIBA3	49°39'18.0" N	000°42'22.0" E	X		X	
BIBA4	49°30'13.0" N	000°35'57.0" E	X		X	
BIBA5	49°20'23.0" N	000°33'13.0" E	X		X	
FF301	48°20'51.0" N	004°05'01.0" E	X		X	
FF302	47°44'13.0" N	004°54'46.0" E	X		X	
FF304	47°36'17.0" N	004°43'02.0" E	X		X	
FF501	48°24'43.0" N	001°01'57.0" E	X		X	
LUKI1	49°21'50.0" N	000°41'20.0" E	X		X	
LUKI2	49°28'43.0" N	000°43'16.0" E	X		X	
LUKI3	49°36'39.0" N	000°48'53.0" E	X		X	
LUKI4	49°43'25.0" N	000°57'24.0" E	X		X	
LUKI5	49°48'36.0" N	001°08'16.0" E	X		X	
PG081	49°00'13.0" N	002°42'07.3" E	X		X	
PG082	49°00'25.6" N	002°46'11.1" E	X		X	
PG084	49°00'35.7" N	002°49'26.6" E	X		X	
PG085	48°59'00.7" N	003°00'28.2" E	X		X	
PG086	49°00'54.5" N	002°55'36.5" E	X		X	
PG088	48°59'19.2" N	002°57'23.0" E	X		X	
PG091	49°01'42.7" N	002°39'41.9" E	X		X	
PG092	49°01'52.8" N	002°42'54.1" E	X		X	
PG093	49°06'11.9" N	002°39'06.5" E	X		X	
PG094	49°02'29.7" N	002°55'41.7" E	X		X	
PG095	49°02'46.0" N	003°00'18.5" E	X		X	
PG097	49°04'19.7" N	002°32'20.2" E	X		X	
PG098	49°01'18.8" N	002°21'29.7" E	X		X	
PG099	49°13'30.0" N	002°38'03.0" E	X		X	
PG100	48°56'31.1" N	003°00'34.6" 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	
PG103	48°54'01.0" N	003°00'41.2" E	X		X	
PG105	48°52'40.5" N	002°47'22.1" E	X		X	
PG107	48°49'27.4" N	002°28'12.9" E	X		X	
PG109	48°43'31.5" N	002°49'39.0" E	X		X	
PG111	48°27'37.7" N	002°25'05.2" E	X		X	
PG113	48°23'38.1" N	002°18'58.6" E	X		X	
PG263	48°59'27.4" N	002°27'53.6" E	X		X	
PG264	48°59'03.8" N	002°20'47.0" E	X		X	
PG265	48°58'29.6" N	002°10'38.0" E	X		X	
PG266	48°58'16.2" N	002°06'44.4" E	X		X	
PG267	48°58'06.4" N	002°03'53.5" E	X		X	
PG268	48°57'52.3" N	001°59'52.7" E	X		X	
PG270	49°00'55.3" N	002°24'59.8" E	X		X	
PG271	49°01'00.8" N	002°26'38.8" E	X		X	
PG272	49°00'44.4" N	002°21'40.8" E	X		X	
PG273	49°02'40.5" N	002°01'15.7" E	X		X	
PG274	49°05'41.2" N	002°20'28.4" E	X		X	
PG275	48°53'44.5" N	001°58'41.5" E	X		X	
PG276	49°07'03.2" N	002°19'10.3" E	X		X	
PG277	48°22'15.7" N	002°18'40.7" E	X		X	
PG278	49°05'34.4" N	002°40'15.6" E	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
PG280	49°02'17.9" N	002°08'47.9" E	X		X	
PG284	49°03'52.6" N	001°37'43.4" E	X		X	
PG286	48°57'29.9" N	001°53'33.3" E	X		X	
PG289	48°49'06.7" N	002°11'12.0" E	X		X	
PG290	49°04'10.0" N	002°21'54.0" E	X		X	
PG410	48°58'13.5" N	002°05'55.3" E	X			X
PG415	49°01'18.8" N	003°03'45.2" E	X			X
PG416	48°59'10.1" N	002°44'37.3" E	X			X
PG417	48°58'54.7" N	003°09'03.4" E	X			X
PG420	48°58'03.6" N	002°06'40.4" E	X			X
PG425	49°01'05.5" N	003°03'28.0" E	X			X
PG432	48°58'37.7" N	002°12'59.6" E	X			X
PG433	49°00'48.0" N	002°09'51.0" E	X			X
PG435	49°01'11.1" N	003°01'08.0" E	X			X
PG441	49°00'58.6" N	003°01'08.0" E	X			X
PG442	48°54'57.8" N	002°08'11.8" E	X			X
PG501	49°10'35.9" N	002°22'13.4" E	X			X
PG502	49°06'16.6" N	002°23'12.7" E	X			X
PG503	48°54'58.8" N	002°27'34.6" E	X			X
PG504	49°05'56,5" N	002°06'35,2" E	X			X
PG505	48°53'50,7" N	002°07'35,0" E	X			X
PG510	48°54'09.1" N	002°12'49.8" E	X			X
PG515	48°54'58.4" N	002°27'33.9" E	X			X
PG516	48°55'06.7" N	002°39'41.6" E	X			X
PG517	48°55'17,8" N	003°00'08,6" E	X			X
PG520	49°16'28.2" N	003°19'33.5" E	X			X
PG522	48°47'04.2" N	003°24'45.8" E	X			X
PG527	49°10'11.6" N	001°50'22.2" 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
PG552	48°59'56.8" N	001°57'14.5" E	X			X
PG554	49°09'35.8" N	002°06'51.2" E	X			X
PG556	48°52'40.8" N	001°59'44.9" E	X			X
PG560	49°12'05.0" N	002°58'04.4" E	X			X
PG562	49°06'53.7" N	003°08'41.3" E	X			X
PG564	48°57'02.0" N	003°16'01.6" E	X			X
PG566	48°52'15.5" N	002°43'47.2" E	X			X
PG568	48°53'06.0" N	003°00'23.0" E	X			X
PG650	49°02'59.7" N	003°00'45.2" E	X			X
PG651	49°06'22.1"N	002°13'30.5"E	X			X
PG652	49°03'47.5" N	002°16'10.5" E	X			X
PG660	49°02'47.4" N	003°00'47.1" E	X			X
PG661	49°01'01.6" N	002°26'55.1" E	X			X
PG670	49°00'04.7" N	002°06'17.6" E	X			X
PG671	49°06'48.9"N	002°50'46.1"E	X			X
PG672	49°09'29.6" N	002°56'01.1" E	X			X
PG680	48°59'49.8" N	002°05'35.1" E	X			X
PG681	49°01'46.7" N	002°40'56.6" E	X			X
PG800	48°28'05.8" N	002°21'54.9" E	X		X	
PG801	48°28'15.9" N	002°15'46.2" E	X		X	
PG802	48°49'54.1" N	002°58'35.8" E	X		X	
PG803	48°48'35.6" N	002°51'17.7" E	X		X	
PG821	48°57'32.7" N	001°57'21.8" E	X		X	
PG822	48°52'58.4" N	001°54'42.7" E	X		X	
PG823	48°49'29.2" N	002°13'07.5" E	X		X	
PG824	48°36'05.2" N	002°37'14.2" E	X		X	
PG825	48°36'27.0" N	002°42'41.0" E	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
FG08L	48°58'31.9" N 002°11'17.1" E	X			X
FG08R	48°58'22.0" N 002°12'02.7" E	X			X
FG09L	49°00'32.9" N 002°14'31.9" E	X			X
FG09R	49°00'17.9" N 002°13'47.4" E	X			X
FG26L	49°00'35.3" N 002°53'23.1" E	X			X
FG26R	49°00'47.8" N 002°53'23.4" E	X			X
FG27L	49°02'31.3" N 002°55'24.1" E	X			X
FG27R	49°02'43.6" N 002°55'22.3" E	X			X
RW08L	REF THR08L AD2 LFPG.12	X			X
RW08R	REF THR08R AD2 LFPG.12	X			X
RW09L	REF THR09L AD2 LFPG.12	X			X
RW09R	REF THR09R AD2 LFPG.12	X			X
RW26L	REF THR26L AD2 LFPG.12	X			X
RW26R	REF DTHR26R AD2 LFPG.12	X			X
RW27L	REF DTHR27L AD2 LFPG.12	X			X
RW27R	REF THR27R AD2 LFPG.12	X			X
IG08L (IF ILS/LOC RWY 08L)	48°58'16.5" N 002°06'44.9" E	X	X		X
FAF LOC RWY 08L	48°58'31.9" N 002°11'17.1" E		X		X
MAPT LOC RWY 08L	48°59'40.5"N 002°31'55.6"E		X		X
IG08R (IF ILS/LOC RWY 08R)	48°58'09.6" N 002°08'23.0" E	X	X		X
FAF LOC RWY 08R	48°58'22.0" N 002°12'02.7" E		X		X
MAPT LOC RWY 08R	48°59'30.4"N 002°32'41.1"E		X		X
IG09L (IF ILS/LOC RWY 09L)	49°00'19.3" N 002°10'31.2" E	X	X		X
FAF LOC RWY 09L	49°00'32.9" N 002°14'31.9" E		X		X
MAPT LOC RWY 09L	49°01'24.9" N 002°30'13.7" E		X		X
IG09R (IF ILS/LOC RWY 09R)	49°00'04.2" N 002°09'44.9" E	X	X		X
FAF LOC RWY 09R	49°00'17.9" N 002°13'47.4" E		X		X
MAPT LOC RWY 09R	49°01'10.2" N 002°29'32.5" E		X		X
IG26L (IF ILS/LOC RWY 26L)	49°00'47.5" N 002°57'23.2" E	X	X		X
FAF LOC RWY 26L	49°00'35.3" N 002°53'23.1" E		X		X
MAPT LOC RWY 26L	48°59'46.0"N 002°37'33.0"E		X		X
IG26R (IF ILS/LOC RWY 26R)	49°01'00.1" N 002°57'25.1" E	X	X		X
FAF LOC RWY 26R	49°00'47.8" N 002°53'23.4" E		X		X
MAPT LOC RWY 26R	48°59'57.9"N 002°37'22.2"E		X		X
IG27L (IF ILS/LOC RWY 27L)	49°02'42.7" N 002°59'09.6" E	X	X		X
FAF LOC RWY 27L	49°02'31.3" N 002°55'24.1" E		X		X
MAPT LOC RWY 27L	49°01'27.7" N 002°34'57.4" E		X		X
IG27R (IF ILS/LOC RWY 27R)	49°02'54.9" N 002°59'03.2" E	X	X		X
FAF LOC RWY 27R	49°02'43.6" N 002°55'22.3" E		X		X
MAPT LOC RWY 27R	49°01'40.0" N 002°34'55.5" E		X		X

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26L

RMK	API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required*							MAG VAR 2020 1.1°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	IG26L	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	1.0
	See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26L											
	CA	-	-	264	265.4	-	-	2500	-	-	-	1.0
	DF	PG442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMUUS	-	339	339.8	11.5	-	4000	4000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

FNA RNP RWY26L

RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
APCH	IF	PG441	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	-
	TF	FG26L	-	265	265.7	5.1	-	4000	4000	-	-	1.0
	TF	RW26L	Yes	265	265.6	11.4	-	-	-	-	-3.0°/57	0.3
	CA	-	-	264	265.4	-	-	2500	-	-	-	1.0
	DF	PG442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMJUS	-	339	339.8	11.5	-	4000	4000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 26R

FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26R

MAG VAR 2020 1.1°E — REF NAVAID : -

RMK	API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required*											
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	IG26R	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	1.0
	See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 26R											
	CA	-	-	264	265.3	-	-	2500	-	-	-	1.0
	DF	PG442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMJUS	-	339	339.8	11.5	-	4000	4000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

FNA RNP RWY26R

RMK	-								MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
APCH	IF	PG435	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	FG26R	-	265	265.7	5.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	RW26R	Yes	265	265.6	11.4	-	-	-	-	-3.0°/50	0.3
	CA	-	-	264	265.4	-	-	2500	-	-	-	1.0
	DF	PG442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMJUS	-	339	339.8	11.5	-	4000	4000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27L

RMK	-								MAG VAR 2020 1.1°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
APCH	IF	IG27L	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-
	See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27L											
	CA	-	-	264	265.3	-	-	1000	-	-	-	1.0
	VI	-	-	299	300.3	-	-	-	-	-	-	1.0
	CF	PG651	-	264	265.4	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMUUS	-	264	265.4	7.5	-	5000	5000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

FNA RNP RWY27L

RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
APCH	IF	PG660	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-
	TF	FG27L	-	264	265.7	3.6	-	5000	5000	-	-	1.0
	TF	RW27L	Yes	264	265.6	14.3	-	-	-	-	-3.0°/56	0.3
	CA	-	-	264	265.3	-	-	1000	-	-	-	1.0
	VI	-	-	299	300.3	-	-	-	-	-	-	1.0
	CF	PG651	-	264	265.4	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMJUS	-	264	265.4	7.5	-	5000	5000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27R

MAG VAR 2020 1.1°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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
RMK	-											
APCH	IF	IG27R	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-
	See chart FNA ILS CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC RWY 27R											
	CA	-	-	264	265.3	-	-	1000	-	-	-	1.0
	VI	-	-	299	300.3	-	-	-	-	-	-	1.0
	CF	PG651	-	264	265.4	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMJUS	-	264	265.4	7.5	-	5000	5000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

FNA RNP RWY27R

RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identificatior	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
APCH	IF	PG650	-	-	-	-	-	500C	-	-	-	-
	TF	FG27R	-	264	265.7	3.6	-	500C	5000	-	-	1.0
	TF	RW27R	Yes	264	265.6	14.3	-	-	-	-	-3.0°/54	0.3
	CA	-	-	264	265.3	-	-	100C	-	-	-	1.0
	VI	-	-	299	300.3	-	-	-	-	-	-	1.0
	CF	PG651	-	264	265.4	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	AMJUS	-	264	265.4	7.5	-	5000	5000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
Réacteurs (R) et hélices (H) / ***Turbofans (R) and turboprops (H)***
RWY 08L - 08R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV POGO RWY 08L-08R

RMK							MAG VAR 2020 1.1°E			Réf NAVAID : PGS	
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)
PO 7H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	2000	2000	-	1.0
-	DF	PG109	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	PG800	-	229	230.2	24.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG801	-	271	272.4	4.1	-	-	-	220	1.0
-	FM	PG801	-	271	272.4	-	-	-	-	-	-
PO 7L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG085	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG802	-	187	187.7	9.2	R	-	-	-	1.0
-	TF	PG803	-	254	254.9	5.0	-	-	4000	220	1.0
-	FM	PG803	-	254	254.9	-	-	-	-	-	-

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 26L - 26R											
RMK							MAG VAR 2020 1.1°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 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BOV	-	357	358.1	27.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	1.0
ATREX 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	008	008.7	49.2	-	-	-	-	1.0
NURMO 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NURMO	-	023	023.7	55.9	-	-	-	-	1.0
OPALE 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BOV	-	357	358.1	27.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	1.0
ATREX 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	ATREX	-	008	008.7	49.2	-	-	-	-	1.0
NURMO 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NURMO	-	023	023.7	55.9	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	074	074.9	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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 26L - 26R

RMK							MAG VAR 2020 1.1°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 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	074	074.9	21.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	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
AGOPA 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 26L - 26R

RMK							MAG VAR 2020 1.1°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 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG267	-	264	265.2	11.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEROL	-	170	171.4	17.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	154	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG266	-	264	265.2	9.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	156	157.4	7.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG266	-	264	265.2	9.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
AGOPA 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG267	-	264	265.2	11.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEROL	-	170	171.4	17.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	154	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG266	-	264	265.2	9.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	156	157.4	7.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG266	-	264	265.2	9.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 26L - 26R											
RMK							MAG VAR 2020 1.1°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 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	1.0
OLZOM 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2			-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	1.0
MONOT 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	1.0
DORDI 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	1.0
OLZOM 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	1.0
MONOT 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	175	176.0	38.9	-	-	-	-	1.0
LGL 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	1.0
LGL 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	1.0
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 27L - 27R

RMK							MAG VAR 2020 1.1°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 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	**1.0**
ATREX 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
NURMO 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
OPALE 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	**1.0**
ATREX 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
NURMO 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
DIKOL 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	**1.0**
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	**1.0**
RANUX 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	**1.0**
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	**1.0**
LANVI 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	**1.0**
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	**1.0**
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	**1.0**
-	TF	LUPAM	-	104	104.7	35.9	-	-	-	-	**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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 27L - 27R											
RMK							MAG VAR 2020 1.1°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 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0
DIKOL 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	104	104.7	35.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 7D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0
AGOPA 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RBT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RBT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 27L - 27R											
RMK							MAG VAR 2020 1.1°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)
LATRA 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	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 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	156	157.4	7.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
AGOPA 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RBT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	RBT	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0
LATRA 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	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 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	156	157.4	7.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
AGOPA 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	182	183.6	26.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	1.0
ERIXU 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	182	183.6	26.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 27L - 27R

RMK							MAG VAR 2020 1.1°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)
LATRA 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEROL	-	170	171.4	25.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	154	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	1.0
OKASI 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG289	-	159	160.3	17.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	156	157.4	7.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	149	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	1.0
PILUL 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG289	-	159	160.3	17.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	1.0
DORDI 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	1.0
OLZOM 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	1.0
MONOT 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	1.0
DORDI 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	1.0
OLZOM 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*
SID RNAV RWY 27L - 27R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 27L - 27R											
RMK							MAG VAR 2020 1.1°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)
MONOT 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	175	176.0	38.9	-	-	-	-	1.0
DORDI 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.8	12.3	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	1.0
OLZOM 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.8	12.3	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	1.0
MONOT 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG275	-	190	190.8	12.3	-	-	-	220	1.0
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	1.0
LGL 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	1.0
LGL 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Y	264	265.2	3.3	-	-	-	-	1.0
-	CF	PG280	Y	273	274.0	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	1.0
LGL 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	32.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 7Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	1.0
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	1.0
-	CF	AMJUS	-	271	272.2	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	32.4	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
Réacteurs / *Turbofans* (*FL>195*)
RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 08L : CF 084° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 08R : CF 081° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 09L : CF 087° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°
RWY 09R : CF 084° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°

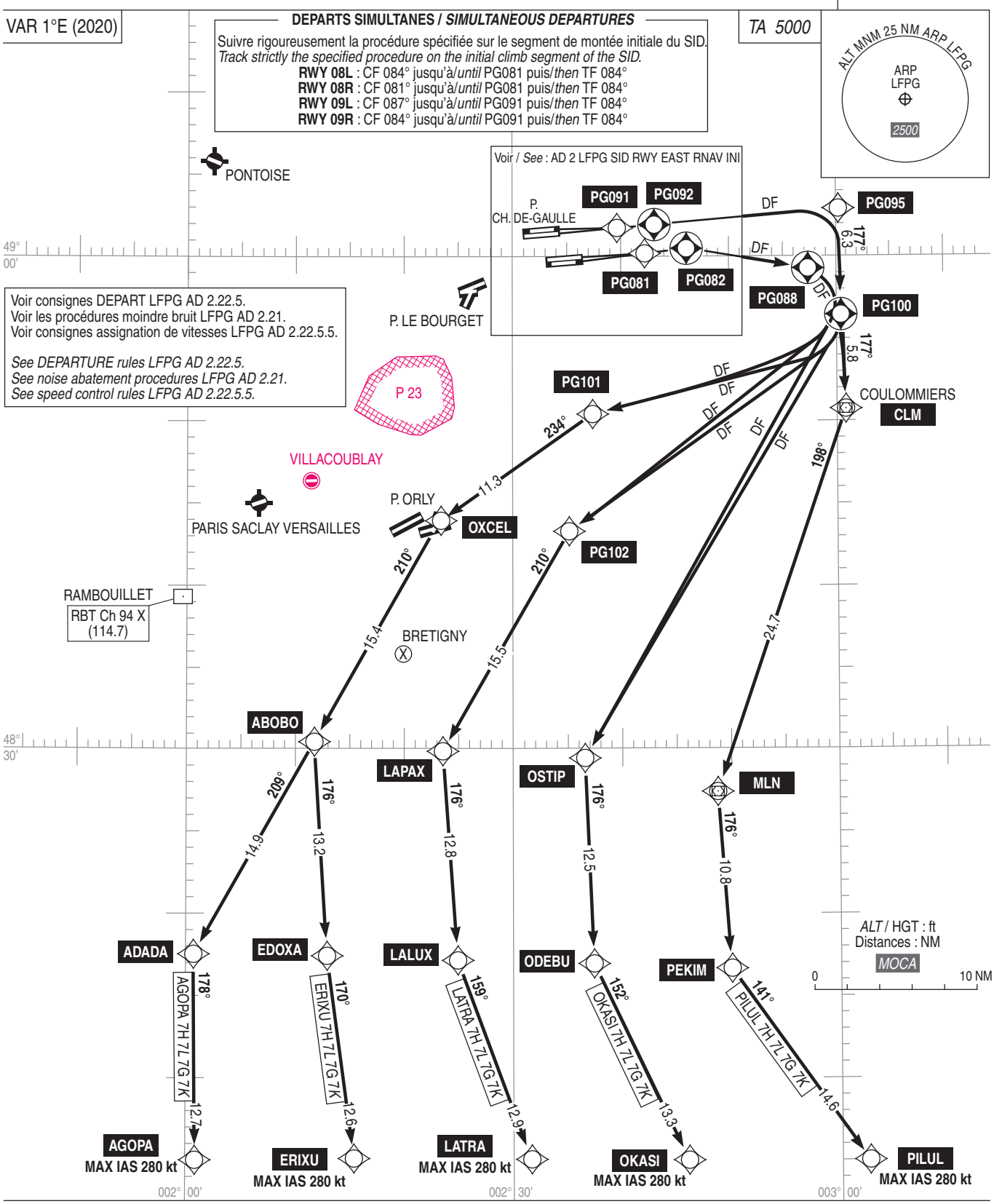
TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
ARP LFPG
2500

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.
See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.
See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.

Voir / *See* : AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

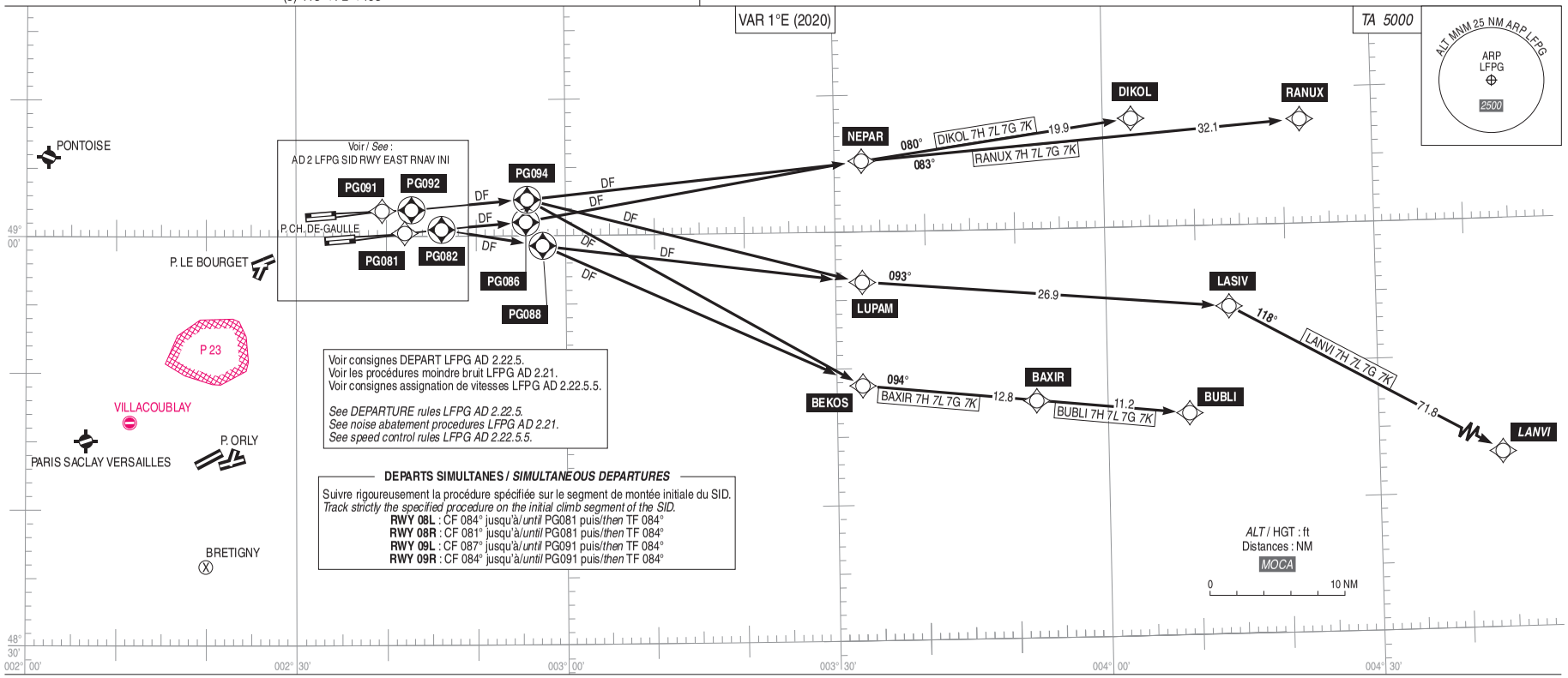
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
RWY 08L - 08R (7H - 7L) - RWY 09L - 09R (7G - 7K)
RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1) - DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

(1) Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR
(2) Réservé réacteurs/*Reserved jets*
(3) *115 < FL < 195*

RNAV 1



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

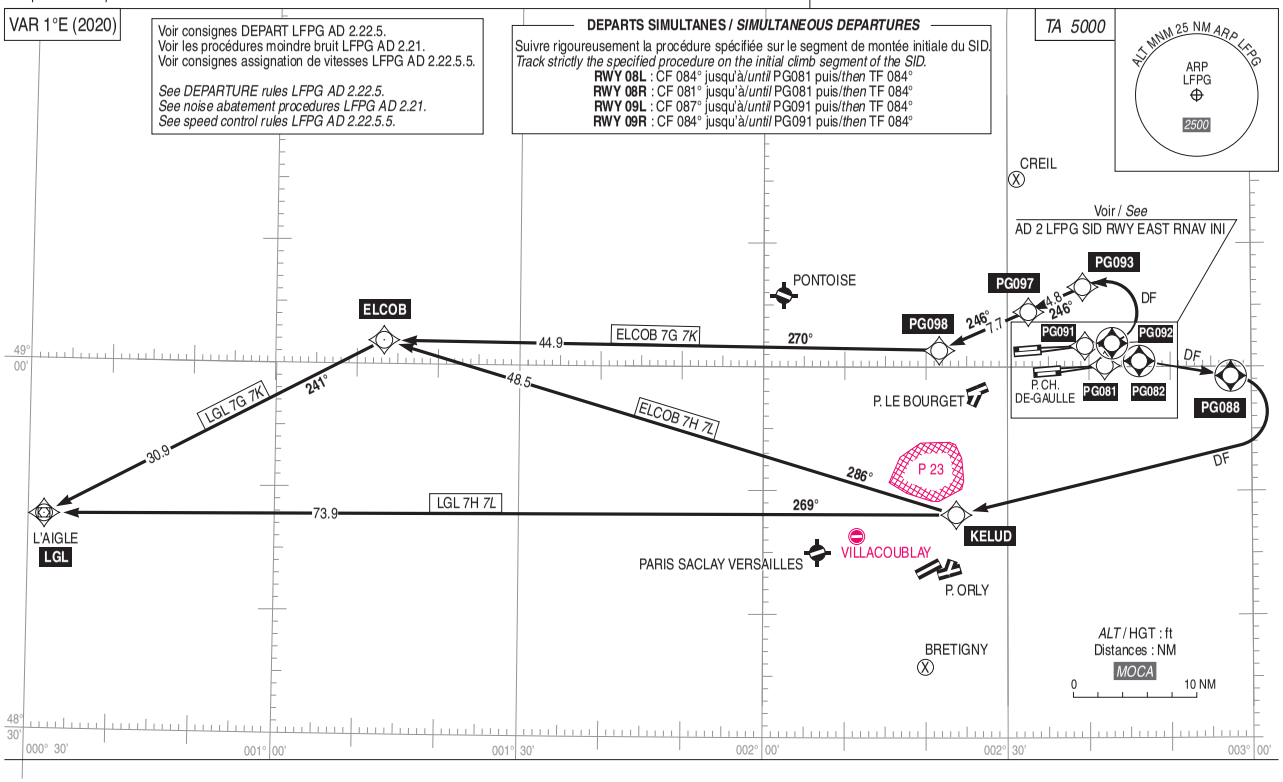
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
RWY 08L - 08R (7H - 7L) - RWY 09L - 09R (7G - 7K)
LGL - ELCOB
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

RNAV 1



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

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

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)
(Réacteurs / *Turbofans* FL<145 et / *and* Hélices / *Turboprops* tous FL / *all FL*)
OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

RNAV 1

VAR 1° E (2020)

DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 08L : CF 084° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 08R : CF 081° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 09L : CF 087° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°
RWY 09R : CF 084° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°

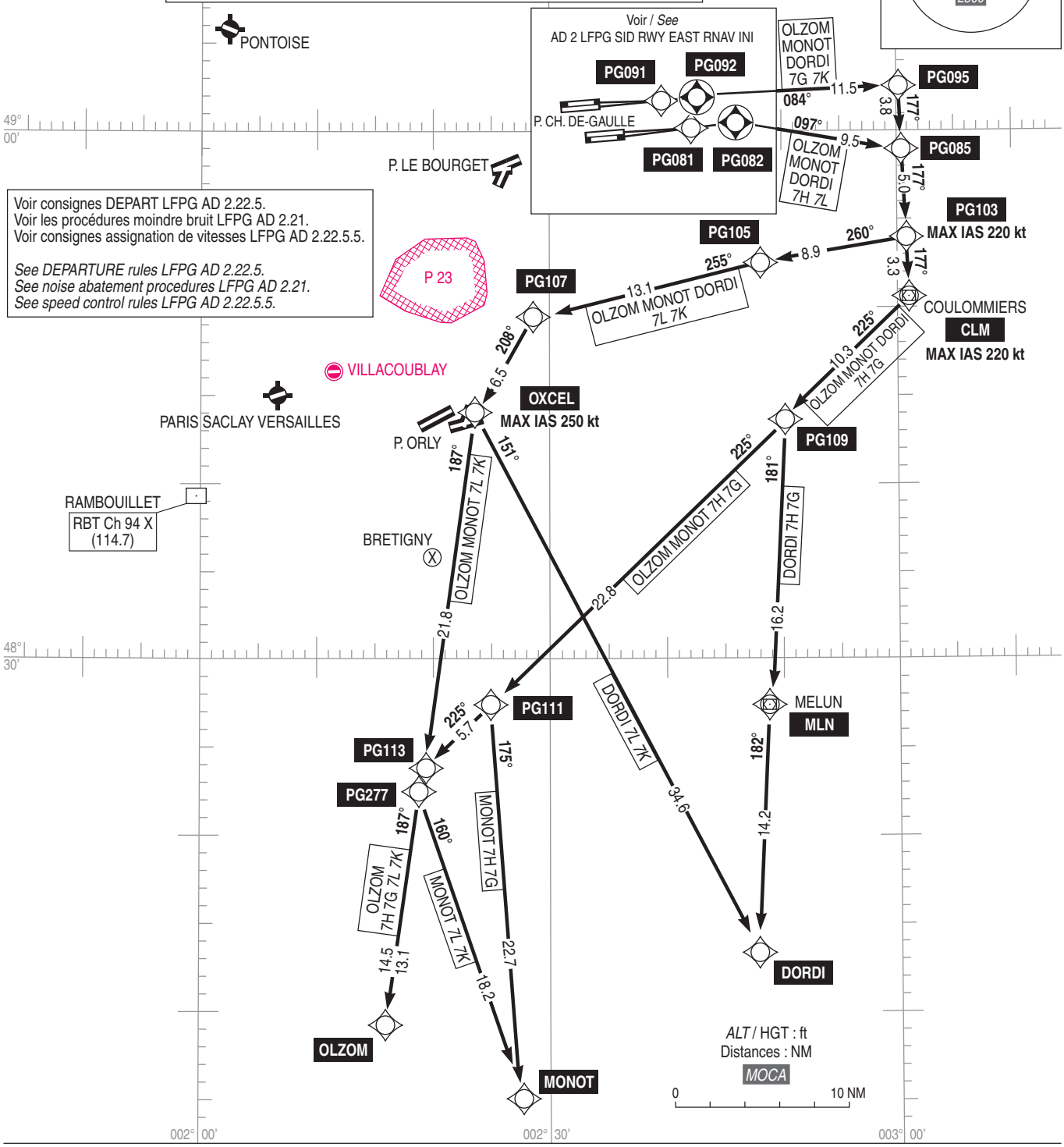
TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
ARP LFPG
2500

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.
See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.
See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.

Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

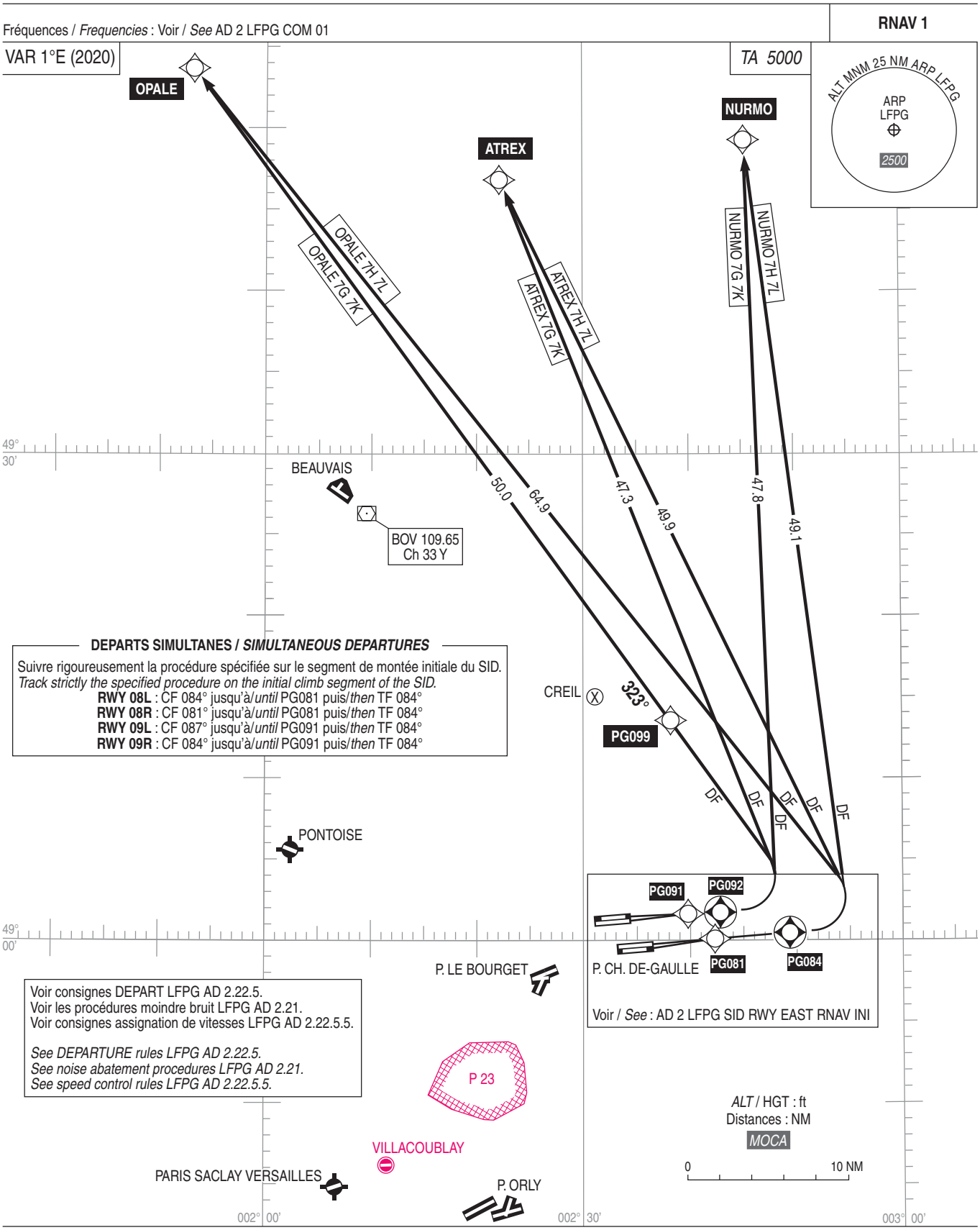
AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, indicateurs de validité, MOCA MSA, AD TOUSSUS devient PARIS SACLAY VERSAILLES / *validity indicators, AD TOUSSUS becomes PARIS SACLAY VERSAILLES.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
RWY 08L - 08R - 26L - 26R
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV POGO RWY 26L-26R (7B-*7E*) 08L-08R (7H-*7L*)	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1
Climb gradient	Pente ATS / *ATS gradient* : (1) 6,5% MNM jusqu'au FL 060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL 150 (SID 7B-*7E*) *(1) 6.5% MNM until FL 060 then 5.5% MNM until FL 150 (SID 7B-7E)* (2) 5,5% MNM (SID 7H-*7L*)
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP* DME critique / *Critical DME* : NIL Pour tous les itinéraires POGO : IAS MAX : 220 kt *For all POGO routings : IAS MAX : 220 kt*

POGO	Itinéraires / *Routes*	Clr Initiale *Initial clearance*	RMK
PO 7B (1)	Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis jusqu'à PG264. Vers PG266 puis virer à gauche vers PG823. Vers OXCEL puis vers PG824. Vers PG825 au FL 080 MAX, MAX IAS 220 kt. A PG825, continuer sur la route 083° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then turn left to PG823. To OXCEL then to PG824. To PG825 at FL 080 MAX, MAX IAS 220kt. At PG825, continue on track 083° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	FL 080	
PO 7E (1)	Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis jusqu'à PG264. Vers PG266 puis vers PG821. Vers PG822 à 5000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. A PG822, continuer sur la route 200° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG821. To PG822 at 5000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. At PG822, continue on track 200° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	5000 AMSL	
PO 7H (2)	Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG081 sur la route 084° RWY08L (respectivement route 081° RWY08R) puis jusqu'à PG084 à 2000 ft. Virer à droite direct vers PG109 puis vers PG800. Vers PG801, MAX IAS 220 kt. A PG801, continuer sur la route 271° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (do not turn before DER) to PG081 on course 084° RWY08L (respectively course 081° RWY08R) then to PG084 at 2000 ft. Turn right Direct to PG109 then to PG800. To PG801, MAX IAS 220kt. At PG801, continue on track 271° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	2000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
PO 7L (2)	Monter vers le niveau initial (ne pas tourner avant la DER) vers PG081 sur la route 084° RWY08L (respectivement route 081° RWY08R) puis jusqu'à PG082. Direct vers PG085 puis vers PG802. Vers PG803 à 4000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. A PG803, continuer sur la route 254° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (do not turn before DER) to PG081 on course 084° RWY08L (respectively course 081° RWY08R) then to PG082. Direct to PG085 then to PG802. To PG803 at 4000 ft MAX, MAX IAS 220kt. At PG803, continue on track 254° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	4000 AMSL	

© Service de l'Information Aéronautique, France

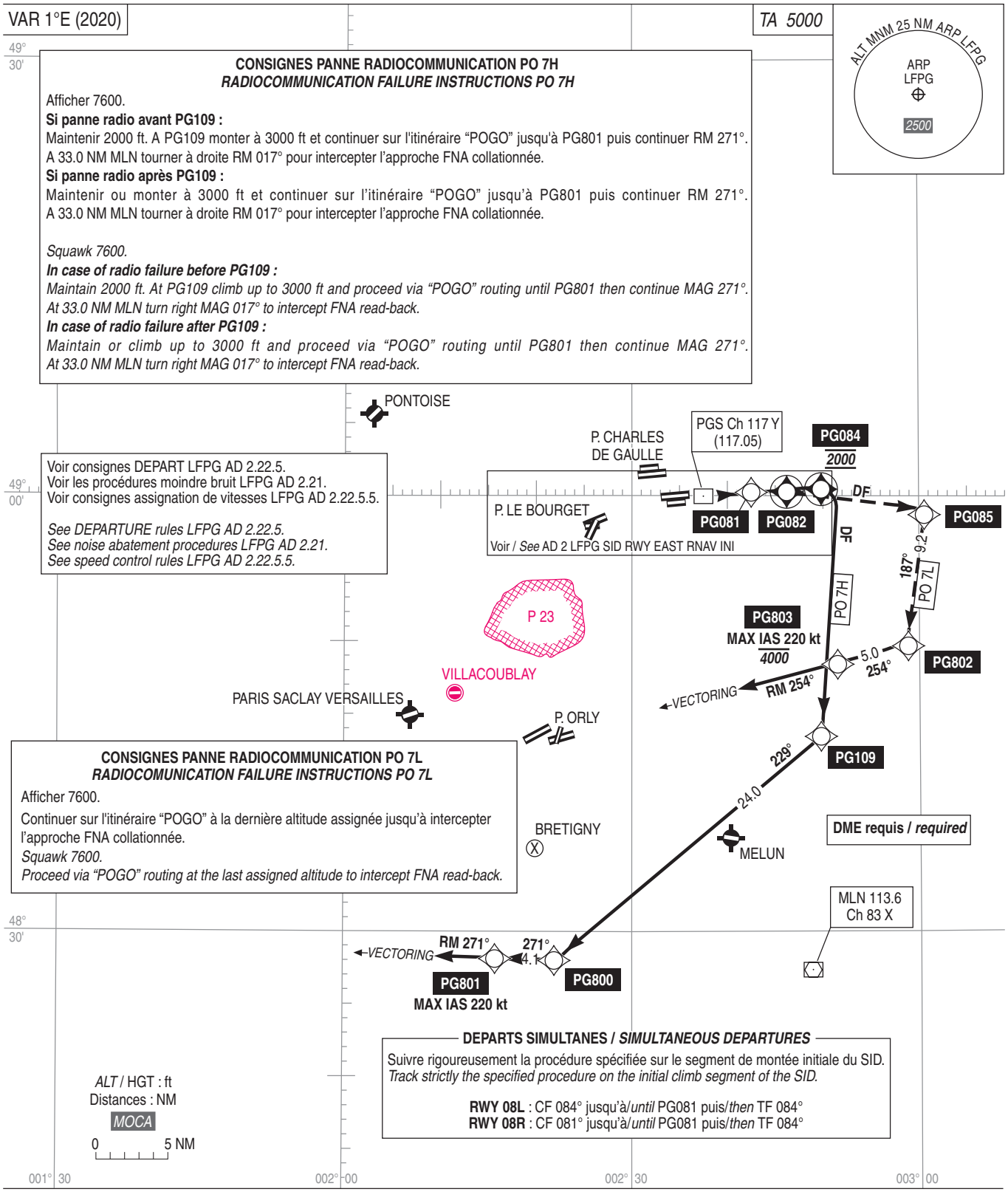
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Itinéraires normalisés de liaison RWY 08L - 08R (POGO)
Connecting routings RWY 08L - 08R (POGO)
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01
et / *and* AD 2 LFPO COM 01

RNAV 1

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



Consignes particulières : Voir LFPG AD 2 LFPG.22.
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.
- ● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPO IAC FNA.

Specifics instructions : See LFPG AD 2 LFPG.22.
- *Noise pollution : Apply noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*
- ● *Next APCH procedure : See AD 2 LFPO IAC FNA.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* - 7Z)
(Réacteurs / *Turbofans* FL > 195)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

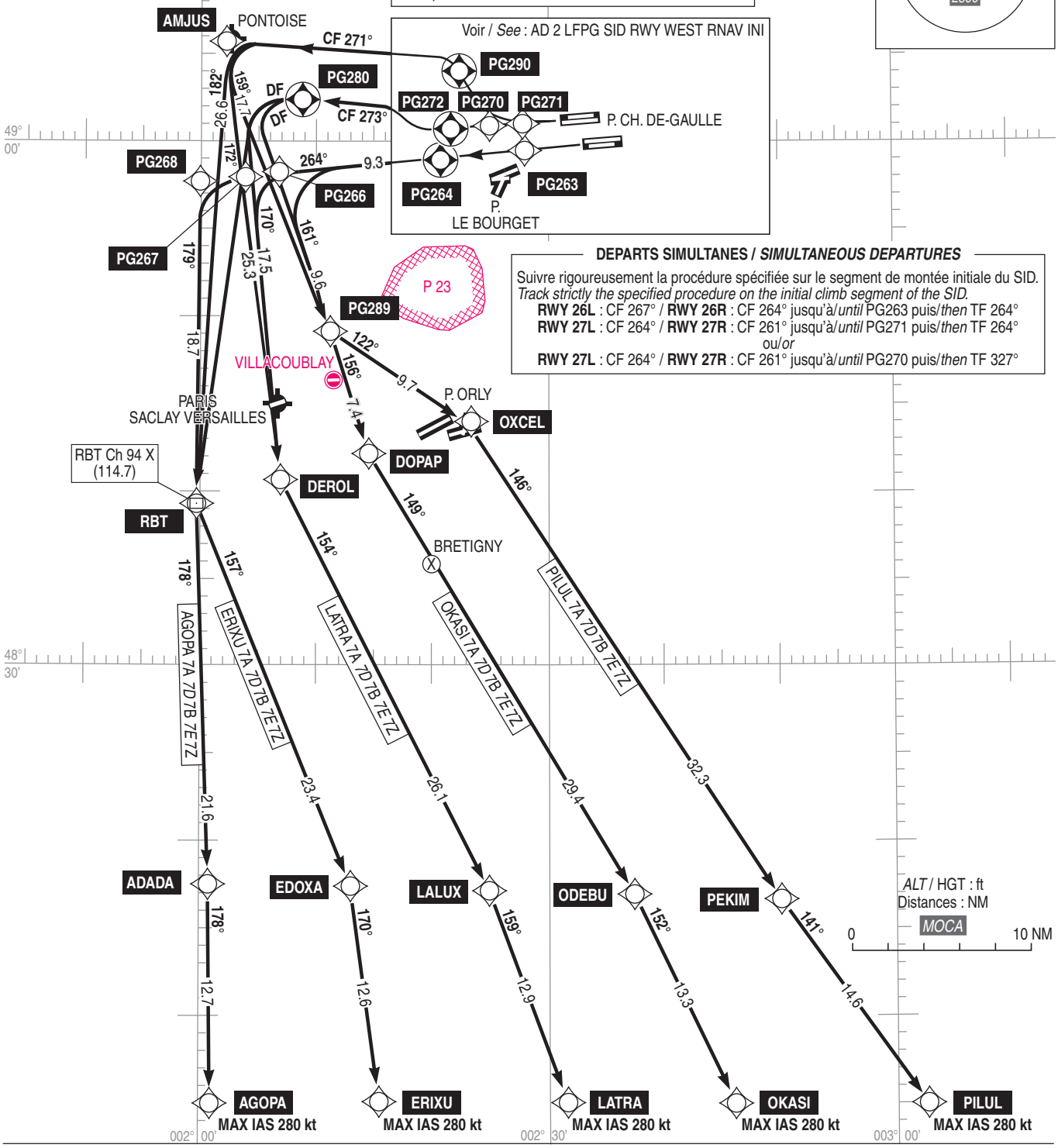
Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.
See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.
See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
ARP LFPG
2500

Voir / *See* : AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI



DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 26L : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG271 puis/*then* TF 264°
ou/*or*
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
RWY 26L - 26R (7B - 7E) - RWY 27L - 27R (7A - 7D - 7Z)
LGL - ELCOB
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

RNAV 1

VAR 1°E (2020)

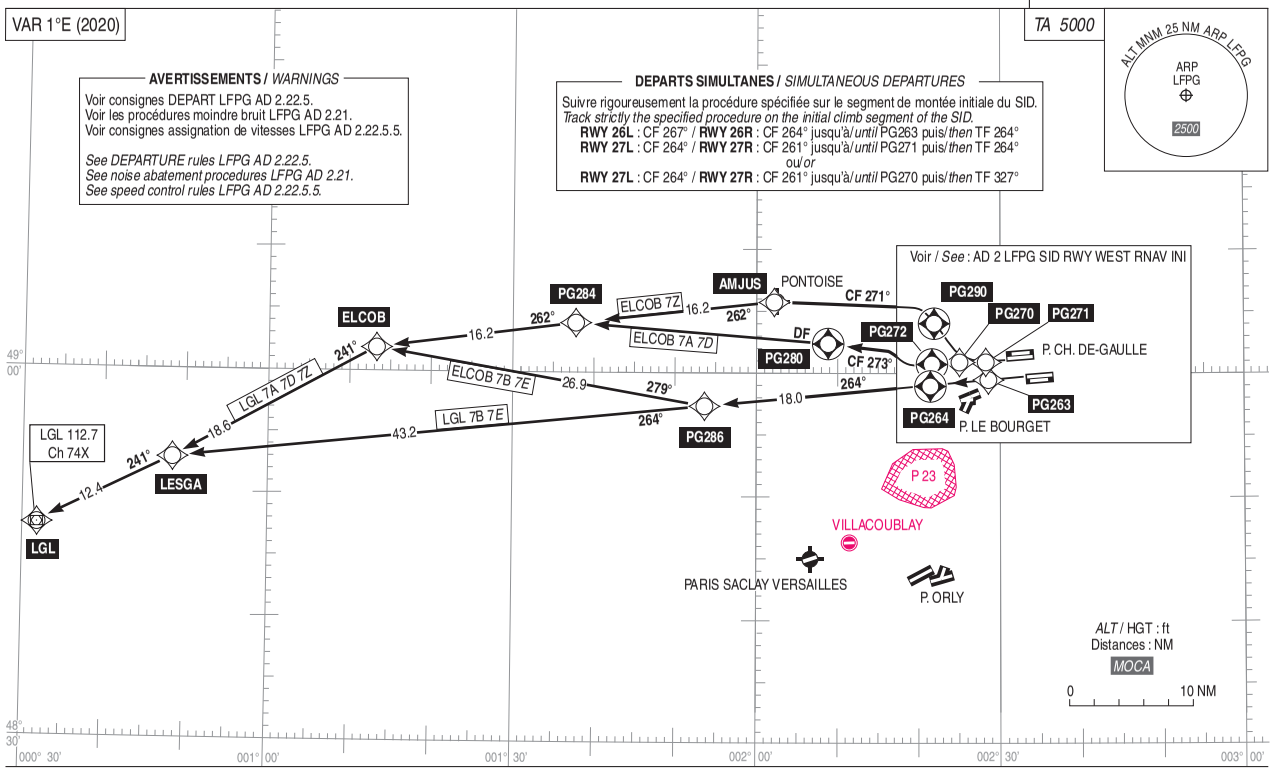
TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
ARP LFPG
2500

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.
See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.
See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.

DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*
Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 26L : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG271 puis/*then* TF 264°
ou/*or*
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 26L - 26R			
Cat	A B C D		
PBN Box	RNAV 1		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 7B - *7E*. *6.5% MNM until FL060 then 5.5% MNM until FL150 for all SID 7B - 7E.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*		
	DME critique / *Critical DME* : NIL		
	(1) (R) : Réacteurs / *Turbofans* - (H) : Hélices / *Turboprops*		
	Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs		
	If (H) not mentionned : Turbofans only		
	(2) Réservé réacteurs / *Turbofans 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 activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.* *- If none of these areas are activated, 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 activated, 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 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers BOV. Vers OPALE. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to BOV. To OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers ATREX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers NURMO. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
OPALE 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers BOV. Vers OPALE. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to BOV. To OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers ATREX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers NURMO. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 26L - 26R			
DIKOL 7B **115 < FL < 195**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 7B **(4)**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 7B **(2) (3)**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 7B **115 < FL < 195**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BAXIR. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BUBLI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
DIKOL 7E **115 < FL < 195**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 7E ***(4)***	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 7E ***(2) (3)***	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 7E ***115 < FL < 195***	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BAXIR. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 26L - 26R			
BUBLI 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BUBLI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
AGOPA 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG267 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG267 then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
AGOPA 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG267 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG267 then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 26L - 26R			
OKASI 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OLZOM 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to PG277. To MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
OLZOM 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) (Do not turn before DER) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt.To OXCEL then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt.To OXCEL then to MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
LGL 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers LESGA. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 7B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers LESGA. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 7E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° RWY26R (respectivement route 267° RWY26L) puis vers PG264. Vers PG286 puis vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° RWY26R (respectively course 267° RWY26L) then to PG264. To PG286 then to ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 27L - 27R	
Cat	A B C D
PBN Box	RNAV 1
Climb gradient	Pente ATS / *ATS gradient* : 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 7A - *7D* vers le Sud et l'Ouest. 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 7A - *7D* vers le Nord et l'Est, et tous les SID 7Z. *6,5% MNM until FL060 then 5.5% MNM until FL150 for SID 7A - 7D to South and West.* *5,5% MNM until FL150 for SID 7A - 7D to North and East, and all SID 7Z.*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	DME critique / *Critical DME* : NIL
	(1) (R) : Réacteurs / *Turbofans* - (H) : Hélices / *Turboprops* Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs *If (H) not mentionned : Turbofans only*
	(2) Réservé réacteurs / *Turbofans 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 activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.* *- If none of these areas are activated, 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 activated, 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 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers BOV puis vers OPALE. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to BOV then to OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
ATREX 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers ATREX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4% .*
NURMO 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers NURMO. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
OPALE 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers BOV puis vers OPALE. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to BOV then to OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 27L - 27R			
ATREX 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers ATREX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
NURMO 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG276. Direct vers NURMO. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG276. Direct to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
DIKOL 7A **115 < FL < 195**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
RANUX 7A **(4)**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
LANVI 7A **(2) (3)**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
BAXIR 7A **115 < FL < 195**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 27L - 27R			
BUBLI 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
DIKOL 7D **115 < FL < 195**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
RANUX 7D ***(4)***	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
LANVI 7D **(2) (3)**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
BAXIR 7D **115 < FL < 195**	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
BUBLI 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 27L - 27R			
AGOPA 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273°. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to DEROL. To LALUX. then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
AGOPA 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 27L - 27R			
OKASI 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
AGOPA 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
ERIXU 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
LATRA 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
OKASI 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
PILUL 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

SID RNAV RWY 27L - 27R			
OLZOM 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to PG277. To MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
OLZOM 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° puis direct vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG273 on course 273° then direct to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
OLZOM 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
MONOT 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to PG277. To MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE

Réacteurs (R) et hélices (H) / *Turbofans (R) and turboprops (H)*

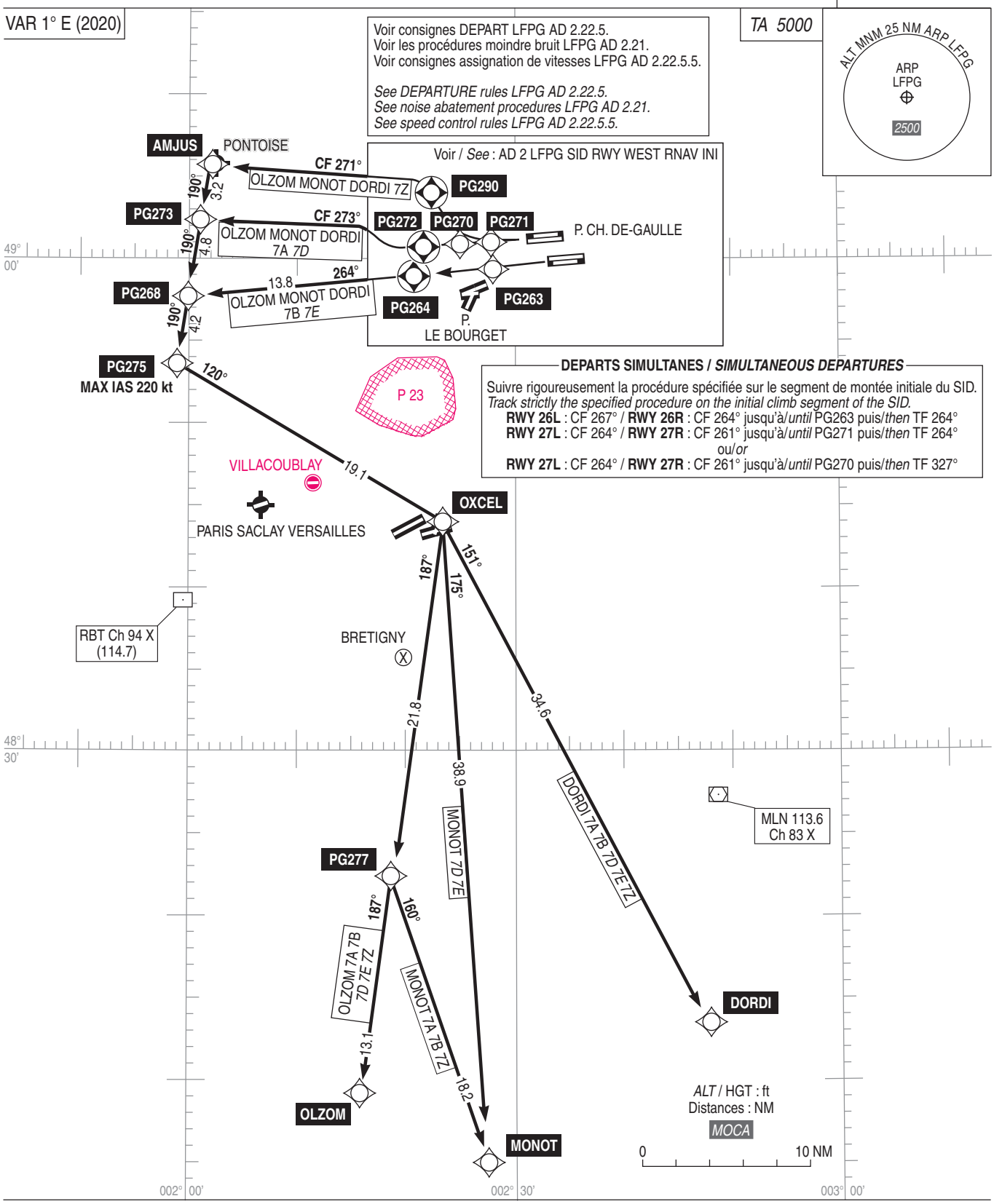
SID RNAV RWY 27L - 27R			
DORDI 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
LGL 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB puis vers LESGA. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 7A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB puis vers LESGA. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 7D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° puis direct vers PG284. Vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° then direct to PG284. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers ELCOB. Vers LESGA puis vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to ELCOB. To LESGA then to LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*
ELCOB 7Z	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° RWY27L (respectivement route 261° RWY27R) puis vers PG290. Jusqu'à AMJUS sur la route 271° puis vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° RWY27L (respectively course 261° RWY27R) then to PG290. To AMJUS on course 271° then to ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176 Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique. En cas d'impossibilité, prévenir l'ATC lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%. *Departures from 27L to PG270 : the 5.5% ATS gradient applies. If not possible, notify ATC when requesting departure clearance, and maintain a specific theoretical minimum gradient of 4%.*

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* - 7Z)
(Réacteurs / *Turbofans* FL<145 et / *and* Hélices / *Turboprops* tous FL / *all FL*)
OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

RNAV 1



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

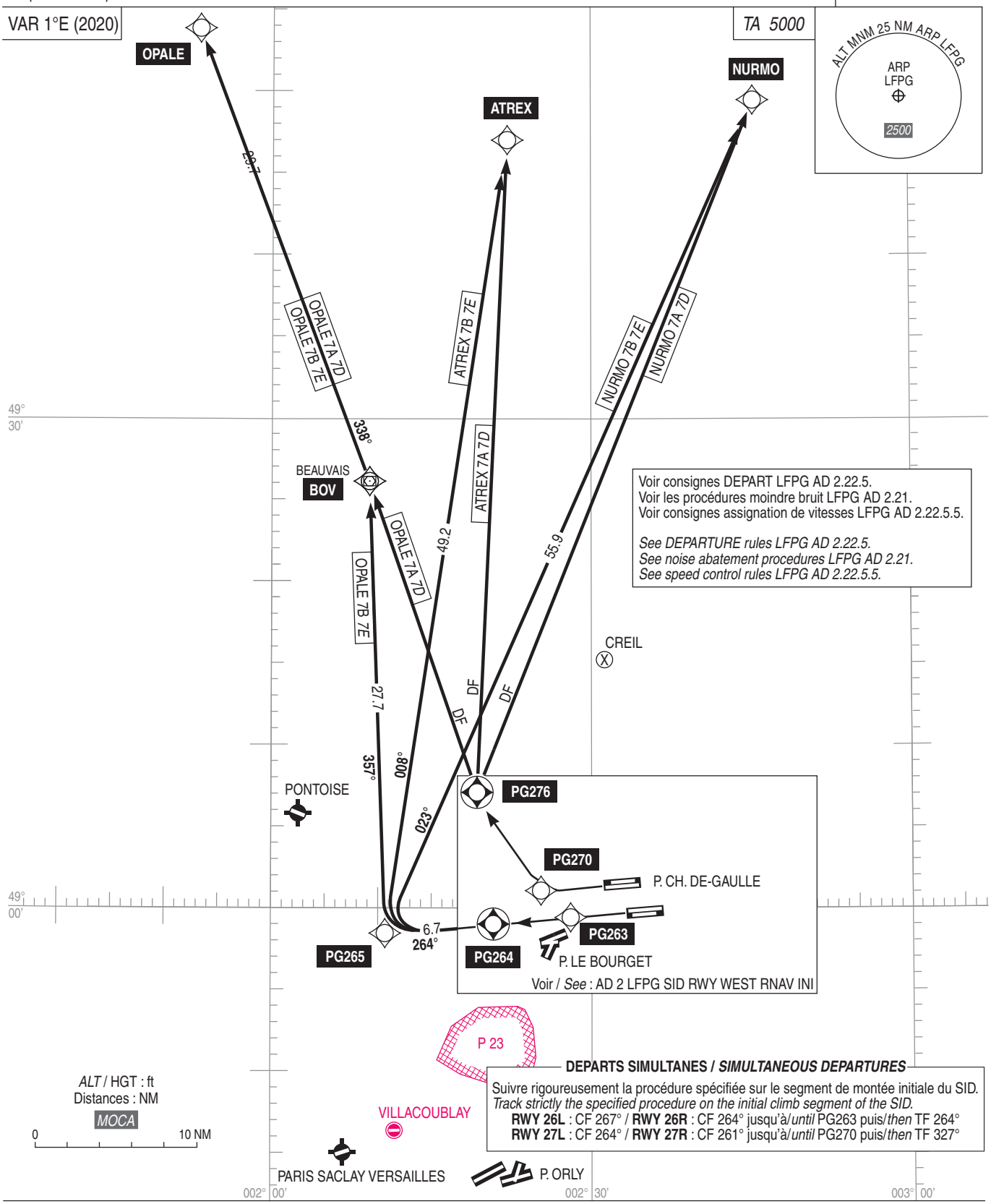
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops (FL>115)*
RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D*)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

RNAV 1



DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 26L : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

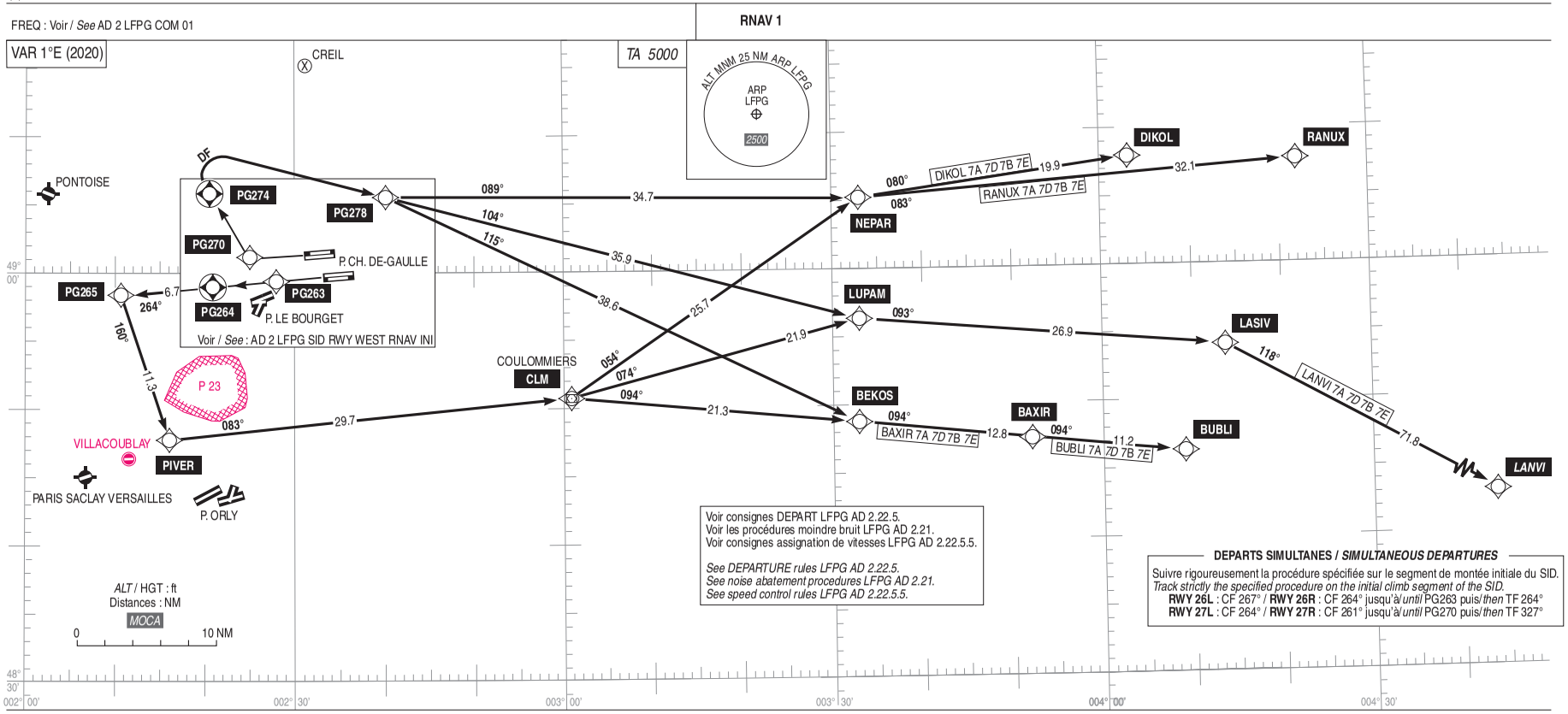
RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV
Réacteurs et hélices / *Turbofans and turboprops*
RWY 26L - 26R (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D*)
RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1) - DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

(1) Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR
(2) Réservé réacteurs/*Reserved jets*
(3) 115 < FL < 195



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

© SIA

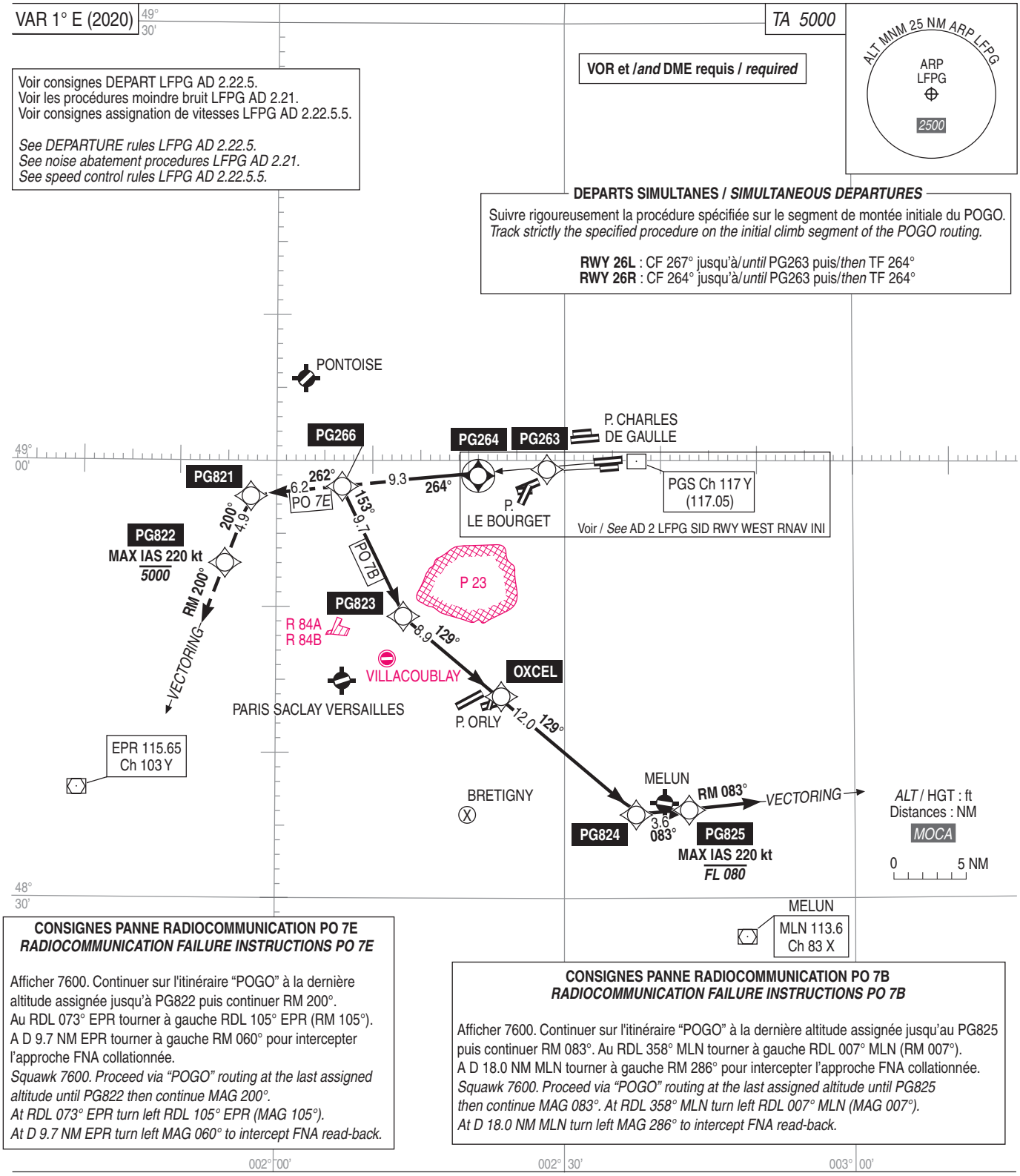
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Itinéraires normalisés de liaison RWY 26L - 26R (POGO)
Connecting routings RWY 26L - 26R (POGO)
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01
et / *and* AD 2 LFPO COM 01

RNAV 1

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



Consignes particulières : Voir LFPG AD 2 LFPG.22.
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.
- ● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPO IAC FNA.

Specifics instructions : See LFPG AD 2 LFPG.22.
- *Noise pollution : Apply noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*
- ● *Next APCH procedure : See AD 2 LFPO IAC FNA.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

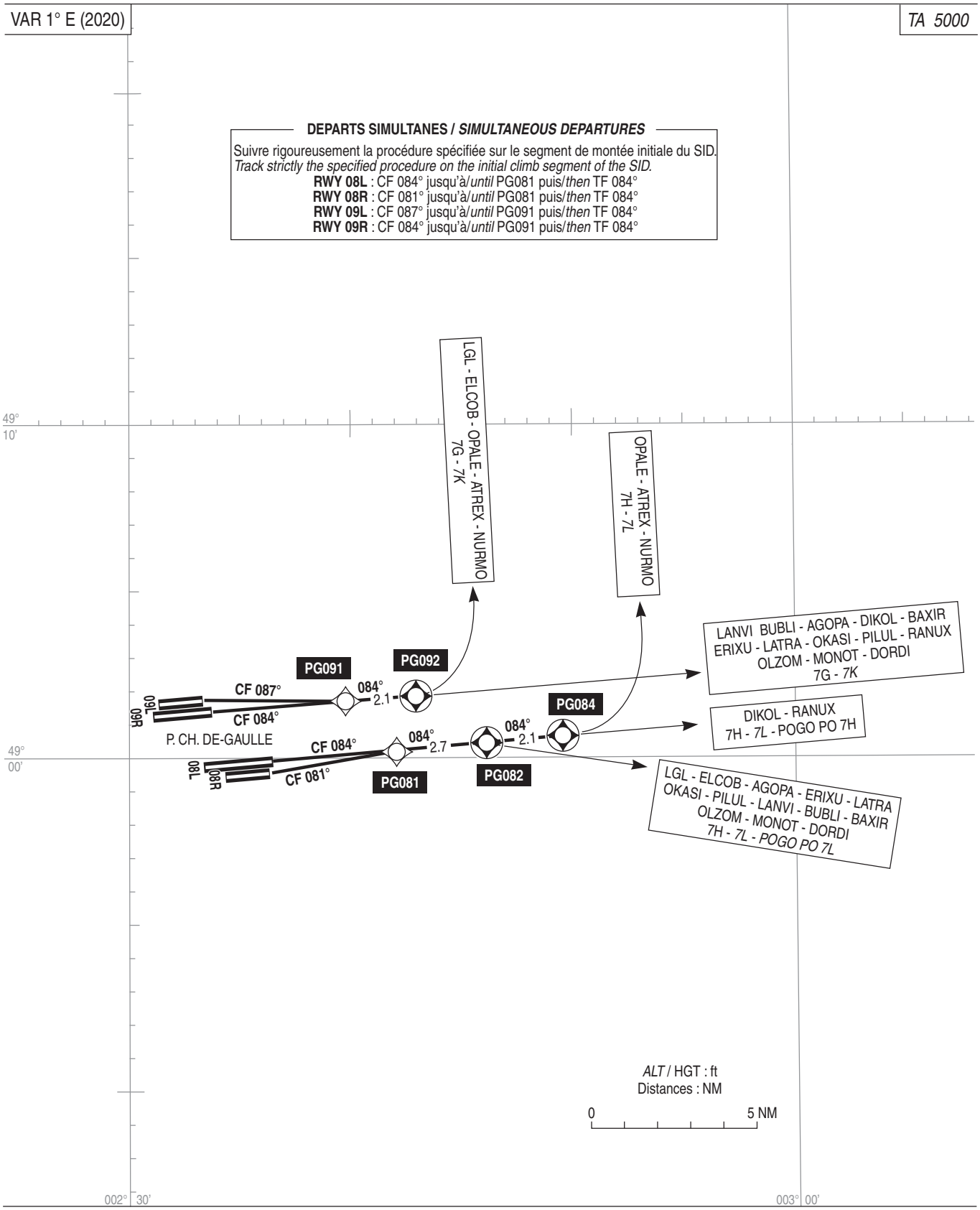
PARIS CHARLES DE GAULLE

Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*

RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09L - 09R (7G - *7K*)

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

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



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*
RWY 08L - 08R (7H - *7L*) - RWY 09R - 09L (7G - *7K*)

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.

Voir cartes et descriptifs LFPG SID RWY EAST RNAV.

Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.

Voir consignes assignation de vitesse LFPG AD 2.22.5.5.

Pente ATS RWY 08L-08R-09L-09R : 5,5 % MNM jusqu'au FL150.

See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.

See charts and attached pages LFPG SID RWY EAST RNAV.

See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.

See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.

ATS gradient RWY 08L-08R-09L-09R : 5.5 % MNM until FL150.

RWY 08L :

Monter vers le niveau initial vers PG081 084° puis :

→ - vers PG082 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-*7L*).**
- POGO PO (7L).

ou

→ - vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7H-*7L*).**
- POGO PO (7H).

RWY 08L :

Climb to initial level to PG081 084° then :

*- to PG082 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-7L).***
- POGO PO (7L).

or

*- To PG084 and follow **SIDOPALE-ATREX-NURMO (7H-7L).***
- POGO PO (7H).

RWY 08R :

Monter vers le niveau initial vers PG081 081° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG082 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-*7L*).**
- POGO PO (*7L*).

ou

→ - Vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7H-*7L*).**
- POGO PO (7H).

RWY 08R :

Climb to initial level to PG081 081° (do not turn before DER) then :

*- to PG082 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7H-7L).***
- POGO PO (7L).

or

*- To PG084 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (7H-7L).***
- POGO PO (7H).

RWY 09R :

Monter vers le niveau initial vers PG091 084° puis :

→ - vers PG092 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-*7K*).**

RWY 09R :

Climb to initial level to PG091 084° then :

*- to PG092 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-7K).***

RWY 09L :

Monter vers le niveau initial vers PG091 087° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG092 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-*7K*).**

RWY 09L :

Climb to initial level to PG091 087° (do not turn before DER) then :

*- to PG092 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7G-7K).***

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

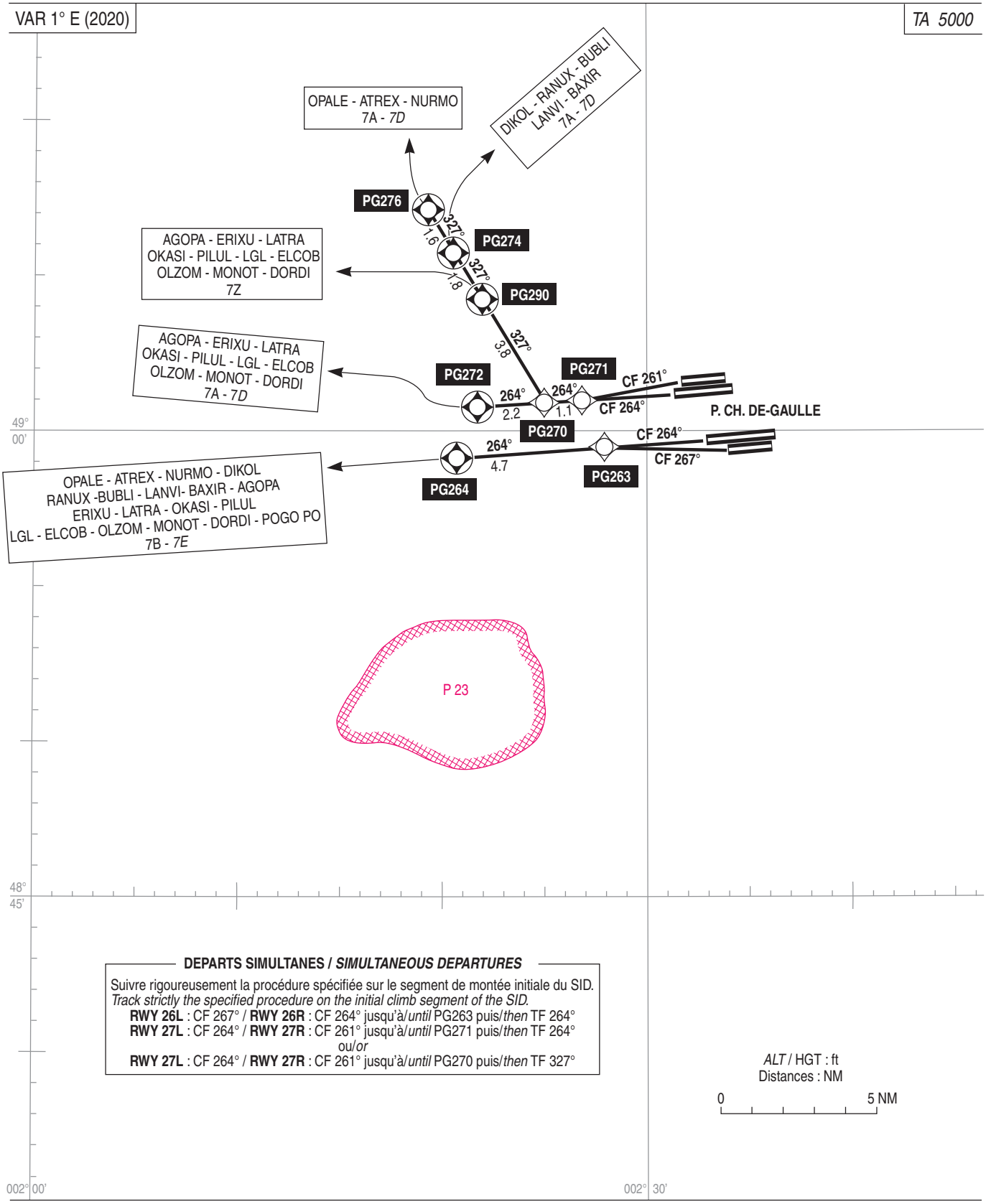
PARIS CHARLES DE GAULLE

Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*

RWY 26L - 26R (7B - 7*E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D* - 7Z)

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

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01



DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.

RWY 26L : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG271 puis/*then* TF 264°
ou/*or*
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS CHARLES DE GAULLE
Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*
RWY 26R - 26L (7B - *7E*) - RWY 27L - 27R (7A - *7D*) (7Z)

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir cartes et descriptifs LFPG SID RWY WEST RNAV.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesse LFPG AD 2.22.5.5.
Pente ATS RWY 26L-26R-27L-27R :

→ - 6,5 % MNM jusqu'au FL060 puis 5,5 % jusqu'au FL150 pour tous les SID 7A-*7D* vers le Sud et l'Ouest et tous les SID 7B-*7E*.

→ - 5,5 % MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 7Z et les SID 7A-*7D* vers le Nord et l'Est.

See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.
See charts and attached pages LFPG SID RWY WEST RNAV.
See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.
See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.
ATS gradient RWY 26L-26R-27L-27R :

- *6.5 % MNM until FL060 then 5.5 % until FL150 for all SID 7A-7D to South and West and all SID 7B-7E.*
- *5.5 % until FL150 for all SID 7Z and SID 7A-7D to North and East.*

RWY 26L :

Monter vers le niveau initial vers PG263 267° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG264 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO (7B-*7E*).**

RWY 26L :

Climb to initial level to PG263 267° (do not turn before DER) then :

*- to PG264 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO (7B-7E).***

RWY 26R :

Monter vers le niveau initial vers PG263 264° puis :

→ - vers PG264 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO(7B-*7E*).**

RWY 26R :

Climb to initial level to PG263 264° then :

*- to PG264 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO(7B-7E).***

RWY 27L :

Monter vers le niveau initial vers PG271 264° puis :

→ - vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-*7D*).**

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 264° puis :

→ - vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-*7D*).**

→ - vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-*7D*).**

→ - vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).**

RWY 27L :

Climb to initial level to PG271 264° then :

*- to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-7D).***

or

Climb to initial level to PG270 264° then :

*- to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-7D).***
*- to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-7D).***
*- to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).***

→ Départs 27L vers PG270 : la pente ATS de 5,5% s'applique.
En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de clairance départ, et respecter une pente minimale théorique spécifique de 4%.

Departures 27L to PG270 : ATS climb gradient of 5.5% must be applied.
If unable, pilots must advise ATC when requesting departure clearance and must comply with specific procedure design gradient of 4%.

RWY 27R :

Monter vers le niveau initial vers PG271 261° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-*7D*).**

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 261° (ne pas tourner avant la DER) puis :

→ - vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-*7D*).**

→ - vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-*7D*).**

→ - vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).**

RWY 27R :

Climb to initial level to PG271 261° (do not turn before DER) then :

*- to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7A-7D).***

or

Climb to initial level to PG270 261° (do not turn before DER) then :

*- to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (7A-7D).***
*- to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (7A-7D).***
*- to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (7Z).***

OPERATIONS DE NUIT

Face à l'Ouest, entre 00h00 et 05h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement, les départs suivent des trajectoires particulières en vue de réduire les nuisances sonores :
- Les départs des pistes 27L - 27R vers l'Ouest et le Sud sont orientés sur les SID RNAV1 7Z décrites en :
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL.

NIGHT OPERATIONS

Westbound between 00h00 and 05h00, local time of departure from parking area, departures follow special tracks in order to reduce noise pollution :
- Departures from runways 27L - 27R to Westbound and Southbound follow RNAV1 SID 7Z described in :
AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI ;
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAVELCOB LGL.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

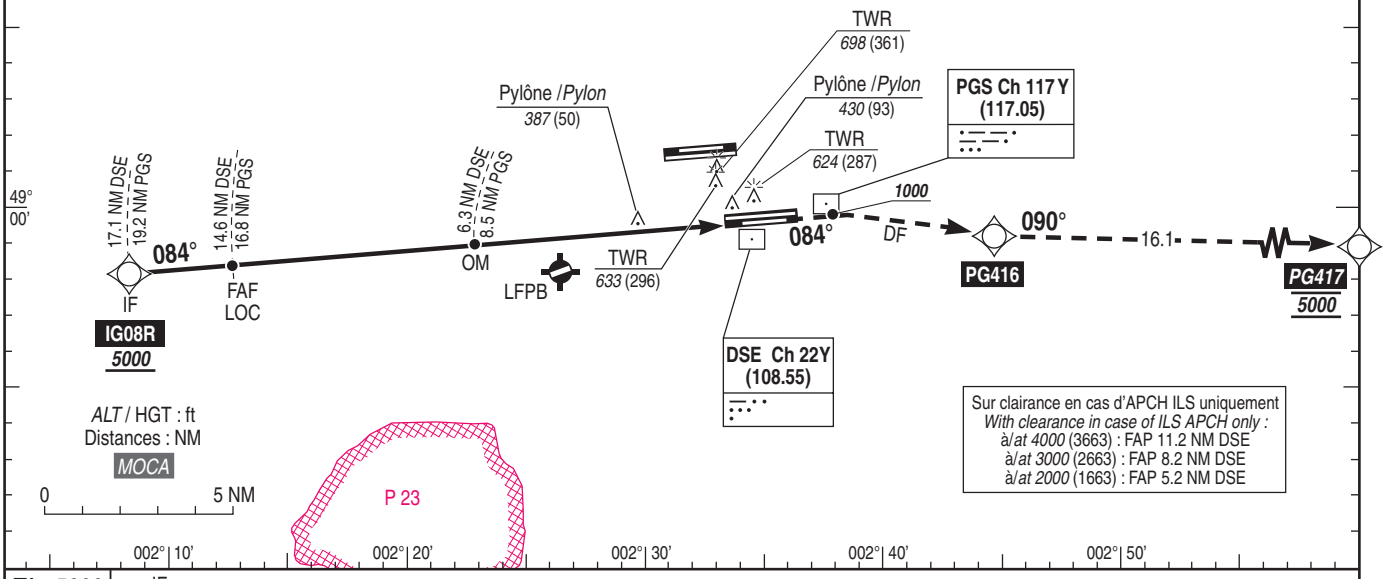
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 337 (13 hPa)***

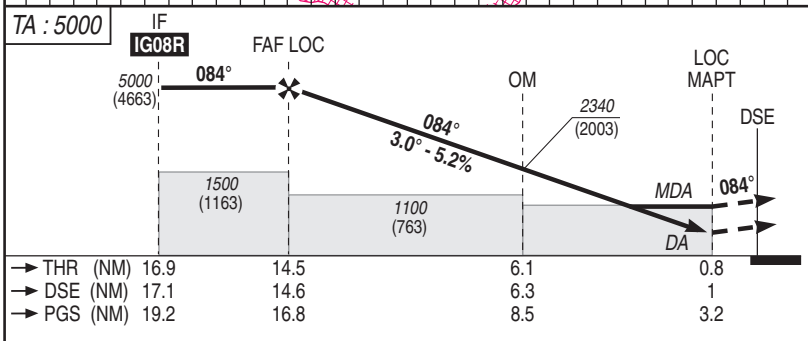
FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 08R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS - DME DSE 108.55** RDH : 54	VAR 1° E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

DME requis / *required*
APCH : RWY 08R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
Approches simultanées avec RWY 09L ou 09R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 09L or 09R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG08R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG08R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG08R.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG08R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception with heading or direct-to IG08R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG08R instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*





API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (663) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, direct vers **PG416**. Vers **PG417**, en montée vers ***5000*** (4663). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG417,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure. *Missed APCH : Climb* ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(663) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, direct to* ***PG416****. To* ***PG417****, climbing up to* ***5000*** *(4663).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG417****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to 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	ILS				LOC			MVL/*Circling* (2) 08R → 08L	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			140	49	***660*** (320)	750	316	***980*** (640)	3000
B			150	60	***680*** (340)	800	335	***980*** (640)	3000
C	***540*** (200)	550	165	74	***700*** (360)	900	358	***1230*** (890)	3700
D			177	85	***720*** (380)	1000	378	***1230*** (890)	4300
DL			179	88	-				

DME DSE

NM	14	13	12	11	10	9
ALT (HGT)	***4790*** (4453)	***4470*** (4133)	***4150*** (3813)	***3840*** (3503)	***3520*** (3183)	***3200*** (2863)
8	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
2880 (2543)	***2560*** (2223)	***2240*** (1903)	***1920*** (1583)	***1610*** (1273)	***1290*** (953)	***970*** (633)

Observations /*Remarks* : (1) Base OCH / *OCH Base* : NIL
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - THR	14.5 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		12 min 24	10 min 13	8 min 41	7 min 33	6 min 41	5 min 26	4 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

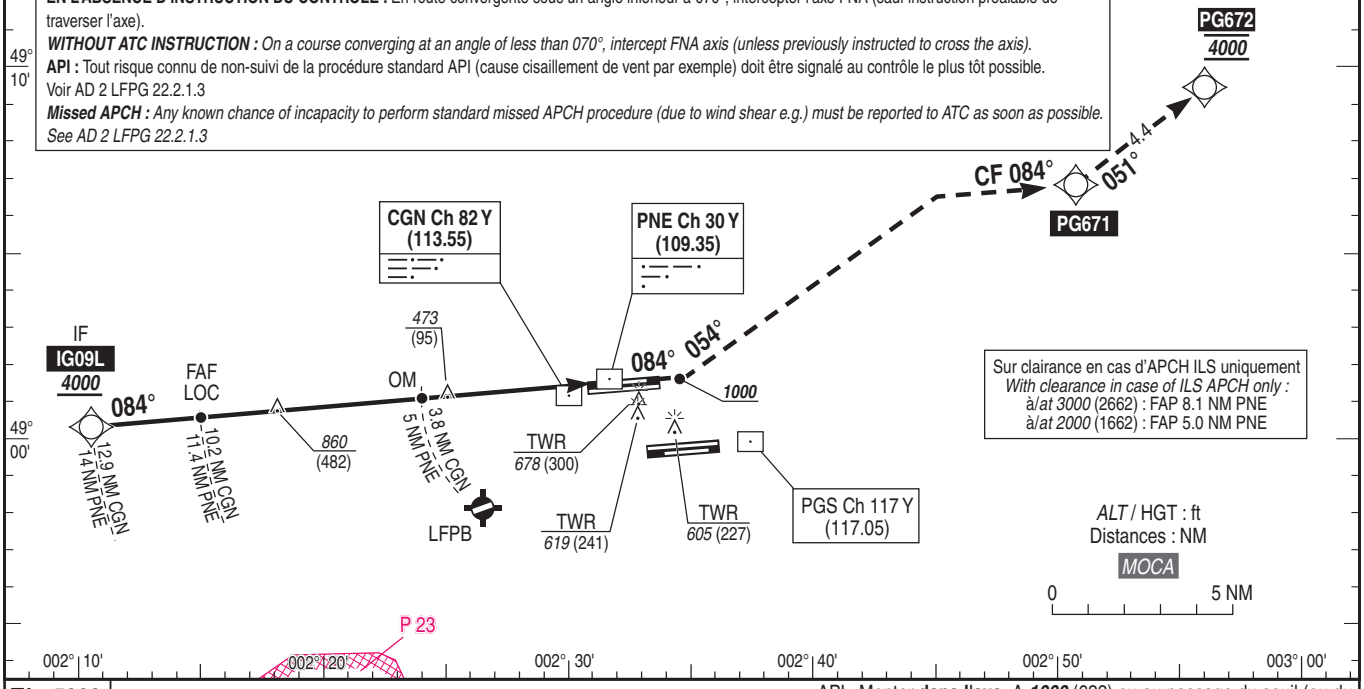
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 378 (14 hPa)***

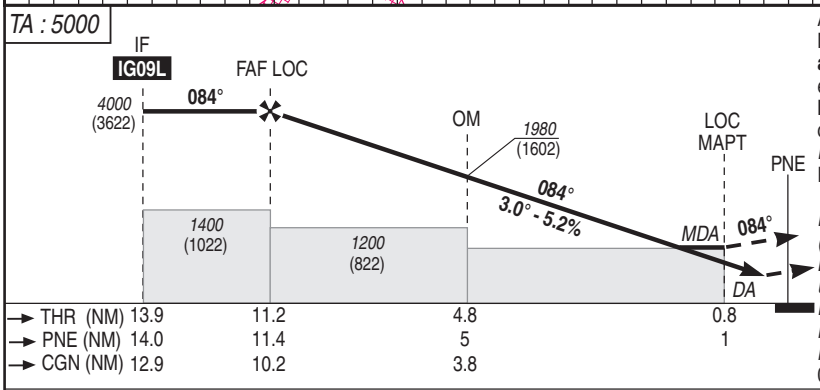
FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 09L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS - DME PNE 109.35** RDH : 54	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

DME requis / *required*
APCH : RWY 09L homologuée / *homologated* **CAT 2 et / *and* 3**
Approches simultanées avec RWY 08L ou 08R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 08L or 08R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG09L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle, en cap ou en directe IG09L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe IG09L.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG09L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG09L. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to IG09L instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*





API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (622) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **gauche au cap 054°** pour intercepter la route **084°** vers **PG671**. Vers **PG672**, en montée vers ***4000*** (3622). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG672,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(622) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***left heading 054°*** *to intercept track* ***084°*** *to* ***PG671****. To* ***PG672****, climbing up to* ***4000*** *(3622).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG672****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01 *chart) or proceed to 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	ILS		OCH CAT 1	OCH CAT 2	LOC			MVL / *Circling* (1) 09L→09R	
	DA (H)	RVR			***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***580*** (200)	550	148	52	***790*** (410)	1200	404	***980*** (600)	3000
B			160	63	***800*** (420)	1200	414	***980*** (600)	3000
C			178	82	***820*** (440)	1300	437	***1230*** (850)	3700
D			190	93	***840*** (460)	1400	457	***1230*** (850)	4300
DL			192	101	-	-	-	-	-

DME PNE

NM	11	10	9	8	7
ALT (HGT)	***3880*** (3502)	***3560*** (3182)	***3240*** (2862)	***2920*** (2542)	***2600*** (2222)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	2290 (1912)	***1970*** (1592)	***1650*** (1272)	***1330*** (952)	***1010*** (632)

Observations/*Remarks* : (1) MVL / *Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - THR	11.2 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		9 min 36	7 min 55	6 min 43	5 min 51	5 min 10	4 min 12	3 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 371 (14 hPa)***

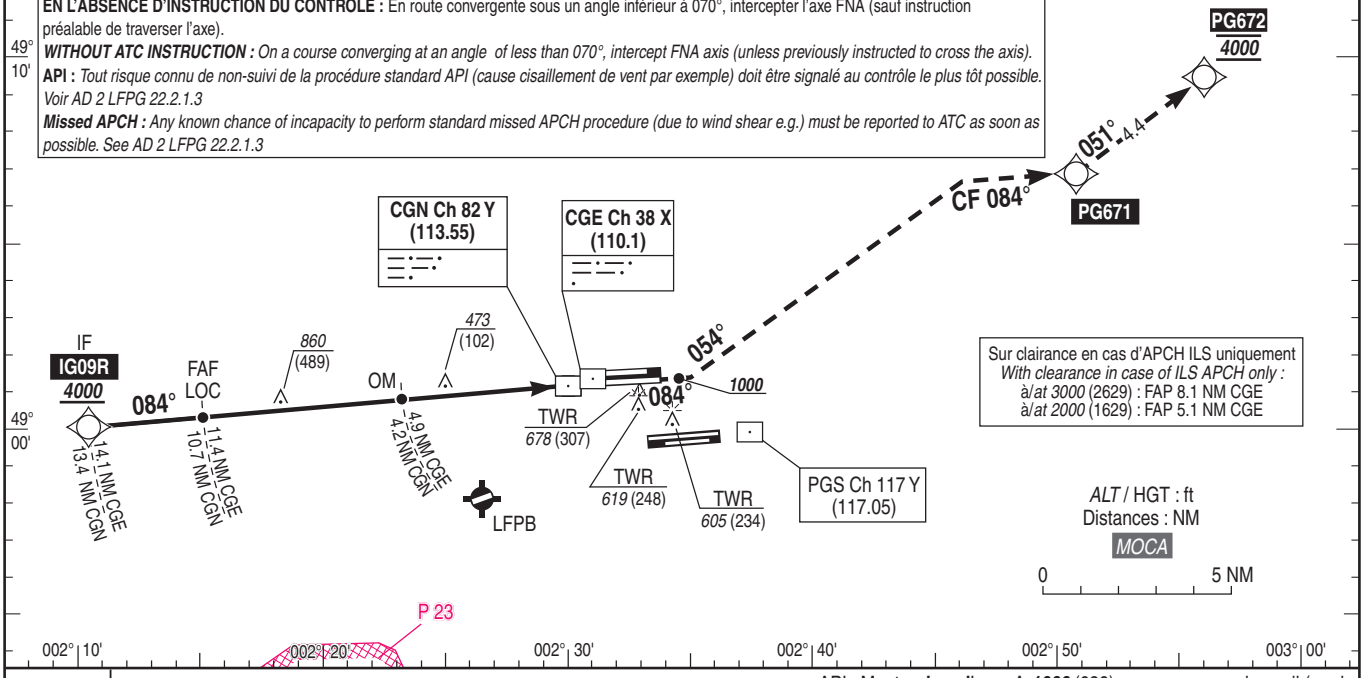
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

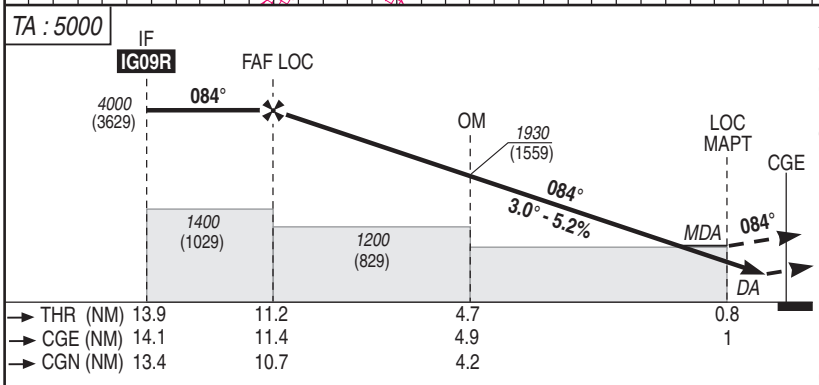
FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 09R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS/DME CGE 110.1** RDH : 54	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

DME requis / *required*
APCH : RWY 09R homologuée / *homologated* **CAT 2 et / *and* 3**
Approches simultanées avec RWY 08L ou 08R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 08L or 08R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG09R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG09R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe IG09R.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG09R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception (with heading or direct-to IG09R). Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to IG09R instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : *Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3*
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*





API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (629) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **gauche au cap 054°** pour intercepter la route **084°** vers **PG671**. Vers **PG672**, en montée vers ***4000*** (3629). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **PG672,** procéder jusqu'à **LORNI** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(629) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***left heading 054°*** *to intercept track* ***084°*** *to* ***PG671****. To* ***PG672****, climbing up to* ***4000*** *(3629).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***PG672****, proceed until* ***LORNI*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY EAST INA RNAV LORNI 01 *chart) or proceed to 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	ILS				LOC			MVL / *Circling* (1) 09R → 09L	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***580*** (200)	550	143	49	***770*** (400)	1100	399	***980*** (610)	3000
B			154	60				***980*** (610)	3000
C			172	76				***1230*** (860)	3700
D			183	89				***1230*** (860)	4300
DL			186	95	-				

DME CGE

NM	10	9	8	7
ALT (HGT)	***3550*** (3179)	***3230*** (2859)	***2910*** (2539)	***2590*** (2219)

6	5	4	3	2
2270 (1899)	***1960*** (1589)	***1640*** (1269)	***1320*** (949)	***1000*** (629)

Observations / *Remarks* : (1) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - THR 11.2 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	9 min 37	7 min 55	6 min 44	5 min 51	5 min 11	4 min 13	3 min 38
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 317 (12 hPa)***

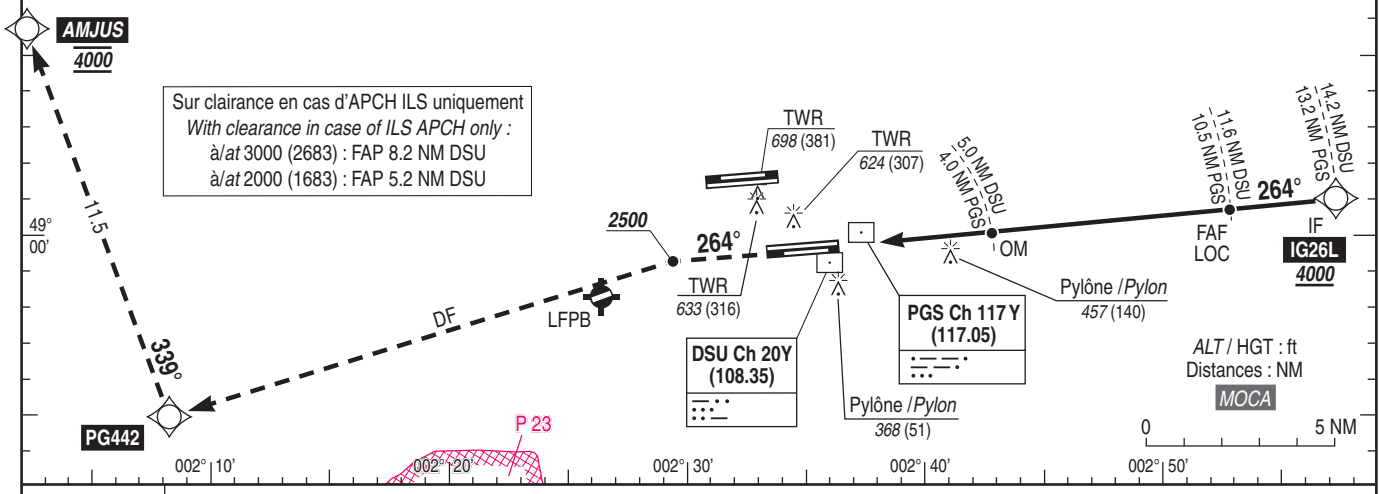
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 26L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS - DME DSU 108.35** RDH : 57	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

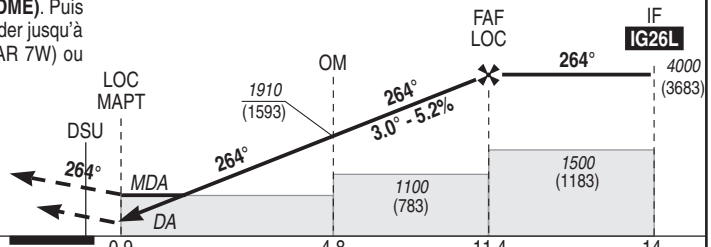
DME requis / *required*
APCH : RWY 26L homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG26L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG26L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe IG26L.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG26L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG26L. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to IG26L instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2183) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3683). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2183) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3683).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to 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	ILS				LOC			MVL/*Circling* (2) 26L → 26R	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***520*** (200)	550	141	50	***700*** (390)	1100	381	***980*** (660)	3000
B			151	61				***980*** (660)	3000
C			167	78				***1230*** (910)	3700
D			178	86				***1230*** (910)	4300
DL			181	91	-				

DME DSU

NM	2	3	4	5	6
ALT (HGT)	***950*** (633)	***1270*** (953)	***1590*** (1273)	***1900*** (1583)	***2220*** (1903)
NM	7	8	9	10	11
ALT (HGT)	***2540*** (2223)	***2860*** (2543)	***3180*** (2863)	***3500*** (3183)	***3810*** (3493)

Observations / *Remarks* : (1) Base OCH / *OCH Base* : NIL
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - THR	11.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		9 min 46	8 min 02	6 min 50	5 min 56	5 min 15	4 min 16	3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 317 (12 hPa)***

FNA **RNP** RWY 26L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG 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. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 61919** **E 26 A** TCH : 57	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / ***WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

Interception de l'axe de piste :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG441 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG441 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en directe PG441). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG441.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to PG441 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG441 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG441).

Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG441 instruction.

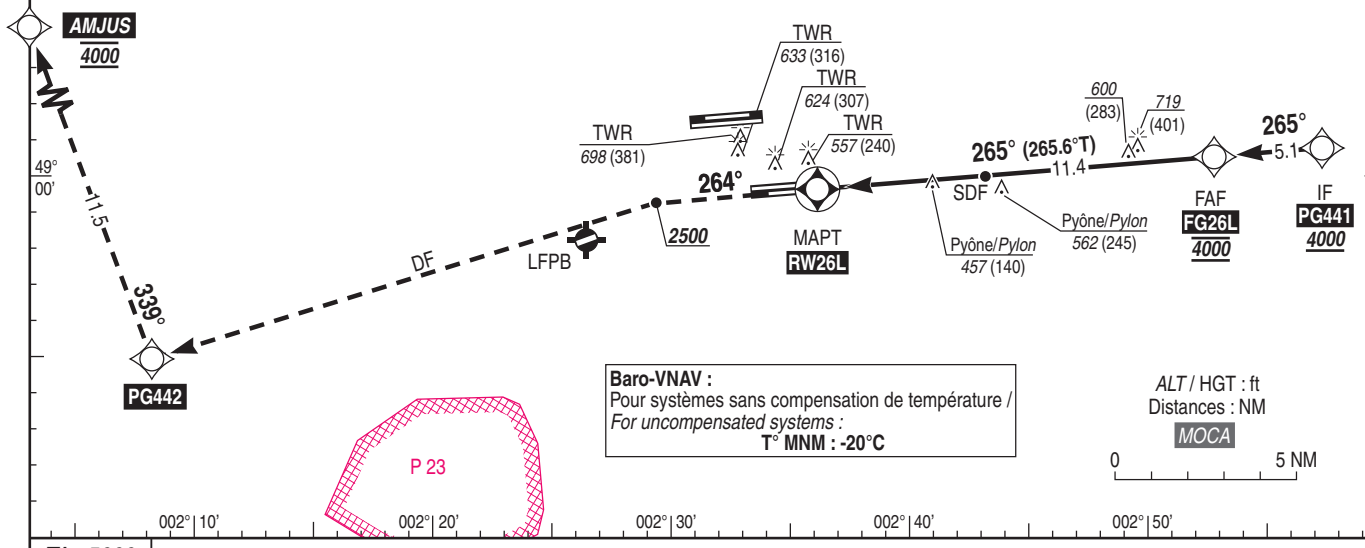
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

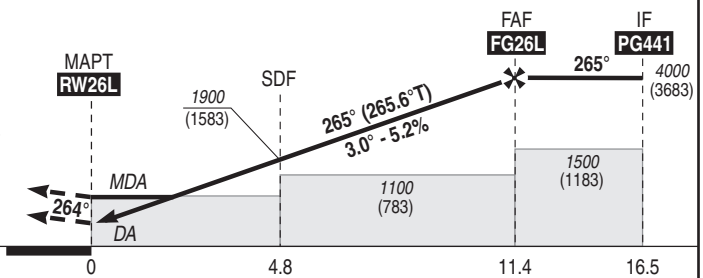
SBAS CAT I (LPV) : API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2183) ou au passage de **RW26L**, au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3683). **Ne pas tourner avant RW26L**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2183) or passing* ***RW26L****, whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3683).* ***Do not turn before RW26L****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to 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) 26L → 26R	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			141	***730*** (410)	1200	308				***980*** (660)	3000
B			151	***740*** (430)	1300	321	***750*** (430)	1300	425	***980*** (660)	3000
C	***520*** (200)	550	167	***750*** (430)	1300	340				***1230*** (910)	3700
D			178	***750*** (430)	1300	367				***1230*** (910)	4300
DL			181	-							

DIST RW26L					
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT (HGT)	***1010*** (693)	***1330*** (1013)	***1650*** (1333)	***1970*** (1653)	***2280*** (1963)
	7	**8**	**9**	**10**	**11**
	2600 (2283)	***2920*** (2603)	***3240*** (2923)	***3560*** (3243)	***3880*** (3563)

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes LFPG AD 2.20 / *Circling : see instructions LFPG AD 2.20.*

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

FAF - THR	11.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		9 min 46	8 min 02	6 min 50	5 min 56	5 min 15	4 min 16	3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***DTHR : 318 (12 hPa)***

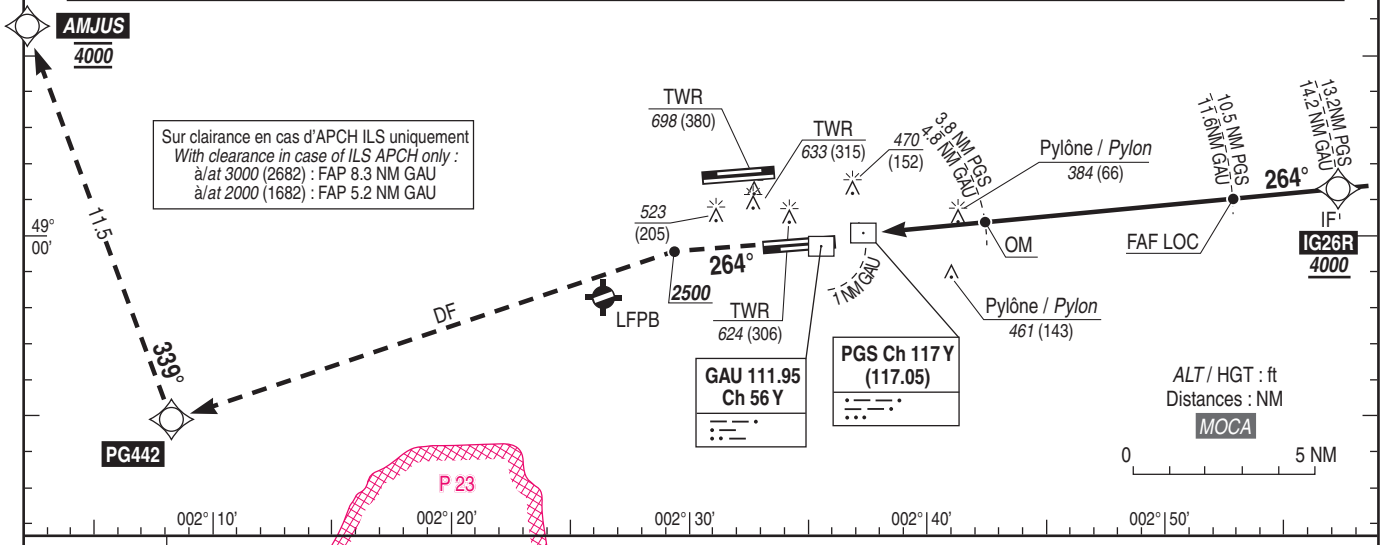
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 26R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS - DME GAU 111.95** RDH : 50	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

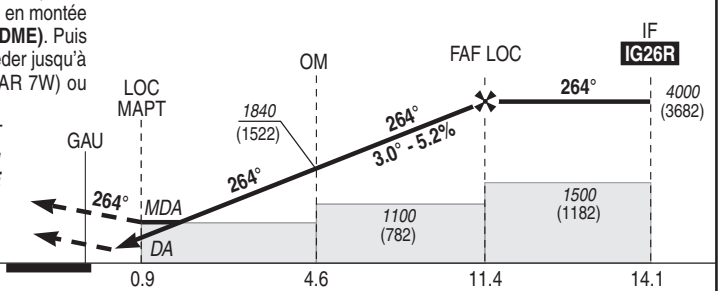
DME requis / *required*
APCH : RWY 26R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG26R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG26R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG26R.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG26R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception with heading or direct-to IG26R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG26R instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2182) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3682). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2182) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3682).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.*



DTHR ← (NM)		0.9	4.6	11.4	14.1
PGS ← (NM)		0	3.8	10.5	13.2
GAU ← (NM)	0	1	4.8	11.6	14.2

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* (2) 26R → 26L	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1 (1)	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			140	49	***680*** (370)	1000	362	***980*** (660)	3000
B			150	60	***680*** (370)	1000	362	***980*** (660)	3000
C	***520*** (200)	550	165	76	***690*** (370)	1000	370	***1230*** (910)	3700
D			177	86	***710*** (390)	1100	390	***1230*** (910)	4300
DL			179	91	-	-	-	-	-

DME GAU

NM	2	3	4	5	6
ALT (HGT)	***940*** (622)	***1260*** (942)	***1580*** (1262)	***1900*** (1582)	***2220*** (1902)
	7	**8**	**9**	**10**	**11**
	2540 (2222)	***2860*** (2542)	***3170*** (2852)	***3490*** (3172)	***3810*** (3492)

Observations / *Remarks* : (1) Base OCH / *OCH base* : ACFT point d'attente / *at holding point*
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - DTHR 11.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	9 min 47	8 min 03	6 min 51	5 min 57	5 min 16	4 min 17	3 min 42
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***DTHR : 318 (12 hPa)***

FNA **RNP** RWY 26R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG 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. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 62021** **E 26 B** TCH : 50	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / ***WARNINGS***

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

Interception de l'axe de piste :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG435 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG435 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe PG435. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG435.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to PG435 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG435 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to PG435. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG435 instruction.

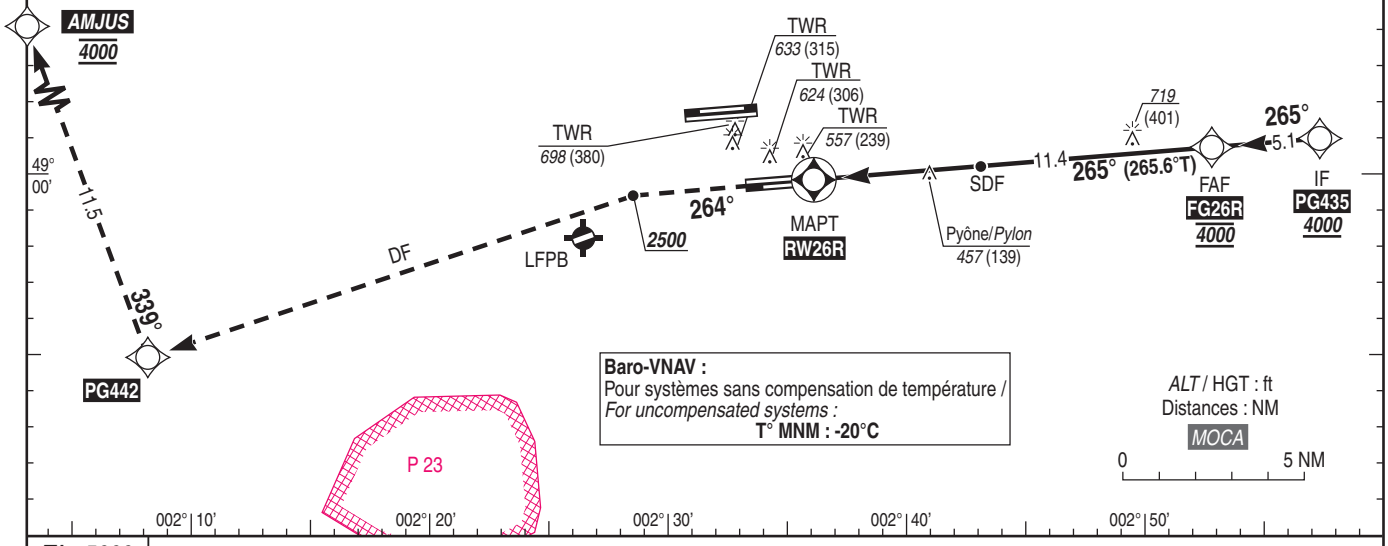
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

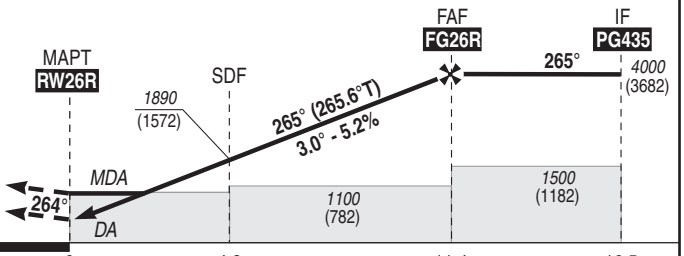
SBAS CAT I (LPV) : API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***2500*** (2182) ou au passage de **RW26R**, au plus tardif des deux, direct vers **PG442**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***4000*** (3682). **Ne pas tourner avant RW26R**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***2500*** *(2182) or passing* ***RW26R****, whichever the later, direct to* ***PG442****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***4000*** *(3682).* ***Do not turn before RW26R****. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to 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 DTHR*

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1) 26R→ 26L	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			140	***750*** (430)	1300	327				***980*** (660)	3000
B			150	***760*** (440)	1300	339				***980*** (660)	3000
C	***520*** (200)	550	165	***780*** (460)	1400	359	***810*** (490)	1500	486	***1230*** (910)	3700
D			177	***810*** (490)	1500	385				***1230*** (910)	4300
DL			179	-							

DIST RW26R					
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT (HGT)	***1000*** (682)	***1320*** (1002)	***1640*** (1322)	***1960*** (1642)	***2280*** (1962)
	7	**8**	**9**	**10**	**11**
	2600 (2282)	***2920*** (2602)	***3230*** (2912)	***3550*** (3232)	***3870*** (3552)

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes LFPG AD 2.20 / *Circling : see instructions LFPG AD 2.20.*

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

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - THR	11.4 NM	9 min 47	8 min 03	6 min 51	5 min 57	5 min 16	4 min 17	3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***DTHR : 388 (15 hPa)***

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 27L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS/DME CGW 110.7** RDH : 56	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

DME requis / *required*

APCH : RWY 27L homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**

Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

Simultaneous APCH *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

Interception de l'axe de piste :

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG27L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG27L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG27L.

Interception of RWY extended centreline :

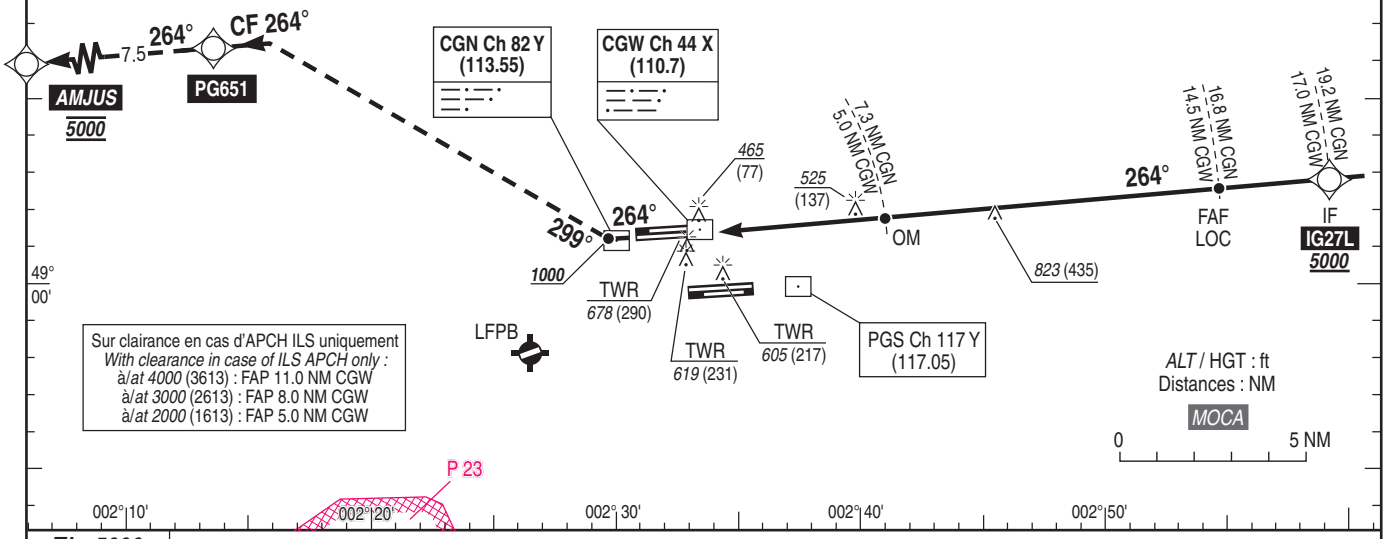
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG27L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG27L. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG27L instruction.

EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

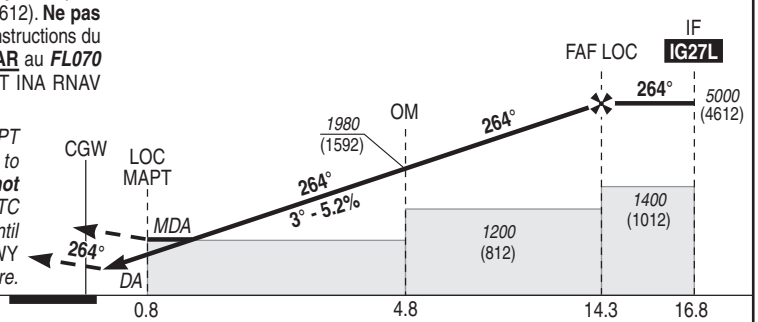
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (612) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4612). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME)**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(612) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***right heading 299°*** *to intercept track* ***264°*** *to* ***PG651****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***5000*** *(4612).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*



DTHR ← (NM)	0.8	4.8	14.3	16.8
CGW ← (NM)	1	5	14.5	17
CGN ← (NM)	3.3	7.3	16.8	19.2

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) 27L→27R	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			140	49	***810*** (430)	1300	421	***980*** (590)	3000
B			150	59	***840*** (450)	1400	444	***980*** (590)	3000
C	***590*** (200)	550	166	74	***860*** (470)	1500	468	***1230*** (840)	3700
D			178	85	***880*** (490)	1500	487	***1230*** (840)	4300
DL			180	89	-				

DME CGW

NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT (HGT)	***1020*** (632)	***1340*** (952)	***1650*** (1262)	***1970*** (1582)	***2290*** (1902)	***2610*** (2222)
NM	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**
ALT (HGT)	***2930*** (2542)	***3250*** (2862)	***3560*** (3172)	***3880*** (3492)	***4200*** (3812)	***4520*** (4132)

Observations /*Remarks* : (1) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - DTHR 14.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	12 min 16	10 min 06	8 min 35	7 min 28	6 min 36	5 min 22	4 min 38
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***DTHR : 388 (15 hPa)***

FNA **RNP** RWY 27L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG 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. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 62779** **E27A** TCH : 56	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH** with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

Interception de l'axe de piste :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG660 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG660 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe PG660. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG660.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to PG660 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG660 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception (with heading or direct-to PG660). Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG660 instruction.

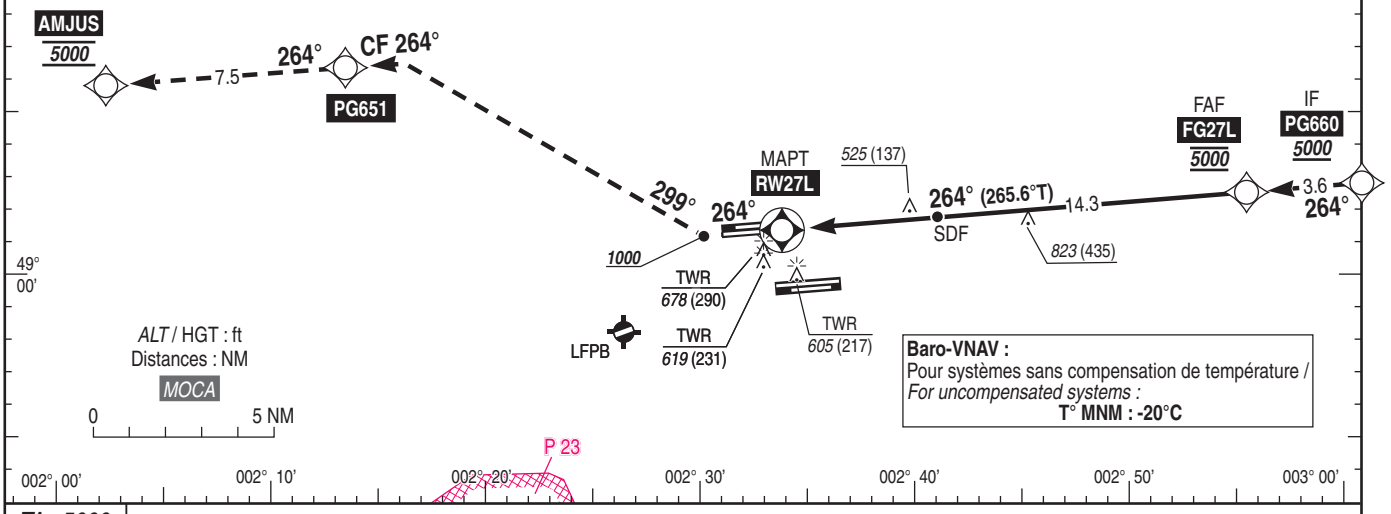
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :** On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

***Missed APCH :** Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

SBAS CAT I (LPV) : API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*

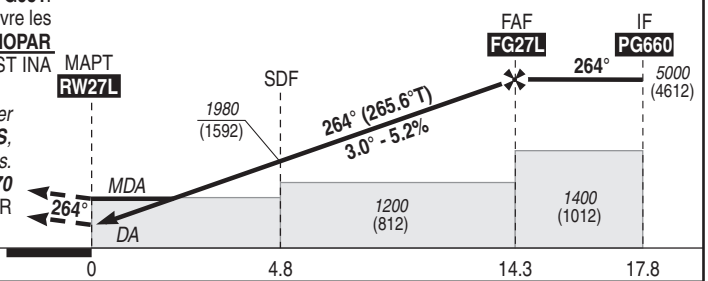


Baro-VNAV :
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
T° MNM : -20°C

TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (612) ou au passage de **RW27L**, au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4612). **Ne pas tourner avant RW27L**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS,** procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb **straight ahead.** At **1000** (612) or passing **RW27L**, whichever the later, turn **right heading 299°** to intercept track **264°** to **PG651**. To **AMJUS**, climbing up to **5000** (4612). **Do not turn before RW27L**. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at **AMJUS**, proceed until **MOPAR** at **FL070** to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to 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 DTHR*

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1) 27L → 27R	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			140	***810*** (420)	1200	315	***810*** (430)	1300	421	***980*** (590)	3000
B			150	***820*** (430)	1300	327	***840*** (450)	1400	444	***980*** (590)	3000
C	***590*** (200)	550	166	***840*** (450)	1400	347	***860*** (470)	1500	468	***1230*** (840)	3700
D			178	***870*** (480)	1500	374	***880*** (490)	1500	487	***1230*** (840)	4300
DL			180	-							

DIST RW27L						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT (HGT)	***1080*** (692)	***1400*** (1012)	***1720*** (1332)	***2040*** (1652)	***2350*** (1962)	***2670*** (2282)
8	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**
2990 (2602)	***3310*** (2922)	***3630*** (3242)	***3950*** (3562)	***4270*** (3882)	***4580*** (4192)	***4900*** (4512)

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes AD 2 LFPG.20 / *Circling : see instructions AD 2 LFPG.20.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF - DTHR	14.3 NM	70 kt 12 min 16	85 kt 10 min 06	100 kt 8 min 35	115 kt 7 min 28	130 kt 6 min 36	160 kt 5 min 22	185 kt 4 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

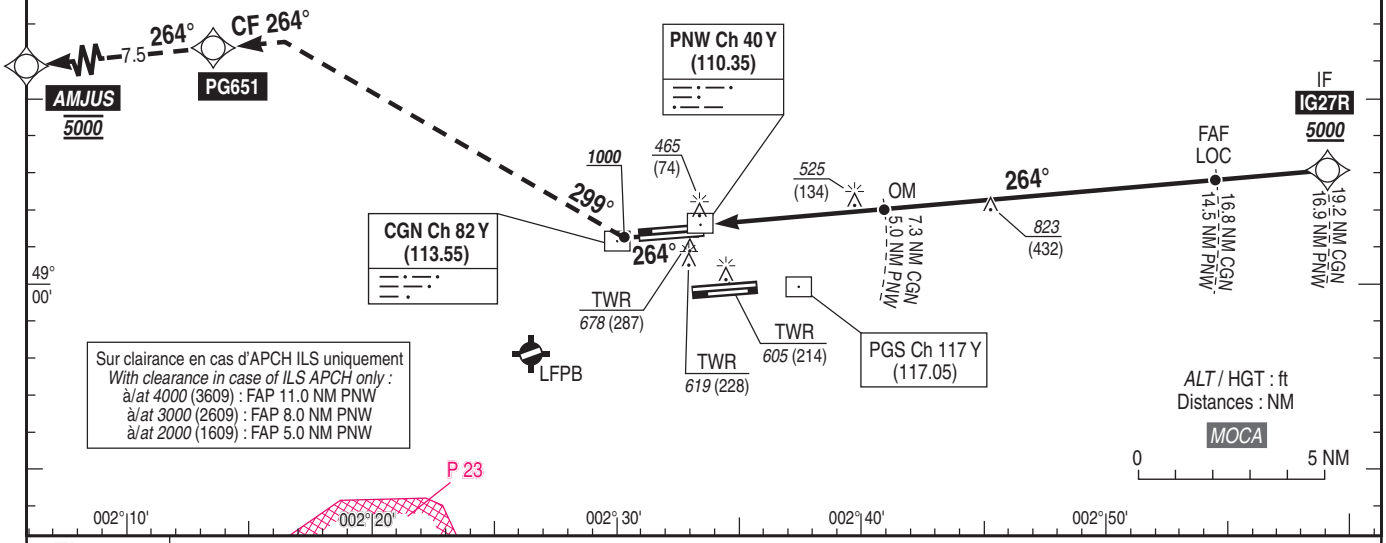
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 391 (15 hPa)***

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 27R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS/DME PNW 110.35** RDH : 54	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

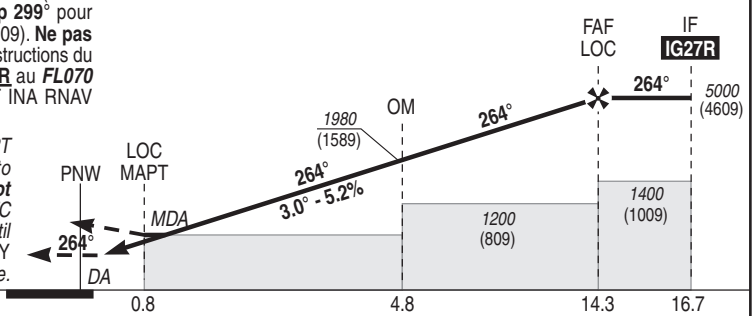
DME requis */ required*
APCH : RWY 27R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG27R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG27R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG27R.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG27R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG27R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG27R instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (609) ou au passage du seuil (ou du MAPT pour la LOC DME), au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4609). **Ne pas tourner avant le seuil (avant le MAPT pour la LOC DME).** Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS**, procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead.*** *At* ***1000*** *(609) or passing THR (or MAPT for LOC DME procedure), whichever the later, turn* ***right heading 299°*** *to intercept track* ***264°*** *to* ***PG651****. To* ***AMJUS****, climbing up to* ***5000*** *(4609).* ***Do not turn before THR (before MAPT for LOC DME procedure).*** *Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at* ***AMJUS****, proceed until* ***MOPAR*** *at* ***FL070*** *to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to another INA procedure.*



THR ← (NM)	0.8	4.8	14.3	16.7
PNW ← (NM)	1	5	14.5	16.9
CGN ← (NM)	3.3	7.3	16.8	19.2

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) 27R → 27L	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***600*** (200)	550	139	50	***810*** (420)	1200	418	***980*** (590)	3000
B			149	61	***840*** (450)	1400	441	***980*** (590)	3000
C			163	76	***860*** (470)	1500	465	***1230*** (840)	3700
D			175	85	***880*** (490)	1500	484	***1230*** (840)	4300
DL			177	88	-				

DME PNW
NM
ALT
(HGT)

2	3	4	5	6	7
1020 (629)	***1340*** (949)	***1650*** (1259)	***1970*** (1579)	***2290*** (1899)	***2610*** (2219)

8	9	10	11	12	13
2930 (2539)	***3250*** (2859)	***3560*** (3169)	***3880*** (3489)	***4200*** (3809)	***4520*** (4129)

Observations /*Remarks* : (1) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - THR	14.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		12 min 16	10 min 06	8 min 35	7 min 28	6 min 36	5 min 22	4 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 391 (15 hPa)***

FNA **RNP** RWY 27R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG 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. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 63300** **E27B** TCH : 54	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

***Simultaneous APCH** with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

Interception de l'axe de piste :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG650 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG650 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe PG650. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG650.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to PG650 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG650 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to PG650. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG650 instruction.

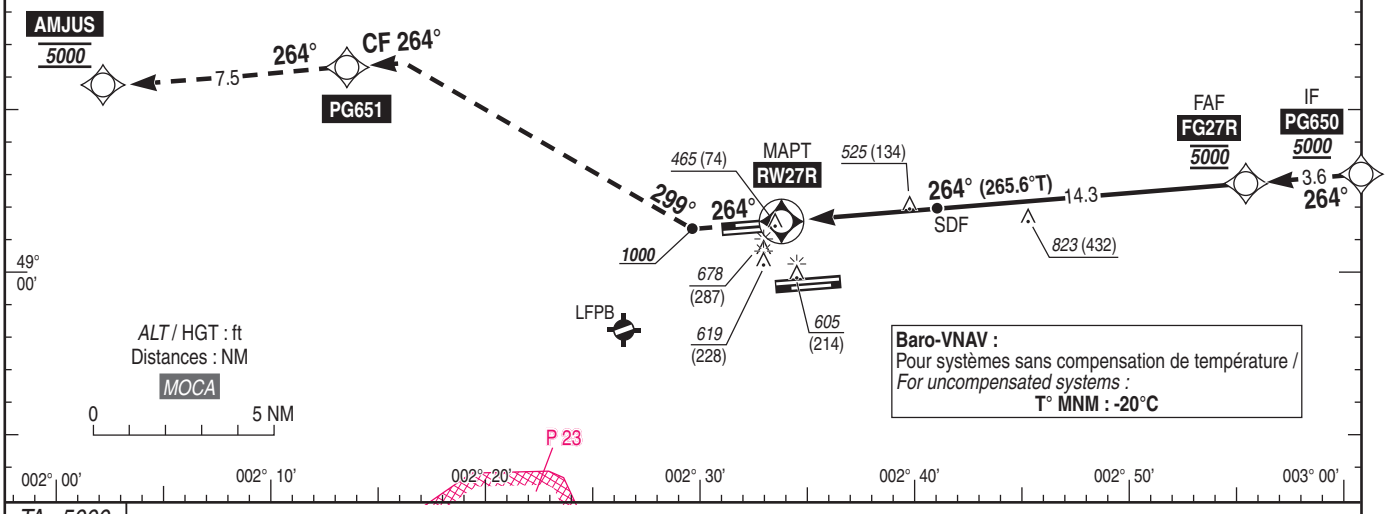
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

***WITHOUT ATC INSTRUCTION :** On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

***Missed APCH :** Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

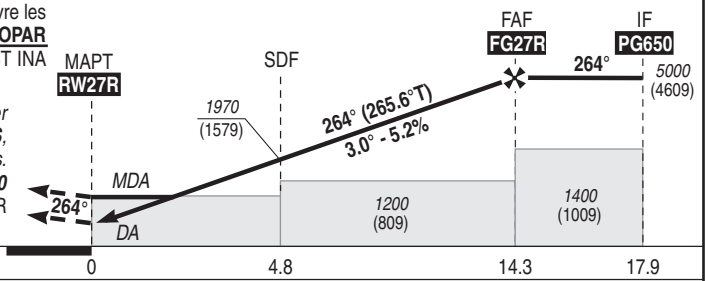
SBAS CAT I (LPV) : API avec virage à altitude / *Missed APCH with turning altitude*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe.** A ***1000*** (609) ou au passage de **RW27R**, au plus tardif des deux, tourner à **droite au cap 299°** pour intercepter la route **264°** vers **PG651**. Vers **AMJUS**, en montée vers ***5000*** (4609). **Ne pas tourner avant RW27R**. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à **AMJUS,** procéder jusqu'à **MOPAR** au ***FL070*** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01) ou effectuer une nouvelle procédure.

*Missed APCH : Climb **straight ahead.** At **1000** (609) or passing **RW27R**, whichever the later, turn **right heading 299°** to intercept track **264°** to **PG651**. To **AMJUS**, climbing up to **5000** (4609). **Do not turn before RW27R**. Then follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at **AMJUS**, proceed until **MOPAR** at **FL070** to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see* LFPG IAC RWY WEST INA RNAV MOPAR 01 *chart) or proceed to 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) 27R→ 27L	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			139	***810*** (420)	1200	313	***810*** (420)	1200	418	***980*** (590)	3000
B			149	***820*** (430)	1300	325	***840*** (450)	1400	441	***980*** (590)	3000
C	***600*** (200)	550	163	***840*** (450)	1400	345	***860*** (470)	1500	465	***1230*** (840)	3700
D			175	***870*** (480)	1500	371	***880*** (490)	1500	484	***1230*** (840)	4300
DL			177	-							

DIST RW27R						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT (HGT)	***1080*** (689)	***1400*** (1009)	***1720*** (1329)	***2040*** (1649)	***2360*** (1969)	***2670*** (2279)
8	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**
2990 (2599)	***3310*** (2919)	***3630*** (3239)	***3950*** (3559)	***4270*** (3879)	***4580*** (4189)	***4900*** (4509)

Observations / *Remarks* : (1) MVL : voir consignes AD 2 LFPG.20 / *Circling : see instructions AD 2 LFPG.20.*

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

FAF - THR	14.3 NM	70 kt 12 min 16	85 kt 10 min 06	100 kt 8 min 35	115 kt 7 min 28	130 kt 6 min 36	160 kt 5 min 22	185 kt 4 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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.

22.2.4 Approches simultanées avec 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.

22.2.4.2 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.

22.2.4.3 Approches interrompues en finale

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%).

22.2.5 Procedure piste 07 ILS : approche interrompue

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).

22.2.6 Atterrissage manqué piste 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.

22.2.7 Restrictions locales

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.

22.2.8 Traversée de piste / prévention des incursions

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 Simultaneous approaches with 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 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 Missed approaches on final

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 RWY 07 ILS procedure : missed APCH

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 Missed landing RWY 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 Local regulations

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 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*

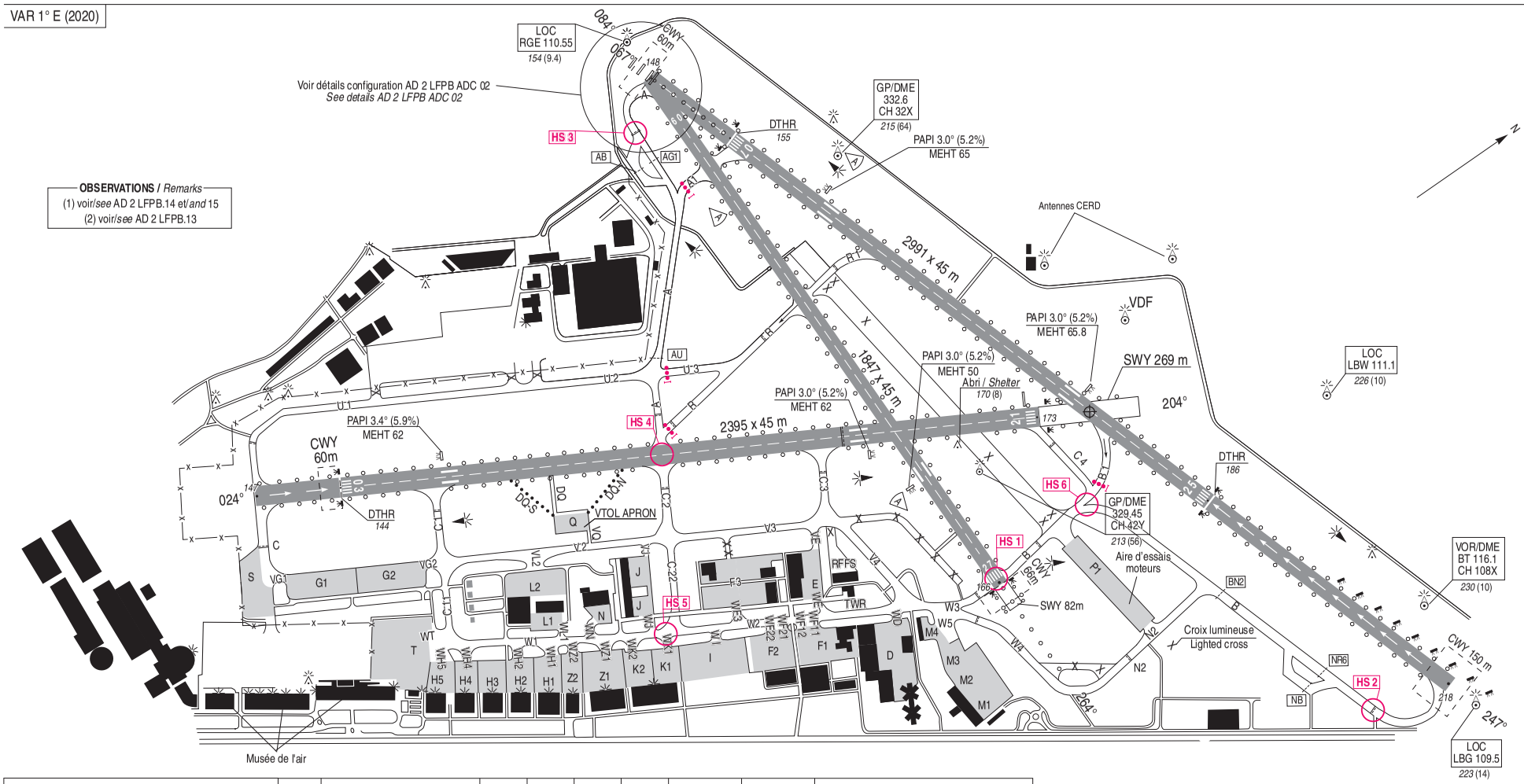
© Service de l'Information Aéronautique, France

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

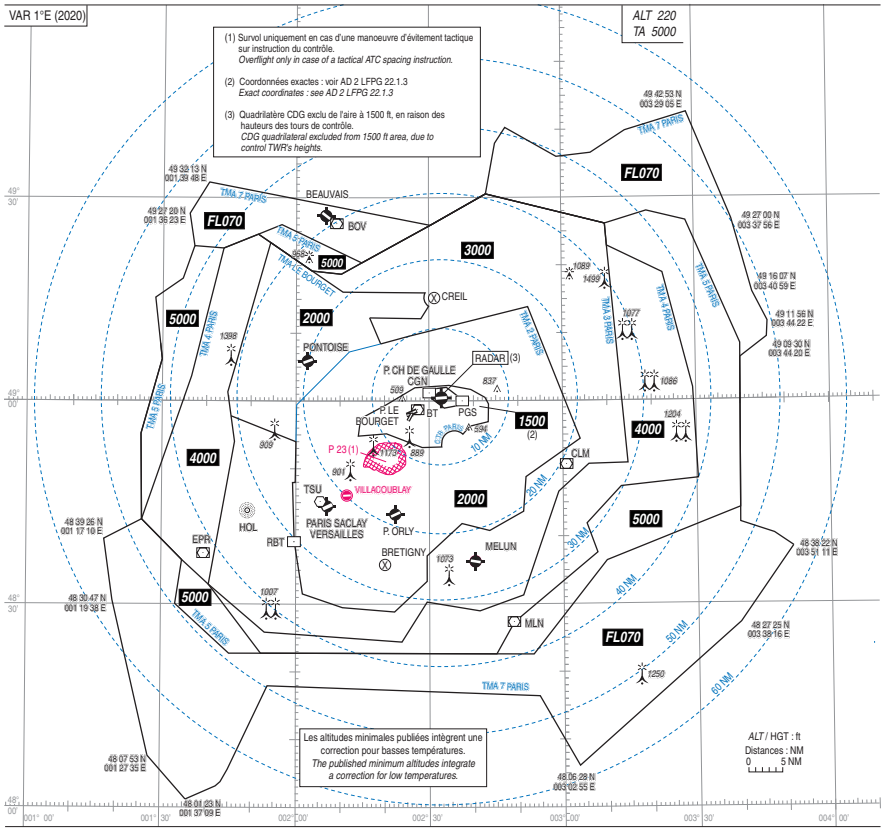
0 50 100 500 m

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS LE BOURGET

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

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

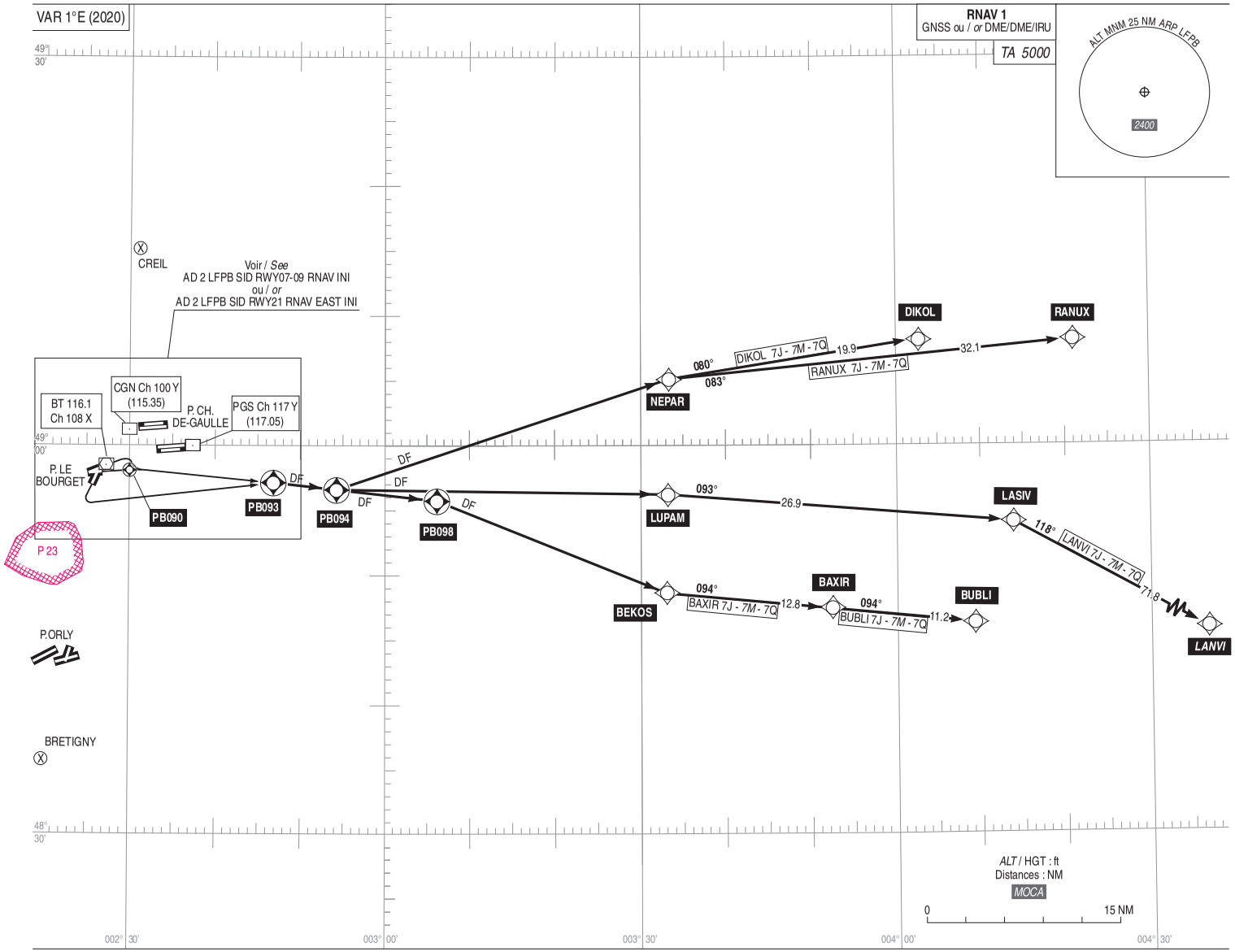
SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS ou/*or* DME/DME/IRU						MAG VAR 2020 1.0°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX 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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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)

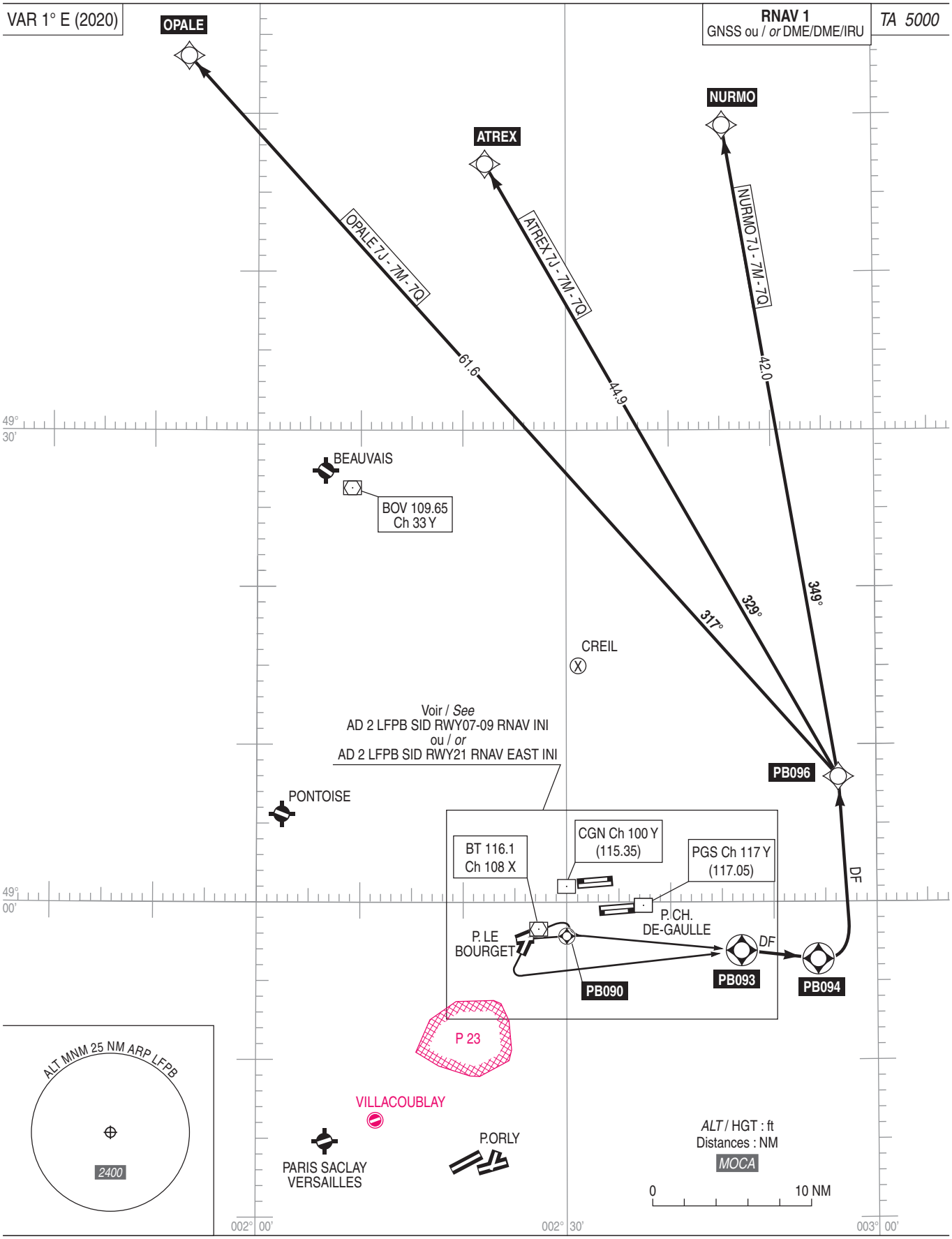
(1) Voir / *See* AD 2 LFPB SID RWY07 RNAV INSTR
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY09 RNAV INSTR
et / *and* AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR
(2) Réacteurs uniquement / *Jets only*
(3) *115 < FL < 195*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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)

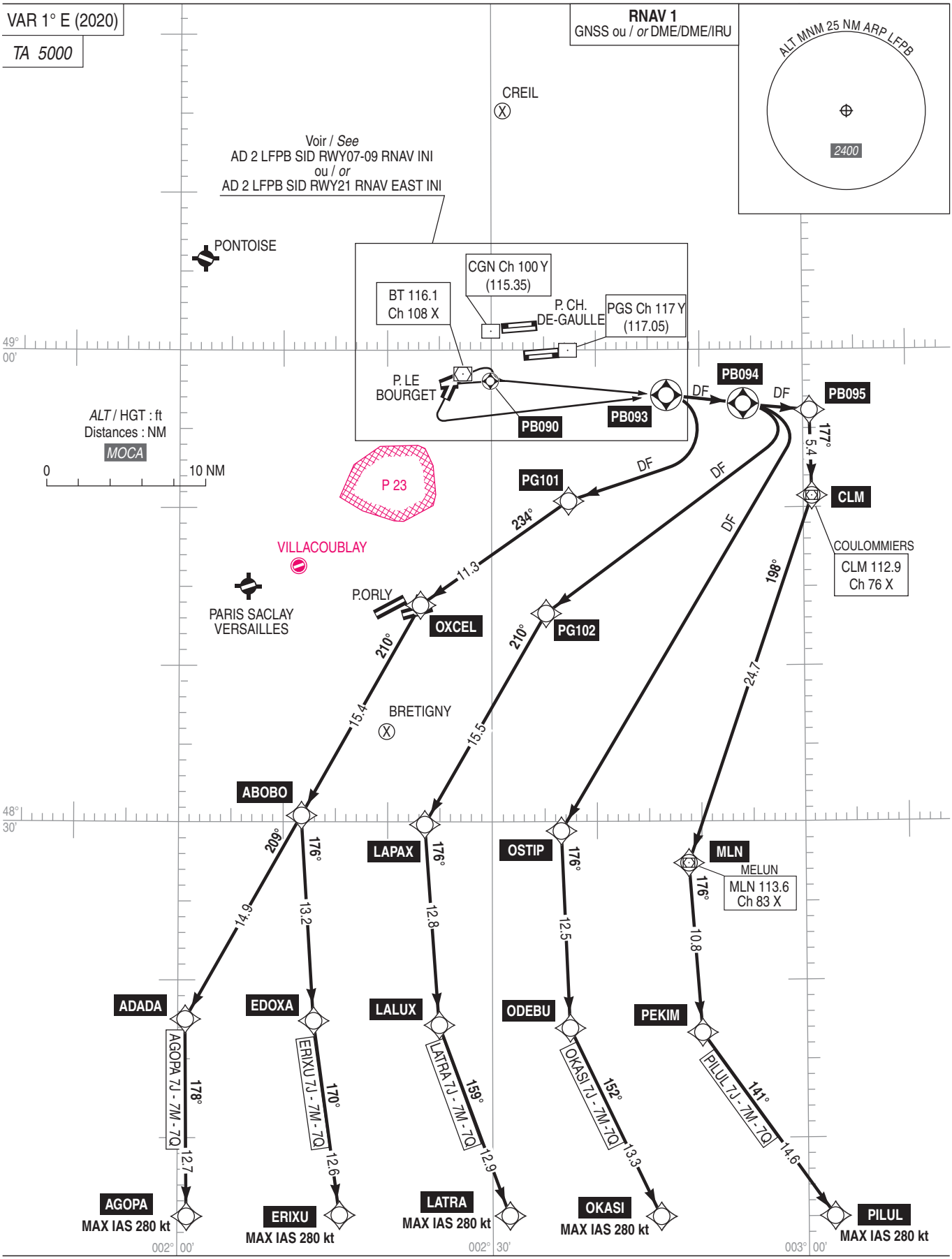


AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

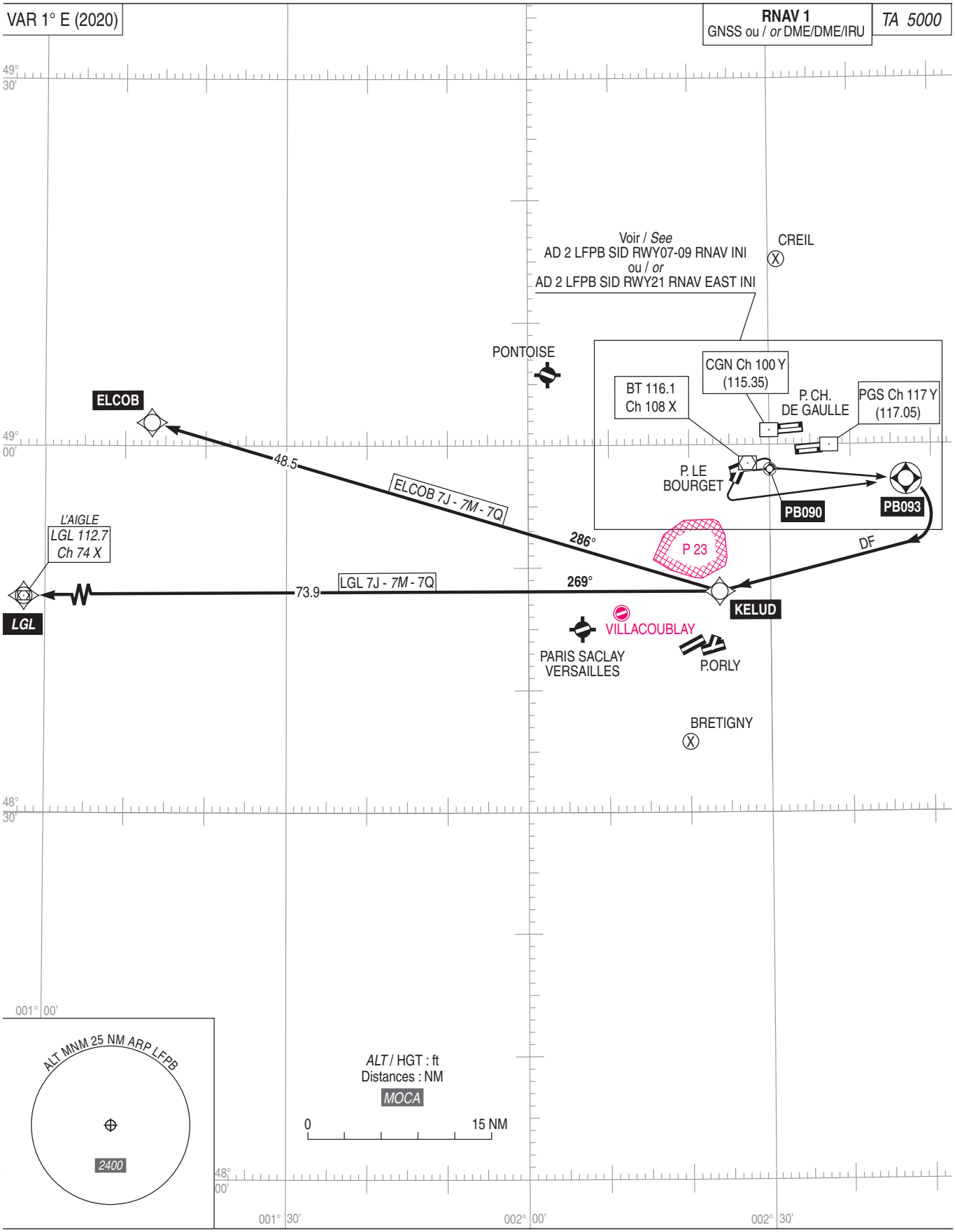
PARIS LE BOURGET
SID RNAV Réacteurs / *Jets* (*FL >195*)
RWY 09 (7J - *7M*) - RWY 07 - 21 (7Q)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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.*

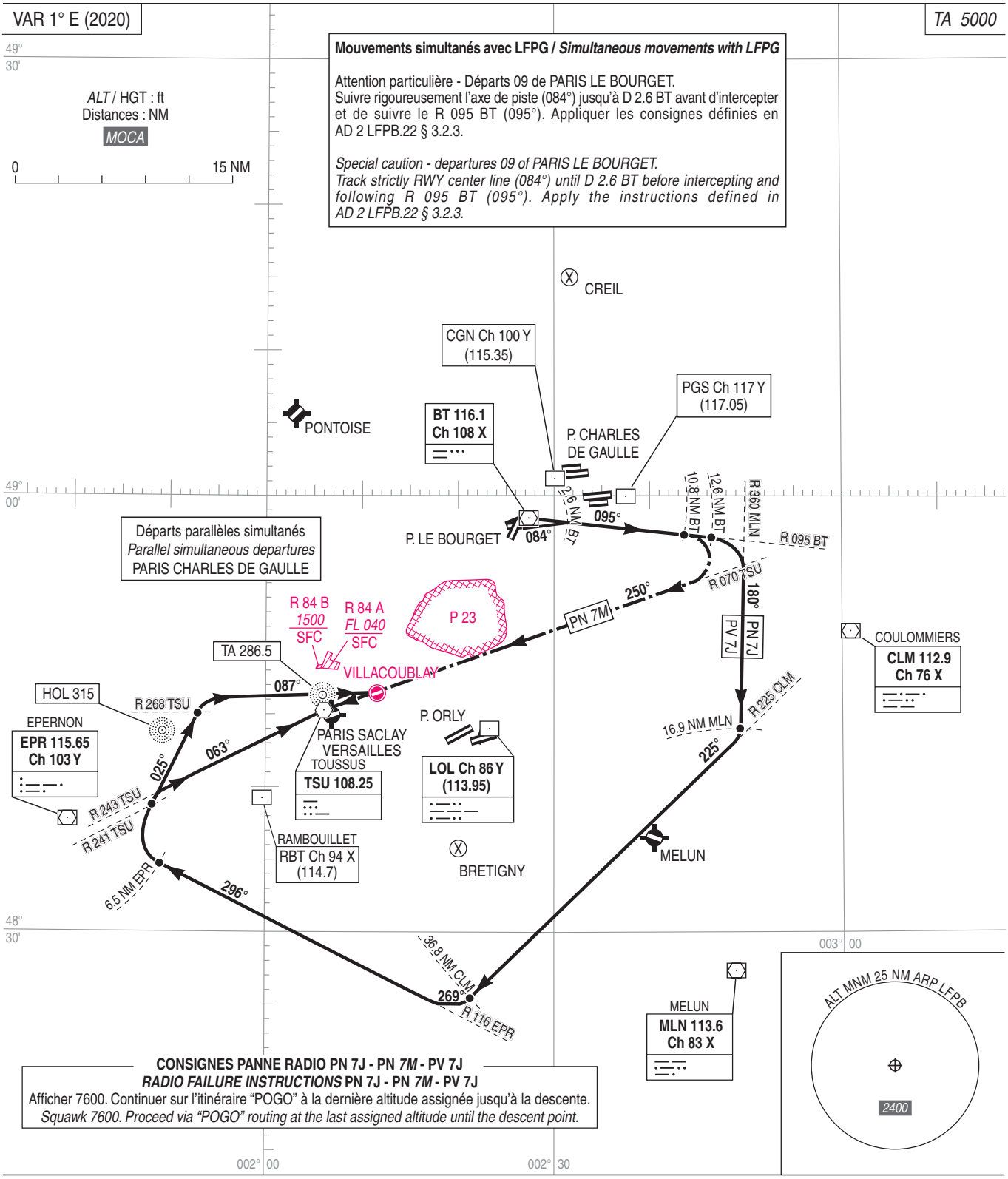
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

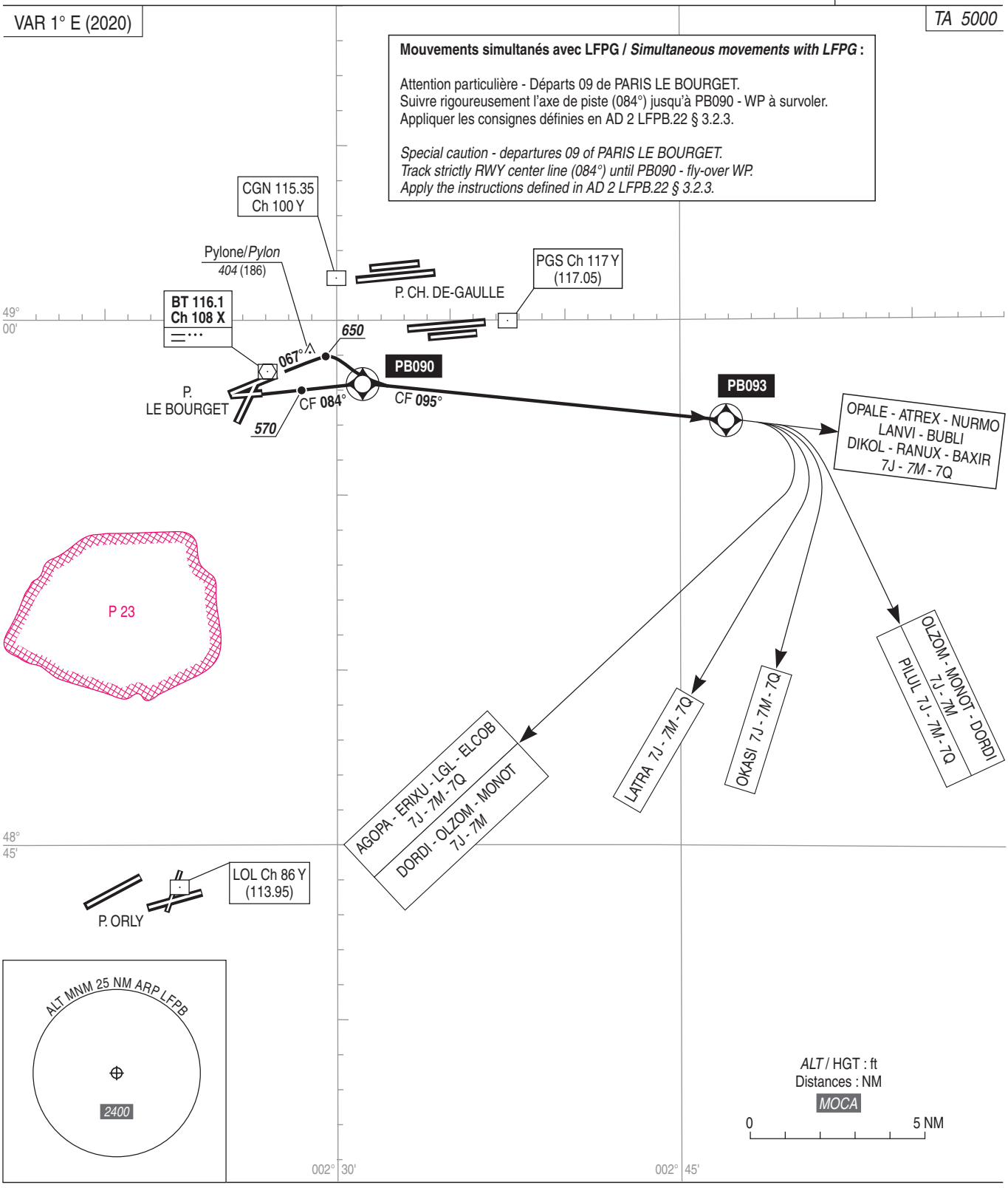
VAR 1° E (2020)

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS LE BOURGET

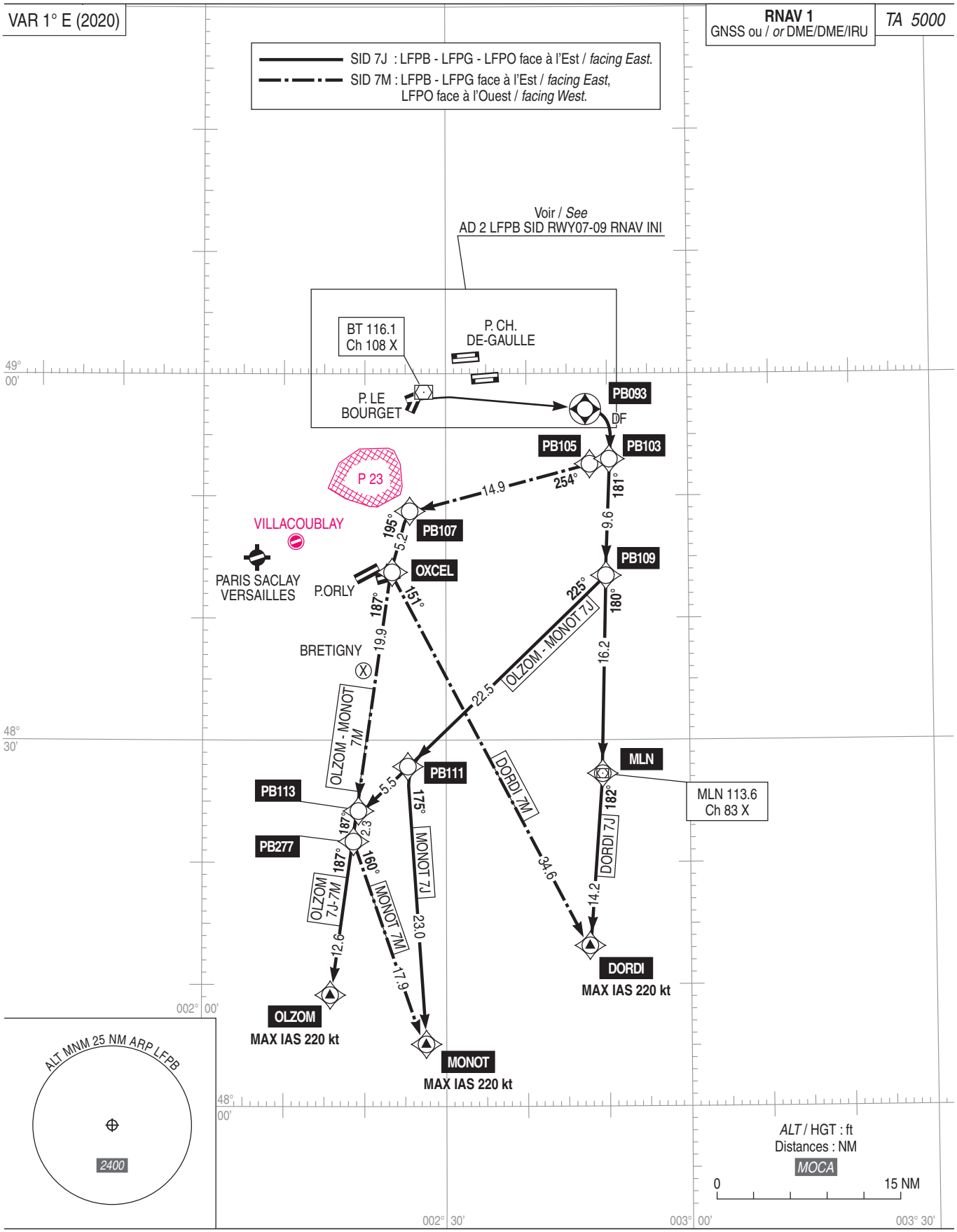
SID RNAV Réacteurs / *Jets* (*FL < 145*) - Hélices / *Propellers* (Tous / *All FL*)

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

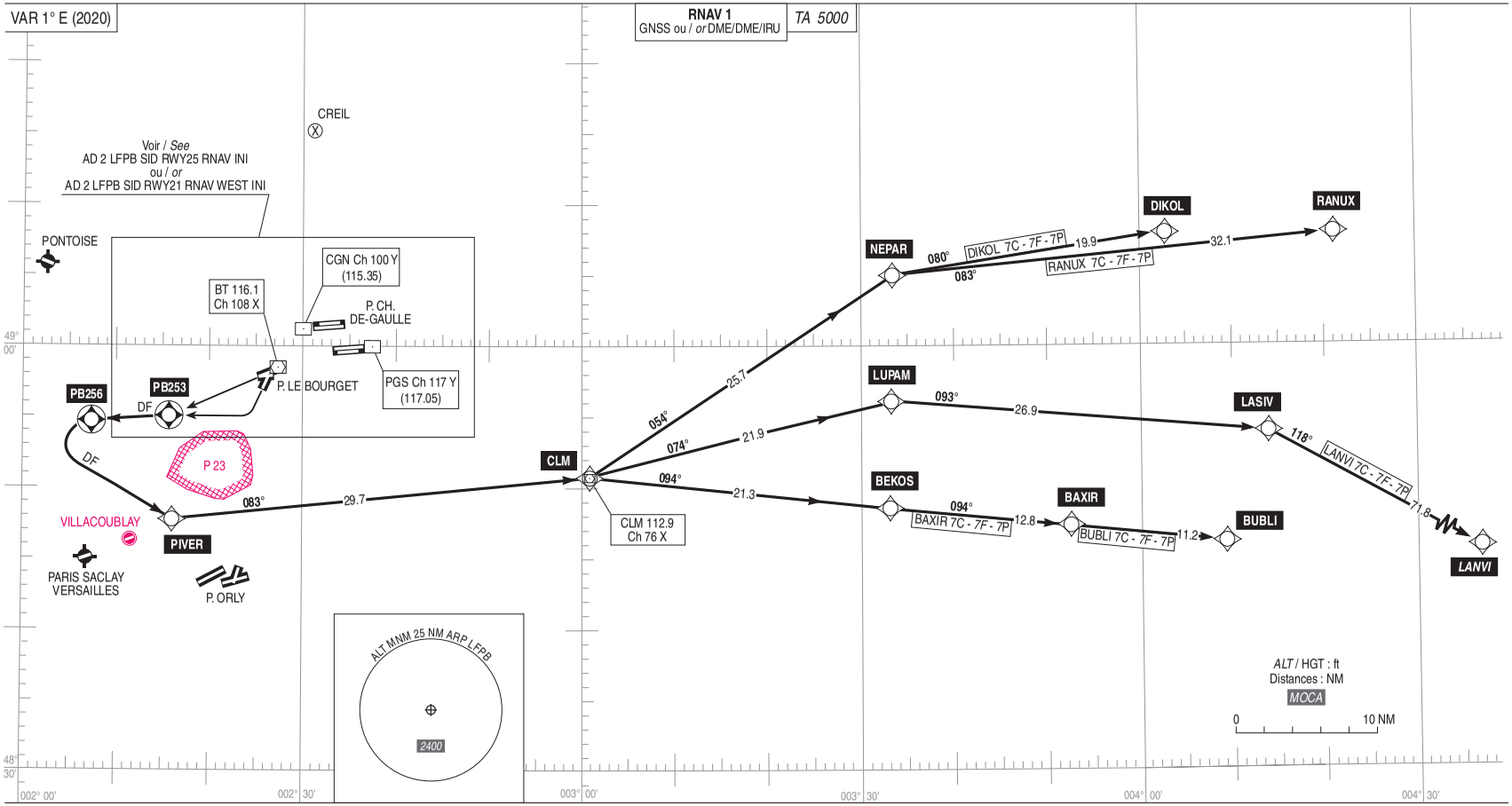


© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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)

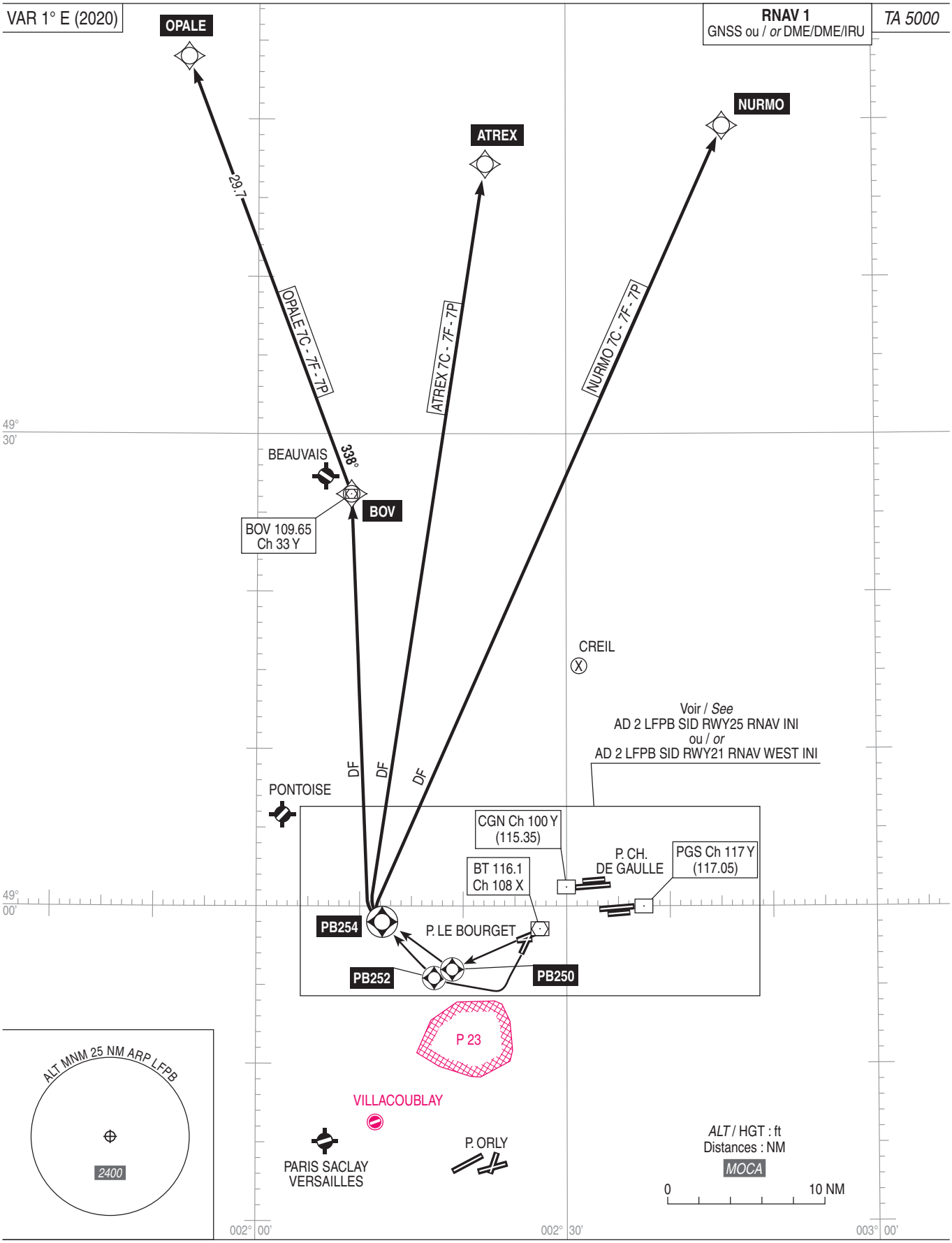
(1) Voir / *See* AD 2 LFPB SID RWY25 RNAV INSTR et / *and* AD 2 LFPB SID RWY21 RNAV INSTR
(2) Réacteurs uniquement / *Jets only*
(3) *115 < FL < 195*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

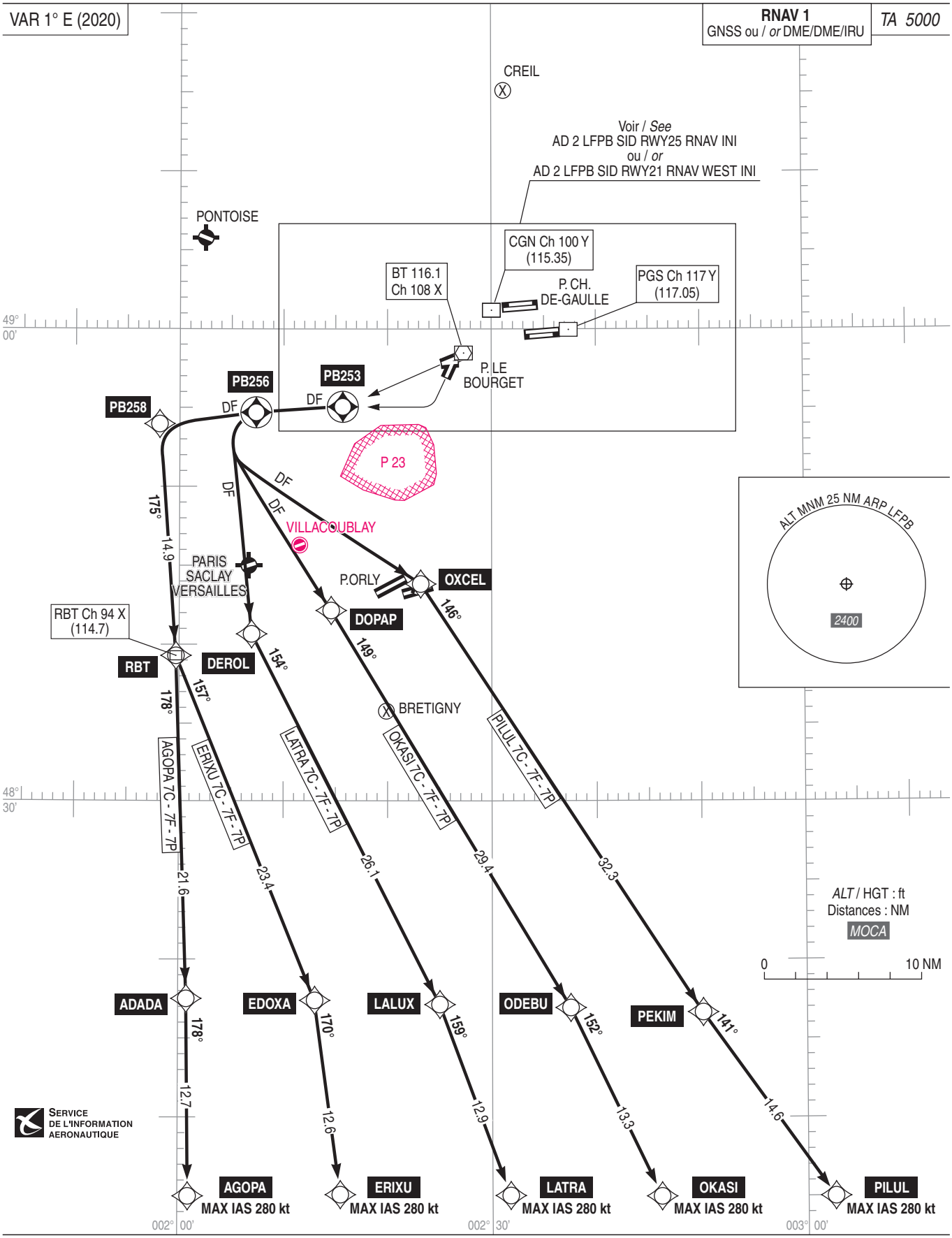
PARIS LE BOURGET
SID RNAV
Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers* (*FL > 115*)
RWY 25 (7C - 7*F*) - RWY 21 (7P)
OPALE - ATREX - NURMO
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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)

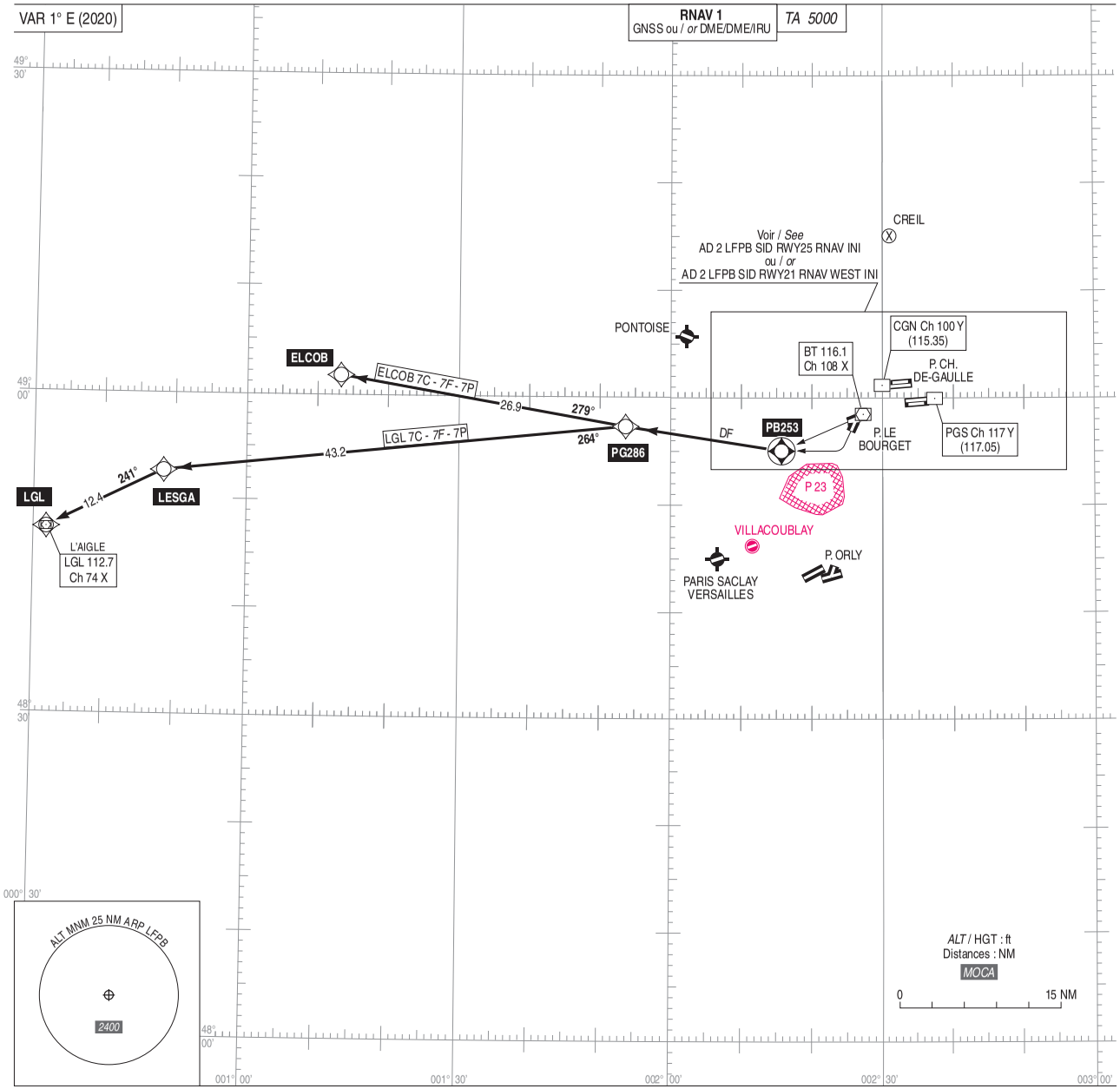


AMDT 10/26 **CHG :** PBN BOX, modification Path Terminators/*Path Terminators modified*, indicateurs de validité/*validity indicators*, TOUSSUS devient/*becomes* PARIS SACLAY VERSAILLES, normalisation/*standardization*.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

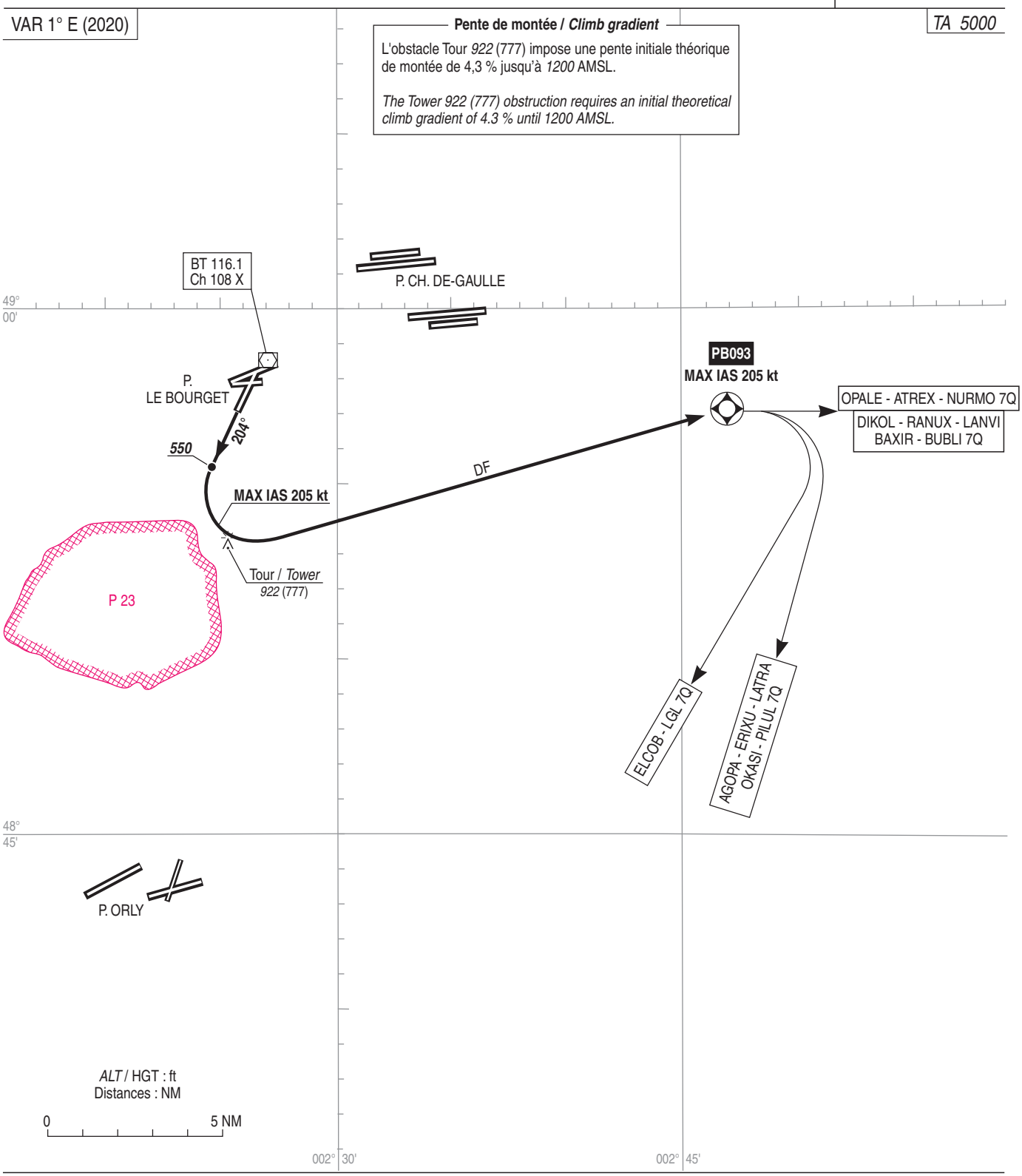
VAR 1° E (2020)

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

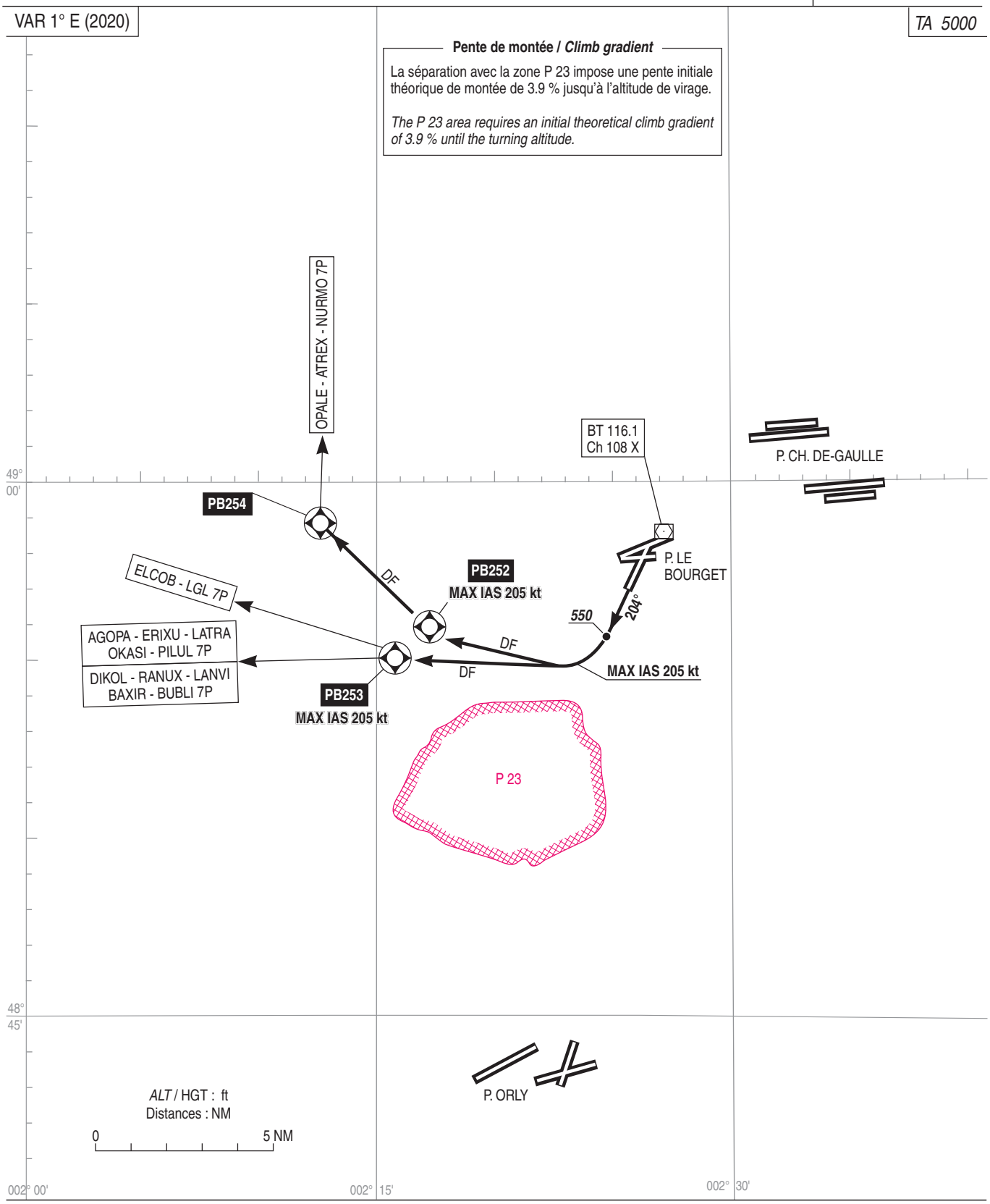
VAR 1° E (2020)

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS LE BOURGET

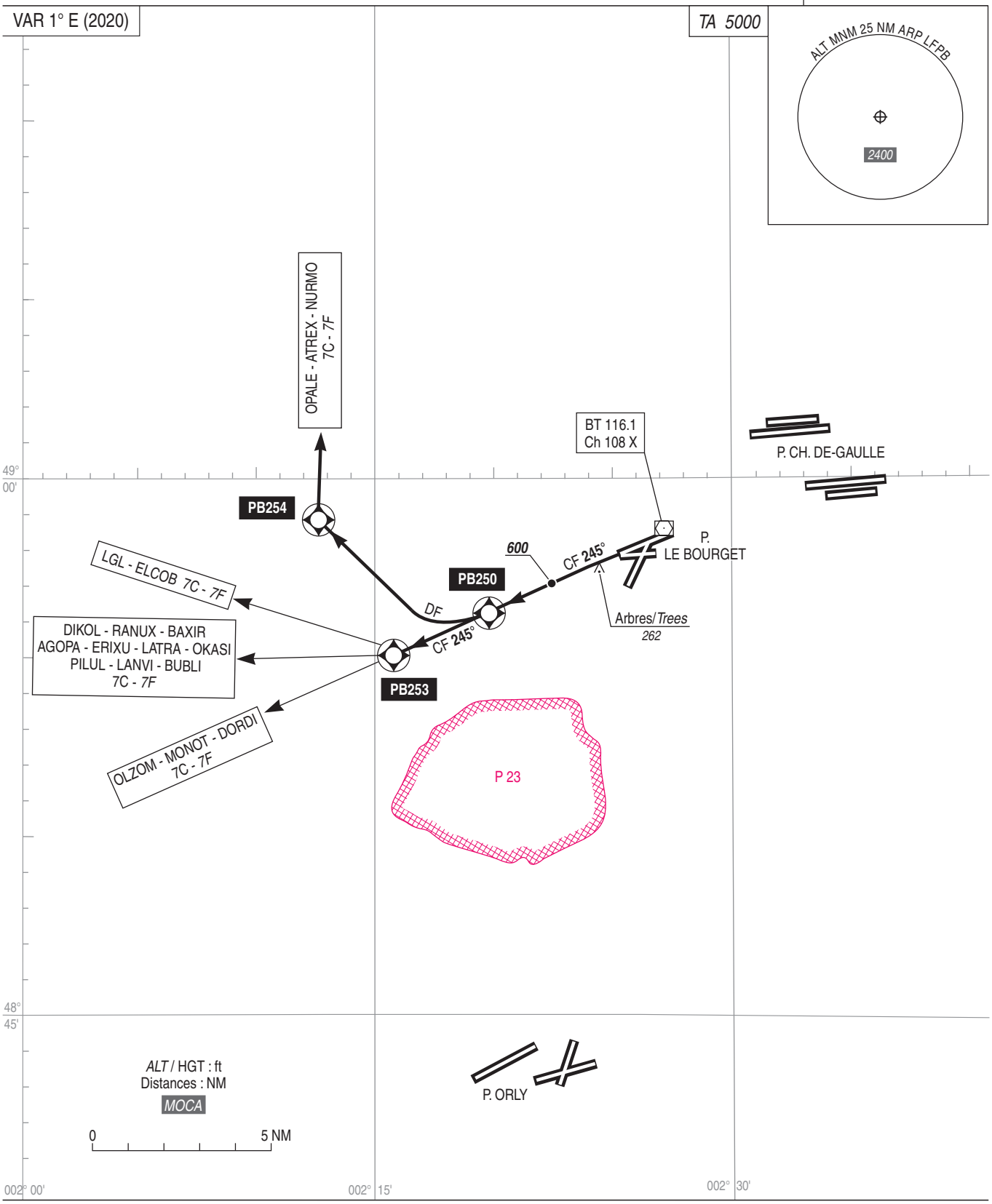
Départs initiaux RNAV RWY 25

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

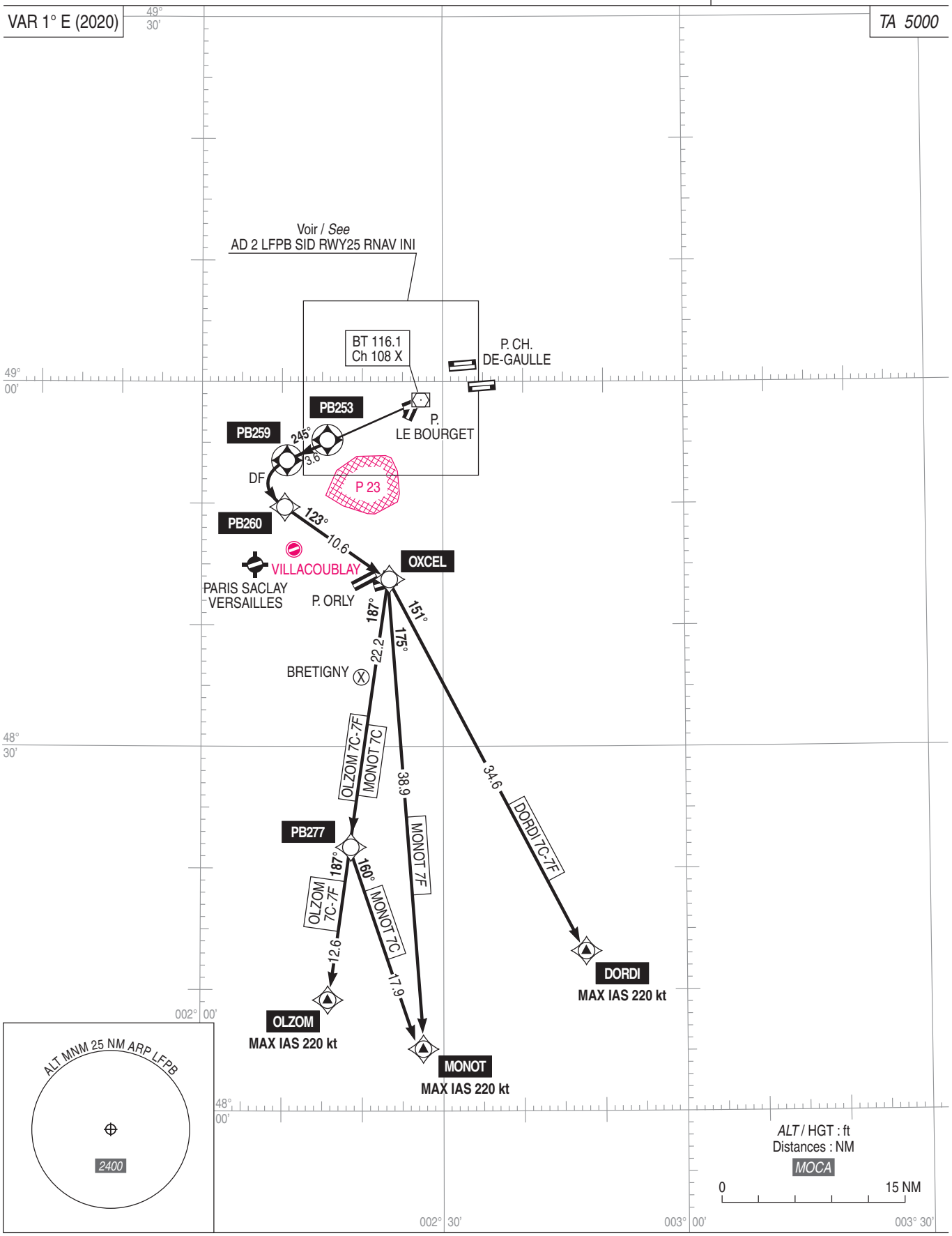
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

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

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

VAR 1° E (2020)

TA 5000



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS LE BOURGET

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

RWY 07 (9E)

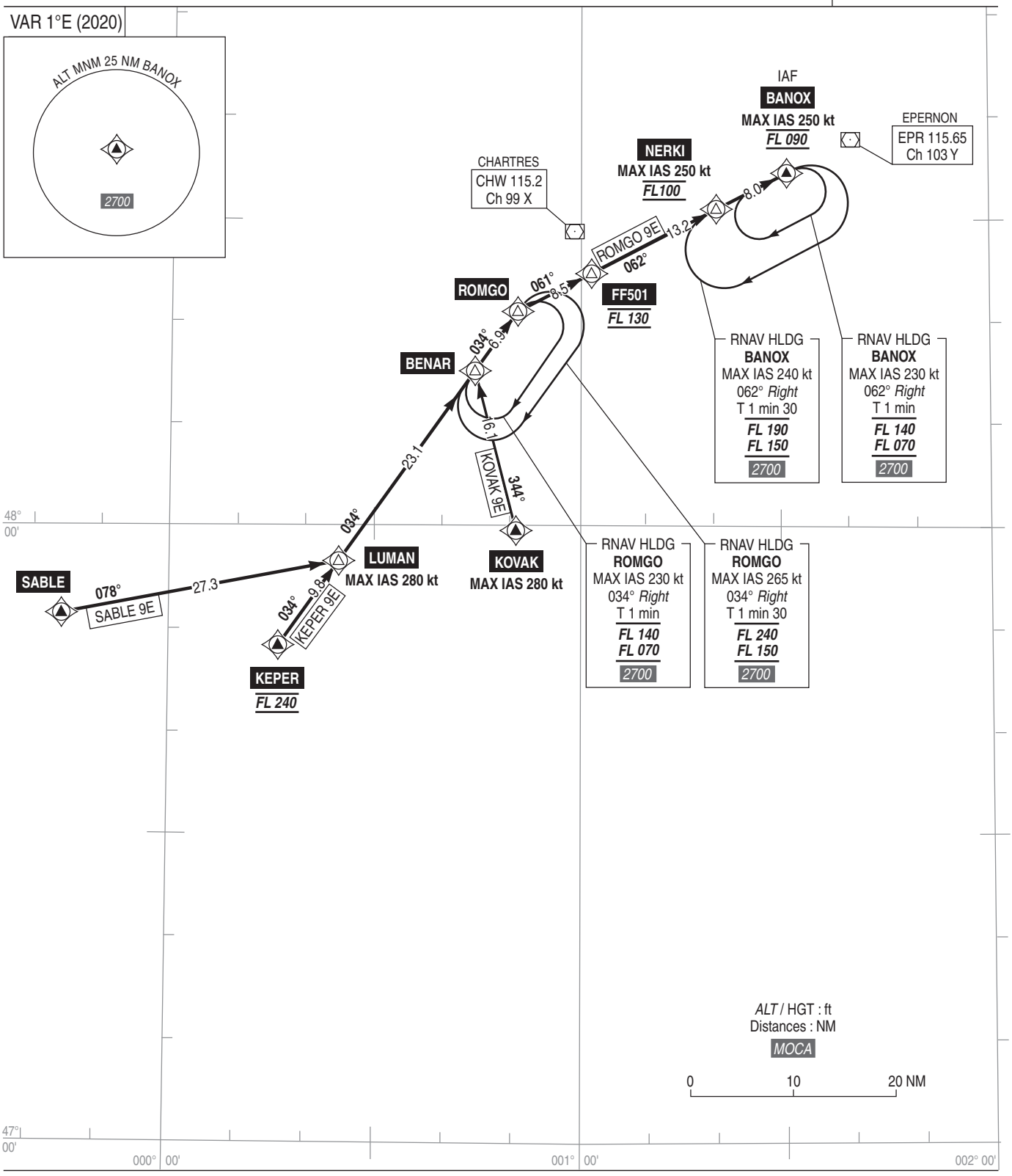
KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

(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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS LE BOURGET

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

RWY 25 - 27 (9W)

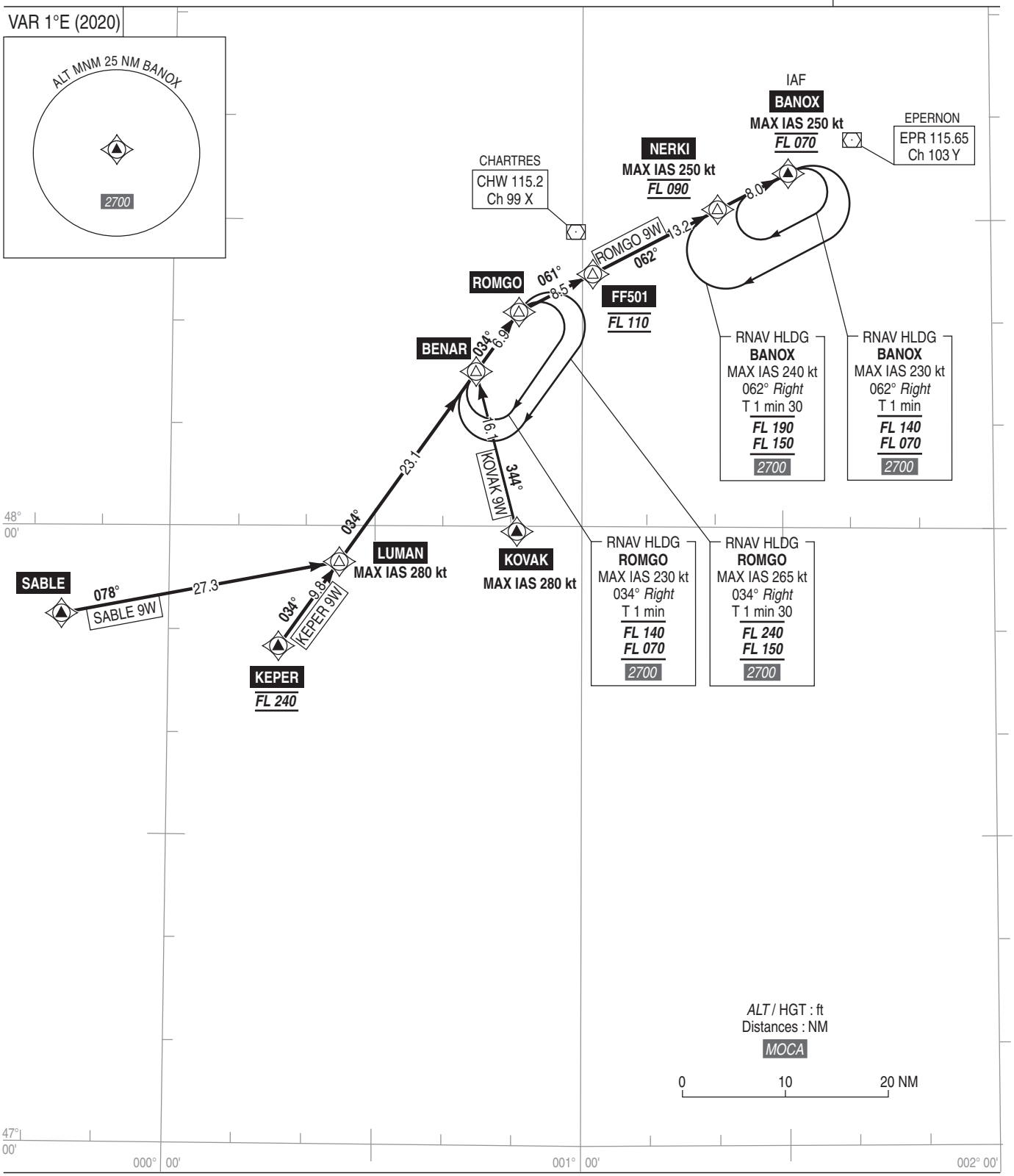
KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

(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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFPO - PARIS ORLY

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

1	Position GEO ARP	48°43'24"N 002°22'46"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection axe des pistes : 07/25 et 02/20	RWY 07/25 and 02/20 intersection
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	7,5NM au Sud de PARIS	7.5NM South of PARIS
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	291 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	28.8 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	144 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.8153°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.134°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	AEROPORTS DE PARIS	
	Adresse / *Address*	Direction Paris-Orly ORLY 4 Bâtiment 400 - Escalier S2 - 6ème étage CS 90055 94396 ORLY AEROGARE CEDEX	
	Telephone	Voir / See AD 2 LFPO.3	
	FAX		
	TELEX		
	AFS		
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*		

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	Groupe ADP : - de 0515 à 0000 locales : DO : +33 (0)6 68 60 50 08 ou - H24 : RPP : +33 (0)6 03 26 13 27	ADP group: - from 0515 AM to midnight local time: DO: +33 (0)6 68 60 50 08 or - H24: RPP: +33 (0) 6 03 26 13 27
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	H24	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX (voir / see GEN)	
5	BDP / *ARO*	0500-2300 PCNA (Poste de Coordination de la Navigation Aérienne) RSFTA : LFPOZPZX E-mail : orly.pcna@aviation-civile.gouv.fr	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / *Fueling*	0500-2230 Non assuré de 2230 à 0500, sauf accord spécial négocié avec essenciers locaux.	0500-2230 Not provided between 2230 and 0500, except special arrangement with local fuelling services.
9	Services de manutention / *Handling*	H24	
10	Sûreté / *Safety*	H24	
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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Installations modernes de manutention.	Modern handling equipments.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants / Fuel grades: JET A1 (CIV-MIL). 100LL non disponible / 100LL not available. Lubrifiants / Oil grades: tous lubrifiants pour ACFT courants / Oil for every ACFT	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	Par camion. Débit par camions, essence: 1 170L/min, TR.0: 9 170L/min, TR.4: 6 670L/min. Ces deux derniers pouvant être portés à 15 000L/min. Système de remplissage 900m3/HR.	By truck. Discharge rates gazoline: 1170L/min, TR.0: 9 170L/min, TR.4: 6670L/min. The last 2 can be increased to 15 000L/min. Hydrant system: 900m3/HR.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	- 2 assistants. - 20 engins.	- 2 handlers. - 20 devices.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*		
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Eventuellement par compagnies exploitantes.	Occasionally by operating companies
7	Observations / *Remarks*	1- Oxygène et services connexes disponibles dans les compagnies aériennes. 2- SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE : - AIR FRANCE TEL : (0)1 58 08 90 00 - (0)6 84 50 21 34 SITA : ORYKOAF FREQ : 131.890 MHz - ALYZIA Régulation AOT trafic : 01 49 75 77 86 Régulation AOT CZA (Transavia) : 06 77 03 74 06 SITA : ORYKAXH FREQ : 131.935 MHz - GROUPE EUROPE HANDLING TEL : (0)1 74 22 51 09 - (0)7 77 91 24 18 (REP) FAX : (0)1 49 75 49 88 SITA : ORYGOXH FREQ : 131.750 MHz - AVIAPARTNER E-mail : ory.ops@aviapartner.aero TEL : 01 74 22 02 35 SITA : ORYAOXH FREQ : 131.410 MHz - Pour les VOLS DIPLOMATIQUES UNIQUEMENT : AAH ALYZIA HANDLING AND DIPLOMATIC FLIGHT SUPPORT E-mail : generalaviation@alyzia.com TEL : +33 (0)6 45 74 31 13 et +33 (1) 49 75 77 70 / +33 (0)6 11 85 34 66	1- Oxygen and related servicing available from airlines. 2- HANDLING SERVICES : - AIR FRANCE TEL: (0)1 58 08 90 00 - (0)6 84 50 21 34 SITA: ORYKOAF FREQ: 131.890 MHz - ALYZIA AOT Traffic operations: 01 49 75 77 86 AOT CZA operations (Transavia): 06 77 03 74 06 SITA: ORYKAXH FREQ: 131.935 MHz - GROUPE EUROPE HANDLING TEL: (0)1 74 22 51 09 - (0)7 77 91 24 18 (REP) FAX: (0)1 49 75 49 88 SITA: ORYGOXH FREQ: 131.750 MHz - AVIAPARTNER E-mail: ory.ops@aviapartner.aero TEL: 01 74 22 02 35 SITA: ORYAOXH FREQ: 131.410 MHz - For DIPLOMATIC FLIGHTS ONLY: AAH ALYZIA HANDLING AND DIPLOMATIC FLIGHT SUPPORT E-mail: generalaviation@alyzia.com TEL: +33 (0)6 45 74 31 13 and +33 (1) 49 75 77 70 / +33 (0)6 11 85 34 66

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

1	Hôtels	Sur aéroport et à Paris	At airport and in Paris
2	Restaurants	Oui	Yes
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, autocars, voitures de louage, tramway, métro (ligne 14).	Taxis, busses, car rental, tramway, underground (line 14).
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Service médical d'urgence : Terminal 1, porte 10A.	Emergency medical facilities : Terminal 1, gate 10A.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Sur l'aéroport.	At airport.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Sur l'aéroport.	At airport.
7	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPO.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*	9	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens secours aéronautiques : - Véhicules d'intervention eau/émulseur : 6 de 12000 litres d'eau, chaque véhicule muni de 250 kg de poudre et de 1500 litres d'émulseur. - Véhicule MAH (moyen d'Accès en Hauteur). Moyens secours publics : - VSAV : Véhicules de Secours et d'Assistance aux Victimes. - FPT : Fourgon Pompe Tonne.	Aeronautical rescue equipment : - Fire fighting water/foam : 6 trucks 12000 litres water, each vehicle including 250 kg of powder and 1500 litres foam. - Passenger boarding steps. Public rescue equipment : - Ambulance. - Fire truck.
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. 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 la compagnie, Air france et l'autorité aéroportuaire. Contact : RPA_Terrain_ORLY@adp.fr	Airport authority is the aircraft recovery coordinator on the platform. IATP kit is available from Air France recovery department. Recovery operations are subject to the State competent services approval and must be formalized with the airline, Air france and the airport authority. Contact : RPA_Terrain_ORLY@adp.fr
4	Observations / *Remarks*	En cas d'urgence médicale à bord d'un aéronef, le pilote doit le signaler aux ATC en indiquant les éléments suivants : - Age et sexe de la victime, - Est-elle consciente ou inconsciente, - Type de malaise, de symptômes, ou de blessures Le contrôleur informera alors le service compétent.	In the event of a medical emergency on board, the pilot must report it to the ATC with the following elements: - Age and sex of the victim, - Is the victim conscious or unconscious, - Type of discomfort, symptoms, or injuries The controller will then advise the competent service

AD 2 LFPO.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*	AIRE DE MANOEUVRE - fraises à neige - déneigeuses haute performance - déneigeuses compactes - épandeurs à disques et à buses - déneigeuses frontales autonomes. AIRE DE TRAFIC - tracteurs équipés de lames, de balais. - déneigeuses frontales - déneigeuses frontales épandeuses - déneigeuses épandeuses - porte-outils polyvalents avec lame, balai et disque d'épandage - tracteurs équipés uniquement avec cuve tractée - saleuses avec lame et disque d'épandage.	MANEUVERING AREA - snow blowers - high-performance snowploughs - compact snowploughs - nozzle and disc spreaders - independant frontal snowploughs. TRAFFIC AREA - tractors equipped with blades, brushes blade/wiper. - frontal snowploughs - frontal snowploughs spreaders - snowploughs spreaders - quad bikes equipped with blade/wiper and disc speader - tractors only equipped for spraying de-icing agent - solid de-icing agent spreaders trucks.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	PRINCIPES GENERAUX REGISSANT L'ORDRE DES OPERATIONS. Les pistes, les voies de circulation et les postes avions sont traités simultanément lors des opérations de déneigement et/ou de déverglaçage. Les opérations seront conduites de manière à éviter la fermeture totale de la plateforme au trafic. Le dégagement des aires de trafic a pour objet initial le dégagement des zones permettant l'assistance au sol.	GENERAL PRINCIPLES GOVERNING THE ORDER OF THE OPERATIONS. Runways, taxiways and aircraft stands are treated simultaneously during snow removal and/or deicing operations. The operations are conducted in such a way that closing the entire platform to traffic is avoided. The initial objective of clearing the traffic areas is to clear the areas for ground handling.
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 Formiate de sodium solide : NAFO Propylène Glycol type 1 et type 4 : PG	Winter substances : Potassium formate fluids KFOR Sodium formate solids : NAFO Propylene Glycol type 1 and type 4 : PG
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	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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton (ou béton bitumineux).	Concrete (or bituminous concrete).
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	Aires A : 88 R/B/W/T Aires R : 65 R/C/W/U Aires B, H, J, aires G entre G09 et G10 : 80 R/B/W/T Aires C, D, E, F, G, K, M, N Est, P entre P12 et P42, S, T : 85 R/C/W/U Aires G entre G05 et G08 : 94 R/B/W/T Aires P entre P08 et P11 : 81 R/B/W/T Aires N Ouest, U : 109 R/C/W/U Aires Q : 85 R/B/W/T Aires V : V06 : 109 R/C/W/U, V07 : 87 R/B/W/T	Areas A : 88 R/B/W/T Apron R : 65 R/C/W/U Apron B, H, J, apron G from G09 to G10 : 80 R/B/W/T Apron C, D, E, F, G, K, M, N East, P between P12 and P42, S, T : 85 R/C/W/U Apron G from G05 to G08 : 94 R/B/W/T Apron P from P08 to P11 : 81 R/B/W/T Apron N West, U : 109 R/C/W/U Apron Q : 85 R/B/W/T Apron V : V06 : 109 R/C/W/U, V07 : 87 R/B/W/T
2	Largeur TWY / *TWY width*	W44, W45, W47, W3 entre les postes de stationnement P11 et P14, W1 entre LP et L42, entre L44 et W44, entre LC et LB, entre LGN et LJ, entre LH exclu et le point d'attente Kilo (en ZIN), W2 en ZIN, L43, LN, LNA, LRA, voie d'accès au poste de stationnement F04 : 22.5 m. Autres taxiways : 23 m.	W44, W45, W47, W3, between aircraft stands P11 and P14, W1 between LP and L42, between L44 and W44, between LC and LB, between LGN and LJ, between LH excluded and holding point Kilo (ZIN), W2 within ZIN, L43, LN, LNA, LRA, taxiway to parking stand F04 : 22.5 m. Other taxiways : 23 m.
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton et béton bitumineux.	Concrete and bituminous concrete.
	Résistance des TWY / *TWY strength*	85 R/C/W/U sauf : W22, W41 et W1 entre LP et LS : 95 R/B/W/T W42 entre la piste 06/24 et le point d'attente : 86 R/B/W/T W42 entre le point d'attente et LRA : 103 R/B/W/T W43 : 67 F/B/W/T W47 entre THR 06 et l'aire d'attente W47 : 82 R/B/W/T Aire d'attente W47 : 98 R/B/W/T W47 entre l'aire d'attente W47 et W45 : 73 F/B/W/T W47 entre W45 et LN, LM, LN, W2 entre LM et W3, W3 entre LU et W2, W1 entre LM et LS : 109 R/C/W/U W31 : 82 F/B/W/T W32 : 116 F/A/W/T W33 : 94 R/B/W/T W36 : 103/R/B/W/T sauf entre W35 et piste 07/25 : 66 R/B/W/T W5 : 94 F/B/W/T W37 : 96 R/B//W/T WQ : 97 R/B/W/T W2 entre postes D04 inclus et V06 inclus : 90 R/B/W/T W2 entre postes C01 exclus et D02 inclus : 105 R/B/W/T LGN, LJ et W2 de LG jusqu'à W1 exclu au Nord : 109 R/B/W/T W1 entre L3 inclus et L4 exclus, W2 entre LM inclus et LS exclus : 106 R/B/W/T	85 R/C/W/U except : W22, W41 and W1 between LP and LS : 95 R/B/W/T W42 between RWY 06/24 and the holding point : 86 R/B/W/T W42 betwen the holding point and LRA : 103 R/B/W/T W43 : 67 F/B/W/T W47 between THR 06 and the holding bay W47 : 82 R/B/W/T Holding bay W47 : 98 R/B/W/T W47 between the holding bay W47 and W45 : 73 F/B/W/T W47 between W45 and LN, LM, LN, W2 between LM and W3, W3 between LU and W2, W1 between LM and LS : 109 R/C/W/U W31 : 82 F/B/W/T W32 : 116 F/A/W/T W33 : 94 R/B/W/T W36 : 103/R/B/W/T except between W35 and RWY 07/25 : 66 R/B/W/T W5 : 94 F/B/W/T W37 : 96 R/B//W/T WQ : 97 R/B/W/T W2 between stand D04 included and V06 included: 90 R/B/W/T W2 between stands C01 excluded and D02 included : 105 R/B/W/T LGN, LJ and W2 from LG to W1 excluded Northbound : 109 R/B/W/T W1 between L3 included and L4 excluded, W2 between LM included and LS excluded : 106 R/B/W/T
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Vérification aux seuils de piste	ACL on thresholds
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	Voir AD 2 LFPO.12	See AD 2 LFPO.12
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	A01 48°43'33.18"N 002°21'38.31"E A02 48°43'33.86"N 002°21'41.31"E A03 48°43'34.62"N 002°21'45.44"E A04 48°43'35.42"N 002°21'49.81"E A05 48°43'36.28"N 002°21'54.04"E A11 48°43'32.08"N 002°21'37.01"E A12 48°43'32.92"N 002°21'38.77"E A21 48°43'32.82"N 002°21'40.69"E A22 48°43'34.09"N 002°21'41.95"E A31 48°43'33.69"N 002°21'44.76"E A32 48°43'34.73"N 002°21'46.18"E A41 48°43'34.46"N 002°21'48.88"E A42 48°43'35.44"N 002°21'50.30"E A51 48°43'35.28"N 002°21'53.12"E A52 48°43'36.37"N 002°21'54.54"E B01 48°43'42.84"N 002°22'28.71"E B02 48°43'43.89"N 002°22'31.59"E B03 48°43'46.09"N 002°22'32.45"E B04 48°43'48.25"N 002°22'33.51"E B05 48°43'50.29"N 002°22'33.52"E B12 48°43'42.43"N 002°22'28.92"E B21 48°43'42.95"N 002°22'30.85"E B22 48°43'43.98"N 002°22'31.22"E B31 48°43'45.08"N 002°22'32.49"E B32 48°43'46.19"N 002°22'32.74"E B41 48°43'47.19"N 002°22'34.18"E B42 48°43'48.29"N 002°22'33.57"E B51 48°43'49.88"N 002°22'34.49"E B52 48°43'50.42"N 002°22'32.86"E	J02 48°44'24.97"N 002°22'53.02"E J21 48°44'24.18"N 002°22'53.22"E J22 48°44'25.52"N 002°22'52.89"E K01 48°44'35.52"N 002°22'22.87"E K02 48°44'35.07"N 002°22'23.38"E K04 48°44'35.09"N 002°22'25.63"E K05 48°44'35.63"N 002°22'15.88"E K06 48°44'33.82"N 002°22'15.05"E K07 48°44'35.61"N 002°22'13.58"E K08 48°44'35.90"N 002°22'19.88"E K18 48°44'30.53"N 002°22'27.56"E K19 48°44'30.44"N 002°22'29.81"E K20 48°44'30.46"N 002°22'31.86"E K21 48°44'30.48"N 002°22'34.04"E K22 48°44'29.72"N 002°22'36.49"E K23 48°44'30.86"N 002°22'37.58"E K24 48°44'29.74"N 002°22'38.64"E K25 48°44'29.36"N 002°22'41.64"E K26 48°44'28.78"N 002°22'42.30"E K27 48°44'29.70"N 002°22'43.46"E K30 48°44'26.60"N 002°22'29.94"E K31 48°44'25.80"N 002°22'30.79"E K32 48°44'26.63"N 002°22'32.09"E K33 48°44'27.04"N 002°22'35.33"E K36 48°44'38.52"N 002°22'44.47"E K37 48°44'36.81"N 002°22'54.04"E K38 48°44'37.68"N 002°23'02.66"E K39 48°44'37.69"N 002°23'04.72"E K40 48°44'37.71"N 002°23'06.78"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

		B61 48°43'51.85"N 002°22'32.18"E B62 48°43'51.87"N 002°22'30.66"E C01 48°43'38.95"N 002°22'13.48"E C02 48°43'39.38"N 002°22'15.83"E C03 48°43'39.81"N 002°22'18.17"E C06 48°43'41.25"N 002°22'20.52"E C08 48°43'41.93"N 002°22'23.92"E D01 48°43'38.69"N 002°22'06.59"E D02 48°43'38.25"N 002°22'03.20"E D04 48°43'37.55"N 002°22'00.10"E D06 48°43'37.26"N 002°21'57.37"E E01 48°43'27.97"N 002°22'03.97"E E02 48°43'27.23"N 002°22'00.61"E E03 48°43'27.01"N 002°21'59.21"E E04 48°43'25.74"N 002°21'54.25"E E05 48°43'24.57"N 002°21'50.41"E E06 48°43'23.13"N 002°21'41.15"E E07 48°43'22.52"N 002°21'37.78"E E08 48°43'21.87"N 002°21'34.36"E E09 48°43'21.01"N 002°21'30.69"E E41 48°43'26.54"N 002°21'56.67"E E42 48°43'26.14"N 002°21'54.50"E E71 48°43'22.82"N 002°21'37.27"E E81 48°43'22.19"N 002°21'33.85"E E91 48°43'21.52"N 002°21'30.22"E F04 48°43'33.56"N 002°22'27.51"E F10 48°43'30.50"N 002°22'16.25"E F20 48°43'30.97"N 002°22'20.62"E F30 48°43'30.94"N 002°22'22.50"E F41 48°43'32.41"N 002°22'27.60"E F42 48°43'32.78"N 002°22'29.58"E G02 48°43'56.58"N 002°22'39.36"E G03 48°43'56.89"N 002°22'42.12"E G04 48°43'57.77"N 002°22'43.03"E G05 48°44'00.07"N 002°22'42.55"E G06 48°44'02.84"N 002°22'43.94"E G07 48°44'05.60"N 002°22'45.32"E G08 48°44'08.37"N 002°22'46.71"E G09 48°44'11.21"N 002°22'48.06"E G10 48°44'14.17"N 002°22'48.87"E G11 48°44'13.36"N 002°22'48.97"E G12 48°44'14.77"N 002°22'49.68"E G51 48°43'59.29"N 002°22'42.84"E G52 48°44'00.73"N 002°22'42.80"E G61 48°44'02.14"N 002°22'43.51"E G62 48°44'03.56"N 002°22'44.22"E G71 48°44'04.83"N 002°22'45.58"E G72 48°44'06.26"N 002°22'45.57"E G81 48°44'07.40"N 002°22'46.76"E G82 48°44'08.97"N 002°22'47.56"E G91 48°44'10.38"N 002°22'48.26"E G92 48°44'11.79"N 002°22'48.97"E H01 48°44'24.10"N 002°22'55.21"E H02 48°44'24.11"N 002°22'53.09"E H11 48°44'26.27"N 002°22'54.00"E J01 48°44'22.54"N 002°22'56.63"E	K42 48°44'30.79"N 002°22'47.82"E K81 48°44'35.12"N 002°22'18.88"E K82 48°44'35.89"N 002°22'20.71"E M01 48°43'30.10"N 002°21'16.83"E M02 48°43'31.97"N 002°21'15.80"E M03 48°43'34.01"N 002°21'15.13"E M04 48°43'36.19"N 002°21'13.94"E M05 48°43'37.93"N 002°21'13.64"E M06 48°43'39.59"N 002°21'13.00"E N01 48°43'35.04"N 002°21'04.18"E N02 48°43'32.78"N 002°21'05.13"E N03 48°43'30.52"N 002°21'06.08"E N04 48°43'28.42"N 002°21'07.48"E N05 48°43'28.68"N 002°21'04.06"E N06 48°43'28.04"N 002°21'00.65"E N11 48°43'35.61"N 002°21'04.90"E N12 48°43'34.14"N 002°21'05.33"E N21 48°43'32.73"N 002°21'06.11"E N25 48°43'32.34"N 002°21'05.33"E N31 48°43'31.09"N 002°21'06.80"E N34 48°43'29.62"N 002°21'07.24"E N41 48°43'28.20"N 002°21'07.95"E N51 48°43'28.40"N 002°21'04.69"E N55 48°43'28.68"N 002°21'03.87"E N56 48°43'28.66"N 002°21'03.77"E N61 48°43'27.59"N 002°21'00.33"E P08 48°43'55.32"N 002°21'42.91"E P09 48°43'54.19"N 002°21'41.28"E P10 48°43'53.33"N 002°21'39.41"E P11 48°43'52.71"N 002°21'37.45"E P12 48°43'51.88"N 002°21'35.21"E P13 48°43'51.21"N 002°21'33.53"E P14 48°43'50.26"N 002°21'32.86"E P15 48°43'49.32"N 002°21'31.25"E P42 48°43'48.31"N 002°21'30.28"E Q02 48°43'30.36"N 002°21'01.38"E Q03 48°43'32.92"N 002°21'00.31"E Q21 48°43'29.58"N 002°21'00.50"E Q22 48°43'30.91"N 002°20'59.94"E Q31 48°43'32.29"N 002°20'59.36"E Q32 48°43'33.62"N 002°20'58.81"E R01 48°43'46.88"N 002°21'28.70"E R22 48°43'47.34"N 002°21'25.34"E T26 48°43'42.59"N 002°21'23.96"E T27 48°43'41.98"N 002°21'25.31"E T28 48°43'42.66"N 002°21'27.26"E T29 48°43'42.36"N 002°21'30.46"E T30 48°43'39.53"N 002°21'30.66"E T31 48°43'38.52"N 002°21'28.36"E T32 48°43'37.75"N 002°21'25.97"E U03 48°43'36.72"N 002°21'26.69"E U04 48°43'35.97"N 002°21'28.46"E U05 48°43'34.48"N 002°21'29.65"E V06 48°43'33.31"N 002°21'31.93"E V07 48°43'34.24"N 002°21'33.83"E
6	Observations / *Remarks*	Coordonnées non disponibles : S03 / S31 / S32 / S04 Toute zone de l'aire de manoeuvre fermée aux aéronefs (avec le balisage de fermeture adapté) est systématiquement déclassée en aire de trafic.	Coordinates not available : S03 / S31 / S32 / S04 Any part of the manoeuvring area closed to ACFT (with suitable markings) is systematically downgraded to apron.

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

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir carte APDC PARIS ORLY	See chart APDC PARIS ORLY
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Voir AD 2 LFPO.20.8.1 ACCES AU POSTE DE STATIONNEMENT	See AD 2 LFPO.20.8.1 ACCESS TO PARKING STAND
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui	Yes
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFPO .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Barres d'arrêt commandables (C) : W31, W37, W41, W47. Barres d'arrêt permanentes (P) : W32, W33, RWY 02/20, W4, W36, W42, L42. Barres d'arrêt spécifiques (S) : W5, W31, PRKG F04, 2 sur W4 associés au PRKG F04. Barres d'interdiction (I) : W34, W35, W43, L43, W44, L44, W45, W46. (Voir carte AD 2 LFPO ADC 02).	Remote-controlled stop bars (C): W31, W37, W41, W47. Permanent stop bars (P): W32, W33, RWY 02/20, W4, W36, W42, L42. Specific stop bars (S) : W5, W31, PRKG F04, 2 on W4 associated with PRKG F04. No entry bars (I) : W34, W35, W43, L43, W44, L44, W45, W46. (See chart AD 2 LFPO ADC 02).
4	Observations / *Remarks*	Voir AD 2 LFPO.24 pour : - Informations déroutements A380 (AD 2 LFPO GMC 02) - Informations circulation B777-300, B777-300ER, A340-600 et A350-1000 (AD 2 LFPO GMC 03). - Informations circulation B748 en déroutement de Paris Charles de Gaulle ou accueil officiel (AD 2 LFPO GMC 04).	See AD 2 LFPO.24 for : - Operations of diverted A380 (AD 2 LFPO GMC 02) - Special information for B777-300, B777-300ER, A340-600 and A350-1000 ground movements (AD 2 LFPO GMC 03). - Ground movements for B748 diverted from Paris Charles de Gaulle or in official reception (AD 2 LFPO GMC 04).

AD 2 LFPO.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

AD 2 LFPO.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	PARIS ORLY
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFPO .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	PARIS ORLY
	Période de validité / *Validity period*	30 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND
	Périodicité / *Interval of issuance*	H24
5	Briefing, consultation	P-T-D
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	AD WARNING PREDEC
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 01 75 64 22 46.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPO.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*
02	CAT I - 420 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	72 ft					
20		G	PAPI 3.4 ° 5.9 %	75 ft					
06	CAT III - 720 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	72 ft	900m	3650m	15m	W R	LIH
24	CAT III - 740 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	68 ft	900 m	3650m	15m	W R	LIH
07	CAT III - 900 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	67 ft	900m	3320m	15m	W R	LIH
25	CAT III - 900 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	68 ft	900m	3320m	15m	W R	LIH

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
02	1800m 600m	60m	W Y	LIH	R			(1)
20	1800m 600m	60m	W Y	LIH	R			(2)
06	300m 2750m 600m	60m	R W Y	LIH	R			(3)
24	3050m 600m	60m	W Y	LIH	R			(4)
07	2720m 600m	60m	W Y	LIH	R			(5)
25	435m 2285m 600m	60m	R W Y	LIH	R			(6)

(1) Feux PAPI : LED.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
Balisage d'approche (feux LED).
PAPI lights : LED.
RWY lighting (LED lights) :
- THR ends LIH.
Approach lighting (LED lights).

(2) Feux PAPI : LED.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
- Feux d'identification de seuil de piste (feux à éclat)
RWY lighting (LED lights) :
- THR ends LIH.
- RWY THR identification lights system (flashing light)

(3) Feux PAPI : LED.
Balisage d'approche (feux LED) :
- Ligne axiale à distance codée
- Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
- Feux d'identification de seuil de piste (feux à éclat)
- Balisage axial : 2450 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge.
Balisage dégagements grande vitesse : axiaux (RETIL : voir AD 2.20.2.2.1).
PAPI lights: LED.
Approach lighting (LED lights) :
- Distance coded centre line
- CAT II strengthening in the last 300 meters.
RWY lighting (LED lights):
- THR ends LIH.
- RWY THR identification lights system (flashing light)
- Centreline lighting: 2450 m White, 600 m Red and White, 300 m Red.
- Rapid Exit TWY lighting: on the axis (RETIL: see AD 2.20.2.2.1).

(4) Feux PAPI : LED.
Balisage d'approche (feux LED) :
- Ligne axiale à distance codée
- Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres.
Balisage de piste (feux LED) :
- Seuil Extrémités HI.
- Balisage axial : 2750 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge.
Balisage dégagements grande vitesse : axiaux (RETIL : voir AD 2.20.2.2.1).
PAPI lights: LED.
Approach lighting (LED lights):
- Distance coded centre line
- CAT II strengthening in the last 300 meters.
RWY lighting (LED lights):
- THR ends LIH.

© Service de l'Information Aéronautique, France

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
- Centreline lighting: 2750 m White, 600 m Red and White, 300 m Red. - Rapid Exit TWY lighting: on the axis (RETIL: see AD 2.20.2.2.1).								
(5) Feux PAPI : LED. Balisage d'approche (feux LED) : - Ligne axiale à distance codée - Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres. - Feux à éclats sur les 900 mètres de l'approche. Balisage de piste (feux LED) : - Seuil Extrémités HI. - Balisage axial : 2420 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge. PAPI lights: LED. Approach lighting (LED lights): - Distance coded centre line - CAT II strengthening in the last 300 meters. - Flashing lights in the 900 meters of the approach. RWY lighting (LED lights): - THR ends LIH. - Centreline lighting: 2420 m White, 600 m Red and White, 300 m Red.								
(6) Feux PAPI : LED. Balisage d'approche (feux LED) : - Ligne axiale à distance codée. - Renforcement CAT II dans les 300 derniers mètres. Balisage de piste (feux LED) : - Seuil Extrémités HI. - Feux d'identification de seuil de piste (feux à éclat). - Balisage axial : 1985 m Blanc, 600 m Rouge et Blanc, 300 m Rouge. - Balisage dégagements grande vitesse : axiaux (RETIL voir AD 2.20.2.2.1). PAPI lights: LED. Approach lighting (LED lights): - Distance coded centre line. - CAT II strengthening in the last 300 meters. RWY lighting (LED lights): - THR ends LIH. - RWY THR identification lights system (flashing light). - Centreline lighting: 1985 m White, 600 m Red and White, 300 m Red. - Rapid Exit TWY lighting: on the axis (RETIL see AD 2.20.2.2.1).								

AD 2 LFPO.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*	Tous les taxiways disposent d'un balisage axial lumineux, sauf W2 en ZIN, W21, W22, W23, W28, W4 (cap au sud uniquement), LRA, WEM.	All taxiways have center line lights, except W2 in ZIN, W21, W22, W23, W28, W4 (southbound only), LRA, WEM.
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Tous les taxiways sauf les tronçons équipés de balisage axial lumineux et WEM.	All TWY except TWY equipped with centre line lighting and WEM.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire	Full secondary power supply
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 sec.	0 sec.
5	Observations / *Remarks*	Dégagements balisés alternativement Y/G feu par feu HI : W41 - W42 - W43 - W44 - W45 - W46 - W47 - W31 - W32 - W33 - W34 - W4 - W35 - W36 - W37 - 02/20 (en dégagement de la piste 07). L'espacement des feux axiaux de TWY à l'approche de certains virages est de 15 m au lieu de 7,5 m. Feux RTILs sur les seuils de piste : 06, 24, 07, 25 et 20 (voir carte AD 2 LFPO ADC 01). Tous les feux de balisage sont en LED.	Clearing TWY alternately lighted Y/G light by light LIH : W41 - W42 - W43 - W44 - W45 - W46 - W47 - W31 - W32 - W33 - W34 - W4 - W35 - W36 - W37 - 02/20 (vacating RWY 07). Spacing between axial lightings TWY near some turns is not 7,5 m but 15 m. Light RTILs at THR : 06, 24, 07, 25 and 20 (see AD 2 LFPO ADC 01). All beacon lights are LED.

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

1	Description	Sur instruction TWR / On TWR instruction

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	ORLY Approche (FR) *ORLY Approach (EN)*	118.855 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	ORLY Approche (FR) *ORLY Approach (EN)*	120.855 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	ORLY Approche (FR) *ORLY Approach (EN)*	123.880 MHz	HO	Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHZ, voir AD 2.23.9
APP	ORLY Approche (FR) *ORLY Approach (EN)*	124.455 MHz	HO	
APP	ORLY Approche (FR) *ORLY Approach (EN)*	127.755 MHz	HO	FREQ réservée aux DEP. Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 KHZ, voir AD 2.23.9
APP	ORLY Approche (FR) *ORLY Approach (EN)*	128.380 MHz	HO	Fréquence supplétive reservée aux DEP/Auxiliary frequency only for DEP.
TWR	ORLY Prevol (FR) *ORLY Delivery (EN)*	121.555 MHz	HO	Eléments de PLN et paramètres de DEP.
TWR	ORLY Sol (FR) *ORLY Ground (EN)*	121.705 MHz	H24	
TWR	ORLY Sol (FR) *ORLY Ground (EN)*	121.815 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
TWR	ORLY Tour (FR) *ORLY Tower (EN)*	118.705 MHz	HO	
TWR	ORLY Tour (FR) *ORLY Tower (EN)*	120.505 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxilliary frequency.
TWR	ORLY Tour (FR) *ORLY Tower (EN)*	135.005 MHz	HO	FREQ " FIRE ".
VDF	ORLY Gonio (FR) *ORLY Homer (EN)*	118.705 MHz	H24	
VDF	ORLY Gonio (FR) *ORLY Homer (EN)*	118.855 MHz	H24	
VDF	ORLY Gonio (FR) *ORLY Homer (EN)*	121.500 MHz	H24	Fréquence détresse / Distress frequency
VDF	ORLY Gonio (FR) *ORLY Homer (EN)*	123.880 MHz	H24	
VDF	ORLY Gonio (FR) *ORLY Homer (EN)*	124.455 MHz	H24	
VDF	ORLY Gonio (FR) *ORLY Homer (EN)*	127.755 MHz	H24	
VDF	ORLY Gonio (FR) *ORLY Homer (EN)*	128.380 MHz	H24	
ATIS	ORLY (FR) *ORLY (EN)*	126.505 MHz	HO	Diffusion des paramètres de DEP et ARR (FR).
ATIS	ORLY (FR) *ORLY (EN)*	131.355 MHz	HO	Diffusion des paramètres de DEP et ARR (EN).
A/A	ORLY (FR) *ORLY (EN)*	131.510 MHz	H24	FREQ Zone Industrielle Nord. FR seulement/only.

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.6.2 Laissé intentionnellement vide

20.6.2 Intentionally blank

20.6.3 Caractéristiques aire d'attente W47 (HB W47)

L'aire d'attente W47 permet le positionnement soit :

- de 2 aéronefs d'envergure < = 36 m, ou

- d'1 aéronef d'envergure < = 65 m.

A l'approche de la holding bay, un caisson de direction HOLDING BAY, est présent sur W47 (en allant vers la piste 06) et sur W47 (en sortant de la piste 24).

Elle est équipée de 4 points d'attente intermédiaires dénommés :

- HB1,

- HB2,

- HB3,

- HB4.

Ces points d'attente sont matérialisés par :

- caissons de position : HB1 / HB2 / HB3 / HB4

- marques de point d'attente intermédiaire, doublées de 3 feux de couleur jaune,

- une flèche au sol, de sortie d'aire d'attente aux points d'attente intermédiaires HB2 et HB4,

- marques au sol : MAX SPAN 36 M, aux points d'attente intermédiaire HB2 et HB4.

L'aire d'attente peut être utilisée de jour comme de nuit à partir de 350 mètres de RVR minimum.

Venant de la piste 24 :

- Pour les aéronefs d'envergure <= 36 mètres, les points d'attente en service sont : HB4 et HB3.

- Pour les aéronefs d'envergure >= 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : HB3 .

Dans le cas où HB3 est utilisé par un aéronef d'envergure > à 36 m, il ne pourra pas y avoir d'aéronef sur HB4 .

Allant vers la piste 06 :

- Pour les aéronefs d'envergure < = 36 mètres, les points d'attente en service sont : HB2 et HB1.

- Pour les aéronefs d'envergure >= 36 mètres et < = 65 mètres, le point d'attente en service est : HB1.

Dans le cas où HB1 est utilisé par un aéronef d'envergure supérieure à 36 m, il ne pourra pas y avoir d'autre aéronef sur l'aire d'attente.

En configuration décollage piste 06 : les pilotes doivent être prêts au départ avant l'aire d'attente W47. Sinon, informer l'ATC.

20.6.3 Holding bay W47 characteristics (HB W47)

The holding bay W47 enables the positioning of either :

- 2 aircraft with a wingspan < =36 m, or

- 1 aircraft with a wingspan < = 65 m.

Approaching the holding bay, a HOLDING BAY direction sign is located on W47 (going towards runway 06) and on W47 (leaving runway 24).

Equipped with 4 intermediate holding points named :

- HB1,

- HB2,

- HB3,

- HB4.

These holding points are materialized by :

- location signs: HB1 / HB2 / HB3 / HB4

- intermediate holding point markings, lined with 3 yellow lights,

- ground mark : an arrow to exit holding bay at the intermediate holding points HB2 and HB4,

- ground marks : MAX SPAN 36 M, at the intermediate holding points HB2 and HB4.

The holding bay can be used during the day or night from a minimum of 350 meters of RVR.

From RWY 24 :

- For aircraft with wingspan <= 36 meters, the holding points in service are : HB4 and HB3.

- For aircraft with wingspan >= 36 meters and <= 65 meters the holding points in service is: HB3.

When an aircraft with wingspan > 36 m is holding at the HB3 point, there must not be any aircraft on HB4.

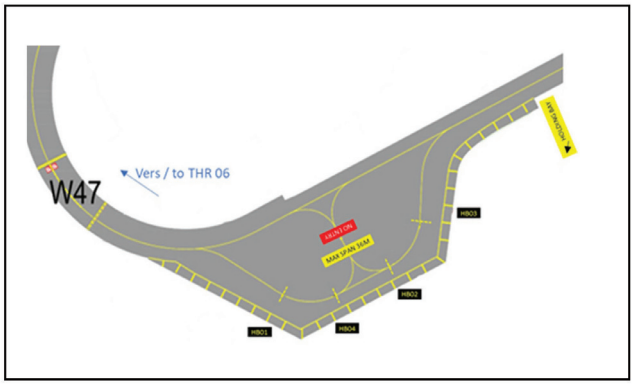
To RWY 06 :

- For aircraft with wingspan < = 36 meters, the holding points in service are: HB2 and HB1.

- For aircraft with wingspan >= 36 meters and < = 65 meters, the holding point in service is : HB1.

When an aircraft with wingspan above 36 m is holding at the HB1 point, there must not be any other aircraft on the holding bay.

When TKOF RWY 06 : pilots must be ready for departure before holding bay W47. If not, inform ATC.



20.7 LAISSE INTENTIONNELLEMENT VIDE

20.7 INTENTIONALLY BLANK

20.8 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

20.8.1 Accès au poste de stationnement

L'accostage d'un aéronef sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un placeur, utilisant les gestes conventionnels ou le système de guidage visuel pour l'accostage. Si ces conditions ne sont pas réunies, l'aéronef devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

20.8.2 Départs du poste de stationnement

Tous les départs de poste se font au push-back*.

* Les départs en autonomes sont autorisés sur certains postes pour certains types d'aéronefs : se référer aux fiches des postes de stationnement disponibles sur l'extranet opérationnel ADP.

https://espacepro.groupeadp.fr (onglet "infos pratiques", rubrique MANEX, sujet "documentation liée au manuel d'exploitation").

20.8.3 Contraintes sur postes de stationnement

20.8 USE OF PARKING STANDS

20.8.1 Access to parking stand

Pilots should not enter a parking stand unless under instruction from a marshaller, using conventional gestures or the visual docking guidance system. In all other situations, the ACFT should hold position on the taxiway/taxilane centreline ahead of the parking stand lead-in line and notify Ground Movement Control to request assistance.

20.8.2 Departures from parking stand

All departures from stand are pushed-back*.

** Autonomous departures are authorized from certain positions for certain types of aircraft : refer to stands sheet available on the operational extranet ADP.*

https://espacepro.groupeadp.fr (section "infos pratiques", "MANEX", topic "documentation llée au manuel d'exploitation").

20.8.3 Constraints on stands

POSTES *STANDS*	ARRIVEE EN POSTE *ARRIVAL TO STAND*	DEPART DU POSTE *DEPARTURE FROM STAND*
B01	Entrée face à l'Ouest interdite en autonome / *autonomous arrival facing West prohibited.*	NIL
B52, B61, B62	Entrée uniquement depuis le taxiway WG / *entrance from taxiway WG only*	Si repoussage face au Sud, départ obligatoire sur WG, pour rejoindre W2 / *If pushback facing South, taxi via WG then W2*
E08	Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 36 mètres, l'entrée face à l'Est est interdite en autonome via W1 / *For aircraft with wingspan of 36 meters or higher, autonomous arrival facing East is prohibited via W1.*	NIL
E09	Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 36 mètres, l'entrée face à l'Est est interdite en autonome via W1 / *For aircraft with wingspan of 36 meters or higher, autonomous arrival facing East is prohibited via W1.*	NIL
F04	Entrée interdite via W1 (entrée obligatoire via W4) / *Arrival via W1 prohibited (mandatory arrival via W4).*	Sortie via W1 face à l'Est interdite / *Exit via W1 facing East prohibited.*
F30	Entrée face à l'Est interdite via W1 / *Arrival facing East via W1 prohibited.* Marges réduites en tête de poste : mire obligatoire / *Reduced margins at the front of the stand: visual docking guidance system mandatory*	NIL
G02, G03	NIL	Repoussage sur W2 face au Nord et sur LG interdit / Pushback on W2 facing North and on LG prohibited
G04	NIL	Repoussage sur LG interdit / *Pushback on LG prohibited.*
G10, G12	NIL	Repoussage face au Sud (possible sur l'aire de push) : demi-tour sur LJ interdit. *Pushback facing South (possible on pushback area) : U-turn on LJ prohibited.*
H01, H02, H11	Les arrivées protocolaires sur les postes HOTEL se font en autonome / *Official arrivals at the HOTEL stands are autonomous.*	Sortie obligatoire via LH / *Mandatory exit via LH.* Départ autonome possible / *Autonomous departure possible.*
M02, M03, M04, M05	NIL	Départ autonome avec virage à droite possible avec accord RPA* pour / *Autonomous departure possible with right turn, with RPA's* approval for* : AT4, AT5, AT7, BE1, BEH, DH1, DH3, DH4, et DH7.
N01, N02, N03	Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 52 mètres, le dernier virage doit être réalisé avec poussée minimale / *For aircraft with wingspan of 52 meters or higher, the final turn must be executed with minimal thrust.* Particularité pour 77L et 77W : Arrivée obligatoirement en tractage, moteurs éteints / *77L and 77W Specificity: towed arrival with engines off mandatory.*	Particularité pour 77L et 77W : repoussage avec mise en route 1er moteur au ralenti, puis démarrage 2ème moteur une fois aligné sur W1. / *77L and 77W Specificity: push-back with engine one start (idle), engine two start once on taxiway W1.*
N04	Pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 52 mètres, le dernier virage doit être réalisé avec poussée minimale / *For aircraft with wingspan of 52 meters or higher, the final turn must be executed with minimal thrust.*	NIL
N11, N12, N21, N31, N34, N41, N51, N56, N61	NIL	Départ en autonome avec virage à droite possible avec accord RPA* pour / *Autonomous departure possible with right turn, with RPA's* approval for* : BEH.
P14, P42, S25	Marges de bout d'ailes réduites à 3 m en entrée de poste. Usage de la mire obligatoire. / *Wingtip margins reduced to 3 m at stand entry. Mandatory use of visual docking guidance system.*	NIL
T32	Entrée interdite via W3 face au Nord pour / *Arrival facing North via W3 prohibited for: 752 - 75W*	Sortie obligatoire via W3 face au Sud pour / *Mandatory exit via W3 facing South for: 752 - 75W*
V06	Entrée interdite via W2 face à l'Ouest / *Arrival facing West via W2 prohibited.*	En cas de repoussage sur W3, celui-ci devra se faire jusqu'au poste U05 afin de garantir la sécurité du personnel au sol / *In case of a push-back on W3, this must be stopped level with stand U05 to ensure ground staff safety.*
V07	NIL	En cas de repoussage sur W3, celui-ci devra se faire jusqu'au poste U05 afin de garantir la sécurité du personnel au sol / *In case of a push-back*

© Service de l'Information Aéronautique, France

POSTES *STANDS*	ARRIVEE EN POSTE *ARRIVAL TO STAND*	DEPART DU POSTE *DEPARTURE FROM STAND*
		on W3, this must be stopped level with stand U05 to ensure ground staff safety.

* RPA (Airside operations duty manager) : +33 6 10 89 04 43 ou/or + 33 6 71 76 19 99

20.9 CONSIGNES PARTICULIERES

20.9.1 Procédures de circulation de, vers et en ZIN (Zone Industrielle Nord)

Une fréquence d'auto-information " ORLY ZIN " sur 131.510 MHz est à disposition de tous les usagers de la ZIN en langue unique française.

Obligation est faite avant, durant et après tout mouvement d'aéronef, autonome ou tracté, et mobiles:
- d'être en veille sur la fréquence " ORLY ZIN ",
- de se signaler aux autres usagers et trafics potentiels ou réels afin d'assurer la sécurité et l'anti-collision.

Activation obligatoire du transpondeur pour les mouvements d'aéronefs en surface (cf. AD 2 LFPO 20.10).

- MOUVEMENTS INTRA ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome et tout véhicule devra déclarer sa position et son intention de rouler sur " ORLY ZIN ".

Les déplacements de poste à poste se font sous l'entière responsabilité des opérateurs.

Les règles de circulation en vigueur sur VCA et d'entrée / sortie de poste s'appliquent à la ZIN.

Les portions de taxiways W1 et W2 en ZIN sont situés en aire de trafic.

- MOUVEMENT EN ENTREE DE ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome et tout véhicule devra signaler son intention d'y accéder sur "ORLY ZIN" à l'approche du PAI (Point d'Attente Intermédiaire) "KILO".

- MOUVEMENT EN SORTIE DE ZIN :

Tout aéronef, tracté ou autonome, devra au plus tôt signaler son intention d'en sortir sur "Orly ZIN", puis à l'approche du PAI " KILO ", devra contacter "ORLY SOL".

Les aéronefs en autonome au départ désirant une "Mise en route" doivent d'abord contacter "ORLY PREVOL" avant d'évoluer en direction du PAI "KILO".

20.9.2 HIRO

Les procédures HIRO (High Intensity Runway Operations) sont en vigueur et actives H24 sur l'aéroport de PARIS ORLY

Les pilotes doivent s'assurer d'un temps d'occupation minimal de la piste, permettant à l'ATC d'organiser une utilisation plus efficace de la piste.

20.9.2.1 Arrivée

Après atterissage, les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste en utilisant la sortie la plus proche compatible avec la sécurité.

En cas de nécessité, le taxiway de dégagement préférentiel est donné à l'ATIS, prévenir ORLY ATC au premier contact si les performances du jour ne permettent pas son utilisation.

20.9 SPECIAL INSTRUCTIONS

20.9.1 Procedures covering taxiing to, from and within ZIN (North industrial apron)

This procedure allows all aircraft and vehicles to give information about movement intentions to other users via the frequency "ORLY ZIN" on 131.510 MHz. All communications will be conducted only in FRENCH.

This frequency must be used before taxiing in the ZIN and constantly monitored during all movements to ensure clearance between every aircraft or mobile units on the taxiways.

Transponder use is mandatory for ground movements (see AD 2 LFPO 20.10).

- MOVEMENTS INSIDE THE ZIN :

Any ACFT, taxiing or being towed or any vehicle, inside the ZIN must declare its intention to move using "ORLY ZIN" Frequency.

Movements inside the ZIN will remain entirely under the responsibility of operators.

Usual rules for taxiing and aircraft stand allocation remain applicable.

Parts of TWY W1 and W2 in ZIN are apron area.

- TAXIING FROM THE MANOEUVRING AERA TO THE ZIN :

Any ACFT, taxiing or being towed or any vehicle, must declare its intention to access the ZIN while approaching intermediate holding point "KILO" by using "ORLY ZIN" Frequency.

- TAXIING FROM THE ZIN TO THE MANOEUVRING AERA :

Any ACFT, taxiing or being towed, must declare its intention to move using "ORLY ZIN" Frequency and will have to contact "ORLY GROUND" just before reaching the intermediate holding point "KILO".

Any ACFT with a FPL requesting a start-up clearance must first contact "ORLY FLIGHT DATA" (DELIVERY) before leaving stand.

20.9.2 High Intensity Runway Operations

HIRO (High Intensity Runway Operations) are in force and active H24 at PARIS ORLY Airport.

Pilots are expected to ensure minimum runway occupancy time (MROT), allowing ATC to plan runway use more efficiently.

20.9.2.1 Arrival

After landing, crews are invited to vacate the runway rapidly, using the nearest exit in compliance with safety.

If necessary, the preferential clearance taxiway is given to the ATIS, warn ORLY ATC at first contact if the performances of the day do not allow its use.

Distance du seuil à la voie de sortie (mètres) / *Distance from threshold to exit taxiway (meters)*				
07	W4 : 1318	RWY 02 : 1652	W33 : 2120	W32 : 2884
25	W34 : 1441	W4 : 1692	W35 : 2053	W36 : 2349
02	W5 : 1198	W23 : 1907		
20	W5 : 1272	RWY 25 : 1772		
06	W44 : 1618	W43 : 2167	W42 : 2783	
24	W45 : 1616	W46 : 2167		

Maintenir la vitesse de dégagement jusqu'au franchissement des caissons de sortie de piste, puis décélérer vers la vitesse de roulage.

20.9.2.2 Départ

Les avions doivent être prêts au départ à l'approche du point d'attente, dans le cas contraire avertir l'ATC. Après réception de la clairance ATC, s'aligner et/ou décoller sans délai.

20.9.3 TRANSFERTS

20.9.3.1 Transfert ORLY TWR vers ORLY SOL

Après atterissage, la fréquence SOL 121.705 MHz n'est pas donnée. Préparez-la à l'avance et attendez le message du contrôleur TOUR pour contacter le SOL.

20.9.3.2 Transfert ORLY TWR vers ORLY DEP

Après décollage, la fréquence Départ 127.750 MHz n'est pas donnée. Préparez-la à l'avance et attendez le message du contrôleur TOUR pour contacter le départ.

20.10 PROCÉDURE D'UTILISATION DU MODE S AU SOL

20.10.1 Introduction

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

20.10.2 Procédures à appliquer par les pilotes

20.10.2.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S

Les compagnies aériennes opérant à ORLY doivent s'assurer que les aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S sont en mesure de l'utiliser au sol.
Le pilote applique les procédures suivantes :

a) Aéronef au départ ; au moment de demander la clairance de refoulement ou à défaut, la clairance de roulage d'un poste de stationnement :
- Saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur, l'indicatif du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : ELY123, AFR456, RAM945) et en l'absence d'indicatif de vol, l'immatriculation de l'aéronef.
- 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.

b) Aéronef à l'arrivée ; après l'atterrissage jusqu'à l'arrêt au poste 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. Quand l'aéronef est à l'arrêt au poste de stationnement :
- Sélectionner OFF ou STDBY.

c) Autres cas d'aéronef en déplacement :
- 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 2000.

20.10.2.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur Mode S ou transpondeur Mode S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé d'un transpondeur Mode S ou équipé d'un transpondeur Mode S indisponible applique la procédure suivante :

a) Aéronef au départ :
Maintenir le transpondeur Mode A+C sur OFF jusqu'à l'alignement.
b) Aéronef à l'arrivée :
Mettre le transpondeur Mode A+C sur OFF dès que l'aéronef a dégagé la piste.
c) Autres cas d'aéronef en déplacement :
Maintenir le transpondeur Mode A+C sur OFF pendant tout le déplacement.

Pilots should clear the runway completely (runway exit signs) before decelerating to taxi speed.

20.9.2.2 Departure

Planes should be ready for departure when reaching the holding point, if not, advise ATC. After ATC clearance, line up and/or take off without any delay.

20.9.3 TRANSFERS

20.9.3.1 Transfer from ORLY TWR to ORLY GND

After landing, ground frequency 121.705 MHz is not announced. Preset it and wait for TWR instruction to contact ground.

20.9.3.2 Transfer from ORLY TWR to ORLY DEP

After take-off, Departure frequency 127.750 MHz is not announced. Preset it and wait for TWR instruction to contact departure.

20.10 PROCEDURE FOR USE OF MODE S ON THE GROUND

20.10.1 Introduction

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

20.10.2 Procedure to be applied by pilots

20.10.2.1 Aircraft equipped with Mode S transponder

Aircraft operators intending to use LFPO airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground. Pilots shall apply the following procedure:

***a) 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.

***b) 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.
When the aircraft is at standstill at parking position:
- Select OFF or STDBY.

c) Other cases of taxiing aircraft:
- 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 to 2000.

20.10.2.2 Aircraft not equipped with Mode S transponder or with an unserviceable Mode S transponder

Pilot of aircraft not equipped with a Mode S transponder or equipped with an unserviceable Mode S transponder shall apply the following procedure.

a) For outbound aircraft:
Maintain the Mode A+C transponder in the "OFF" position until lining up.
b) For inbound aircraft:
Set the Mode A+C transponder to OFF as soon as runway is vacated.
c) Other cases of taxiing aircraft:
Maintain the Mode A+C transponder in the "OFF" position all through taxiing.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Arrêté du 4 juillet 2025 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly.

French ministerial order of July 4th, 2025 introducing use restrictions at Paris-Orly aerodrome.

Arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris-Orly.

French ministerial order of February 18th, 2003 introducing operating restrictions by creating environment protection airspace (VPE) at Paris-Orly airport.

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.

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.

Le non-respect des dispositions de ces arrêtés, reprises ci-dessous (2.21.1 à 2.21.5) peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 € pour une personne morale.

Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (2.21.1 to 2.21.5) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 € for a legal entity.

21.1 RESTRICTIONS LIEES AUX PERFORMANCES ACOUSTIQUES

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE

21.1.1 Définitions

21.1.1 Definitions

On désigne par :

Referred as :

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

- " operator " : aircraft technical operator ;

- « mouvement » : tout décollage ou atterrissage d'un aéronef ;

- " movement " : any takeoff or landing of an aircraft ;

- « 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 ;

- « Annex 16 » : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07th, 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 ;

- « chapitre 2 », « chapitre 3 », « chapitre 4 » ou « chapitre 14 » : respectivement le chapitre 2, chapitre 3, chapitre 4 et le chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16.

- " Chapter 2 ", « Chapter 3 », « Chapter 4 » and « Chapter 14 » : respectively Chapter 2, Chapter 3, Chapter 4 and Chapter 14 of Annex 16, Volume 1, Part II.

- « point d'approche » : le point de référence de mesure du bruit à l'approche spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16 ;

- " approach point ": the noise measurement reference point for the approach defined in Chapter 3 of Annex 16 ;

- « point de survol » : le point de référence de mesure de bruit au survol spécifié au chapitre 3 de l'annexe 16 ;

- " flyover point " : the noise measurement reference point for the flyover defined in Chapter 3 of Annex 16 ;

- « marge acoustique cumulée » : la somme des différences aux trois points de mesures entre les niveaux maximaux de bruit et les niveaux maximaux de bruit autorisés spécifiés au chapitre 3 de l'annexe 16 ;

- " cumulative acoustic margin ": the sum of the differences at the three measurement points between the maximum noise levels and the maximum permissible noise levels defined in Chapter 3 of Annex 16 ;

- « EPNdB » : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels qui sert à mesurer la marge acoustique cumulée ;

- "EPNdB" : the unit of measurement for the effective level of perceived noise expressed in decibels which is used to measure the cumulative margin ;

Toute mention d'heure d'arrivée ou de départ d'un aéronef s'entend comme heure d'arrivée ou de départ au/du point de stationnement.

Any reference to an aircraft's arrival or departure time refers to the time of arrival or departure to/from the parking stand.

Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure de toucher des roues.

Any reference to an aircraft's landing time refers to the time the wheels touch the runway.

21.1.2 Restrictions applicables

21.1.2 Applicable restrictions

Restriction d'accès pour les aéronefs certifiés chapitre 3 ou chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB

Access restriction for chapter 3 or chapter 4 certified aircraft with a cumulative noise margin of less than 17 EPNdB

Les aéronefs certifiés chapitre 3 ou chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée inférieure à 17 EPNdB ne peuvent :

Chapter 3 or 4 certified aircraft with cumulative noise margin of less than 17 EPNdB cannot :

- Atterrir entre 2200 et 0600, heures locales ;

- Land between 1000 PM and 0600 AM, local time ;

- Quitter, en vue de son décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

- Leave the parking stand, to take-off, between 2200 PM and 0600 AM, local time.

Par exception, durant la période qui s'étend du 25 octobre 2026 jusqu'au 31 décembre 2028, les aéronefs certifiés chapitre 3 ou chapitre 4 avec une marge acoustique cumulée comprise entre 13 et 17 EPNdB peuvent atterrir ou quitter le point de stationnement dès lors qu'ils remplissent les conditions cumulatives spécifiques précisées à l'article 4 de l'arrêté du 4 juillet 2025 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris-Orly (Val-de-Marne).

As an exception, during the period from October 25th, 2026, through December 31st, 2028, Chapter 3 or 4 certified aircraft with a cumulative noise margin between 13 and 17 EPNdB may land or leave the parking stand if they meet all of the specific cumulative conditions set forth in Article 4 of the Order of July 4, 2025, regarding operational restrictions at Paris-Orly Airport (Val-de-Marne).

Restriction pour les aéronefs dépassant un certain niveau de bruit

Restriction for aircraft exceeding certain noise level

Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à 97 EPNdB ne peut atterrir entre 2200 et 0600, heures locales.

No aircraft with a maximum certified noise level at the approach point, as specified in the standards set out in Annex 16, higher than 97 EPNdB may land between 1000 PM and 0600 AM, local time.

Aucun aéronef dont le niveau maximal de bruit certifié au point de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16, est supérieur à 91 EPNdB ne peut quitter, en vue de son décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

No aircraft with a maximum certified noise level at the overflight point, as specified in the standards set out in Annex 16, higher than 91 EPNdB may leave the parking stand, to take-off, between 1000 PM and 0600 AM, local time.

21.1.3 Exemptions et dérogations

21.1.3 Exemptions / Waivers

* Exemptions

** Exemptions*

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.1.2. que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;

The captain may waive the rules specified in § 2.21.1.2. only if deemed necessary for the sake of flight safety ;

Les dispositions du 2.21.1.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

The provisions specified in paragraphs 2.21.1.2. do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;

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

→ - aéronefs mentionnés au 2° alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.

→ * Dérogations

→ Des dérogations aux règles définies aux 2.21.1.2. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile pour des motifs liés à la sécurité aérienne ou à l'ordre public.

→ Aucune dérogation ne peut être accordée pour des évènements qui relèvent de la conduite de ses opérations par l'exploitant de l'aéronef.

- aircraft in emergency situation due to flight safety or security reason;

- military aircraft and state aircraft exclusively assigned to a public service.

** Waivers*

Waivers to 2.21.1.2. provisions can be exceptionally granted by the minister responsible for civil aviation for reasons related to aviation safety or public order.

No waiver may be granted for events that relate to the management by the operator of the aircraft operation.

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES

21.2.1 Modalités d'utilisation des Pistes

21.2.1 Applicable provisions for the use of runways

Pour les pistes principales ces modalités sont les suivantes :

Configuration face à l'Ouest :

Piste préférentielle pour les décollages RWY 24 ;

Piste préférentielle pour les atterrissages RWY 25.

Configuration face à l'Est :

Piste préférentielle pour les décollages RWY 07 ;

Piste préférentielle pour les atterrissages RWY 06.

L'utilisation de la piste 02/20 reste exceptionnelle. Elle correspond principalement :

- aux cas d'indisponibilité d'une piste principale (elle intervient alors en tant que complément) ;

- à des cas de vent fort de secteur nord ou de secteur Sud.

Toutes les pistes disponibles peuvent par ailleurs être utilisées pour répondre à des impératifs de sécurité, de contrôle, de sûreté ou de protocole.

For main runways, these procedures are as follow :

Westward configuration :

Preferred runway for take-offs RWY 24 ;

Preferred runway for landings RWY 25.

Eastward configuration :

Preferred runway for take-offs RWY 07 ;

Preferred runway for landings RWY 06.

The RWY 02/20 is exceptionally used in case of :

- unavailability of a main runway (in this case, it should only be used as an additional runway) ;

- strong Northbound or Southbound winds.

All available runways may be used to meet safety, control, security or protocol requirements.

21.2.2 Procédures opérationnelles de départs et d'arrivées

21.2.2 Operational procedures for departures and arrivals

→ Les aéronefs évoluant selon les règles de vol aux instruments respectent les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

→ Les équipages de conduite respectent les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions du document 8168 – Procédures pour les Services de Navigation Aérienne, exploitation technique des aéronefs, volume III – Procédures d'exploitation technique des aéronefs publiées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Aircraft operating IFR must comply with the operational noise abatement procedures, which are communicated to users through Information Aeronautical Service.

Aircrews shall comply with the engine operation instructions included in the operating manuals aiming at reducing to a minimum the noise impact of landings and take-offs. These instructions shall comply with the document 8168 - Procedures for Air Navigation Services, Aircraft Operations, Volume III – Aircraft Operating Procedures published by the International Civil Aviation Organization.

21.2.2.1 Procédures opérationnelles au départ

Les aéronefs doivent respecter les procédures de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

- jusqu'à une distance de 7 milles nautiques de LOL pour les décollages en pistes 24 et 25 ;

- jusqu'à une distance de 6,5 milles nautiques de LOL pour les décollages en pistes 06 et 07 ;

- la manœuvre de virage ne sera en aucun cas initiée avant d'avoir atteint cette distance.

- Les avions à hélices de plus de 5,7 t sont libérés de cette contrainte lorsqu'ils dépassent l'altitude de 2 500 ft.

21.2.2.1 Operational procedures on departure

The following operational noise abatement take off procedures must be applied for outbound flights from PARIS ORLY.

- up to 7 nautical miles from LOL for take-offs on runways 24 and 25 ;

- up to 6.5 nautical miles from LOL for take-offs on runways 06 and 07 ;

- turns must not be started under any circumstances before these distances have been reached.

- Propeller powered aircrafts weighing more than 5.7 tons do not have to adhere to these restrictions when flying above 2 500 ft.

← → Les pilotes doivent adopter un profil NADP 1 telle que décrite dans la Doc 8168 de l'OACI, en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef.

Pilots must adopt to NADP1 procedure, as described in ICAO Doc 8168, according to the specific operational standards for each aircraft.

Les services de contrôle s'attachent par ailleurs dans toute la mesure du possible :

- A éviter pour les décollages en piste 06 et 07 les virages vers le nord à moins de 9 milles nautiques de LOL en dessous du FL 060 pour les réacteurs ou de l'altitude de 2 500 pieds pour les hélices ;

- A éviter pour les décollages en piste 24 et 25 les virages vers le nord à moins de 9,4 milles nautiques de LOL en dessous du FL 060 pour les réacteurs ou de l'altitude de 2500 pieds pour les hélices.

Air traffic control services attempt whenever possible to :

- On take-off, avoid northward turns less than 9 nautical miles from LOL below FL 060 for jet engine aircraft or an altitude of 2,500 feet for propeller powered aircraft on runways 06 and 07 ;

- On take-off, avoid northward turns less than 9.4 nautical miles from LOL below FL 060 for jet engine aircraft or an altitude of 2,500 ft for propeller powered aircraft on RWY 24 and 25.

© Service de l'Information Aéronautique, France

21.2.2.2 Procédures opérationnelles à l'arrivée

Les pilotes doivent conduire leur approche de manière à maintenir la dernière altitude assignée par les services 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.

Dans le cas d'une approche 25, dès lors qu'une 'Direct to' est donnée, il est attendu de l'équipage qu'il adopte un profil de vol économique (type descente continue).

Dans le respect de la sécurité et des consignes de stabilisation, lorsque les performances de leur aéronef le permettent, les pilotes sont invités à retarder la sortie du train d'atterrissage à 2 000 ft AGL afin de participer à l'atténuation des nuisances phoniques.

Approche à vue :

L'approche à vue est autorisée uniquement aux aéronefs en approche finale, établis sur un axe vers la piste d'atterrissage attribuée ou pour raison de sécurité.

21.2.3 Volumes de protection environnementale (VPE)

On désigne par :

« Volume de protection environnementale » un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales ;

- « limite de sortie » partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut sortir du volume.

- « limites d'entrée » partie des limites latérales du volume de protection environnementale par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles de vol aux instruments conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnemental qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont décrits dans les cartes suivantes :

Cartes : AD 2 LFPO SID RWY24 VPE DEP, AD 2 LFPO SID RWY07 VPE DEP, AD 2 LFPO STAR RWY25 VPE ILS et AD 2 LFPO STAR RWY06 VPE ILS.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initial, le commandant de bord n'est plus tenu de conduire son vol à l'intérieur de ce volume dès qu'il a atteint les limites de sortie ou bien les limites supérieures définies.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure d'approche ILS, le commandant de bord est tenu de pénétrer dans ce volume par les « limites d'entrée ».

21.2.4 Exemptions / dérogations

· Exemptions :

- Les règles mentionnées du 2.21.2.2 ne s'appliquent pas aux avions à hélices de moins de 5,7 t.

- Les avions à hélices ne sont pas concernés par les règles mentionnées du 2.21.2.3 relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initiales.

· Dérogations :

- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.2.2 et 2.21.2.3 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

21.3 COUVRE-FEU

21.3.1 Restrictions applicables

Aucune arrivée d'aéronef ne peut être programmée entre 2330 et 0615 (heure locale d'arrivée au point de stationnement).

Aucun départ d'aéronef ne peut être programmé entre 2315 et 0600 (heure locale de départ du point de stationnement).

Aucun aéronef ne peut atterrir entre 2330 et 0600 (heures locales) ni quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2315 et 0600 (heures locales).

21.2.2.2 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.

While performing a runway 25 approach, pilots are expected to realize a continuous descent approach when a 'Direct to' clearance is given.

While ensuring safety and complying with stabilisation instructions, and when aircraft performances allow, pilots are invited to delay the landing gear extension until 2 000 ft AGL for noise abatement reasons.

Visual approach :

Visual approach is allowed only for ACFTs following a final approach procedure, established on the approach path to the cleared landing runway or for safety reason.

21.2.3 Environment Protection Airspaces (VPE)

Referred as :

Environment protection airspace : an airspace section associated to a departure or arrival procedure, notified to users through Aeronautical Information Service, in which the flight shall be contained for environmental reasons.

- " exit limits " : section of lateral limits in environment protection airspace, through which the flight can leave the environment protection airspace.

- " entry limits " : section of lateral limits in environment protection airspace, through which the flight can enter the environment protection airspace.

The captain of an aircraft operating IFR shall fly within the environment protection airspace associated with the procedure declared in force by the ATC unit.

The relevant procedures and the associated environment protection airspaces are defined in the following charts :

Charts : AD 2 LFPO SID RWY24 VPE DEP, AD 2 LFPO SID RWY07 VPE DEP, AD 2 LFPO STAR RWY25 VPE ILS et AD 2 LFPO STAR RWY06 VPE ILS.

When an environment protection airspace is associated with an initial departure procedure, the flight captain is not anymore required to apply the provisions of this article as soon as the "exit limits" or the upper limit defined are reached.

When an environment protection airspace is associated with an ILS approach procedure (instrument landing system), the captain must enter this airspace through the "entry limits".

21.2.4 Exemptions / waivers

· *Exemptions :*

- The rules defined in § 2.21.2.2 do not apply to propeller powered aircraft weighing less than 5.7 tons.

- Propeller powered aircraft are not concerned by the rules defined in § 2.21.2.3 relative to the environment protection airspaces associated with initial departure procedures specified in paragraph 2 of this article.

· *Waivers :*

- Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.2.2 and 2.21.2.3 for the sake of flight safety or if an air traffic control instruction issued from the ATC unit for flight safety reasons has been received.

21.3 CURFEW

21.3.1 Applicable restrictions

No aircraft arrival will be planned between 1130 PM and 0615 AM (local time of arrival on the parking stand).

No aircraft departure will be planned between 1115 PM and 0600 AM (local time of departure from the parking stand).

No aircraft may land between 1130 PM and 0600 AM (local time) or may leave the parking stand, to take-off, between 1115 PM and 0600 AM (local time).

© Service de l'Information Aéronautique, France

21.3.2 Exemptions / dérogations

· Exemptions :

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 2.21.3.1 que s'il le juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ;

Les dispositions du 2.21.3.1 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 ou de sûreté ;

- aéronefs mentionnés au 2° alinéa de l'article L. 6100-1 du code des transports.

· Dérogations :

Des dérogations aux règles définies au 2.21.3.1. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile pour des motifs liés à la sécurité aérienne ou à l'ordre public.

Aucune dérogation ne peut être accordée pour des évènements qui relèvent de la conduite de ses opérations par l'exploitant de l'aéronef.

21.4 UTILISATION DES APU

21.4.1 Définitions

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes (prises 400 Hz et PCA "pre-conditioned air") ou mobiles (GPU et ACU) sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

21.4.2 Utilisation des moyens de Substitution

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

21.4.3 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 (TOBT), lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage ;

- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 t ;

- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (TOBT), lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 t.

21.4.4 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 et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;

- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW < 140 t ;

- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs de MTOW > 140 t.

21.3.2 Exemptions / waivers

· *Exemptions :*

The captain may waive the rules specified in § 2.21.3.1 only if deemed necessary for the sake of flight safety ;

The rules specified in paragraphs 2.21.3.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking-off under special circumstances :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;

- aircraft in emergency situation due to flight safety or security reason ;

- aircraft referred to in the 2nd paragraph of article L.6100-1 of the Transport Code.

· *Waivers :*

Waivers to 2.21.3.1. provisions may be exceptionally granted by the minister responsible for civil aviation for reasons related to aviation safety or public order.

No waiver may be granted for events that relate to the management by the operator of the aircraft operation.

21.4 APU USAGE RESTRICTIONS

21.4.1 Definitions

« Alternative means » : fix (400 Hz sockets and PCA) or mobile (GPU and ACU) devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.

21.4.2 Use of alternative devices

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

21.4.3 Departing flight

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the TOBT, on parking stands equipped with alternative devices supplying power and air conditioning ;

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

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

21.4.4 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, and during the necessary plug in time of the alternative mobile devices ;

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

21.4.5 Exemptions / dérogations

· Exemptions :

Les dispositions du 2.21.4.2 au 2.21.4.4 ne s'applique pas aux :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;

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

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

- 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 2.21.4.3 et 2.21.4.4 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.

21.5 AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

21.5.1 Essais moteurs

21.5.1.1 Définition

On désigne par :

« essais moteur » : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;

Aucun essai moteur ne peut être effectué entre 2200 et 0600 (heures locales).

21.5.1.2 Aires de stationnement

Essais moteurs soumis au respect des capacités des postes de stationnement définies par Aéroports de Paris (Information pour les postes privatifs auprès d'Aéroports de Paris).

Pour tout essai moteur, une autorisation préalable doit être demandée à Aéroports de Paris (1).

(1) Aéroports de Paris - Coordonnateurs Aire de Mouvement (CAM)
TEL : 01 49 75 62 00
E-mail : oryr-cam@adp.fr

21.5.1.3 Piste 02/20, aire d'essais moteur WEM, taxiways W31 et W47

Pour tout essai moteur, une autorisation préalable doit être demandée à Aéroports de Paris (2).

(2) Aéroports de Paris - Responsable Process Avion (RPA Terrain)
TEL : 01 70 03 00 57 ou 06 10 89 04 43
E-mail : rpa_terrain_orly@adp.fr

21.6 PROCEDURE DE ROULAGE N-1 MOTEUR

Afin de réduire les émissions de CO2 et de nanoparticules des aéronefs sur la plateforme de Paris-Orly, les pilotes sont incités à pratiquer le roulage sur un moteur à l'arrivée et au départ.

Les opérateurs sont invités à évaluer le risque de souffle associé à cette procédure avant de l'appliquer, notamment sur le taxiway WT.

21.4.5 Exemptions / waivers

· Exemptions :

The provisions of § 2.21.4.2 to 2.21.4.4 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 deemed necessary, the captain may only waive the rules defined in § 2.21.4.3 and 2.21.4.4 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 reasons to depart from the rules limiting the use of the APU.

21.5 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.5.1 Engines run-up

21.5.1.1 Definition

Referred as :

" engines run-up ": any operation carried out on aircraft which is stationary with its engines running for more than five minutes or at a power setting greater than the power used for starting up and taxiing sequences ;

No engine run-up can be carried out between 1000 PM and 0600 AM (local time).

21.5.1.2 Parking stands

Engines run-up submitted to respect of stands capacity as ruled by "Aéroports de Paris" Authority (Information about private aircraft stands with "Aéroports de Paris" Authority).

For any run-up, prior permission must be requested from "Aéroports de Paris" Authority (1).

(1) Aéroports de Paris - Coordonnateurs Aire de Mouvement (CAM)
Phone : +(0)1 49 75 62 00
E-mail : oryr-cam@adp.fr

21.5.1.3 RWY 02/20, Run-up area WEM, taxiways W31 and W47

For any engine test, prior permission must be requested from "Aéroports de Paris" Authority (2).

(2) Aéroports de Paris - Responsable Process Avion (RPA Terrain)
Phone : 01 70 03 00 57 or 06 10 89 04 43
E-mail : rpa_terrain_orly@adp.fr

21.6 REDUCED ENGINE TAXI PROCEDURE

In order to reduce CO2 and nanoparticle emissions from aircraft on Paris-Orly airport, pilots are invited to practice single engine taxi on arrivals and departures.

Operators are requested to assess jet blast hazards associated with this procedure before application, particularly on WT taxiway.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 LIMITATION DE VITESSE

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 aprés accord du contrôle.

22.1 SPEED LIMITATION

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, an higher speed is possible after ATC clearance.

22.2 A-CDM ET PROCEDURE DEPART

22.2.1 Définitions

L'A-CDM vise à améliorer l'efficacité et la prévisibilité des opérations aéroportuaires en optimisant l'utilisation des ressources grâce à une collaboration entre les acteurs (exploitant, compagnies, assistants et ATC) et le Network Manager.

Paris-Orly est A-CDM depuis novembre 2016 : les départs y sont séquencés et se font en fonction d'une heure attribuée (TSAT).

La GLD (Pre-Departure Sequencer - PDS) calcule cette séquence afin d'assurer un flux de départ conforme aux contraintes de capacité de la TWR et du Network Manager, tout en intégrant les horaires souhaitées par les compagnies.

22.2.2 Terminologie des acronymes A-CDM

La SOBT (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire COHOR.

La TOBT (Target Off Block Time) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc.

La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.

La CTOT (Calculated Take-off Time) est le créneau de décollage transmis par le Network Manager, permettant de satisfaire une régulation en-route ou à destination.

L'EOBT (Estimated Take-off Time) est l'heure estimée de départ bloc définie dans le plan de vol.

Le MTT (Minimum Turn-round Time) est le temps minimum défini par la compagnie pour réaliser la rotation complète de l'avion.

22.2.3 Coordinations avec le Network Manager

L'aéroport d'Orly est relié directement au Centre des Opérations du Network Manager (NMOC) pour échanger les messages de mise à jour des données de vol. Ces messages sont les DPI et les API, ils contiennent entre autres les estimées de décollage prévues (TTOT), que le NMOC prend en compte pour les prévisions de trafic En Route et pour l'allocation des créneaux.

Les différents types de DPI et API sont :

- General arrival planning information (G-API)
- Predicted departure planning information (P-DPI)
- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)
- Cancel departure planning information (C-DPI)

Les messages READY ne sont plus utilisés et sont remplacés par les messages DPI envoyés systématiquement et automatiquement par la GLD.

22.2.4 Calcul de la séquence et règles

22.2.4.1 TOBT

La TOBT est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc :

- portes closes,
- passerelle retirée,
- push-back prêt,
- avion prêt à rouler/repousser.

Par défaut, sans indication des opérations, la GLD considérera que l'heure de départ possible, au plus tôt, est égale à la SOBT.

Une TOBT doit être mise à jour dès qu'un retard est connu par rapport à la SOBT, ou si la TOBT change de 5 minutes ou plus (en avance ou en retard).

Toute TOBT doit être supérieure à l'heure courante. Il n'y a pas de limitation au nombre de TOBT envoyées pour un même vol.

Le responsable de l'envoi de TOBT d'un vol est la compagnie ou son assistant.

22.2 A-CDM AND DEPARTURE PROCEDURE

22.2.1 Definitions

A-CDM aims to improve the efficiency and predictability of airport operations by optimizing the use of ressources through collaboration between stakeholders (airport operator, airlines, handlers and ATC) and the network Manager.

Paris-Orly has been A-CDM since November 2016 : departures are sequenced and take place according to an assigned time (TSAT).

The GLD (Pre-Departure Sequencer - PDS) calculates this sequence in order to ensure a departure flow that complies with TWR and Network Manager capacity constraints, while taking into account the times requested by the airlines.

22.2.2 A-CDM acronyms terminology

SOBT (Scheduled Off Block Time) is the time corresponding to the COHOR airport slot.

TOBT (Target Off Block Time) is the target time set by the airline as the off-block departure time.

TSAT (Target Start-up Approval Time) is the authorized off-block departure time, calculated by the A-CDM system.

CTOT (Calculated Take-off Time) is the take-off slot transmitted by the Network Manager, used to comply with an en-route or destination regulation.

EOBT (Estimated Off Block Time) is the estimated off-block departure time defined in the flight plan.

MTT (Minimum Turn-round Time) is the minimum time defined by the airline to complete the aircraft turnaround.

22.2.3 Coordination with Network Manager

Orly airport PDS is directly connected to the Network Manager Operation Center (NMOC) for data exchange. Data are automatically exchanged through DPI and API messages which include target take-off time (TTOT), taken into account by the NMOC for En-Route traffic prediction and for slot allocation.

The different types of DPI and API are :

- *General arrival planning information (G-API)*
- *Predicted departure planning information (P-DPI)*
- *Early Departure Planning Information (E-DPI)*
- *Target Departure Planning Information (T-DPI)*
- *ATC Departure Planning Information (A-DPI)*
- *Cancel departure planning information (C-DPI)*

READY messages are no longer used and have been replaced by DPI messages sent systematically and automatically by the GLD.

22.2.4 Sequence calculation and rules

22.2.4.1 TOBT

TOBT (Target Off-Block Time) is the target time set by the airline as the off-block departure time:

- *doors closed,*
- *passenger bridge removed,*
- *push back ready,*
- *aircraft ready to push back.*

By default, without any input from operations, the GLD will consider that the earliest possible departure time is equal to the SOBT.

A TOBT must be updated as soon as a delay relative to the SOBT is known, or if the TOBT changes by 5 minutes or more (earlier or later).

Any TOBT must be later than the current time. There is no limit to the number of TOBTs sent for the same flight.

The airline or its handling agent is responsible for sending a flight's TOBT.

© Service de l'Information Aéronautique, France

→ 22.2.4.2 EOBT

→ A réception du plan de vol, l'EOBT et la SOBT doivent être cohérentes : l'EOBT doit être postérieure ou égale à la SOBT, sinon les opérations doivent déposer un nouveau plan de vol.

→ Pour tout écart de TOBT de 15 minutes ou plus par rapport à l'EOBT, il est obligatoire d'envoyer un message de retard (DLA) au Network Manager.

→ En cas d'écart entre la TOBT et l'EOBT de plus de 15 minutes, une alerte sera générée et affichée par la GLD.

→ 22.2.4.3 CTOT

→ La CTOT (Calculated Take-Off Time) est le créneau attribué à la piste par EUROCONTROL qu'un vol doit respecter afin de satisfaire une régulation en route ou à destination. La TSAT est calculée de manière à permettre le respect de cette contrainte.

→ Il existe une fenêtre de tolérance associée (Slot Tolerance Window - STW), définie comme suit : [CTOT - 5 min ; CTOT + 10 min].

→ La CTOT peut être modifiée (avancée, retardée ou supprimée). Un vol peut ainsi passer rapidement d'un statut régulé à non régulé et doit rester prêt à respecter sa TOBT afin d'éviter un SEQOUT et l'attribution d'un nouveau créneau.

22.2.4.4 TSAT

La TSAT est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système GLD en fonction de la capacité départ de l'aéroport, du programme des vols, des TOBT et des CTOT du NMOC. Elle est initialement calculée à EOBT - 3HR, puis mise à jour en permanence.

←

→ Un vol ne respectant pas sa TSAT peut être sorti de la séquence (SEQOUT). Dans ce cas, la TSAT est supprimée et le vol est éjecté de la séquence départ. Il est alors nécessaire de ressaisir une TOBT afin de réintégrer le vol dans la séquence.

→ Les cas de SEQOUT sont les suivants :

→ - Absence de clairance départ (ASAT) à TSAT + 5 min,

→ - Absence de repoussage (AOBT) à max (TSAT + 5 min; ASAT + 5 min).

→ Le plan de vol peut également être suspendu dans les cas suivants :

→ - Le vol est hors de la séquence départ depuis 10 minutes (SEQOUT + 10 min),

→ - Le vol est bloqué par le NMOC pour une autre raison,

→ - Le vol est bloqué par le DMAN pour une autre raison.

→ 22.2.4.5 Calcul de la séquence

→ Le calcul des TSAT repose sur les contraintes locales (capacité piste), réseau (CTOT EUROCONTROL) et compagnies (TOBT/EOBT).

→ Le séquencement s'appuie sur les informations les plus représentatives de l'état du vol : TOBT en priorité, puis EOBT, ou à défaut une estimation basée sur EIBT/AIBT + MTT.

→ La séquence est établie selon un principe de balance capacité/demande, la capacité piste étant répartie en intervalles de 10 minutes. Les vols sont ordonnés selon leur heure cible à la piste (CTOT ou TOBT+temps de roulage), puis répartis dans les intervalles disponibles.

→ En cas de saturation, une priorisation est appliquée et les vols excédentaires sont reportés sur les intervalles suivants.

→ Le détail des règles de séquencement est disponible sur le site CDM@ORY.

→ Les TOBT et TSAT sont accessibles via les outils CDM (site web CDM@ORY, IHM web GLD). Ces informations sont également visualisables directement par les pilotes sur les mires de guidage, présentes sur chaque parking avion.

22.2.4.2 EOBT

Upon receipt of the flight plan, the EOBT and the SOBT must be consistent: the EOBT must be later than or equal to the SOBT; otherwise, operations must file a new flight plan.

For any TOBT deviation of 15 minutes or more from the EOBT, it is mandatory to send a delay message (DLA) to the Network Manager.

If the difference between the TOBT and the EOBT exceeds 15 minutes, an alert will be generated and displayed by the GLD.

22.2.4.3 CTOT

CTOT (Calculated Take-Off Time) is the runway slot allocated by EUROCONTROL that a flight must comply with in order to satisfy an en-route or destination regulation. The TSAT is calculated so as to allow compliance with this constraint.

There is an associated tolerance window (Slot Tolerance Window - STW), defined as follows: [CTOT - 5 min; CTOT + 10 min].

The CTOT may be modified (brought forward, delayed or cancelled). A flight may therefore move quickly from a regulated to an unregulated status and must remain ready to comply with its TOBT in order to avoid a SEQOUT and the allocation of a new slot.

22.2.4.4 TSAT

TSAT is the authorised off-block departure time, calculated by the GLD system according to the airport departure capacity, the flight schedule, the TOBT and the NMOC CTOT. It is initially calculated at EOBT - 3HR and then updated continuously.

A flight that does not comply with its TSAT may be removed from the sequence (SEQOUT). In this case, the TSAT is deleted and the flight is removed from the departure sequence. It is then necessary to re-enter a TOBT in order to reintegrate the flight into the sequence.

The cases leading to SEQOUT are as follows :

- No start-up clearance (ASAT) at TSAT + 5 min,

- No pushback (AOBT) at max (TSAT + 5 min; ASAT + 5 min).

The flight plan may also be suspended in the following cases :

- The flight has been out of the departure sequence for 10 minutes (SEQOUT + 10 min),

- The flight is blocked by the NMOC for another reason,

- The flight is blocked by the DMAN for another reason.

22.2.4.5 Sequence calculation

TSAT calculation is based on local constraints (runway capacity), network constraints (EUROCONTROL CTOT) and airline constraints (TOBT/EOBT).

Sequencing relies on the information that best reflects the flight status: TOBT first, then EOBT, or failing that, an estimate based on EIBT/AIBT + MTT.

The sequence is established according to a capacity/demand balancing principle, with runway capacity split into 10-minute intervals. Flights are ordered according to their reference runway time (CTOT or TOBT + taxi time), then assigned to the available intervals.

In the event of congestion, prioritization is applied and excess flights are deferred to the following intervals.

Details of the sequencing rules are available on the CDM@ORY website.

TOBT and TSAT are available through the CDM tools (CDM@ORY website, GLD web interface). This information can also be viewed directly by pilots on the guidance displays located at each aircraft stand.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.2.5 Procédures

22.2.5.1 Procédure de mise en route sur la fréquence PVL

Le pilote doit contacter le PREVOL (radio ou ACARS) pour demander sa clairance départ à TOBT – 15 min (ou SOBT – 15 min en l'absence de TOBT). En cas d'appel anticipé, le PREVOL demandera de rappeler à cette échéance.

Le pilote doit ensuite rappeler « prêt au départ » dans la fenêtre TSAT – 5 min à TSAT + 5 min :

- avant TSAT – 5 min : le PREVOL rappellera le pilote,
- dans la fenêtre : autorisation de mise en route (ASAT) et transfert vers SOL,
- après TSAT + 5 min : une nouvelle TOBT est requise.

Il est implicite que lorsque le contrôleur donne l'autorisation de mise en route (ASAT), celle-ci est donnée pour un départ parking effectif à TSAT. Si l'ASAT intervient entre TSAT et TSAT +5 min, le transfert avec le SOL et le repoussage de l'appareil doit s'effectuer le plus rapidement possible pour garantir le respect de la place à la piste.

22.2.5.2 Procédure de repoussage sur la fréquence SOL

L'autorisation de repoussage est délivrée, après l'autorisation de mise en route (ASAT), sur la fréquence SOL à partir de TSAT – 5 min, lorsque l'avion est prêt à repousser. Elle doit permettre un départ du parking à TSAT.

Si le départ bloc n'a pas eu lieu à max (ASAT + 5 min ; TSAT + 5 min), le vol est SEQOUT et une nouvelle TOBT doit être émise.

22.2.5.3 Procédure de GLD en mode non séquencé

En cas d'indisponibilité technique de la GLD ou de ses systèmes associés, ou pour des raisons opérationnelles, la gestion des départs peut être temporairement basculée en mode non séquencé.

Une information est diffusée via le site CDM@ORY et les téléaffichages opérationnels.

Dans ce mode, le calcul automatique de la séquence départ est suspendu. Le séquencement est alors assuré par le PREVOL, en fonction des contraintes TOBT, EOBT et CTOT.

Les compagnies doivent continuer de maintenir à jour les TOBT et les EOBT afin de permettre au PVL une bonne gestion des vols et de faciliter le retour au mode séquencé dès rétablissement du système.

22.2.5 Procedures

22.2.5.1 Start-up procedure on the DELIVERY frequency

The pilot must contact DELIVERY (by radio or ACARS) to request departure clearance at TOBT - 15 min (or SOBT - 15 min if there is no TOBT). In the event of an early call, DELIVERY will ask the pilot to call back at that time.

The pilot must then call back "ready for departure" within the TSAT - 5 min to TSAT + 5 min window :

- before TSAT - 5 min: DELIVERY will ask the pilot to call back,
- within the window: start-up approval (ASAT) and transfer to GROUND,
- after TSAT + 5 min : a new TOBT is required.

It is implicit that when the controller gives the start-up approval (ASAT), it is issued for an actual off-block departure at TSAT. If the ASAT is issued between TSAT and TSAT +5 min, transfer to GROUND and aircraft pushback must take place as quickly as possible to ensure that the runway slot is met.

22.2.5.2 Pushback procedure on the GROUND frequency

After start-up approval (ASAT), pushback clearance is issued on the GROUND frequency from TSAT - 5 min, when the aircraft is ready to push back. It must allow off-block departure from the stand at TSAT.

If off-block departure has not taken place by max (ASAT + 5 min; TSAT + 5 min), the flight becomes SEQOUT and a new TOBT must be issued.

22.2.5.3 GLD procedure in non-sequenced mode

In the event of a technical outage of the GLD or its associated systems, or for operational reasons, departure management may be temporarily switched to non-sequenced mode.

Information is disseminated via the CDM@ORY website and the operational display screens.

In this mode, automatic calculation of the departure sequence is suspended. Sequencing is then ensured by DELIVERY according to TOBT, EOBT and CTOT constraints.

Operators must continue to keep TOBTs and EOBTs up to date in order to enable DELIVERY to manage flights properly and to facilitate the return to sequenced mode as soon as the system is restored.

22.3 CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

22.3.1 Approches initiales (INA) RNAV+radar

22.3.1.1 Domaine d'application

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

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

22.3.1.3 Equipement des aéronefs

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

22.3.1.4 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.

22.3 SPECIAL INSTRUCTIONS FOR ARRIVALS PROCEDURES

22.3.1 Initial approaches (INA) RNAV+radar

22.3.1.1 Field of application

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

22.3.1.2 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 MVA).
The ATC unit permanently provides radar services.

22.3.1.3 Aircraft equipment

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

22.3.1.4 Operating procedures

These procedures, published only "RNAV", are to be flown 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.3.1.5 Dispositions particulières

En application de l'arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de Paris-Orly doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'organisation de l'aviation civile internationale.
Gestion des exemptions
L'obligation d'emport d'équipement de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 ne s'applique pas :
• aux aéronefs appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui ;
• aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
• aux aéronefs évoluant dans le cadre d'activités associées au musée de l'air et de l'espace ou de spectacles publics organisés sur l'aérodrome de Paris-le Bourget ;
• aux aéronefs effectuant des vols médicaux ou des évacuations sanitaires ;
• aux aéronefs en situation d'urgence.
Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus dont l'équipement n'est pas conforme à la spécification de navigation RNAV 1 doivent notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée aux services de la navigation aérienne de la région parisienne avec un préavis de 24 heures lorsque la planification du vol le permet.
La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante :
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr
Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part des services de la navigation aérienne de la région parisienne afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.

22.3.1.5 Specific provisions

Pursuant to the 20th of October 2015 decree, aircraft to and from Paris-Orly shall be fitted with a functioning on-board area navigation equipment which complies with navigation specification RNAV 1 as defined in ICAO document n° 9613.
Exemptions management
The RNAV 1 compliance requirement is not applicable to:
• French State-owned, rented or chartered aircraft;
• Other States-owned aircraft;
• Aircraft flying in the context of the air and space museum or public shows organized at Paris-Le Bourget;
• Aircraft undertaking medical flights or evacuations;
• Aircraft in emergency situation. Operators of RNAV 1 non-compliant aircraft here above mentioned shall notify their departure and arrival intentions to the air traffic control organism in charge ("services de la navigation aérienne de la région parisienne") with a 24 hour prior notice, when flight planning permits such notification.
This notification is to be submitted by e-mail to:
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr
This notification can lead to schedule modification requests from the organism providing air traffic control services in order to ensure the optimal integration of these flights.

22.3.1.6 Panne de radiocommunication

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "panne radio" spécifiques à la procédure en cours.

22.3.1.6 Radiocommunication failure

The pilot should perform the published procedure (including level and speed requirements) and follow or get back to the "RADAR" route then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.

22.3.2 Limitations vitesse et niveaux (voir cartes STAR et fiches INA)

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.
Hors procédures d'attente et sauf clairance contraire du contrôle, les vitesses de 250 kt et 220 kt spécifiées sur certains segments de la procédure devront être respectées.
Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.
Des contraintes de niveaux sont imposées sur certains segments de la procédure pour des raisons de circulation aérienne.
En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse au travers du point de restriction publié.
Les aéronefs qui ne pourraient respecter ces limitations devront le signaler au plus tôt à l'approche.

22.3.2 Speed and levels instructions (see STAR and INA charts)

In TMA Paris of class A (part 2 - 10), speed is limited to IAS 250 kt maximum below FL100, except explicit clearance and on the initiative of the control only.
Outside holding procedures and except otherwise instructed by ATC, pilots shall have to adhere to the speeds of 250 kt and 220 kt specified on certain segments of the procedure.
However, for the aircraft which, for technical or flight quality reasons cannot maintain 250 kt, a higher speed is possible after ATC agreement.
Flight level constraints are imposed on certain segments of the procedure due to traffic.
Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions abeam the published restriction point.
ACFT that should not be able to comply with these limitations must advise ATC as soon as possible.

22.3.3 Altitudes minimales de guidage radar

Les altitudes minimales de guidage radar sont publiées en AD 2 LFPO MVA 01.

22.3.3 Minimum radar vectoring altitudes

Minimum radar vectoring altitudes are described in AD 2 LFPO MVA 01.

22.3.4 Modification des API sous la MVA

Selon l'organisation du trafic à l'arrivée et au départ et en cas d'approches interrompues à l'issue de finales ILS, RNP ou LOC sur les pistes 02, 06, 07, 20, 24 ou 25, l'ATC pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiées pour séparation avec les départs. Des clairances pourront être délivrées pour tourner :

- de 90° max. à droite ou à gauche
- à ou au-dessus de 800 ft QNH en montée vers 2000 ft QNH minimum.

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

22.3.4 Amendment of missed-approach procedures below MVA

With regard to the organisation of inbound and outbound traffic, and in case of missed approaches after ILS, RNP or LOC final for runways 02, 06, 07, 20, 24 and 25, ATC may amend the missed-approach procedures for separation with departures. Clearances may be given to turn :

- a maximum of 90° to the right or to the left
- at or above 800 ft QNH climbing to 2000 ft QNH minimum.

Obstacle clearance until reaching the MVA is ensured by compliance with the minimum slope of the published missed-approach procedure (2.5 %).

22.3.5 MSAW

La surveillance MSAW est effective dans la partie de l'espace contrôlé par l'Approche d'ORLY.
Les approches 25, 24, 06, 02 et RNAV 20 sont surveillées jusqu'à la piste.

22.3.5 MSAW

MSAW surveillance is effective in the airspace controlled by ORLY approach center.
Approaches 25, 24, 06, 02 and RNAV 20 are monitored until reaching the runway.

22.3.6 Entrainement aux approches de catégories II ou III et aux atterrissages automatiques en dehors des procédures d'exploitations par faible visibilité (LVP)

22.3.6.1 Principe d'utilisation

L'équipage doit annoncer son intention d'effectuer une approche pour entraînement au premier contact avec le contrôle d'approche d'Orly en tenant compte des conditions particulières ci-dessous.
Les demandes pourront être refusées si les circonstances l'exigent.

22.3.6 Training on category II or III approaches and automatic landings outside LVP procedures

22.3.6.1 Principle

Crews must declare their wish to perform an approach for training on first contact with Orly APP taking into account the following conditions.
Request may be denied if circumstances demand.

22.3.6.2 Horaires

L'entraînement n'est pas autorisé dans les plages horaires suivantes :
- du lundi au vendredi de 0700 à 1000 et de 1800 à 2130 (heures locales).
- le dimanche de 1800 à 2130 (heures locales).

22.3.6.3 Conditions météorologiques minimales

- Visibilité horizontale > 1500 m et plafond >= 1000 ft.

22.3.6.4 Configuration piste

L'entrainement peut se faire sur les QFU 06, 07, 24 et 25.
L'entraînement ne sera pas autorisé en cas d'exploitation en mode banalisé de la piste à l'atterrissage.
Nota : en entraînement CAT II et CAT III seuls l'exploitation de l'ILS et les séparations entre aéronefs sont conformes aux obligations des procédures par faible visibilité.

22.3.7 Réduction de la valeur des séparations radar en approche finale

A Paris ORLY la séparation minimale radar peut être réduite à 2,5 NM :
- lorsque la piste est sèche ou mouillée à l'exclusion des conditions météorologiques suivantes : neige, verglas et fortes averses orageuses de pluie et de grêle.
- entre deux aéronefs en approche finale lorsque l'aéronef qui précède appartient à une catégorie de turbulence de sillage inférieure ou égale à la catégorie de l'aéronef qui suit.
- la séparation réduite ne s'applique pas derrière les avions gros porteurs et de type B 757.
Les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste, en utilisant la sortie rapide la plus proche, compatible avec la sécurité.

22.3.8 Réduction des séparations aux abords de l'aérodrome

- A Paris ORLY, entre deux IFR en finale sur le même QFU, une séparation visuelle peut être proposée par le contrôleur Tour ou demandée par le pilote.
Le pilote doit avoir visuel sur le précédent.
- S'il l'accepte, le pilote devient alors responsable de sa séparation avec le précédent y compris de la turbulence de sillage jusqu'au poser de ce dernier.
- Le contrôleur continue d'assurer une surveillance radar, reste responsable de la séparation sur piste et délivre la clairance d'atterrissage.
- Conditions :
• base des nuages > 1000 ft et visibilité >= 5km,
• de jour, piste sèche ou mouillée à l'exclusion des conditions météorologiques suivantes : neige, verglas et fortes averses orageuses de pluie et de grêle.
- Le pilote peut demander à tout moment la fin de la séparation visuelle (perte de contact visuel par exemple), le contrôleur met fin à la séparation visuelle et redevient responsable du maintien de la séparation entre les aéronefs.
- Phraséologie employée :
Pilote : ORLY TOUR, visuel sur le précédent, preneur d'une séparation visuelle avec lui.
Contrôleur : Gardez l'A320 (A340) en vue 3NM (5NM) devant, attention à la turbulence.

22.3.9 Réductions des espacements sur les pistes

Un aéronef peut recevoir une clairance d'atterrissage après un autre atterrissage ou un autre décollage, ou une clairance de décollage après un autre décollage si l'aéronef qui le précède sur la piste laisse disponible une longueur de piste d'au moins 2400 m.

22.3.10 Pistes liées

Lorsque les conditions météorologiques se dégradent (VIS =< 1500 m ou Plafond < 1000 ft) les décollages et atterrissages sont interdépendants, entraînant une réduction de la capacité ATC pouvant se traduire par une augmentation de la durée d'attente au seuil de décollage.

22.4 STAR CONSIGNES PARTICULIÈRES

A l'arrivée à PARIS ORLY, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de STAR RNAV.

22.4.1 Domaine d'application

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.

22.3.6.2 Times

Training shall not be performed within the following time periods:
- from Monday to Friday : between 0700 and 1000 and between 1800 and 2130 (local time).
- Sunday : between 1800 and 2130 (local time).

22.3.6.3 Minimum meteorological conditions

- Horizontal visibility > 1500 m and ceilling >= 1000 ft.

22.3.6.4 RWY configuration

Training is possible on QFU 06, 07, 24 and 25.
Training will not be authorised during periods of mixed mode runway operation.
Note : on CAT II or III training approachs only the ILS and separation between ACFT are in compliance with LVP procedures.

22.3.7 Radar separation on final approach

At Paris ORLY Airport, the minimum radar separation on final approach may be reduced to 2,5 NM provided :
- the runway is dry or wet excluding the following weather occurences : snow, ice and severe storm related precipitations of rain or hail.
- the leading aircraft's weight category according to the wake turbulence classification is the same or less than the trailing aircraft category.
- heavy aircraft and the B757 participate in the separation reduction as the trailing aircraft only.
Pilots are encouraged, commensurate with safety, to vacate runways expeditiously via the earliest high speed exit taxiway available.

22.3.8 Spacing reduction in the vicinity of the airfield

- At Paris ORLY, between two aircraft on the same final, a visual separation can be suggested by the tower controller or requested by the pilot.
The pilot must have preceding aircraft. in sight.
- In such a case, the pilot is responsible for separation with the preceding aircraft until it has landed taking the turbulence into account.
- The controller continues radar monitoring, is responsible for runway separation and delivers the landing clearance.
- Conditions:
• cloud-base > 1000 ft and visibility > =5km,
• during daytime, dry or wet runway excluding snow/black ice/heavy stormy rain/hail.
- The pilot can ask to end the visual separation at any time (visual loss on the preceding for instance) and the controller will put an end to visual separation and is again responsible for separation between these aircraft.
- The phraseology is :
Pilot: ORLY TOWER, we have the previous in sight, we'd accept a visual separation.
CTL: Keep the A320 (A340) 3NM (5NM) ahead in sight, caution wake turbulence.

22.3.9 Reduced runway spacing

A landing clearance can be issued if the preceding ACFT (arrival or departure) has passed a point at least 2400 m from the RWY THR. A TKOF clearance can be issued if the preceding ACFT departing has passed a point at least 2400 m from the RWY THR.

22.3.10 Linked runways

If weather conditions worsen (VIS =< 1500 m or ceiling < 1000 ft) take-offs and landings are interdependent, leading to a reduction in capacity. This could cause an increase in holding times at the take-off threshold.

22.4 STAR SPECIAL PROCEDURES

On arrival PARIS ORLY, all sectors in PARIS TMA are exclusively provided with RNAV STAR.

22.4.1 Field of application

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.4.2 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 lorsque l'infrastructure de radionavigation le permet.
L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.

22.4.3 Equipement des aéronefs

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

22.4.4 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.
Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées.
En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.
Limitation de vitesse :
Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du 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.

22.4.5 Dispositions particulières

En application de l'arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de Paris-Orly doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'organisation de l'aviation civile internationale.
Gestion des exemptions
L'obligation d'emport d'équipement de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 ne s'applique pas :
• aux aéronefs appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui ;
• aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
• aux aéronefs évoluant dans le cadre d'activités associées au musée de l'air et de l'espace ou de spectacles publics organisés sur l'aérodrome de Paris-le Bourget ;
• aux aéronefs effectuant des vols médicaux ou des évacuations sanitaires ;
• aux aéronefs en situation d'urgence.
Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus dont l'équipement n'est pas conforme à la spécification de navigation RNAV 1 doivent notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée aux services de la navigation aérienne de la région parisienne avec un préavis de 24 heures lorsque la planification du vol le permet.
La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante :
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr
Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part des services de la navigation aérienne de la région parisienne afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.

22.4.6 Procédure particulière en l'absence d'instruction du contrôle (hors panne de radiocommunication) pour les arrivées LFPO

L'absence d'instruction du contrôle pour autoriser à exécuter l'approche initiale peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (ou aprés l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.
En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée (arrivées MOLBA ou ODILO), au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception. Ce principe est valable dans toutes les configurations.

22.4.2 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 fly-by waypoints 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 when radionavigation infrastructure enables it.
The ATC unit permanently provides radar services.

22.4.3 Aircraft equipment

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

22.4.4 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.
On STAR or on radar guidance, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements.
When it is not possible, pilot must immediately inform the ATC unit
Speed limitation:
In TMA Paris of class A (part 2 - 10), speed is limited to IAS 250 kt maximum below FL100, except explicit clearance and on the initiative of the control only. However, for the aircrafts which, for technical or flight quality reasons, cannot maintain 250 kt, a higher speed is possible after agreement of the control.

22.4.5 Special provisions

Pursuant to the 20th of October 2015 decree, aircraft to and from Paris-Orly shall be fitted with a functioning on-board area navigation equipment which complies with navigation specification RNAV 1 as defined in ICAO document n° 9613.
Exemptions management
The RNAV 1 compliance requirement is not applicable to :
• French State-owned, rented or chartered aircraft ;
• Other States-owned aircraft ;
• Aircraft flying in the context of the air and space museum or public shows organized at Paris-Le Bourget ;
• Aircraft undertaking medical flights or evacuations ;
• Aircraft in emergency situation.
Operators of RNAV 1 non-compliant aircraft here above mentioned shall notify their departure and arrival intentions to the air traffic control unit in charge ("services de la navigation aérienne de la région parisienne") with a 24 hour prior notice, when flight planning permits such notification.
This notification is to be submitted by e-mail to :
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr
This notification can lead to schedule modification requests from the unit providing air traffic control services in order to ensure the optimal integration of these flights.

22.4.6 Overriding procedure in the event of no ATC instruction (not due to communication faillure) for LFPO arrivals

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 assigned level which has been acknowledged (MOLBA or ODILO arrivals). This principle is valid for all configurations.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5 SID CONSIGNES PARTICULIÈRES

22.5.1 Consignes

Sauf autorisation contraire de l'APP, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 150, la PENTE Sol MINIMALE de 5,5% doit être adoptée par les aéronefs. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser la TWR lors du premier contact avec le PREVOL.
Le niveau de vol le plus élevé spécifié sur l'itinéraire normalisé de départ ne peut être quitté que sur autorisation du contrôle.

22.5.2 Assignation de vitesse

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du 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.
Au dessus du FL 100, pour les départs AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL, accélération vers une vitesse indiquée (IAS) de 300 kt minimum sauf instruction du contrôle.

22.5.3 Configuration Est (RWY 06-07)

MONTEES INITIALES - MOINDRE BRUIT
IMPORTANT :
Pour limiter l'étalement du bruit, les pilotes sont invités à adapter la conduite de leur aéronef pour suivre avec la plus grande précision, la trajectoire de montée initiale décrite jusqu'à une distance de 6.5 NM LOL (ou au croisement du R 164 BT).

22.5.4 Configuration Ouest (RWY 24-25)

MONTEES INITIALES - MOINDRE BRUIT
IMPORTANT :
Pour limiter l'étalement du bruit, les pilotes sont invités à adapter la conduite de leur aéronef pour suivre avec la plus grande précision, la trajectoire de montée initiale décrite, jusqu'à une distance minimale de 7 NM LOL (ou au croisement du R 130 TSU).

22.5.5 Itinéraires normalisés de départs aux instruments (SID) RNAV

Pour le départ de PARIS ORLY, les secteurs Nord, Ouest, Est et Sud de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

	Secteur / *Sector*		**Réacteurs** / *Jets*	**Hélices** / *Propellers*
SID RNAV	Nord / *North*	**OPALE – ATREX - NURMO**	FL > 115	FL > 115
	Est / *East*	**RANUX - BUBLI**	FL > 195	FL > 195
		DIKOL - BAXIR	115 < FL < 195	115 < FL < 195
	Sud / *South*	**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**	FL > 195	FL > 195
		OLZOM - MONOT - DORDI	FL < 195	FL < 195
	Ouest / *West*	**LGL**	FL > 115	*FL > 115*
		ELCOB	FL > 115	*FL > 115*

22.5.5.1 Domaine d'application

Les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis en RNAV 1 depuis l'extrémité de la piste de départ (DER) de la piste jusqu'au point de rejointe du réseau "En-Route".

22.5.5.2 Equipement des aéronefs

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

22.5.5.3 Utilisation

Les itinéraires normalisés de départ aux instruments, publiés en RNAV, avec capteurs GNSS, sont utilisables en RNAV1.

Le pilote ne pouvant assurer le suivi de la procédure de départ RNAV doit notifier son intention de départ aux services du contrôle de la navigation aérienne comme décrit ci-après au § 22.5.5.4.

CPDLC utilisable au-dessus du FL100. L'adresse de logon de Paris ACC est LFFF.

22.5.5.4 Dispositions particulières

En application de l'arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de Paris-Orly doivent être équipés d'un système de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'organisation de l'aviation civile internationale.

22.5 SID SPECIAL PROCEDURES

22.5.1 Rules

Unless otherwise instructed by the APP, aircraft must comply with specifications laid down for each standard departure route in all phases of the upward gradient and up to FL 150, the MINIMUM 5,5% Ground ANGLE OF SLOPE must be adhered to by all aircraft. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting the DELIVERY.
The highest specified flight level on the standard departure route can only be left after clearance from air traffic control.

22.5.2 Speed restriction

In TMA Paris of class A (part 2 - 10), speed is limited to IAS 250 kt maximum below FL100, except explicit clearance and on the initiative of the control only.
However, for the aircrafts which, for technical or flight quality reasons, cannot maintain 250 kt, a higher speed is possible after agreement of the control.
Above FL 100, for AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI, PILUL, departures, acceleration to an indicated speed (IAS) of 300 kt minimum except other ATC instruction.

22.5.3 Eastern pattern (RWY 06-07)

INITIAL CLIMB GRADIENT - NOISE ABATEMENT
IMPORTANT :
In order to limit the area of noise, pilots are requested to fly their aircraft in strict compliance with the given initial climb path, to a distance of 6.5 NM LOL (or when crossing R 164 BT).

22.5.4 Western pattern (RWY 24-25)

INITIAL CLIMB GRADIENT - NOISE ABATEMENT
IMPORTANT :
In order to limit the area of noise, pilots are requested to fly their aircraft in strict compliance with the given initial climb path, to a minimum distance of 7 NM LOL (or when crossing R 130 TSU).

22.5.5 RNAV standard instrument departures (SID)

For departure from PARIS ORLY, all the North, West, East and South sectors of PARIS TMA are provided with RNAV SID.

22.5.5.1 Field of application

These RNAV standard instrument departures (SID) are designed and defined for all runways in RNAV 1 from the departure end of the RWY (DER) until reaching the way point joining the "En-route" network.

22.5.5.2 Aircraft equipment

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

22.5.5.3 Operating procedures

Standard instrument departures, published for RNAV navigation with GNSS sensors are available for RNAV 1 operations.

The pilot not able to fly the RNAV departure procedure shall notify its departure intentions to the air traffic control unit in charge as described in below § 22.5.5.4.

CPDLC available above FL100. Logon of Paris ACC is LFFF.

22.5.5.4 Specific provisions

Pursuant to the 20th of October 2015 decree, aircraft to and from Paris-Orly shall be fitted with a functioning on-board area navigation equipment which complies with navigation specification RNAV 1 as defined in ICAO document n° 9613.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Gestion des exemptions

L'obligation d'emport d'équipement de navigation de surface conforme à la spécification de navigation RNAV 1 ne s'applique pas :

• aux aéronefs appartenant à l'Etat, loués ou affrétés par lui ;
• aux aéronefs appartenant aux Etats étrangers ;
• aux aéronefs évoluant dans le cadre d'activités associées au musée de l'air et de l'espace ou de spectacles publics organisés sur l'aérodrome de Paris-le Bourget ;
• aux aéronefs effectuant des vols médicaux ou des évacuations sanitaires ;
• aux aéronefs en situation d'urgence.

Les exploitants des aéronefs listés ci-dessus dont l'équipement n'est pas conforme à la spécification de navigation RNAV 1 doivent notifier leurs intentions de départ ou d'arrivée aux services de la navigation aérienne de la région parisienne avec un préavis de 24 heures lorsque la planification du vol le permet.

La notification est à effectuer par courrier électronique à l'adresse suivante :
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr

Cette notification peut donner lieu à des demandes de modifications d'horaires de la part des services de la navigation aérienne de la région parisienne afin d'assurer une intégration optimale de ces vols dans le trafic aérien.

Exemptions management

The RNAV 1 compliance requirement is not applicable to:

• French State-owned, rented or chartered aircraft;
• Other States-owned aircraft;
• Aircraft flying in the context of the air and space museum or public shows organized at Paris-Le Bourget;
• Aircraft undertaking medical flights or evacuations;
• Aircraft in emergency situation.

Operators of RNAV 1 non-compliant aircraft here above mentioned shall notify their departure and arrival intentions to the air traffic control unit in charge ("services de la navigation aérienne de la région parisienne") with a 24 hour prior notice, when flight planning permits such notification.

This notification is to be submitted by e-mail to:
crna-n-e-rpo-bf@aviation-civile.gouv.fr

This notification can lead to schedule modification requests from the unit providing air traffic control services in order to ensure the optimal integration of these flights.

22.5.6 POGO

22.5.6.1 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 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.

22.5.6.2 Plan de vol

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

22.5.6.3 Vols PARIS ORLY > MELUN

Les vols au départ de PARIS ORLY 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.

22.5.6 POGO

22.5.6.1 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 multidirectional departure followed by a 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.

22.5.6.2 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

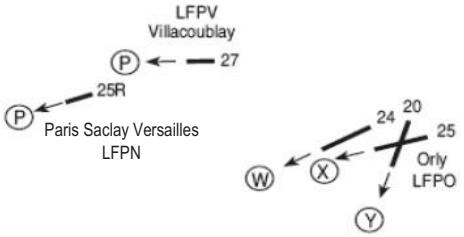
22.5.6.3 Flights PARIS ORLY > MELUN

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

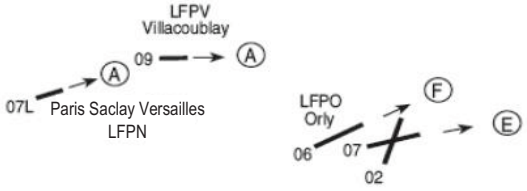
© Service de l'Information Aéronautique, France

PARIS ORLY
Indicateurs d'itinéraires SID en TMA PARIS
SID indicators within PARIS TMA

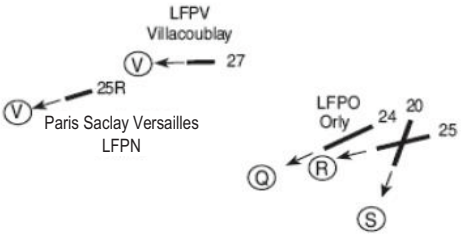
CONFIGURATION OUEST
WEST CONFIGURATION



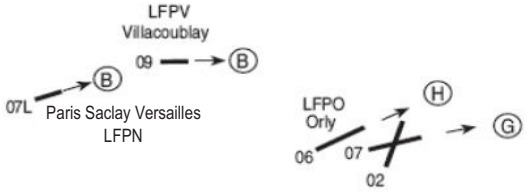
CONFIGURATION EST
EAST CONFIGURATION



CONFIGURATION INVERSE
LFPO : OUEST LFPG : EST
OPPOSITE CONFIGURATION
LFPO : WEST LFPG : EAST



CONFIGURATION INVERSE
LFPO : EST LFPG : OUEST
OPPOSITE CONFIGURATION
LFPO : EAST LFPG : WEST



© Service de l'Information Aéronautique, France

22.6 PANNE DE COMMUNICATION

22.6.1 STAR

22.6.1.1 Cas général

Afficher 7600.
Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.
En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.
Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente ou à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
- HAP
- Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes, puis descendre dans le secteur d'attente jusqu'au niveau spécifié de début d'approche initiale.
Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

22.6.1.2 Procédure particulière pour les arrivées LFPO par VEBEK

Afficher 7600.
Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.
En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.
Se présenter à VEBEK au FL 110.
En atteignant VEBEK, ne pas rejoindre l'attente LORNI mais quitter directement l'IAF VEBEK à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

22.6.2 SID

AFFICHER 7600.
Respecter l'itinéraire de départ et le dernier niveau assigné par l'ATC jusqu'à une distance de 40 NM de LOL puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

22.7 PROCEDURES LVP

→ L'aéroport d'Orly est en conditions LVP quand au moins une des deux conditions suivantes est vraie :

→ - plafond <= 200 ft,

→ - RVR <= 600 m.

Voir AD 2 LFPO.14 et AD 2 LFPO.20.4.

22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.6.1 STAR

22.6.1.1 General case

Squawk 7600.
Follow the PLN STAR or the authorized STAR according to the known or estimated landing direction.
In case of radar vectoring, join the initial STAR.
Proceed to the IAF at the last assigned level which has been acknowledged if it is available in the holding or otherwise, at the highest level in the holding pattern.
Maintain this level till the later of the following times :
- EAT
- Arrival time in the holding plus 10 minutes, then descend in holding pattern to the level specified at the beginning of the initial approach.
Leave the IAF at this level to perform the approach procedure until landing.

22.6.1.2 Special procedure for LFPO arrivals via VEBEK

Squawk 7600.
Follow the PLN STAR or the authorized STAR according to the known or estimated landing direction.
In case of radar vectoring, join the initial STAR.
VEBEK at FL 110.
Reaching VEBEK, do not join LORNI holding but leave directly IAF VEBEK at this level to perform the approach procedure until landing.

22.6.2 SID

SQUAWK 7600.
Comply with departure route and assigned ATC level as far as D 40 LOL then proceed according to the FPL in force.

22.7 LVP PROCEDURES

Conditions LVP in force on Orly Airport when at least one of following conditions is true :

- Ceiling <= 200 ft

- RVR <= 600 m

See AD 2 LFPO.14 and AD 2 LFPO.20.4.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPO.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

Interdit aux ACFT non munis des FREQ APP et TWR

Autorisation d'accès :

a) ACFT commerciaux (vols réguliers, supplémentaires ou charters) :

- uniquement en régime IFR
- accord préalable du coordonnateur des aéroports parisiens (1)
- assistance obligatoire par société agréée (voir AD 2 LFPO.4)

b) Aviation d'affaires ou privée (multimoteurs en régime IFR pour vols de correspondance uniquement) :

- accord préalable du coordonnateur des aéroports parisiens (1)
- assistance obligatoire par société agréée (voir AD 2 LFPO.4)

c) Hélicoptères uniquement en EVASAN ou en vols de correspondance :

- assistance obligatoire par société agréée (voir en AD 2 LFPO.4) pour les hélicoptères en vols de correspondance

d) Interdit à tous autres aéronefs et aux vols d'entraînement.

(1) COHOR
TEL : + 33 (0) 1 49 75 88 10
Adresse postale :
2 rue du commandant Mouchotte
Bâtiment 522 - ORLYTECH
91550 PARAY-VIEILLE-POSTE
E-mail : office@cohor.org
Site web : www.cohor.org

e) Utilisation de nuit : (réf. arrêté du 4.04.68) voir AD 2 LFPO.21

f) Procédures de circulation en Zone Industrielle Nord (ZIN) : voir AD 2 LFPO.20

Décollages 20 :

En l'absence de système de mesure de la visibilité au seuil 20, il appartient au pilote d'évaluer lui-même la RVR au seuil

Equipement de surveillance du trafic :

Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) - Zone de traitement : la surveillance est effective dans la partie de l'espace controlée par l'approche d'ORLY. A proximité immédiate de l'aéroport d'ORLY, les approches 25, 24, 06, 02 et RNP 20 sont surveillées jusqu'à la piste. Les approches finales de VILLACOUBLAY et PARIS-SACLAY-VERSAILLES ne sont pas surveillées

AD équipé de radar primaire et secondaire (voir AD 1.0)

23.2 PLANS DE VOL

L'aéroport de PARIS ORLY est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté du Ministre chargé de l'aviation civile. Tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR. Pour un vol ne relevant pas d'une série de créneau (vol non régulier) à l'arrivée ou au départ de PARIS ORLY, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 (§ 1.10.2).
L'attention des exploitants est attirée sur les difficultés probables d'écoulement du trafic de dégagement vers LFPG, lorsque c'est le terrain retenu, à la suite d'une réduction inopinée de la capacité de LFPO, en cas notamment de dégradation rapide des conditions météorologiques ou de la fermeture de piste(s). Prévoir une quantité de carburant supplémentaire - par rapport au minimum réglementaire - pour tenir compte de l'allongement vraisemblable des trajectoires et des temps d'attente liés à la gestion du trafic.

23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)

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

https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif,

23.1 GENERAL

Prohibited to ACFT not equipped with APP and TWR frequencies

Entering clearance :

a) Commercial flight (scheduled, additional or charter) :

- IFR flights only
- PPR from coordonnateur des aéroports parisiens (1)
- compulsory assistance provided by approved society (see AD 2 LFPO.4)

b) Business and private flights (multi-engines in IFR for connecting flights) :

- PPR from coordonnateur des aéroports parisiens (1)
- compulsory assistance provided by approved society (see AD 2 LFPO.4)

c) Helicopters only MEDEVAC or connecting flights :

- compulsory assistance provided by approved society (see AD 2 LFPO.4) for helicopters connecting flights

d) Prohibited to all aircraft and training flights.

(1) COHOR
PHONE : + 33 (0) 1 49 75 88 10
Postal address :
2 rue du commandant Mouchotte
Bâtiment 522 - ORLYTECH
91550 PARAY-VIEILLE-POSTE
E-mail : office@cohor.org
Web site : www.cohor.org

e) Night use : (ref. arrêté du 4.4.68) see AD 2 LFPO.21

f) Taxiing procedures in Zone Industrielle Nord (ZIN): see AD 2 LFPO.20

Take off 20 :

Due to the lack of visibility measurement system at THR 20, it is up to the pilot himself to estimate the RVR at the RWY THR

Traffic surveillance equipment :

MSAW ground warning system (see AD 1.0) - Processing area : the MSAW monitoring is effective in airspace controlled by ORLY approach. In the close vicinity or ORLY airport, approaches 25, 24, 06, 02 and RNP 20 are monitored until reaching the runway. The final approaches for VILLACOUBLAY and PARIS-SACLAY-VERSAILLES are not monitored

AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0)

23.2 FLIGHT PLANS

PARIS ORLY AD is an AD coordinated under the terms of the European community regulation 95/93 dated 18 January 1993 amended by the regulation 793/2004 dated 21 April 2004, designed by a decree from the relevant Minister of civil aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to a previous allocation of an airport time slot by the COHOR schedule coordination association.
For flights not concerned by serial slots allocation (non-scheduled flights), arriving to or leaving from PARIS ORLY, it is compulsory to fill in item 18 of the flight plan the authorization number given by COHOR, according to the regulation published in AIP FRANCE ENR 1.10 (§1.10.2).
The attention of aircraft operators is drawn to the difficulties likely to raise from traffic flow clearance to LFPG, as a result of an unexpected capacity reduction of LFPO, particularly in case of rapid degradation of weather conditions or runway(s) closure. It is thus necessary to plan an additional amount of fuel – compared to the minimum required – to reflect increased trajectories and waiting times associated with air traffic management.

23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Highlights)

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

https://www.ecologie.gouv.fr/en/public-policies/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash

These data are published for informational purposes only, and are not

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

exhaustive. They do not replace the aeronautical reference information published in AIP France, NOTAM and SUP AIP.

23.4 LASERS PORTATIFS

Les rapports d'éblouissement par lasers portatifs étant nombreux, il est demandé aux équipages de signaler immédiatement ces évènements au service du contrôle de la navigation aérienne en précisant autant que possible le lieu de provenance

23.4 PORTABLE LASERS

Since reports of glare from portable lasers are numerous, crews are asked to report these events immediately to the air traffic control service, specifying as far as possible the place of origin.

23.5 INDICATEURS D'ITINERAIRES STAR

23.5 STAR INDICATORS

	Face à l'Ouest *West facing*	Face à l'Est *East facing*
Réacteurs / *Jets*	W	E
Hélices / *Propellers*	W	E

23.6 VOLS VFR DANS LES ESPACES GERES PAR LES APPROCHES

23.6 VFR FLIGHTS IN AIRSPACES MANAGED BY APPROACH CONTROL

23.6.1 Dans la CTR PARIS de classe D coexistant avec la zone réglementée LF-R275 PARIS

Des vols VFR peuvent être admis dans la zone réglementée LF-R275 PARIS (voir AIP ENR 5.1) :
a) Pour les hélicoptères : sur les itinéraires dont les conditions d'utilisation sont décrites dans la carte aéronautique au 1/100 000 ème (annexe à l'arrêté du 8 février 1984 modifié), "CTR PARIS - ITINERAIRES HELICOPTERES" et la carte VAC hélistation AD 3 LFPO
b) Pour les avions : sur les itinéraires dont les conditions d'utilisation sont décrites dans la carte VAC AD 2 LFPO
c) Pour les vols spéciaux (missions photo, travail aérien) : sur demande adressée avec un préavis minimum de 5 jours ouvrés avant la date souhaitée de début de mission au SNA/RP/ORY/SE/Subdivision Contrôle (E-mail : lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).

23.6.1 Within PARIS CTR of class D coexisting with restricted area LF-R275 PARIS.

VFR flights can be admitted in restricted area LF-R275 Paris (see AIP ENR 5.1) :
a) For helicopters : on routes to be used under conditions set forth in aeronautical chart 1:1/100,000 (addendum to modified 08 February 1984 order) " ***CTR PARIS-ITINERAIRES HELICOPTERES*** *" and chart "* ***VAC hélistation AD 3 LFPO*** *".*
b) For aircraft : on routes to be used under conditions published in VAC AD 2 LFPO.
c) For special flights (scenic air-photo, aerial scouting) upon request addressed with minimum notice of 5 working days before the desired date of beginning of mission to SNA/RP/ORY/SE/Subdivision Contrôle (E-mail : lfpo-sub-ctl@aviation-civile.gouv.fr).

23.6.2 Dans les TMA PARIS de classe A

Les planeurs et aéronefs utilisés par les aéroclubs signataires d'un protocole avec l'approche d'ORLY peuvent évoluer dans les zones réglementées dédiées à cet usage.
Pendant leurs périodes d'activité, ces zones se substituent aux portions d'espace de classe A interférentes.
Les services de contrôle assurent le contournement de ces zones par les aéronefs placés sous leur responsabilité.

23.6.2 Within PARIS TMA of class A

Gliders and aircraft used by aeroclubs that have signed a protocol with ORLY Approach may fly in restricted areas dedicated to this use. During periods of operation, these areas replace interfering portions of class A airspace.
ATC services ensure aircraft under their control remain clear of these areas.

23.7 AERONEFS SANS EQUIPAGE A BORD

Présence fréquente d'aéronefs sans équipage à bord dans la CTR. Ces aéronefs assurent leur propre séparation avec tout aéronef habité.

23.7 UNMANNED AIRCRAFT

Regular unmanned aircraft activity within the CTR. These aircraft maintain their own separation with any manned ACFT.

23.8 PREVENTION DU RISQUE ANIMALIER

Validité sur les pistes 07/25, 02/20 et 06/24 (hors LVP) : de SR-30 hors couvre feu à SS+30.

23.8 WILDLIFE STRIKE PREVENTION

For RWY 07/25, 02/20 and 06/24 (outside LVP): from SR-30 outside curfew to SS+30.

23.9 AERONEFS D'ETAT NE DISPOSANT PAS D'EQUIPEMENT DE RADIOCOMMUNICATION COMPATIBLE EN ESPACEMENT 8.33 KHz

Au départ, contacter les services ATS sur la fréquence 127.755 MHz. A l'arrivée ou en transit, en l'absence d'indication autre des services ATS, contacter les services ATS sur la fréquence 123.880 MHz en fonction du secteur d'arrivée.

23.9 STATE AIRCRAFT WITHOUT COMPATIBLE RADIO EQUIPMENT IN 8.33 KHZ SEPARATION

On departure, contact ATS on frequency 127.755 MHz. On arrival or in transit, in the absence of any other indication from the ATS services, contact the ATS services on frequency 123.880 MHz, depending on the arrival sector.

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

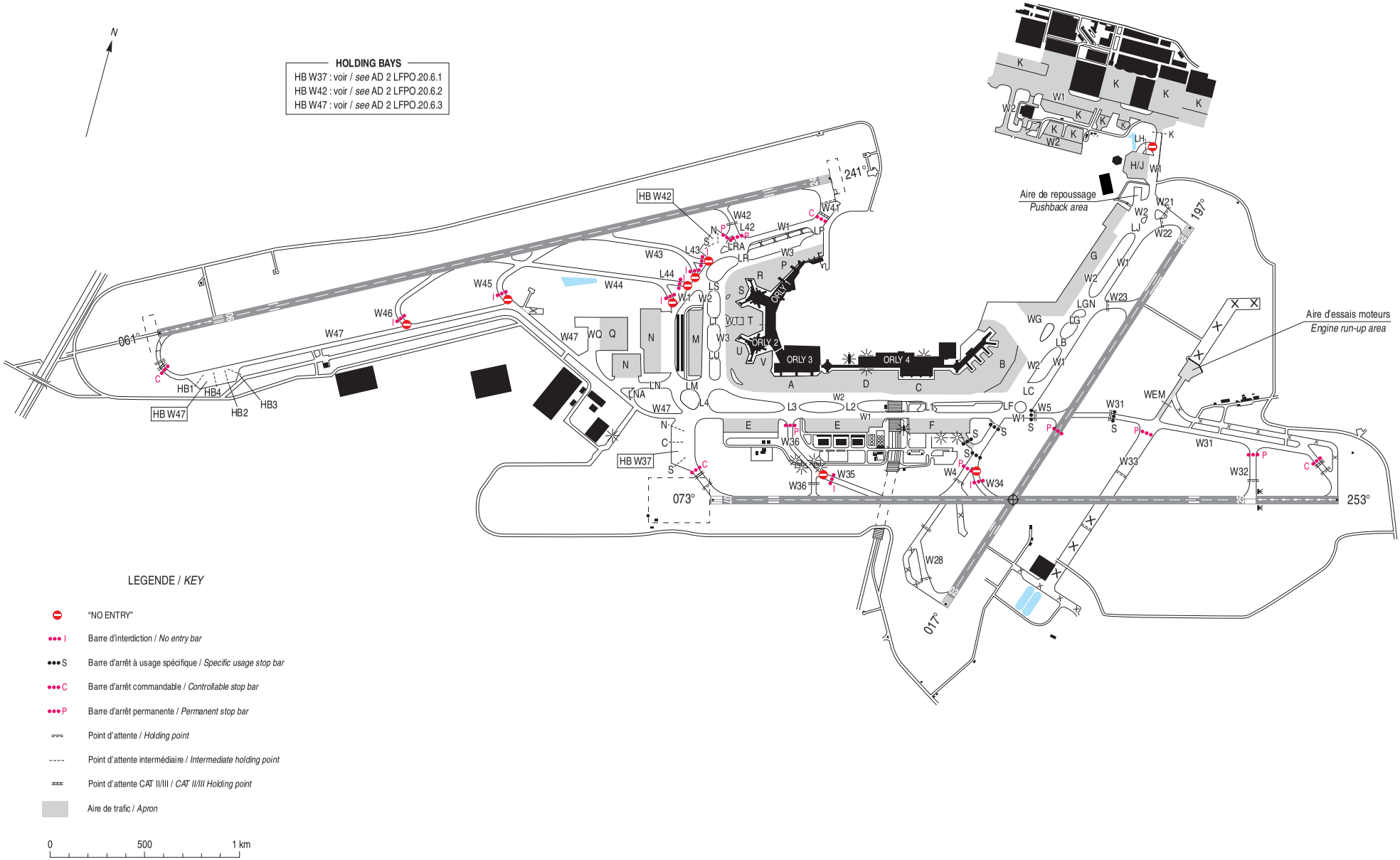
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME - BARRES D'ARRET ET POINTS D'ATTENTE

Aerodrome chart - Stopbars and holding points

PARIS **ORLY**
48 43 24 N - 002 22 46 E
ALT AD : 291 (11 hPa)

VAR 1° E (2020)



AMDT 10/26 **CHG :** Suppression marque de points d'attente/*Holding points marking removal* W34, W35, W43, L43, W44, L44, W45, W46.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking area

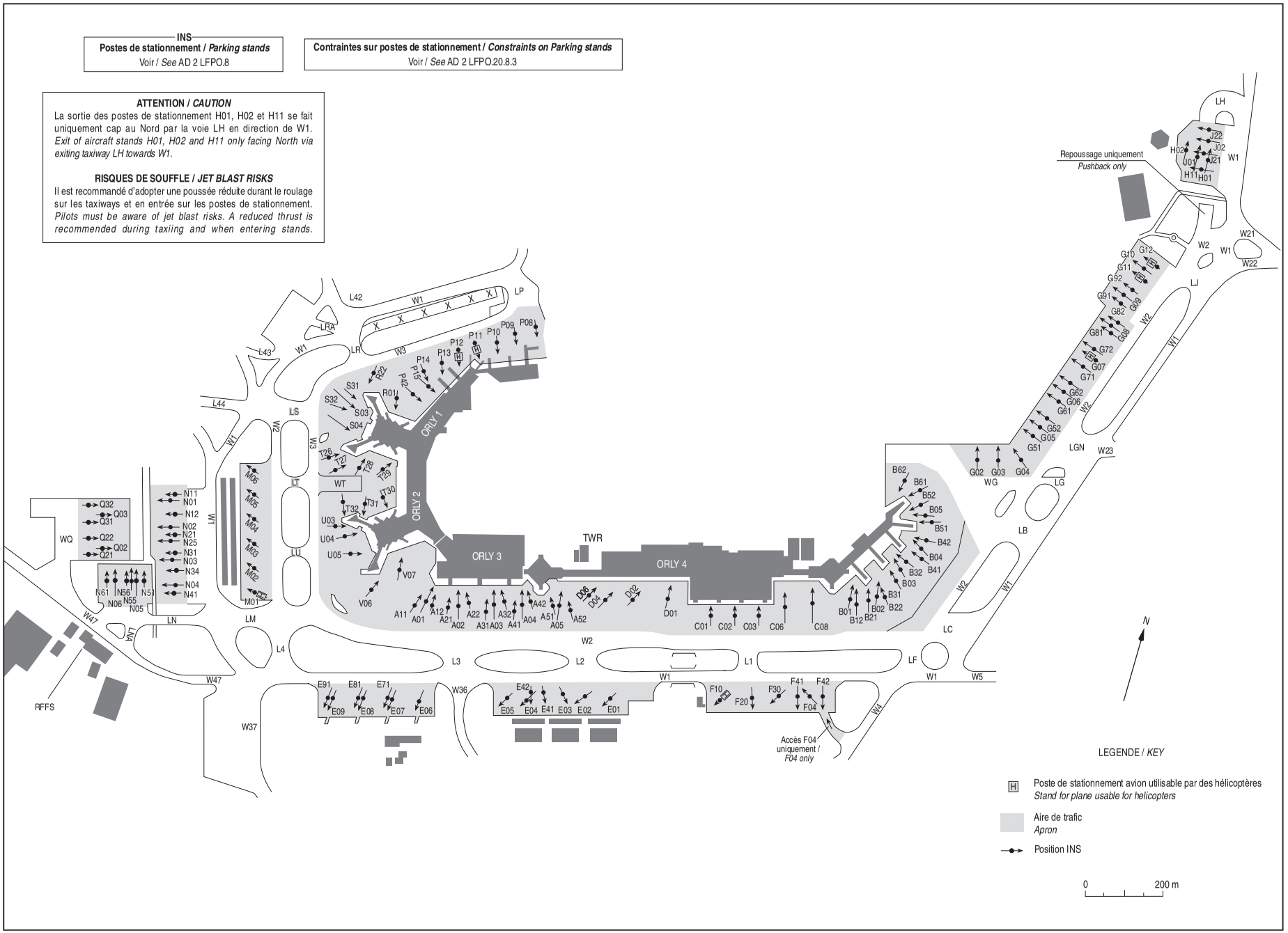
PARIS **ORLY**

INS
Postes de stationnement / *Parking stands*
Voir / *See* AD 2 LFPO.8

Contraintes sur postes de stationnement / *Constraints on Parking stands*
Voir / *See* AD 2 LFPO.20.8.3

ATTENTION / *CAUTION*
La sortie des postes de stationnement H01, H02 et H11 se fait uniquement cap au Nord par la voie LH en direction de W1.
Exit of aircraft stands H01, H02 and H11 only facing North via exiting taxiway LH towards W1.

RISQUES DE SOUFFLE / *JET BLAST RISKS*
Il est recommandé d'adopter une poussée réduite durant le roulage sur les taxiways et en entrée sur les postes de stationnement.
Pilots must be aware of jet blast risks. A reduced thrust is recommended during taxiing and when entering stands.



AMDT 10/26 **CHG :** Suppression postes/*Removal stands* S04, S24, S25 et/*and* S26, modification stand R01, poste/*stand* P41 devient/*becomes* P15, points de vérification INS/*INS checkpoints* G08, G09, G10, G11, G12, G81, G82, G91, G92.

©SIA

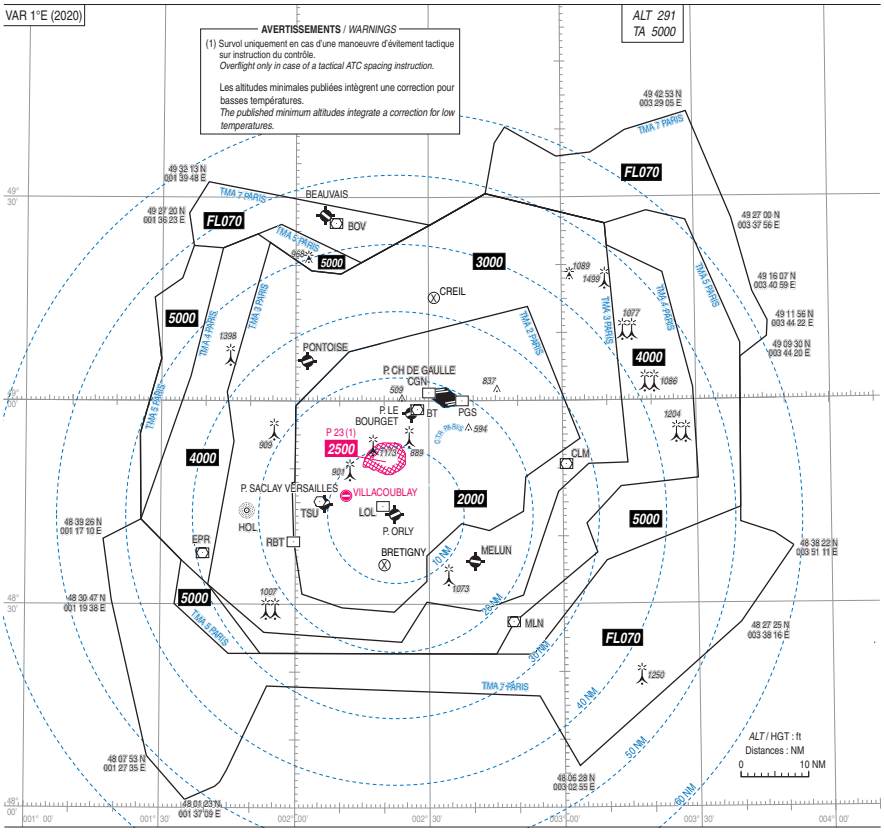
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS ORLY

Altitudes Minimales de Guidage

Minimum Vectoring Altitudes

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPO 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 LFPO AD 2.22
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 LFPO AD 2.22
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

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS ORLY
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 de caractéristiques équivalentes.

Warning

The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of a breakdown or at the time of maintenance work.

A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.

PARIS ORLY

	ATIS ORLY			126.505 (FR) – 131.355 (EN)
☛	**TWR** ORLY	Prévol / *Delivery*		121.555 – 120.505 (s)
		Sol / *Ground*		121.705 – 121.815 (s)
☛		Tour / *Tower*		118.705 – 120.505 (s)
☛	**APP** ORLY	Départ / *Departure*		127.755 – 128.380 (s)
☛		Approche / *Approach*		123.880 – 124.455 – 118.855 (s) – 120.855 (s)

PARIS CHARLES DE GAULLE

☛	**APP** DE GAULLE	Approche / *Approach*	**VEBEK**	121.155 – 126.580 (s)

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
AMB	REF ENR 4.1	X		X	
BOV	REF AD2 - LFOB. 19	X		X	
CAD	REF ENR 4.1	X	X	X	
CGN	REF AD2 - LFPG. 19		X	X	X
CTL	REF ENR 4.1	X			X
DJL	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	X
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
PGS	REF AD2 - LFPG. 19		X	X	X
RBT	REF ENR 4.1	X	X	X	
REM	REF ENR 4.1		X	X	
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
TSU	REF ENR 4.1	X		X	

ABORO	REF ENR 4.4	X		X	
ADADA	REF ENR 4.4	X		X	
AGOPA	REF ENR 4.4	X		X	
ALARO	REF ENR 4.4	X		X	
ARDOL	REF ENR 4.4	X		X	
ASVOK	REF ENR 4.4	X			X
ATREX	REF ENR 4.4	X		X	
AVLON	REF ENR 4.4	X		X	
BATAG	REF ENR 4.4	X		X	
BAXIR	REF ENR 4.4	X		X	
BENAR	REF ENR 4.4	X		X	
BOBSA	REF ENR 4.4	X		X	
BUBLI	REF ENR 4.4	X		X	
CHABY	REF ENR 4.4	X		X	
DEVIM	REF ENR 4.4	X		X	X
DIBES	REF ENR 4.4	X		X	
DIKOL	REF ENR 4.4	X		X	
DORDI	REF ENR 4.4	X		X	
EBOMA	REF ENR 4.4	X		X	
EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	
EGOZE	REF ENR 4.4	X		X	
ELCOB	REF ENR 4.4	X		X	
EMMAQ	REF ENR 4.4	X		X	X
ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
GIMER	REF ENR 4.4	X		X	
GITAN	REF ENR 4.4	X		X	
GORET	REF ENR 4.4	X		X	
KUTAN	REF ENR 4.4	X		X	
LALUX	REF ENR 4.4	X		X	
LARPO	REF ENR 4.4	X			X
LATRA	REF ENR 4.4	X		X	
LORNI	REF ENR 4.4	X	X	X	X
LUMAN	REF ENR 4.4	X		X	
LUVAL	REF ENR 4.4	X		X	
MATIX	REF ENR 4.4	X		X	
MEDWY	REF ENR 4.4	X		X	X
MOLBA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
MONOT	REF ENR 4.4	X		X	
MOPIL	REF ENR 4.4	X		X	
NIMER	REF ENR 4.4	X		X	
NURMO	REF ENR 4.4	X		X	
OBAMO	REF ENR 4.4	X		X	
OBURO	REF ENR 4.4	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

PARIS **ORLY**

ODEBU	REF ENR 4.4	X		X	
ODILO	REF ENR 4.4	X	X	X	X
OKASI	REF ENR 4.4	X		X	
OKRIX	REF ENR 4.4	X		X	
OLZOM	REF ENR 4.4	X		X	
OPALE	REF ENR 4.4	X		X	
PEKIM	REF ENR 4.4	X		X	
PIBAT	REF ENR 4.4	X		X	
PILUL	REF ENR 4.4	X		X	
RANUX	REF ENR 4.4	X		X	
RENSA	REF ENR 4.4	X		X	
SOMED	REF ENR 4.4	X		X	
SOTIP	REF ENR 4.4	X		X	
SOTUS	REF ENR 4.4	X		X	
TUNOR	REF ENR 4.4	X		X	
TUTAX	REF ENR 4.4	X		X	
VALPO	REF ENR 4.4	X			X
VASOL	REF ENR 4.4	X			X
VEBEK	REF ENR 4.4	X		X	X
VEKUH	REF ENR 4.4	X	X		X
XERAM	REF ENR 4.4	X		X	

IPO02	48°31'47.9" N 002°16'58.9" E	X			X
FPO02	48°35'07.1" N 002°18'38.1" E	X			X
IPO06	48°36'10.7" N 001°59'18.7" E	X			X
FPO06	48°37'50.4" N 002°03'57.2" E	X			X
IPO07	48°39'56.9" N 002°04'14.9" E	X			X
FPO07	48°40'54.0" N 002°09'19.8" E	X			X
IPO20	48°50'07.2" N 002°29'11.0" E	X			X
FPO20	48°47'36.0" N 002°24'53.1" E	X			X
IPO24	48°49'41.7" N 002°37'28.2" E	X			X
FPO24	48°48'03.3" N 002°32'47.5" E	X			X
IF ILS/LOC RNP RWY 25	REF VEKUH	X	X		X
FPO25	48°45'48.7" N 002°35'56.2" E	X			X
IF ILS/LOC RWY 02	REF IPO02	X	X		X
FAF LOC RWY 02	48°35'07.1" N 002°18'38.1" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 06	REF IPO06	X	X		X
FAF LOC RWY 06	48°37'50.4" N 002°03'57.2" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 07	48°40'05.1" N 002°04'58.4" E		X		X
FAF LOC RWY 07	48°40'54.0" N 002°09'19.8" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 24	REF IPO24	X	X		X
FAF LOC RWY 24	48°48'03.3" N 002°32'47.5" E		X		X
FAF LOC RWY 25	48°45'48.7" N 002°35'56.2" E		X		X
MAPT LOC RWY 07	48°42'56.6" N 002°20'19.2" E		X		X
MAPT LOC RWY 25	48°43'48.2" N 002°24'58.7" E		X		X

RW02	REF AD 2 LFPO.12 + THR 02	X			X
RW06	REF AD 2 LFPO.12 + THR 06	X			X
RW07	REF AD 2 LFPO.12 + THR 07	X			X
RW20	REF AD 2 LFPO.12 + THR 20	X			X
RW24	REF AD 2 LFPO.12 + THR 24	X			X
RW25	REF AD 2 LFPO.12 + THR 25	X			X

FF305	47°24'15.0" N 004°36'07.0" E	X		X	
FF306	47°27'34.0" N 004°10'27.0" E	X		X	
FF307	47°22'26.0" N 003°55'29.0" E	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
PO060	48°45'24.9" N	002°25'16.9" E	X		X	
PO061	48°45'14.0" N	002°32'47.1" E	X		X	
PO081	48°44'22.2" N	002°28'03.2" E	X		X	
PO082	48°44'34.3" N	002°32'56.0" E	X		X	
PO083	48°45'12.8" N	002°40'56.8" E	X		X	
PO084	48°46'33.8" N	002°58'38.9" E	X		X	
PO085	48°38'27.7" N	002°37'39.2" E	X		X	
PO088	48°44'54.2" N	002°00'47.6" E	X		X	
PO090	49°08'12.2" N	002°05'30.4" E	X		X	
PO092	48°49'57.8" N	001°46'47.1" E	X		X	
PO181	48°39'55.0" N	002°24'11.0" E	X		X	
PO183	48°38'24.3" N	002°18'36.0" E	X		X	
PO185	48°37'37.3" N	002°15'42.9" E	X		X	
PO187	48°41'57.6" N	001°31'54.7" E	X		X	
PO189	48°39'50.3" N	001°53'40.9" E	X		X	
PO191	48°44'53.8" N	001°29'10.8" E	X		X	
PO202	48°38'48.9" N	002°15'24.2" E	X		X	
PO203	48°37'54.8" N	002°13'59.9" E	X		X	
PO204	48°36'38.9" N	002°07'51.6" E	X		X	
PO241	48°42'23.6" N	002°17'20.2" E	X		X	
PO243	48°40'52.7" N	002°13'35.1" E	X		X	
PO244	48°40'20.5" N	002°12'19.5" E	X		X	
PO245	48°39'59.7" N	002°11'31.6" E	X		X	
PO246	48°39'46.3" N	002°11'01.7" E	X		X	
PO248	48°38'02.5" N	002°05'26.3" E	X		X	
PO260	48°46'03.6" N	001°44'24.3" E	X		X	
PO262	49°14'00.2" N	002°01'35.5" E	X		X	
PO270	48°32'05.3" N	002°03'29.2" E	X		X	
PO271	48°28'53.4" N	002°00'31.2" E	X		X	
PO272	48°31'24.9" N	002°03'54.6" E	X		X	
PO300	48°29'37.9" N	002°22'03.1" E	X		X	
PO301	48°28'43.2" N	002°18'57.6" E	X		X	
PO302	48°31'26.5" N	002°51'01.8" E	X		X	
PO303	48°28'23.7" N	002°05'47.4" E	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

	PO304	48°39'01.5'' N	003°04'08.1'' E	X		X	
	PO306	48°52'15.6'' N	003°09'10.2'' E	X		X	
→	PO403	48°46'56.4'' N	002°24'33.2'' E	X			X
←							
←							
	PO406	48°45'04.4'' N	002°34'20.1'' E	X			X
	PO410	48°46'08.7'' N	002°37'45.2'' E	X			X
	PO411	48°49'10.0'' N	002°35'57.8'' E	X			X
	PO412	48°42'59.4'' N	002°39'37.0'' E	X			X
	PO420	48°47'33.5'' N	002°45'33.2'' E	X			X
	PO421	48°46'46.0'' N	002°41'10.7'' E	X			X
	PO422	48°47'56.3'' N	002°37'00.1'' E	X			X
	PO423	48°49'29.9'' N	002°31'24.8'' E	X			X
	PO425	48°31'29.9'' N	002°16'49.9'' E	X			X
	PO431	48°37'54.8'' N	002°04'09.5'' E	X			X
	PO432	48°32'05.5'' N	002°17'07.7'' E	X			X
	PO604	48°23'34.9'' N	001°43'33.0'' E	X			X
	PO609	48°22'24.8'' N	001°42'21.4'' E	X			X
	PO610	48°35'18.2'' N	002°49'56.6'' E	X			X
	PO611	48°34'33.9'' N	001°54'49.7'' E	X			X
	PO615	48°34'40.3'' N	002°22'22.8'' E	X			X
	PO617	49°05'22.9'' N	001°42'35.0'' E	X			X
	PO621	48°27'39.0'' N	002°38'22.0'' E	X			X
	PO623	48°19'54.9'' N	001°48'36.6'' E	X			X
	PO720	48°36'07,0"N	002°07'16,0"E	X		X	
	PO721	48°37'26,4" N	002°03'46,7" E	X		X	
	PO722	48°42'55,2" N	001°38'54,5" E	X		X	
	PO723	48°49'15,0" N	001°45'18,0" E	X		X	
	PO724	48°51'04,0" N	002°37'26,0" E	X		X	
	PO771	48°38'13,0" N	002°19'02,0" E	X		X	
	PO772	48°47'11,6" E	001°54'01,4" E	X		X	
	PO773	48°47'10,2" N	003°06'27,7" E	X		X	
	PB096	REF AD 2 LFPB DATA		X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

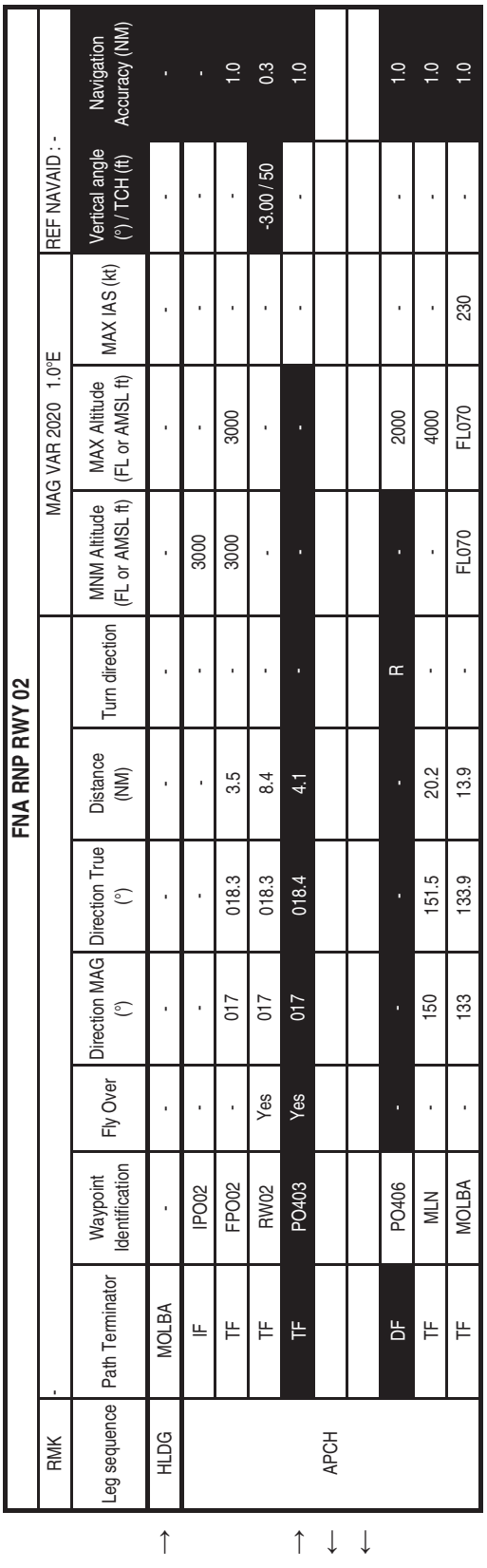
PARIS **ORLY**
PRECODING FNA **ILS CAT1 LOC** RWY 02

FNA ILS LOC RWY 02

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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APCH	IF	IPO02	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	See chart ILS or LOC RWY 02											
	-	PO403	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	DF	PO406	-	-	-	-	R	-	2000	-	-	1.0
	TF	MLN	-	150	151.5	20.2	-	-	4000	-	-	1.0
	TF	MOLBA	-	133	133.9	13.9		FL070	FL070	230	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS **ORLY**
PRECODING FNA **RNP** RWY 02



FNA RNP RWY 02

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 (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	MOLBA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
APCH	IF	IPO02	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	FPO02	-	017	018.3	3.5	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW02	Yes	017	018.3	8.4	-	-	-	-	-3.00 / 50	0.3
	TF	PO403	Yes	017	018.4	4.1	-	-	-	-	-	1.0
	DF	PO406	-	-	-	-	R	-	2000	-	-	1.0
	TF	MLN	-	150	151.5	20.2	-	-	4000	-	-	1.0
	TF	MOLBA	-	133	133.9	13.9	-	FL070	FL070	230	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARIS **ORLY**
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 02

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFPO
Runway	02
Runway Direction	0
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E02A
LTP/FTP Latitude	484303,1500N
LTP/FTP Longitude	0022236,1100E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	131,4
FPAP Latitude	484416,8800N
Delta FPAP Latitude (seconds)	73,7300
FPAP Longitude	0022313,0900E
Delta FPAP Longitude (seconds)	36,9800
Threshold Crossing Height	50,00
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3,00
Course Width (metres)	105
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40
VAL (metres)	35

Output data

Data Block	10 0F 10 06 0C 02 00 00 01 32 30 05 DC 44 E8 14 9C 1C 05 01 22 19 04 40 02 E8 20 01 F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 89 76 57 E6
Calculated CRC Value	89 76 57 E6

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	87,6

© Service de l'Information Aéronautique, France

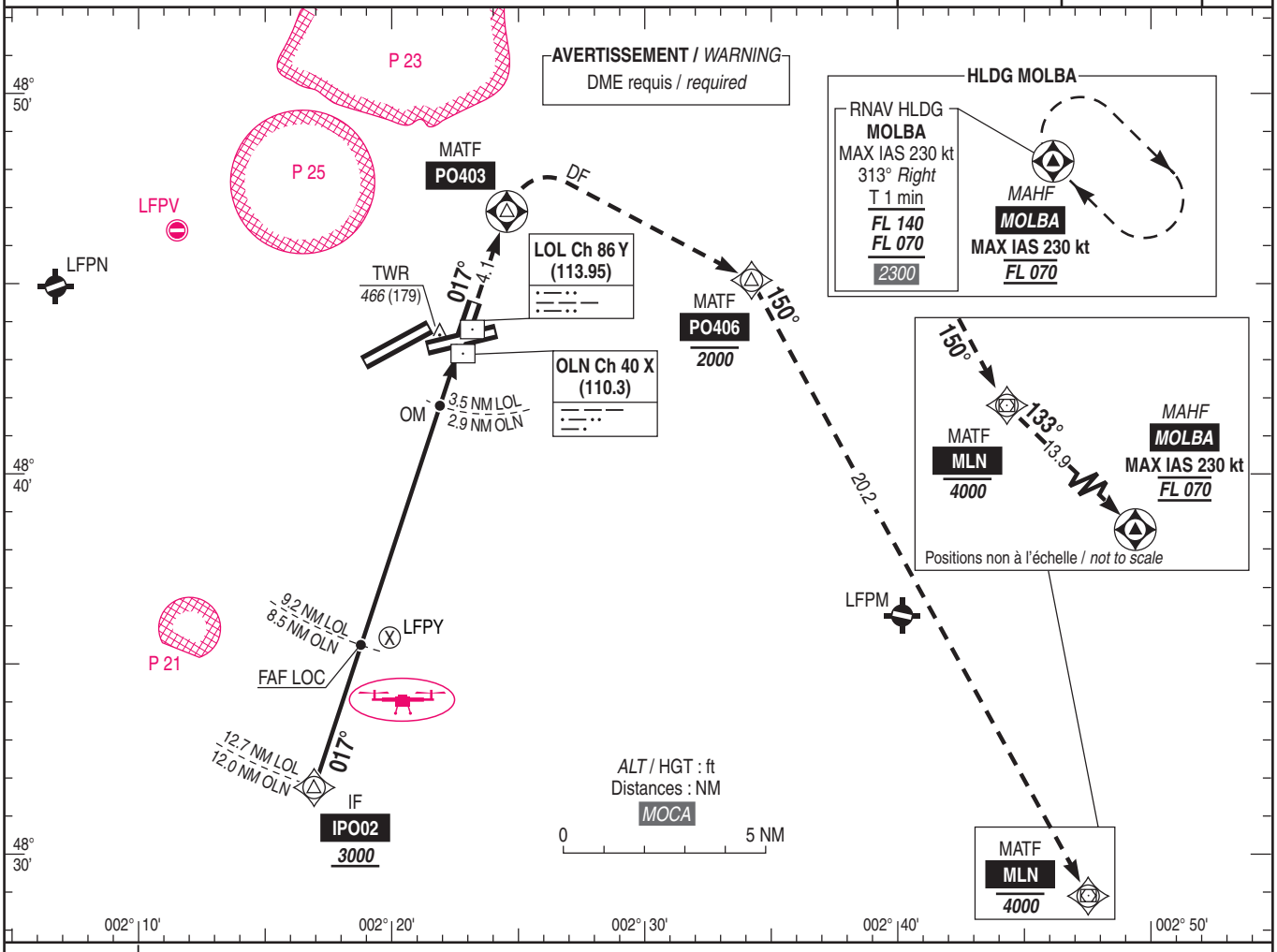
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 291, ***THR : 287 (11 hPa)***

PARIS **ORLY**

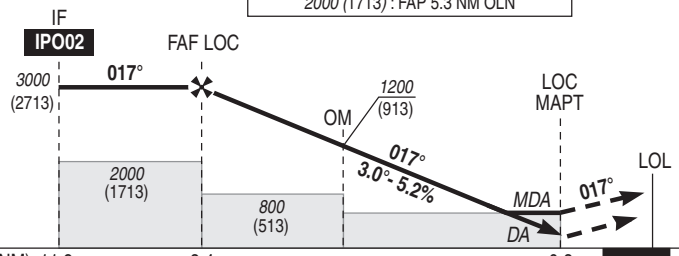
FNA ILS CAT I ou/*or* LOC RWY 02

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS** **OLN 110.3** RDH : 50	VAR 1° E (2020)



TA : 5000

Sur clairance en cas d'APCH ILS uniquement
With clearance in case of ILS APCH only :
2000 (1713) : FAP 5.3 NM OLN



→ THR (NM)	11.9	8.4	2.7	0.8
→ OLN (NM)	12.0	8.5	2.9	1
→ LOL (NM)	12.7	9.2	3.5	1.7

API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** et prévoir guidage radar.
En cas de panne radio, monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** à ***2000*** (1713) **MAX**.
Poursuivre vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3713) **MAX**, puis jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230kt).

*Missed APCH : **Climb straight** ahead to **PO403** at **2000** (1713), then direct to **PO406**, and expect radar vectoring.*
*In case of radio failure, **climb straight** ahead to **PO403** at **2000** (1713), then direct to **PO406** at **2000** (1713) **MAX**.*
*Continue to **MLN** at **4000** (3713) **MAX**, then to **MOLBA** at **FL 070** to integrate **MOLBA** holding (MAX IAS 230kt).*

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*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***490*** (200)	750	162	***710*** (420)	1500	415	***900*** (620)	1500
B			169				***1010*** (720)	1600
C			181				***1140*** (860)	2400
D			188				***1160*** (880)	3600
DL			190	-	-	-	-	-

DIST DME OLN								
NM	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**
ALT (HGT)	***2830*** (2543)	***2510*** (2223)	***2190*** (1903)	***1870*** (1583)	***1550*** (1263)	***1230*** (943)	***910*** (623)	***600*** (313)

Observations / *Remarks* : NIL.

FAF - THR 8.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
	7 min 10	5 min 54	5 min 01	4 min 22	3 min 52	3 min 28	3 min 08	2 min 43
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	765	845	980

OACI

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

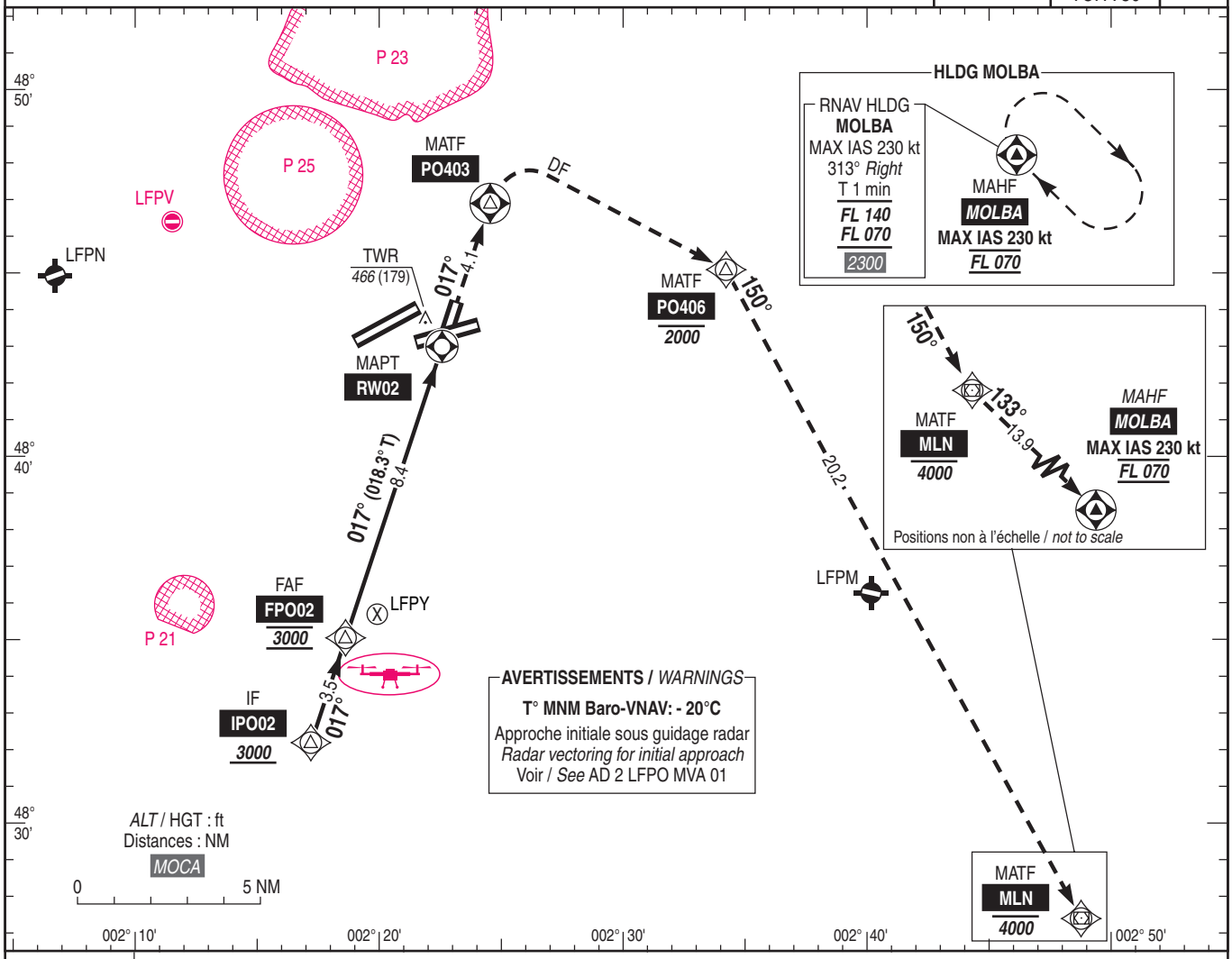
PARIS **ORLY**

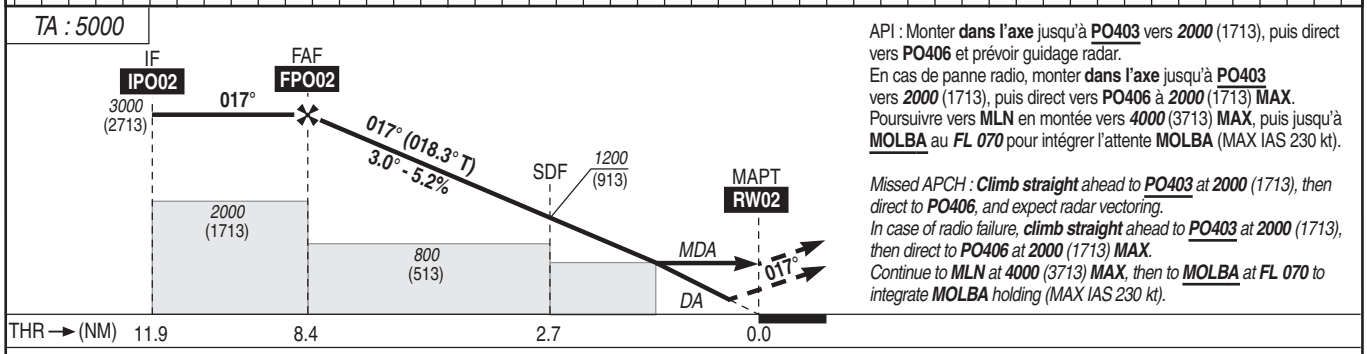
CAT A B C D

ALT AD : 291, ***THR : 287 (11 hPa)***

FNA **RNP** RWY 02

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPO COM 01	**RNP APCH**	**EGNOS CH 57676 E02A** TCH : 50	VAR 1° E (2020)





API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** et prévoir guidage radar.
En cas de panne radio, monter **dans l'axe** jusqu'à **PO403** vers ***2000*** (1713), puis direct vers **PO406** à ***2000*** (1713) **MAX**. Poursuivre vers **MLN** en montée vers ***4000*** (3713) **MAX**, puis jusqu'à **MOLBA** au ***FL 070*** pour intégrer l'attente **MOLBA** (MAX IAS 230 kt).

Missed APCH : ***Climb straight*** *ahead to* ***PO403*** *at* ***2000*** *(1713), then direct to* ***PO406****, and expect radar vectoring.*
In case of radio failure, ***climb straight*** *ahead to* ***PO403*** *at* ***2000*** *(1713), then direct to* ***PO406*** *at* ***2000*** *(1713)* ***MAX****.*
Continue to ***MLN*** *at* ***4000*** *(3713)* ***MAX****, then to* ***MOLBA*** *at* ***FL 070*** *to integrate* ***MOLBA*** *holding (MAX IAS 230 kt).*

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*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***490*** (200)	750	162	***690*** (400)	1400	299	***710*** (420)	1500	415	***900*** (620)	1500
B			169	***700*** (420)	1500	311				***1010*** (720)	1600
C			181	***710*** (420)	1500	320				***1140*** (860)	2400
D			188	***710*** (420)	1500	330				***1160*** (880)	3600
DL			190	-							

DIST RW02

NM	**8**	**7**	**6**	**5**
ALT	***2880***	***2570***	***2250***	***1930***
(HGT)	(2593)	(2283)	(1963)	(1643)
	4	**3**	**2**	**1**
	1610	***1290***	***970***	***660***
	(1323)	(1003)	(683)	(373)

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

FAF - MAPT 8.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt	185 kt
	7 min 10	5 min 54	5 min 01	4 min 22	3 min 52	3 min 28	3 min 08	2 min 43
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	765	845	980

OACI

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

Une sélection automatique des aides à la navigation (DME et VOR) utilisées par le système RNAV pour établir la position de l'aéronef.

La fonction « Direct to ».

La possibilité d'enchaîner automatiquement les branches de navigation et d'effectuer les anticipations de virage (« fly-over » ou « fly-by »).

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

Automatic selection of navigation aids (DME and VOR) used by the RNAV system to determine the aircraft position.

"Direct to" function.

Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns ("fly by" or "fly over").

In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.

22.3.6 DEPARTS : DCT FPL

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

22.3.6 DEPARTURES: DCT FPL

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

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

Les pilotes doivent appliquer les procédures DCT FPL suivantes :

Préciser FPL case 15 :

- vers le secteur Nord : DCT EGOZE puis DCT premier point de rejointe de la structure En-Route,

- vers le secteur Est : DCT NIPOR,

- vers le secteur Ouest : DCT ELCOB ou LGL.

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

- vers le secteur Nord : départ PACIQ puis guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : départ PACIQ puis guidage radar CTL puis vers NIPOR,

- vers le secteur Ouest : en fonction de la configuration, départ RNAV initial ou départ RNAV PACIQ puis guidage radar ELCOB ou LGL.

Pour ces départs avec RFL < FL 115 :

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

Pilots must comply with the DCT FPL procedures as follows :

Fill in FPL field 15 :

- Northbound sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En-Route structure,

- Eastbound sector : DCT NIPOR,

- Westbound sector : DCT ELCOB or LGL.

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

- Northbound sector : PACIQ departure then radar guidance to EGOZE,

- Eastbound sector : PACIQ departure then radar guidance CTL then to NIPOR,

- Westbound sector : depending on the configuration, Initial RNAV departure or RNAV PACIQ departure then ELCOB or LGL radar guidance.

On these departure with RFL < FL 115 :

Pilots must be aware that they may fly through class E airspace (in particular on ELCOB and LGL) in which VFR traffic unknown to ATC may fly.

22.3.7 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

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

22.3.7 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

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

22.3.8 POGO

22.3.8.1 Définition

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

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

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

22.3.8 POGO

22.3.8.1 Definition

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

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

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

22.3.8.2 Plan de vol

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

22.3.8.2 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

22.3.8.3 Utilisation

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

22.3.8.3 Use

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

22.3.8.4 Vols PARIS SACLAY VERSAILLES > MELUN

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

22.3.8.4 Flights PARIS SACLAY VERSAILLES > MELUN

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

22.3.9 DEPARTS A VUE PISTE 25L/07R

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

- De jour uniquement.

- Piste 25R/07L fermée.

- Visibilité supérieure ou égale à 1500 m et plafond supérieur à 1500 ft AMSL.

- Le pilote doit virer au plus tôt pour rejoindre les SID publiés.

- Le pilote est responsable du franchissement d'obstacles jusqu'à une altitude de 1500 ft AMSL MNM et doit ensuite se conformer aux SID publiés pistes 25R/07L.

22.3.9 VISUAL DEPARTURES RWY 25L/07R

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

- Daytime only.

- RWY 25R/07L closed.

- Visibility greater than or equal to 1500 m and ceiling above 1500 ft AMSL.

- The pilot must turn as soon as possible to reach the published SID.

- The pilot is responsible for crossing obstacles up to 1500 ft AMSL MNM and must then comply with the RWY 25R/07L published SID.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.3.10 LVP

22.3.10.1 Infrastructures utilisables en LVP :

PISTE 07L/25R

TWY E, W, S, S2, F, D, B, A E1, E2, E4

22.3.10.2 Critères de mises en place et de fin de LVP :

Procédures LVP en vigueur pour les décollages uniquement.

Procédures LVP possibles uniquement en présence du contrôle.

En situation LVP, les mouvements de mobiles sur l'aire de manoeuvre sont limités à un seul mobile.

La phase pré-LVP est mise en oeuvre lorsque la RVR est comprise entre 800 m et 550 m.

Les LVP sont mises en oeuvre lorsque la RVR est comprise entre 550m et 400m.

22.3.10.3 Liste des équipements utilisés lors des LVP :

Voir AD 2 LFPN.14 et AD 2 LFPN.15

22.3.10 LVP

22.3.10.1 Facilities suitable for LVP :

RWY 07L/25R

TWY E, W, S, S2, F, D, B, A E1, E2, E4

22.3.10.2 Criteria for initiating and terminating LVP :

LVP in force for take-offs only.

LVP permitted only when air traffic control is present.

In LVP conditions, movements of ground vehicles on the apron are limited to a single vehicle.

The pre-LVP phase is implemented when RVR is between 800 m and 550 m.

LVP are implemented when RVR is between 550 m and 400 m.

22.3.10.3 List of equipment used during LVP :

See AD 2 LFPN.14 and AD 2 LFPN.15

AD 2 LFPN.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 EQUIPEMENT AD

23.1.1 Equipement de surveillance du trafic :
AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

23.1.2 PCL :
Absence ATS : PCL 25R/07L uniquement de 0500 à 2130 (ETE : -1HR).

23.2 ESPACES ADJACENTS

LF-R 35 A et LF-R 35 B : voir ENR 5.1

23.3 PERIL ANIMALIER

Occasionnel.

23.4 AVITAILLEMENT UL AERO SUPER+ ET 100 LL

Distributeurs automatiques dans la zone des parkings 20 et 30.

23.1 AD EQUIPMENT

23.1.1 Traffic surveillance equipment :
AD equipped with a radar display (see AD 1.0) .

23.1.2 PCL :
Absence ATS : PCL 25R/07L only from 0500 to 2130 (SUM : -1HR).

23.2 ADJACENT AIRSPACES

LF-R 35 A and LF-R 35 B : see ENR 5.1

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random.

23.4 UL AERO SUPER+ AND 100 LL REFUELLING

Automatic dispensers in the vicinity of parking stands 20 and 30.

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

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

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

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
AMB	REF ENR 4.1	X		X	
BOV	REF AD2 - LFOB. 19	X		X	
CAD	REF ENR 4.1	X	X	X	
CGN	REF AD2 - LFPG. 19		X	X	
CTL	REF ENR 4.1	X			X
DJL	REF ENR 4.1	X		X	
EPL	REF ENR 4.1	X		X	
EPR	REF ENR 4.1	X	X	X	X
HOL	REF AD2 - LFPV. 19	X	X	X	
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF AD2 - LFPO. 19	X	X	X	X
MLN	REF ENR 4.1	X	X	X	X
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
PGS	REF AD2 - LFPG. 19		X	X	
←					
RBT	REF ENR 4.1	X	X	X	X
REM	REF ENR 4.1		X	X	
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
TSU	REF ENR 4.1	X	X	X	X

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Parking CIV : béton enrobé Parking MIL : enrobé	CIV apron: bituminous concrete MIL apron: bituminous
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	Alpha : - 1,1B : 44 R/B/W/T - 2, 2B : 44 R/C/W/T - 3, 3B : 36 R/C/W/U - 4 : 52 R/C/W/U - 5, 5B : 36 R/C/W/U - 6, 6B : 52 R/C/W/U - 7 : 36 F/B/W/T - 8A : 40 F/C/W/T - 8B, 8C : 29 F/C/W/T Golf : 49 R/B/W/T Aérosite : 35 F/C/W/T.	
2	Largeur TWY / *TWY width*	1) TWY NW et N5 : 18 m 2) TWY NM, M et E : 23 m limité code C 3) TWY NE et N1 : 23 m limité code D avec envergure du train principal < 8,50 m 4) TWY N : 15 m limité code B 5) TWY NA : 23 m 6) TWY N3 : 23 m 7) TWY C : 23 m 8) TWY NG : 23 m 9) TWY G : 23 m 10) TWY Q : 15 m 11) TWY S, S0, S1, S2 : 15 m 12) TWY Y : 15 m du TWY S au portail militaire, puis 10,5 m du portail militaire aux installations militaires	1) TWY NW and N5 : 18 m 2) TWY NM, M and E : 23 m restricted to code C 3) TWY NE and N1 : 23 m restricted to code D with main gear span < 8.50 m 4) TWY N : 15 m restricted to code B 5) TWY NA : 23 m 6) TWY N3 : 23 m 7) TWY C : 23 m 8) TWY NG : 23 m 9) TWY G : 23 m 10) TWY Q : 15 m 11) TWY S, S0, S1, S2 : 15 m 12) TWY Y : 15 m from TWY S to military gate, then 10.5 m from military gate to military installations
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Enrobé	Bituminous concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	1) 45 F/C/W/T 2) 45 F/C/W/T 3) 45 F/C/W/T 4) 38 F/C/W/T 5) 41 F/C/W/T 6) 39 F/C/W/T 7) 36 F/C/W/T 8) 40 F/C/W/T 9) 38 F/C/W/T 10) 35 F/C/W/T 11) S : 31 F/C/W/T S0 : 19 F/C/W/T S1 : 27 F/C/W/T S2 : 24 F/C/W/T 12) 19 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Parking	
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	604 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	1 43°22'52.02"N 000°24'48.01"W 1B 43°22'52.03"N 000°24'48.28"W 2 43°22'52.01"N 000°24'49.91"W 3 43°22'53.77"N 000°24'51.71"W 3B 43°22'52.59"N 000°24'50.79"W 4 43°22'55.12"N 000°24'53.79"W 5 43°22'55.93"N 000°24'55.32"W 5B 43°22'54.40"N 000°24'53.87"W 6 43°22'56.74"N 000°24'56.85"W 6B 43°22'56.34"N 000°24'56.10"W 7 43°22'56.76"N 000°24'59.82"W	A1 43°23'09.26"N 000°25'20.53"W A2 43°23'08.17"N 000°25'18.42"W A3 43°23'08.85"N 000°25'20.37"W G1 43°23'00.21"N 000°25'06.31"W G2 43°22'59.78"N 000°25'06.00"W G3 43°22'59.88"N 000°25'07.83"W G4 43°22'59.51"N 000°25'05.84"W G5 43°22'59.86"N 000°25'06.51"W G6 43°23'00.21"N 000°25'07.17"W G7 43°23'00.56"N 000°25'07.84"W G8 43°23'00.91"N 000°25'08.51"W
6	Observations / *Remarks*	Circulation interdite aux piétons depuis les postes de l'aviation légère vers les postes aviation commerciale et aérogare. Utilisation TWY S, S0, S1 et S2 limitée aux appareils circulant en CAM, aéronefs d'état et aux aéronefs volant au profit des forces militaires. Points d'attente intermédiaires M et E non utilisables par RVR < 800 m. TWY Q utilisable de jour et de nuit. Interdit en LVP (RVR < 800 m).	Pedestrian traffic forbidden from general aviation towards commercial aviation stands and terminal. Use of TWY S, S0, S1 and S2 reserved for military aircraft, state aircraft and aircraft flying for military forces. Intermediate HLDG points M et E unavailable when RVR less than 800 m. Use of TWY Q night and day. Forbidden if RVR < 800 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

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

AD 2 LFBP.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

AD 2 LFBP.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

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

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

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
13	125.85 (125)	2500 x 45	52 F/C/W/T asphalte / asphalt	43°23'15.57"N 000°25'59.74"W ------ GUND NIL	THR : 581ft
31	305.85 (305)	2500 x 45	52 F/C/W/T asphalte / asphalt	43°22'28.19"N 000°24'29.67"W ------ GUND NIL	THR : 616ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
13	NIL	NIL	NIL	2620 x 280	NIL	(1)
31	NIL	NIL	200	2620 x 280	NIL	(2)

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

LFPT - PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

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

1	Position GEO ARP	49°05'48"N 002°02'27"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Intersection des pistes	
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	7 km NW Pontoise	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	325 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	26.5 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	143 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.7045°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.135°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	GROUPE ADP - PARIS AEROPORT	
	Adresse / *Address*	Direction du Bourget et des aérodromes d'aviation générale. Bâtiment Paul Bert, 1 rue Désiré Lucca 93350 Le Bourget	
	Telephone	Astreinte 06 69 58 04 03	
	FAX		
	TELEX		
	AFS	LFPTZTZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Redevances : https://www.parisaeroport.fr/entreprises/services-aux-compagnies/tarifs/tarifs-redevances - E-mail : airportfees_lbg@adp.fr - Application AEROPS : https://gat.aerops.com/prices/calculator/lfpt - TEL : 01 49 75 74 61 ou 01 48 62 31 24	Fees : https://www.parisaeroport.fr/en/professionals/airlines-services/fees/services-fees - E-mail : airportfees_lbg@adp.fr - Application AEROPS : https://gat.aerops.com/prices/calculator/lfpt - TEL : +33 1 49 75 74 61 or +33 1 48 62 31 24

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*		
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	- VOLS INTRA SCHENGEN ET UE : Autorisés sous conditions de franchises (capitaux et marchandises) REF : www.douane.gouv.fr - VOLS INTRA SCHENGEN ET HORS UE (Suisse, Liechtenstein, Islande, Norvege) : MAR - VEN O/R la veille avant 1100. SAM - LUN le dernier jour ouvrable avant 1100 FAX : 01 74 25 96 27 E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr - VOLS HORS SCHENGEN ET HORS UE (Royaume-Uni, Irlande, Chypre) : interdits. Police - BGTA TEL : 01 48 62 50 24 - 01 48 62 50 12.	- FLIGHTS WITHIN SCHENGEN AND EU : authorized under conditions of franchises (funds and merchandises), REF :www.douane.gouv.fr - FLIGHTS WITHIN SCHENGEN AND OUTSIDE EU (Switzerland, Liechtenstein, Island, Norway) : TUE - FRI O/R previous day before 1100. SAT - MON : last working day before 1100. FAX : 01 74 25 96 27 E-mail : codt-idf@douane.finances.gouv.fr - FLIGHTS OUTSIDE SCHENGEN AND EU (UK, Ireland, Cyprus) : prohibited. Police - BGTA TEL : 01 48 62 50 24 - 01 48 62 50 12.
3	Services de santé / *Health and sanitary*		
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BNIA BORDEAUX	
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	0800-1900 TEL : 01 30 31 13 25 Aérodrome de PONTOISE, 95650 Boissy l'Aillerie	
8	Avitaillement / *Fueling*	Voir AD 2 LFPT.4	See AD 2 LFPT.4
9	Services de manutention / *Handling*		
10	Sûreté / *Safety*		
11	Dégivrage / *De-icing*		
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS.	GRF (Global Reporting Format) : ATS SKED.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburant : Aviation d'affaires : Lubrifiants - JET A1 : E-mail : ameridair@ameridair.com TEL : +33 (0)9 62 61 19 36 - Carte crédit - carte TOTAL. 0800-1100 / 1200-1600. En dehors de ces HOR contactez handling AMERIDAIR. Aviation générale : Zone Sud : 100LL : HX - Exploitant : Total Energies Aviation C/O. Aeroclub Hispano Suiza - TEL : 01 34 41 77 00. Paiement : carte TOTAL : H24 / Espèces : 0800-1100 / 1300-1700.	Fuel : Business aviation : Lubricants - JET A1 : E-mail : ameridair@ameridair.com, TEL : +33 (0)9 62 61 19 36 - Credit card - TOTAL card. 0800-1100 / 1200-1600. Outside these SKED contact AMERIDAIR handling. General aviation : South area : 100LL : HX - Operator : Total Energies Aviation C/O. Aeroclub Hispano Suiza - TEL : 01 34 41 77 00. TOTAL card : H24 / Cash : 0800-1100 / 1300-1700.
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*		
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	AMERIDAIR HANDLING : TEL : +33 (0)9 62 61 19 36 E-mail : ameridair@ameridair.com	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Toutes réparations avions légers et avions d'affaires pour les aéronefs de MTOW inférieure à 2730 kg. Pontoise Aéro Maintenance : TEL : 01 30 17 24 10 E-mail : pontoise.aero.maintenance@gmail.com	All repairs for light and business aircraft with MTOW smaller than 2730 kg. Pontoise Aéro Maintenance : 01 30 17 24 10 E-mail : pontoise.aero.maintenance@gmail.com
7	Observations / *Remarks*	Sauf entrainement, assistance obligatoire pour tous vols commerciaux ou aéronefs de MTOW > 3,5 t. Demande à formuler auprès du gestionnaire ou vers une société basée agréée. Le nom de la société ou de l'entrainement devra être renseigné en case 18 du FPL. Ameridair Handling TEL : +33 9 62 61 19 36. E-Mail: ameridair@ameridair.com	Except for training purpose, handling mandatory for all commercial flights or ACFT with MTOW > 3,5 t. On request to AD operator or to homebased approved company. The company or training name must be filled in box 18 of FPL. Ameridair Handling TEL : +33 9 62 61 19 36. E-Mail: ameridair@ameridair.com

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

1	Hôtels		
2	Restaurants	Sur AD.	On AD.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis / Bus	
4	Services médicaux / *Medical facilities*		
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*		
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFPT.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*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens secours aéronautiques : - 1 véhicule d'intervention eau/émulseur, muni de 3000 litres d'eau, 500 litres d'émulseurs et 250 kg de poudre. Moyens secours publics : - Sac de secours pour prompt secours.	Aeronautical rescue equipment : - 1 fire fighting water/foam vehicle, including 3000 liters of water, 500 liters of foam and 250 kg of powder. Public rescue equipment : - Emergency bag for prompt rescue.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*		
4	Observations / *Remarks*	0530-2130 Extension possible O/R PN 72 HR - TEL : 01 30 31 96 03. Niveau 4 : HOR RFFS si ATS assurés. Niveau 1 : Absence ATS ou hors HOR RFFS.	0530-2130 Possible extension O/R PN 72 HR - TEL : 01 30 31 96 03. Level 4 : RFFS SKED if ATS provided . Level 1 : Absence ATS or out of RFFS SKED.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPT.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*	Procédés et moyens utilisés pour le déblaiement a) Neige - Epaisseur de neige supérieure à 5 cm : Déblayage avec tracteur + lame et balayeuse. - Mise en action si nécessaire d'une niveleuse et camion sous un délai de 12 heures. b) Glace et verglas - Epandage de produit déverglaçant par rampe montée sur camion en traitement curatif uniquement. - Réserve 20 000 litres.	Methods and equipment used for clearing a) Snow - Snow depth greater than 5 cm: clearing using tractor + blade and snow swipper. - Use of grader and truck within 12 hours if necessary. b) Ice and black ice - Spreading of de-icing agent using a ramp installed on a truck for remedial action only. - Reserve supply of 20 000 litres.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	Principes généraux régissant l'ordre des opérations Seront déblayés dans l'ordre : Piste 04/22 Zone nord : - TWY J, J1. - Aire de stationnement devant hangars H. Zone Sud : - Portion de 12/30 entre 04/22 et TWY ECHO - Parking TWR. - TWY A, A1, A2, B Déneigement des aires privatives non prioritaires mais possible après accord avec le gestionnaire (Aéroports de Paris). Remarques : Le déblaiement risque de provoquer une interruption temporaire de l'activité aérienne.	General principles governing the operation sequence The following areas will be cleared in the order indicated below: Runway 04/22 North area: - TWY J, J1. - Apron beside hangars H. South area: - Part of RWY 12/30 between RWY 04/22 and TWY ECHO - TWR parking. - TWY A, A1, A2, B Removal of snow on private areas is not the highest priority but may be performed after agreement of the manager (Aéroports de Paris). Remarks: The clearing may temporarily interrupt the flying activity.
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 Dérogations apportées au plan neige : Opération de déneigement et de traitement de l'aire de manoeuvre uniquement du LUN au VEN de 0600 à 1500. Traitement préventif par épandage de formiate le vendredi après-midi pour les Week Ends et la veille après-midi pour les jours fériés, cette opération à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome ne pouvant se faire qu'en présence des services ATS.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Exemptions to the snow plan: Snow removal and treatment of maneuvering area only from Monday to Friday, between 0600 and 1500. Preventive treatment by spreading of formiate on Friday afternoon for the week-end and the day before in the afternoon for public holidays, this operation is decided by the aerodrome manager and can be carried out only when the ATS are there.

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*		
2	Largeur TWY / *TWY width*	A, A1, A2, B, D, E : 7.5 m - C, F1, H, J2 :10.5 m - F, G, J, J1 : 15 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux	Bituminous concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*		
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Vérification aux seuils de piste	ACL on thresholds
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	Voir AD 2 LFPT.12	See AD 2 LFPT.12
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	TWY A, A1, A2, B, D, E, H : envergure MAX < 15m TWY C, F1, J2 : envergure MAX < 24 m TWY F, G, J, J1 : envergure MAX < 36 m	TWY A, A1, A2, B, D, E, H : wingspan smaller than 15 m TWY C, F1, J2 : wingspan smaller than 24 m TWY F, G, J, J1 : wingspan smaller than 36 m

AD 2 LFPT.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*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Oui.	Yes.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFPT .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*	Feux de protection de piste au point d'attente J 04/22.	Runway Guard Lights at holding point J 04/22.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPT.10 **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

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

AD 2 LFPT.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 LFPT .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	
	Période de validité / *Validity period*	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	
	Périodicité / *Interval of issuance*	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / *Flight documentation*	C-PL
	Langue utilisée / *Language used*	FR
7	Cartes, autres informations *Charts, other information*	METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05.

AD 2 LFPT.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
04	045.00 (043)	1689 x 47	14 F/C/W/T revêtue / paved	49°05'15.96"N 002°01'38.63"E ------ GUND NIL	THR : 274ft
22	225.00 (223)	1689 x 47	14 F/C/W/T revêtue / paved	49°05'54.87"N 002°02'37.14"E (49°05'50.93"N 002°02'31.20"E) ------ GUND NIL	THR : 308ft DTHR : 312ft
12	118.12 (116)	1548 x 45	36 F/B/W/T revêtue / paved	49°06'06.88"N 002°01'32.44"E (49°06'05.96"N 002°01'35.05"E) ------ GUND NIL	THR : 325ft DTHR : 323ft
30	298.12 (296)	1548 x 45	36 F/B/W/T revêtue / paved	49°05'43.26"N 002°02'39.76"E (49°05'44.43"N 002°02'36.42"E) ------ GUND NIL	THR : 319ft DTHR : 317ft

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
04	NIL	171	NIL	NIL	NIL	NIL
22	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
12	NIL	166	NIL	NIL	NIL	(2)
30	NIL	60	NIL	NIL	NIL	(3)

(1) RESA : 100 x 90 m.

(2) RESA : 90 x 90 m.

(3) RESA : 90 x 90 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
04	1518	1578	1689	1518	TORA, TODA et LDA RWY 04 réduites : cause gabarit routier dans la trouée de décollage TORA, TODA and LDA RWY 04 reduced : due to road height restriction barrier in take-off funnel
TWY A	856	915	1027		
22	1689	1749	1689	1518	
TWY B	1190	1250	1190		
TWY J	1492	1552	1492		
12	1382	1442	1548	1488	TORA et TODA RWY 12 réduites : cause gabarit routier situé dans la trouée de décollage. TORA and TODA RWY 12 reduced : due to road height restriction barrier in take-off tunnel.
TWY G	838	898	1004		
30	1488	1538	1548	1471	TORA et TODA RWY 30 réduites : cause présence potentielle d'un obstacle (engin agricole) en limite de clôture. TORA and TODA RWY 30 reduced : due to potential presence of an obstacle (farm machinery) at the fence line.
TWY F	1001	1051	1061		
TWY RWY 04/22 INTER	1219	1269	1279		Distances déclarées pour décollage RWY 30 depuis l'intersection avec la RWY 04/22. Declared take-off distances for RWY 30 from the intersection with RWY 04/22.

AD 2 LFPT.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*
04	- 420 m - LIH	G	PAPI 3.2 ° 5.6 %	47 ft					
22		G	PAPI 3.2 ° 5.6 %	46 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*	
04	1689 m	60 m	W / Y / R	LIH / LIL	R	171	R	(1)
22	1689 m	60 m	W / Y / R	LIH / LIL	R			(2)

(1) Balisage latéral jaune sur le dernier tiers.
Yellow edge lighting over the last third.

(2) Balisage latéral jaune sur le dernier tiers.
Yellow edge lighting over the last third.

AD 2 LFPT.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*		
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY J et J1 : balisage latéral lumineux. TWY A, B entre la piste 04/22 et le point d'attente : balisage latéral lumineux. TWY A, A1, A2, B, C : balises inertes bleues réflectorisées.	TWY J and J1 : edge lighting. TWY A, B between RWY 04/22 and holding point : edge lighting. TWY A, A1, A2, B, C : blue inert reflectors.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène.	Power generator.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	< 1s	
5	Observations / *Remarks*		

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

1	Description	

AD 2 LFPT.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 PONTOISE 49°12'16"N , 002°11'00"E - 49°07'16"N , 002°11'50"E - 48°59'25"N , 002°00'02"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 49°05'46"N , 002°02'09"E (AMJUS) - 49°12'13"N , 002°01'05"E - 49°12'16"N , 002°11'00"E	D	1500ft AMSL ---------- SFC	TWR PONTOISE Tour (FR) PONTOISE Tower (EN)	0800-1900 SUM : -1HR

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	PONTOISE Tour (FR) *PONTOISE Tower (EN)*	121.205 MHz	HO	25NM/FL40.
VDF	PONTOISE Gonio (FR) *PONTOISE Homer (EN)*	121.205 MHz	HO	Couverture: 25NM/FL40.
ATIS	PONTOISE (FR) *PONTOISE (EN)*	124.130 MHz	HO	TEL : 01 30 30 52 08

AD 2 LFPT.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*	

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

20.1 MASSE MAXIMALE ADMISE

La MTOW des ACFT admis sur l'AD est limitée à 17 t.

20.1 PERMITTED MAX WEIGHT

The MTOW for ACFT allowed on the AD is limited to 17 t.

20.2 ROULAGE

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Cheminement obligatoire par **TWY J** :

- Après un atterrissage par RVR inférieure à 800 m
- Avant un décollage aux instruments de nuit par RVR inférieure à 800 m
- Avant un décollage de jour par RVR inférieure à 550 m.

TWY C : utilisable de jour uniquement.

TWY D : utilisable de jour uniquement.

20.2 TAXIING

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

*Compulsory progress by **TWY J** :*

- After landing with RVR less than 800 m

- Before night instrument take-off with RVR less than 800 m

- Before day take-off with RVR less than 550 m.

***TWY C** : day use only.*

***TWY D** : day use only.*

20.3 AIRE DE TRAFIC

PRKG Aviation générale utilisable uniquement de jour et par ACFT légers et d'envergure inférieure à 15 m.

20.3 APRON

General Aviation apron available only in the daytime and by ACFT with wingspan smaller than 15 m.

20.4 FATO VTOL et TWY VTOL

Réservés uniquement aux opérateurs VTOL autorisés par le gestionnaire. Interdits aux autres aéronefs.

20.4 VTOL FATO and VTOL TWY

Reserved only for VTOL operators with authorisation from AD manager. Prohibited for other aircraft.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 REDUCTION DES MINIMA DE SEPARATION LIES A 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 de LE BOURGET. Sur la base de cette nouvelle classification, de nouveaux minimums de séparation fondés sur la distance 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.

22.1 REDUCTION OF WAKE TURBULENCE SEPARATION MINIMA

The RECAT-UE specification, which includes six aircraft categories depending on their wake turbulence, is in force in the airspace managed by LE BOURGET Approach. On the basis of this new classification, new separation minima based on 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 VOLS A L'ARRIVEE

22.2.1 STAR

22.2.1.1 Domaine d'application

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

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

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

22.2.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.

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

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

22.2.1.3 Utilisation

La portée de la « clairance STAR » ne concerne que le suivi de la route publiée. Tout changement de niveau de vol et de vitesse doit faire l'objet d'une clairance délivrée à l'initiative de l'organisme ATC ou sur demande du pilote.

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

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

Limitation de vitesse :

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

22.2.1.4 Panne de radiocommunication

Suivre la STAR PLN 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.

Arrivées Sud (en provenance de LFPN ou LFPV par exemple) :

Seule la procédure d'approche finale MOPAR RNP 04 peut être envisagée :

- Procéder en direct vers AMJUS à 3000 ft AMSL,
- Procéder en direct vers PT432,
- Puis raccorder la procédure d'approche.

22.2.1.5 Procédure par défaut en l'absence d'instruction du contrôle

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

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

22.2.1 STAR

22.2.1.1 Field of application

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

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

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

22.2.1.2 Radar protection and operation

For categories A B C aircraft.

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22.2.1.3 Usage

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.

When following a STAR or under radar vectoring, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements.

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

Speed limitation :

Within PARIS TMA (parts 2 to 10), the speed is limited to MAX 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, a higher speed is possible after ATC clearance.

22.2.1.4 Radiocommunication failure

Follow the authorized or PLN 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.

South arrivals (coming from LFPN or LFPV for example) :

Only the MOPAR RNP 04 final approach procedure can be considered :

- *Proceed direct AMJUS at 3000 ft AMSL,*
- *Proceed direct PT432,*
- *Then join the approach procedure.*

22.2.1.5 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

© Service de l'Information Aéronautique, France

fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais suivre par défaut la trajectoire d'approche initiale publiée, au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé réception, ou au FL 070 minimum.

Ce principe est valable dans toutes les configurations, pour toutes les arrivées LFPT utilisant IAF MOPAR géré par CDG APP.

22.2.2 Guidage RADAR

Les altitudes minimales de sécurité radar dans la TMA LE BOURGET sont publiées à l'AIP FRANCE AD 2 LFPB AMG.

22.3 VOLS AU DEPART

Prévoir un raccordement sur les itinéraires de départ publiés de PARIS LE BOURGET AD 2 LFPB SID.

Départs omnidirectionnels

RWY 04 : Monter à 3.5 % 043° jusqu'à *1300* (975) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

(1) Obstacle le plus pénalisant : clocher de 596 ft à 3079 m de la DER à 911 m à gauche de l'axe (1.79 NM dans le 028° de l'ARP).

RWY 22 : Monter 223° jusqu'à 1300 (975) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

RWY 30 : Monter 296° jusqu'à 1325 (1000) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude minimale de sécurité en route.

22.4 POGO

22.4.1 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 et VILLACOUBLAY et les aérodromes voisins sont appelés « POGO ».

Ils comportent un départ omnidirectionnel (cf 22.3) suivi d'un itinéraire de raccordement spécifique en navigation conventionnelle ou RNAV 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.

22.4.2 Plan de vol

Mentionner DCT dans le champ 15 et POGO dans le champ 18.

22.4.3 Utilisation

Restrictions horaires POGO reliant LFPT à LFPN et LFPV :

Les usagers doivent impérativement planifier leur arrivée à destination avant 0900 ou après 1130 UTC HIV (ETE : -1HR).

22.5 VOLS D'ENTRAINEMENT

Tout vol en entraînement IFR à Pontoise s'effectue au départ de PONTOISE.

Le dépôt d'un plan de vol circulaire LFPT-LFPT avec les mentions "A020 DCT VEXAV" dans le champ 15 et "RMK/TRAINING" dans le champ 18 est obligatoire.

Ce plan de vol est valable pour un enchaînement de plusieurs procédures jusqu'au complet.

22.6 PROCEDURES ET CONSIGNES PARTICULIERES HORS SERVICE ATS

Demande d'activation du plan de vol IFR uniquement au sol auprès de LE BOURGET Approche (TEL : 01 74 37 88 97) et clôture du plan de vol IFR obligatoirement au sol auprès du BTIV (TEL : 01 56 301 301).

frequency.

In such a situation, on reaching the IAF, do not join the holding pattern, but follow by default the initial approach procedure trajectory, at the last assigned level which has been acknowledged, or at FL 070 minimum.

This rule has to be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPT and using the IAF MOPAR handled by CDG APP.

22.2.2 RADAR Vectoring

The minimum radar safety altitudes in the LE BOURGET TMA are published on the AIP FRANCE chart AD 2 LFPB AMG.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

Expect a junction to published departure routings of PARIS LE BOURGET AD 2 LFPB SID.

Omnidirectional departures

RWY 04 : Climb at 3.5% gradient 043° up to 1300 (975) (1) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

(1) Most penalizing obstacle : bell tower 596 ft at 3079 m from DER at 911 m left of axis (at 1.79 NM / 028° from ARP).

RWY 22 : Climb on 223° up to 1300 (975) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

RWY 30 : Climb on 296° up to 1325 (1000) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

22.4 POGO

22.4.1 Definition

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

They include a omnidirectional departure (cf 22.3) followed by a specific conventional or RNAV 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.

22.4.2 Flight plan

Write DCT in field 15 and POGO in field 18.

22.4.3 Use

Time restrictions for POGO linking LFPT to LFPN and LFPV :

Users must plan to arrive at their destination before 0900 or after 1130 UTC WIN (SUM : -1HR).

22.5 TRAINING FLIGHTS

Any IFR training flight is carried out departing from PONTOISE.

The filing of a circular LFPT-LFPT FPL with note "A020 DCT VEXAV" in field 15 and "RMK/TRAINING" in field 18 is mandatory.

This FPL is valid for a chain of several procedures ending by a complete landing.

22.6 PROCEDURES AND SPECIAL INSTRUCTIONS OUTSIDE ATS SERVICE

Activation request for IFR FPL only on ground with LE BOURGET Approach (TEL : 01 74 37 88 97) and closing of the IFR FPL mandatory on ground with BTIV (TEL : 01 56 301 301).

AD 2 LFPT.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

AD réservé aux ACFT munis de radio.	*AD reserved for radio-equipped ACFT.*
Péril animalier : Occasionnel PCL sur FREQ TWR :	*Wildlife strike hazard : Random* *PCL on TWR FREQ :*
→ - 3 coups d'alternat : basse intensité	*- 3 clicks on mic : low intensity*
→ - 5 coups d'alternat : haute intensité	*- 5 clicks on mic : high intensity*
→ - 7 coups d'alternat : sans effet	*- 7 clicks on mic : without effect*
→ Extinction automatique après 15 min.	*Automatic shutdown after 15 min.*

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

	Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
←						
	RLP	REF ENR 4.1	X		X	
	TRO	REF ENR 4.1	X		X	
	ALIMO	REF ENR 4.4	X		X	
→	AMJUS	REF ENR 4.4	X		X	X
	ARSIL	REF ENR 4.4	X		X	
	BAVOL	REF ENR 4.4	X		X	
	BAXIR	REF ENR 4.4	X		X	
	BIBAX	REF ENR 4.4	X		X	
→	CREIL	REF ENR 4.4	X		X	
	DEVIM	REF ENR 4.4	X		X	
←						
	EGOZE	REF ENR 4.4	X			
	ENORI	REF ENR 4.4	X		X	
	ERTIP	REF ENR 4.4	X		X	
	GIMER	REF ENR 4.4	X		X	
	OZHIS	REF ENR 4.4	X		X	X
	IPNOB	REF ENR 4.4	X		X	
	KOLIV	REF ENR 4.4	X		X	
	LORNI	REF ENR 4.4	X		X	
	LUKIP	REF ENR 4.4	X		X	
	ICQAR	REF ENR 4.4	X		X	
	MATIX	REF ENR 4.4	X		X	
	MOPAR	REF ENR 4.4	X		X	X
	MOPIL	REF ENR 4.4	X		X	
	OBOBI	REF ENR 4.4	X		X	
	OLZOM	REF ENR 4.4	X			
	PEXIR	REF ENR 4.4	X		X	
	PITAV	REF ENR 4.4	X		X	
	SOMDA	REF ENR 4.4	X		X	
	SONUR	REF ENR 4.4	X		X	
	TINIL	REF ENR 4.4	X		X	
	VAKOS	REF ENR 4.4	X		X	
	VEDUS	REF ENR 4.4	X		X	
	VELOL	REF ENR 4.4	X		X	
	VEPET	REF ENR 4.4	X		X	
	VEXAV	REF ENR 4.4	X			X
	XERAM	REF ENR 4.4	X		X	

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

DATA

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

	Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	FF302	47°44'13.0" N 004°54'46.0" E	X		X	
	PT402	49°17'03.4" N 001°55'13.1" E	X			X
	PT403	49°07'12.1" N 001°51'01.1" E	X			X
	PT404	49°01'50.4" N 001°48'44.8" E	X			X
→	PT405	48°59'17.5" N 001°52'41.4" E	X			X
→	PT406	49°01'44.5" N 001°56'21.3" E	X			X
	PT407	49°08'26.1" N 002°06'25.0" E	X			X
	PT408	49°12'14.5" N 002°05'44.0" E	X			X
	PT409	49°16'12.1" N 002°00'36.8" E	X			X
	PT420	49°16'44.0" N 002°02'07.9" E	X			X
	PT421	49°15'28.4" N 002°08'15.3" E	X			X
	PT422	49°13'36.9" N 002°11'07.1" E	X			X
→	PT423	49°11'32.8" N 002°11'06.8" E	X			X
→	PT424	49°09'16.5" N 002°07'40.9" E	X			X
	PT425	49°02'04.6" N 001°56'51.4" E	X			X
	PT432	49°10'49.6" N 001°57'51.8" E	X			X
	PT433	49°04'47.6" N 001°51'44.1" E	X			X
	PT434	49°02'17.9" N 001°49'12.5" E	X			X
	PT435	48°59'36.5" N 001°50'20.0" E	X			X
	PT436	49°05'00.9" N 001°52'18.9" E	X			X
	PT437	49°14'58.5" N 001°59'21.7" E	X			X
	PT820	49°08'06.0" N 002°56'37.6" E	X		X	
	PT821	48°56'50.0" N 002°59'21.1" E	X		X	
	PT822	48°52'08.8" N 002°37'47.2" E	X		X	
→	PT823	48°47'13.5" N 002°14'48.7" E	X		X	
→	PT824	48°50'34.7" N 002°29'29.0" E	X		X	
→	PT825	49°04'19.8" N 001°42'45.0" E	X		X	
→	PT826	48°49'23.6" N 001°40'52.3" E	X		X	
	RW04	REF THR04 LFPT AD 2.12	X			X
	RW22	REF DTHR22 LFPT AD 2.12	X			X

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

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

ITI RWY 04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 01											
RMK	-						MAG VAR 2025 1.7°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)
PN 7W											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	PT825	-	262	263.7	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT826	-	183	184.7	15.0	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT826	-	183	184.7	-	-	-	-	-	1.0
PV 7W											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	PT825	-	262	263.7	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT826	-	183	184.7	15.0	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT826	-	183	184.7	-	-	-	-	-	1.0
PN 7N											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	PT823	-	154	155.7	20.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT824	-	069	070.8	10.3	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT824	-	088	089.4	-	-	-	-	-	1.0
PV 7N											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	PT823	-	154	155.7	20.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT824	-	069	070.8	10.3	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT824	-	088	089.4	-	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*

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

ITI RWY 04-22 POGO LFPN LFPV RNAV 02											
RMK	-						MAG VAR 2025 1.7°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)
PN 7U											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	PT825	-	262	263.7	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT826	-	183	184.7	15.0	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT826	-	183	184.7	-	-	-	-	-	1.0
PV 7U											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	PT825	-	262	263.7	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT826	-	183	184.7	15.0	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT826	-	183	184.7	-	-	-	-	-	1.0
PN 7R											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	CREIL	-	061	062.9	21.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT820	-	111	113.0	18.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT821	-	169	170.9	11.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT822	-	250	251.9	15.0	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT822	-	250	251.9	-	-	-	-	-	1.0
PV 7R											
Omnidirectional departure to join AMJUS, see LFPT AD 2.22.3 and AD 2.22.4											
-	IF	AMJUS	-	-	-	-	-	3000	3000	-	-
-	TF	CREIL	-	061	062.9	21.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT820	-	111	113.0	18.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT821	-	169	170.9	11.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PT822	-	250	251.9	15.0	-	-	-	220	1.0
-	FM	PT822	-	227	228.4	-	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

PRECODING OZHIS RNP Z RWY 04

RNP Z RWY 04

RMK : -

MAG VAR 2025 1.7°E

REF NAVAID : -

Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OZHIS	IF	OZHIS	-	-	-	-	-	2000	3000	-	-	-
	TF	AMJUS	-	226	227.6	11.8	-	-	-	-	-	1.0
	TF	PT433	-	260	262.0	6.9	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	PT404	-	212	213.7	3.5	-	-	-	200	-	1.0
	TF	PT405	-	133	134.5	3.6	-	-	-	160	-	1.0
APCH	IF	PT405	-	-	-	-	-	-	-	160	-	-
	TF	PT406	-	043	044.5	3.4	-	2000	2000	-	-	1.0
	TF	RW04	Yes	043	044.6	5.0	-	-	-	-	-3.2 / 43	0.3
	TF	PT407	Yes	043	044.6	4.5	-	-	2000	-	-	1.0
	DF	PT408	-	-	-	-	-	-	2000	-	-	1.0
	TF	PT409	-	318	319.8	5.2	-	-	2500	200	-	1.0
	TF	PT402	-	282	283.7	3.6	-	-	2500	230	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
STAR RNAV RWY ALL
Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY ALL											
RMK	-						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
←											
→ **AMJUS**	-	AMJUS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MATIX 2T (FIR)											
-	IF	MATIX	-	-	-	-	-	-	-	280	-
-	TF	VAKOS	-	172	173.8	31.9	-	-	FL130	-	1.0
-	TF	IPNOB	-	274	275.2	17.7	R	-	FL090	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	230	232.1	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ICQAR	-	250	251.6	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OZHIS	-	266	268.1	11.0	-	-	-	-	1.0
MOPIL 2T (UIR)											
-	IF	MOPIL	-	-	-	-	-	-	FL260	280	-
-	TF	XERAM	-	181	182.7	33.1	-	-	FL130	-	1.0
-	TF	IPNOB	-	268	270.0	20.1	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	230	232.1	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ICQAR	-	250	251.6	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OZHIS	-	266	268.1	11.0	-	-	-	-	1.0
VEDUS 2T (UIR FIR FL>105)											
-	IF	VEDUS	-	-	-	-	-	-	FL260	280	-
-	TF	XERAM	-	269	270.5	27.9	-	-	FL130	-	1.0
-	TF	IPNOB	-	268	270.0	20.1	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	230	232.1	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ICQAR	-	250	251.6	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OZHIS	-	266	268.1	11.0	-	-	-	-	1.0
SONUR 2T (FIR FL>105)											
-	IF	SONUR	-	-	-	-	-	-	FL100	280	-
-	TF	GIMER	-	252	254.2	15.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ENORI	-	309	310.6	10.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	IPNOB	-	308	309.4	11.4	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	230	232.1	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ICQAR	-	250	251.6	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OZHIS	-	266	268.1	11.0	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
STAR RNAV RWY ALL
Réacteurs et Hélices / *Turbofans and Turboprops*
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY ALL											
RMK	-						MAG VAR 2025 1.7°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)
RLP 2T (FIR)											
-	IF	RLP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SOMDA	-	301	303.0	48.0	-	-	FL120	250	1.0
-	TF	ARSIL	-	330	331.4	15.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	330	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ICQAR	-	250	251.6	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OZHIS	-	266	268.1	11.0	-	-	-	-	1.0
TINIL 2T (UIR)											
-	IF	TINIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	FF302	-	318	319.8	11.7	-	-	FL240	-	1.0
-	TF	ERTIP	-	318	319.6	31.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	SOMDA	-	330	332.0	13.8	-	-	FL120	250	1.0
-	TF	ARSIL	-	330	331.4	15.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	330	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ICQAR	-	250	251.6	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OZHIS	-	266	268.1	11.0	-	-	-	-	1.0
TRO 2T (FIR)											
-	IF	TRO	-	-	-	-	-	-	FL120	250	-
-	TF	ARSIL	-	010	12.0	19.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	330	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ICQAR	-	250	251.6	22.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OZHIS	-	266	268.1	11.0	-	-	-	-	1.0
PEXIR 2T											
-	IF	PEXIR	-	-	-	-	-	-	FL130	250	-
-	TF	PITAV	-	090	092.1	12.6	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	KOLIV	-	074	075.6	25.8	-	FL070	FL070	-	1.0
-	TF	MOPAR	-	092	093.8	7.4	-	FL070	FL070	-	1.0
VELOL 2T											
-	IF	VELOL	-	-	-	-	-	-	FL140	250	-
-	TF	VEPET	-	147	148.6	16.0	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	KOLIV	-	172	173.7	24.8	-	FL070	FL070	-	1.0
-	TF	MOPAR	-	092	093.8	7.4	-	FL070	FL070	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
ITI POGO LFPN LFPV RWY 04-22 RNAV

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPT ADC 01
AD 2 LFPN COM 01
AD 2 LFPV COM 01

RNAV 1

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

VAR 2° E (2025)

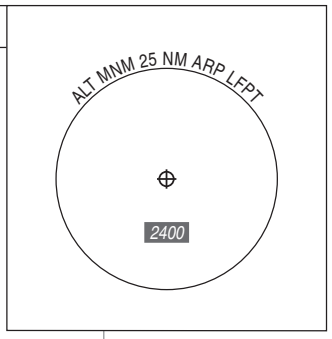
TA 5000

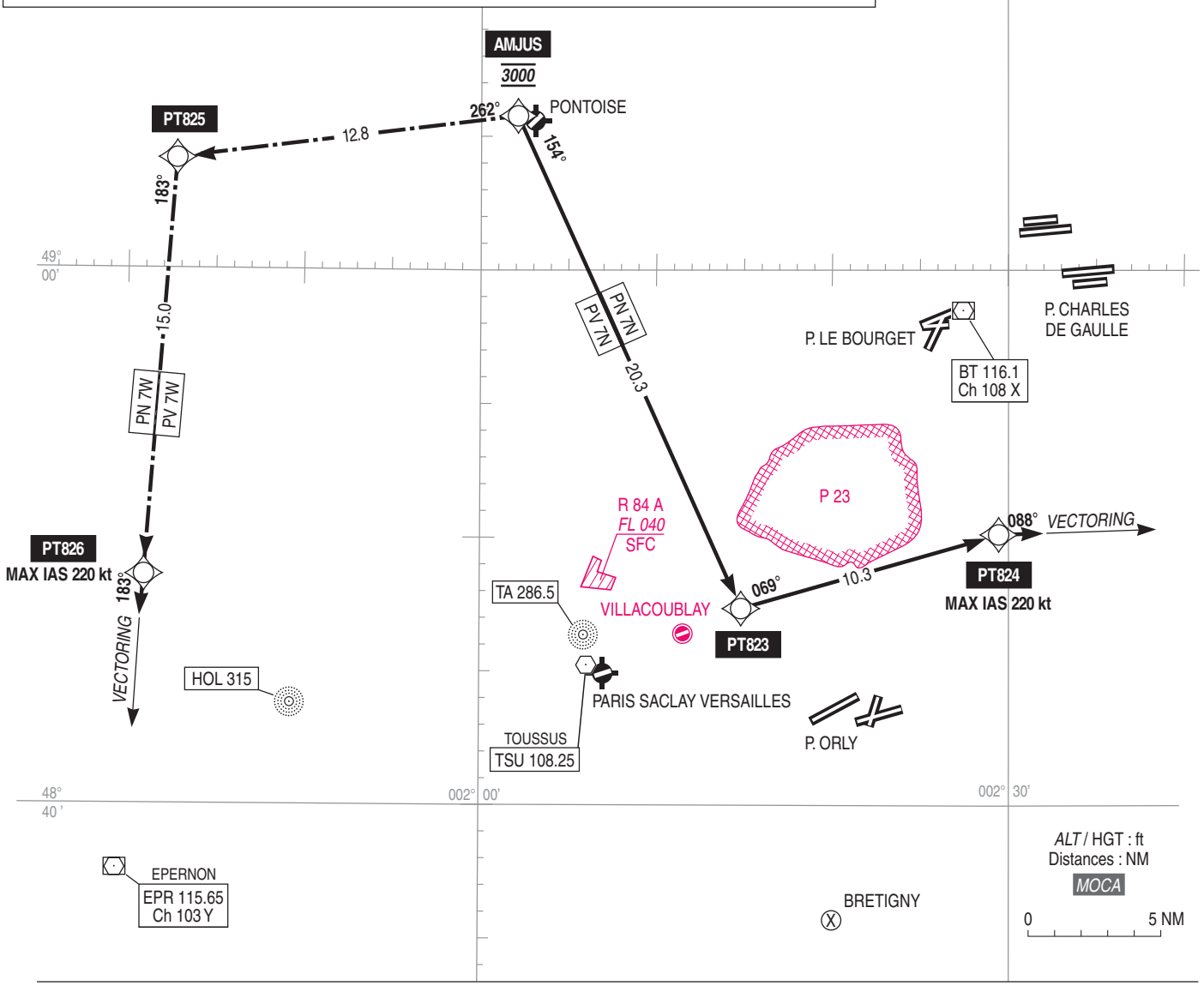
CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7W - PV 7W
RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7W - PV 7W

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire POGO à la dernière altitude assignée jusqu'à PT826, puis descendre vers 3000 ft, puis :
PN 7W : tourner à gauche vers IN07L pour intercepter la FNA collationnée.
PV 7W : tourner à gauche 110° pour intercepter la FNA collationnée.
Squawk 7600. Proceed via POGO routing at the last assigned altitude until PT826, then turn left descending to 3000, then :
PN 7W: *turn left to IN07L to intercept read-back FNA.*
PV 7W : *turn left 110° to intercept read-back FNA.*

CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7N - PV 7N
RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7N - PN 6W - PV 7N

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire POGO à la dernière altitude assignée jusqu'à PT824, puis descendre vers 3000 ft, puis :
PN 7N : tourner à droite 280° pour intercepter la FNA collationnée.
PV 7N : tourner à droite 266° pour intercepter la FNA collationnée.
Squawk 7600. Proceed via POGO routing at the last assigned altitude until PT824, then descend to 3000, then :
PN 7N: *turn right 280° to intercept read-back FNA.*
PV 7N : *turn right 266° to intercept read-back FNA.*





CONSIGNES PARTICULIERES : voir AD 2 LFPT.22

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS :
- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : voir carte AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.

SPECIAL INSTRUCTIONS : *see AD 2 LFPT.22*

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES :
- *Noise pollution : comply with noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● *Next APCH procedure : see AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN (LFPT)
Itinéraires normalisés de liaison RWY 04 - 22 (POGO)
Connecting routings RWY 04 - 22 (POGO)

ITI RNAV RWY 04-22	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV 1
Climb gradient	Pente ATS / *ATS gradient* : 5.5% MNM
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	DME Critique / *Critical DME* : NIL
	(1) Départ Ominidirectionnel - cf. AD 2 LFPT.22 - Procédures de vol *(1) Omnidirectional departures - cf. AD 2 LFPT.22 - Flight procedures* Pour tous les SID LFPN LFPV : IAS MAX : 220 kt *For all* SID LFPN LFPV *: IAS MAX : 220 kt*

ITI	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
PN 7W	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
PV 7W	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
PN 7N	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT823 puis vers PT824, MAX IAS 220kt. A PT824, continuer sur la route 088° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT823 then to PT824, MAX IAS 220kt. At PT824, continue on track 088° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
PV 7N	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT823 puis vers PT824, MAX IAS 220kt. A PT824, continuer sur la route 088° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT823 then to PT824, MAX IAS 220kt. At PT824, continue on track 088° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
ITI POGO LFPN LFPV RWY 04-22 RNAV

FREQ : voir / *see* AD 2 LFPT ADC 01
AD 2 LFPN COM 01
AD 2 LFPV COM 01

RNAV 1

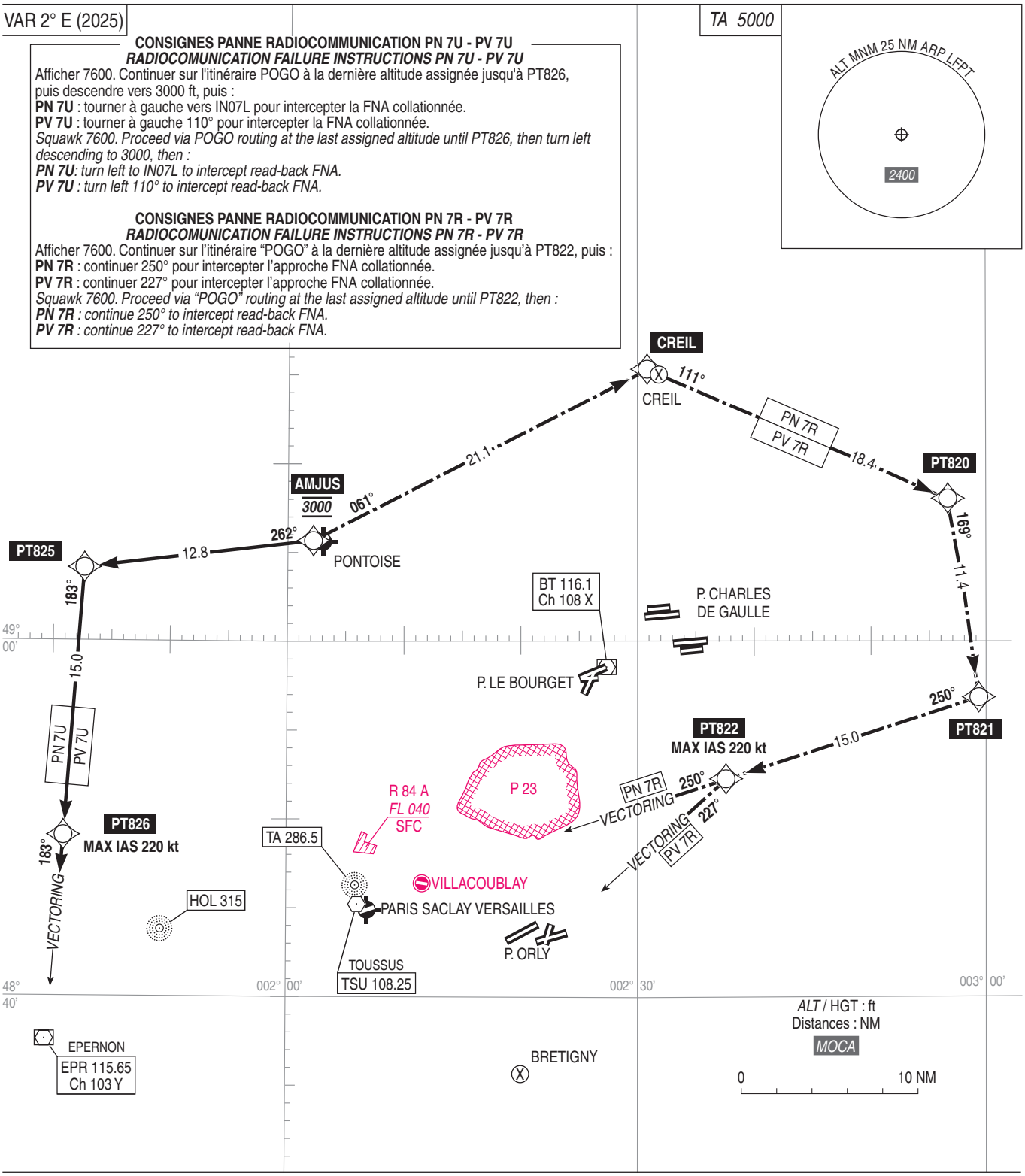
LFPG Est/*East* - LFPO Est/*East* LFPG Est/*East* - LFPO Ouest/*West*

VAR 2° E (2025)

TA 5000

CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7U - PV 7U
RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7U - PV 7U
Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire POGO à la dernière altitude assignée jusqu'à PT826, puis descendre vers 3000 ft, puis :
PN 7U : tourner à gauche vers IN07L pour intercepter la FNA collationnée.
PV 7U : tourner à gauche 110° pour intercepter la FNA collationnée.
Squawk 7600. Proceed via POGO routing at the last assigned altitude until PT826, then turn left descending to 3000, then :
***PN 7U**: turn left to IN07L to intercept read-back FNA.*
***PV 7U** : turn left 110° to intercept read-back FNA.*

CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PN 7R - PV 7R
RADIOCOMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PN 7R - PV 7R
Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'à PT822, puis :
PN 7R : continuer 250° pour intercepter l'approche FNA collationnée.
PV 7R : continuer 227° pour intercepter l'approche FNA collationnée.
Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude until PT822, then :
***PN 7R** : continue 250° to intercept read-back FNA.*
***PV 7R** : continue 227° to intercept read-back FNA.*



CONSIGNES PARTICULIERES : voir AD 2 LFPT.22

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS :
- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit.
- Vitesse : IAS ⩽ 220 kt.
- Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.

● Suite procédure APCH : voir carte AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.

***SPECIAL INSTRUCTIONS :** see AD 2 LFPT.22*

OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES :
- *Noise pollution : comply with noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● *Next APCH procedure : see AD 2 LFPN / LFPV IAC FNA.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN (LFPT)
Itinéraires normalisés de liaison RWY 04 - 22 (POGO)
Connecting routings RWY 04 - 22 (POGO)

ITI RNAV RWY 04-22	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV 1
Climb gradient	Pente ATS / *ATS gradient* : 5.5% MNM
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	DME Critique / *Critical DME* : NIL
	(1) Départ Ominidirectionnel - cf. AD 2 LFPT.22 - Procédures de vol *(1) Omnidirectional departures - cf. AD 2 LFPT.22 - Flight procedures* Pour tous les SID LFPN LFPV : IAS MAX : 220 kt *For all* SID LFPN LFPV *: IAS MAX : 220 kt*

ITI	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
PN 7U	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
PV 7U	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers PT825 puis vers PT826, MAX IAS 220kt. A PT826, continuer sur la route 183° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to PT825 then to PT826, MAX IAS 220kt. At PT826, continue on track 183° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
PN 7R	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers CREIL puis vers PT820. Vers PT821 puis vers PT822, MAX IAS 220kt. A PT822, continuer sur la route 250° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to CREIL then to PT820. To PT821 then to PT822, MAX IAS 220kt. At PT822, continue on track 250° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
PV 7R	Après départ omnidirectionnel (1) pour rejoindre AMJUS à 3000 ft, vers CREIL puis vers PT820. Vers PT821 puis vers PT822, MAX IAS 220kt. A PT822, continuer sur la route 227° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *After omnidirectional departure (1) to AMJUS at 3000 ft, to CREIL then to PT820. To PT821 then to PT822, MAX IAS 220kt. At PT822, continue on track 227° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	3000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY ALL
MATIX - MOPIL - VEDUS - SONUR (2T)

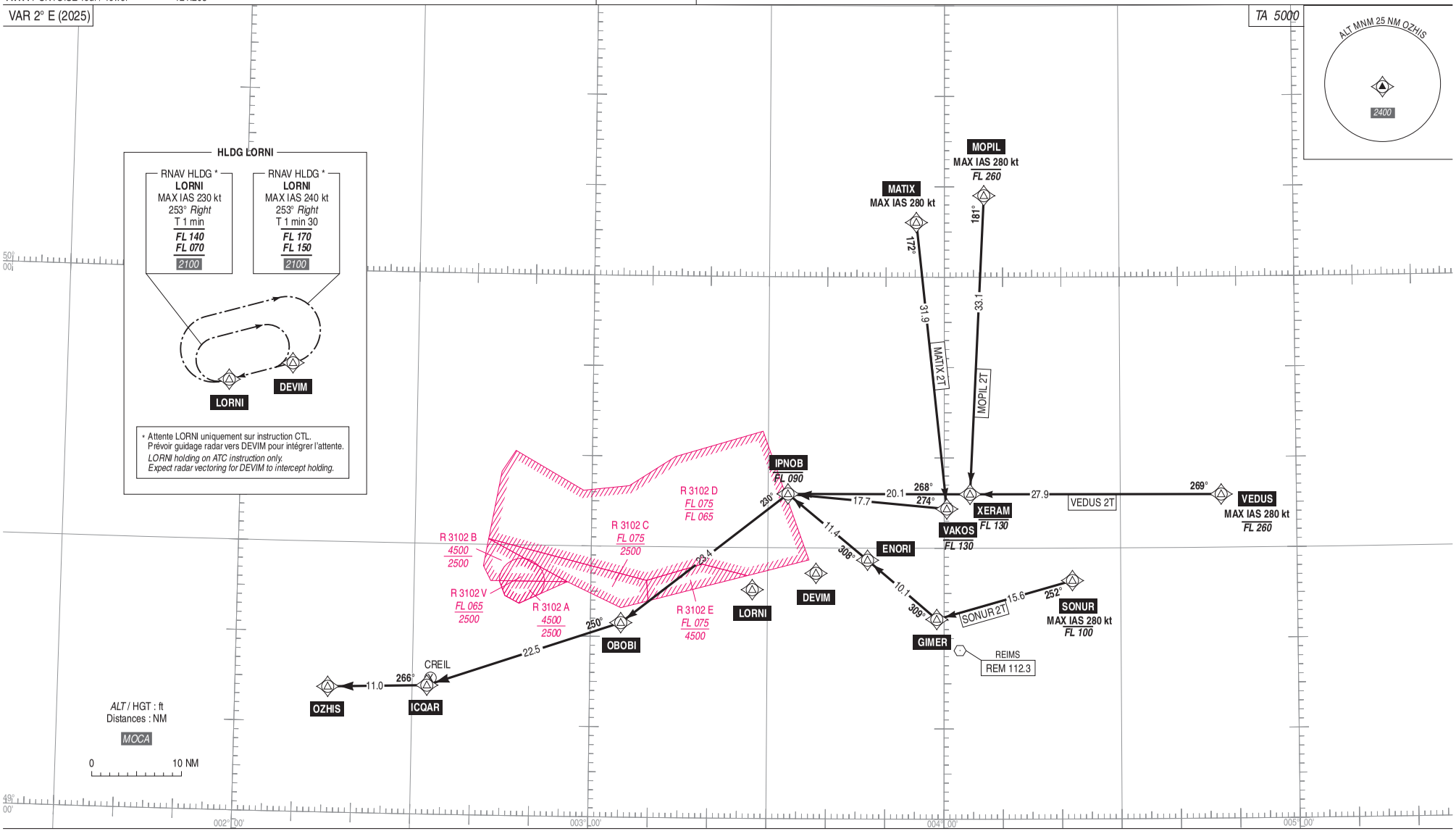
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

IAF : OZHIS

RNAV 1

ATIS PONTOISE 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 119.850 - 121.155 - 125.830
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
TWR : PONTOISE Tour / *Tower* 121.205

Sur instruction CTL
On ATC instruction



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPT.22

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See special instructions STAR described on AD 2 LFPT.22

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Turbofans and Turboprops
RWY ALL
PEXIR - VELOL (2T)

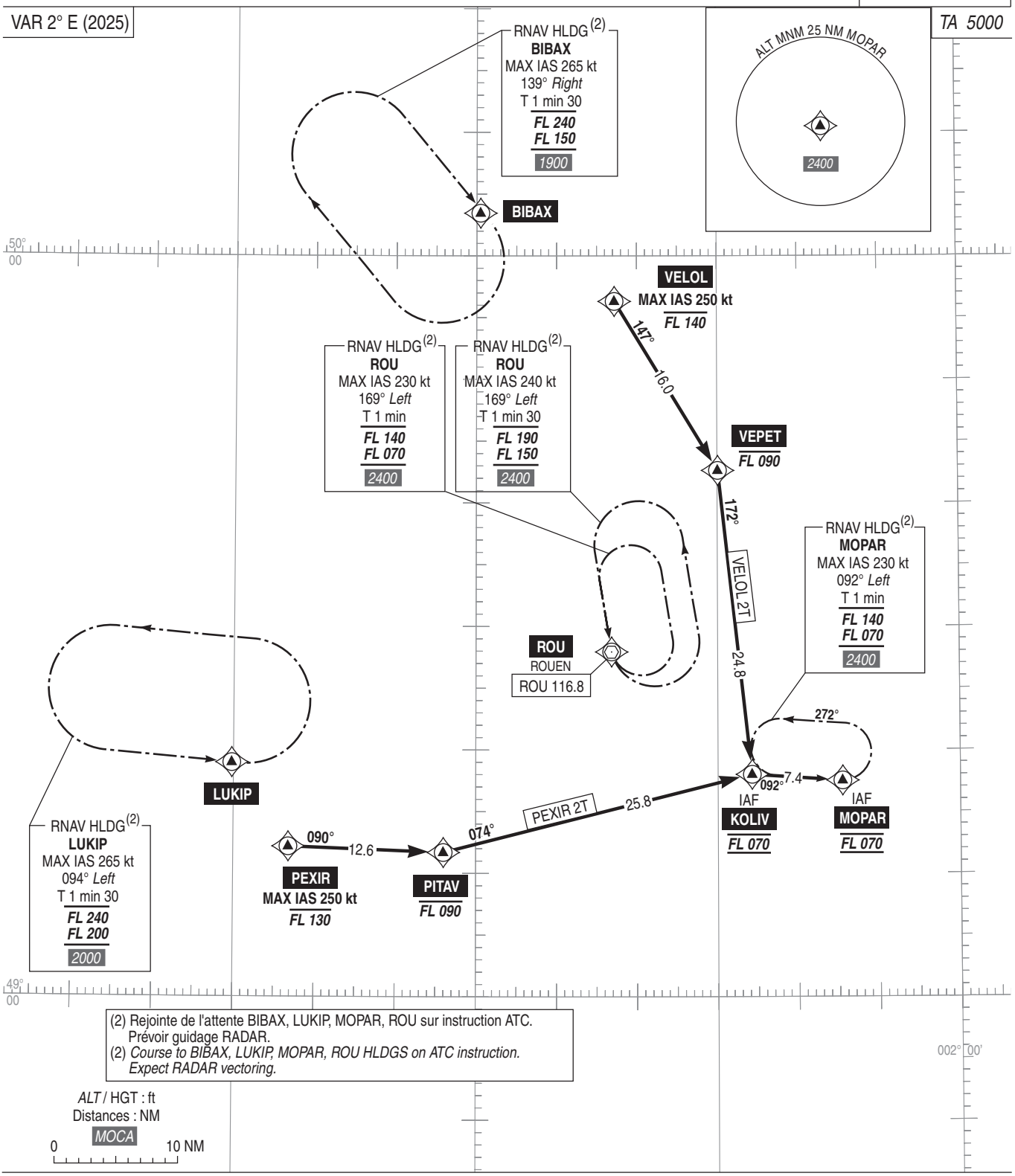
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

IAF : MOPAR (1)

RNAV 1

ATIS PONTOISE : 124.130

(1) IAF MOPAR : uniquement si attente prévue
if holding pattern scheduled only
Sur instruction CTL
On ATC instruction



(2) Rejointe de l'attente BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU sur instruction ATC.
Prévoir guidage RADAR.
(2) *Course to BIBAX, LUKIP, MOPAR, ROU HLDGS on ATC instruction.*
Expect RADAR vectoring.

Voir consignes STAR AD 2 LFPT.22

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPT.22

See instructions STAR AD 2 LFPT.22

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See special instructions STAR described on AD 2 LFPT.22

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

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

RWY ALL

TRO - RLP - TINIL (2T)

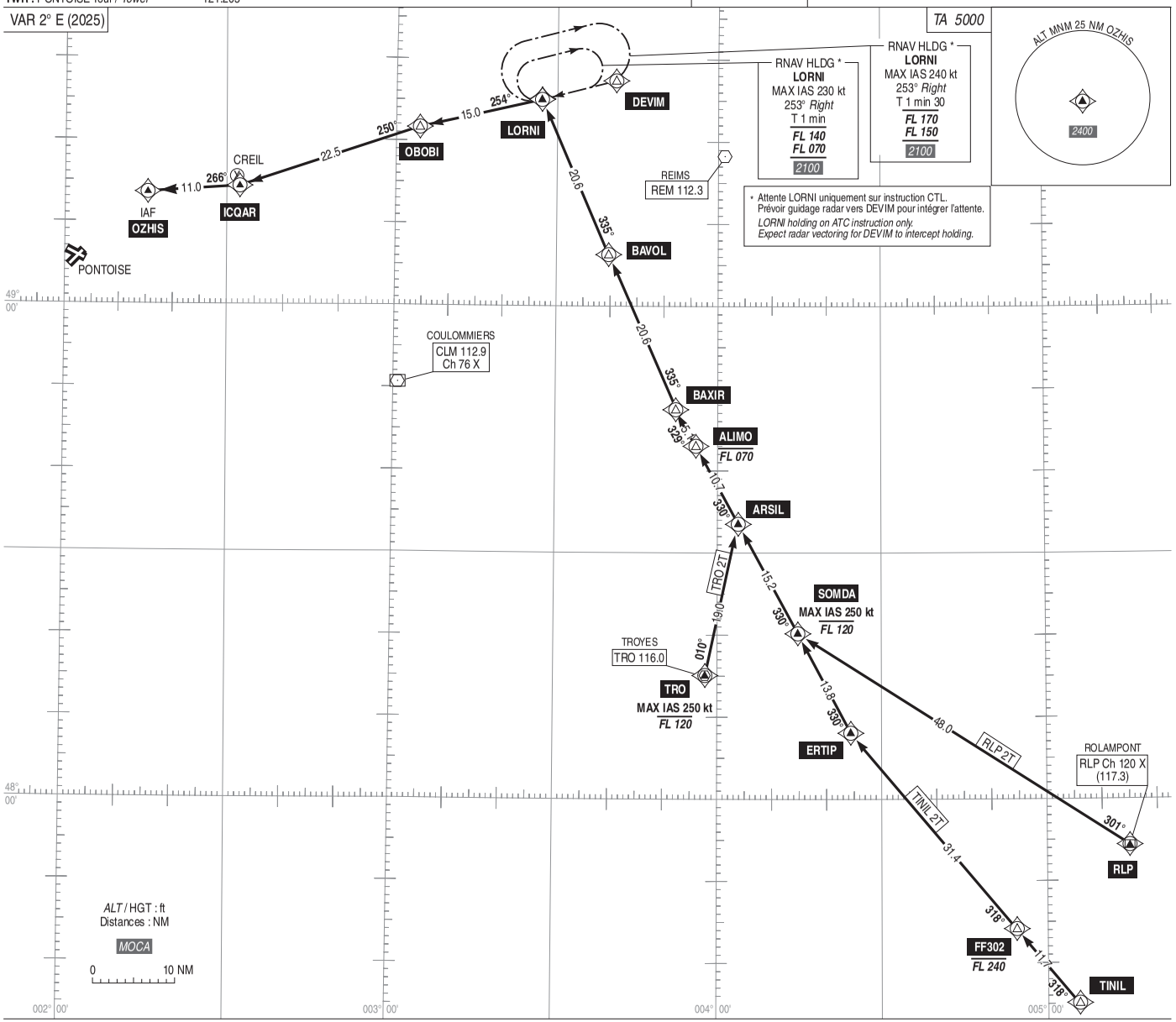
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

IAF : OZHIS

RNAV 1

ATIS PONTOISE 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 119.850 - 121.155 - 125.830
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
TWR : PONTOISE Tour / *Tower* 121.205

Sur instruction CTL (attente éloignée)
On ATC instruction (distant holding)



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

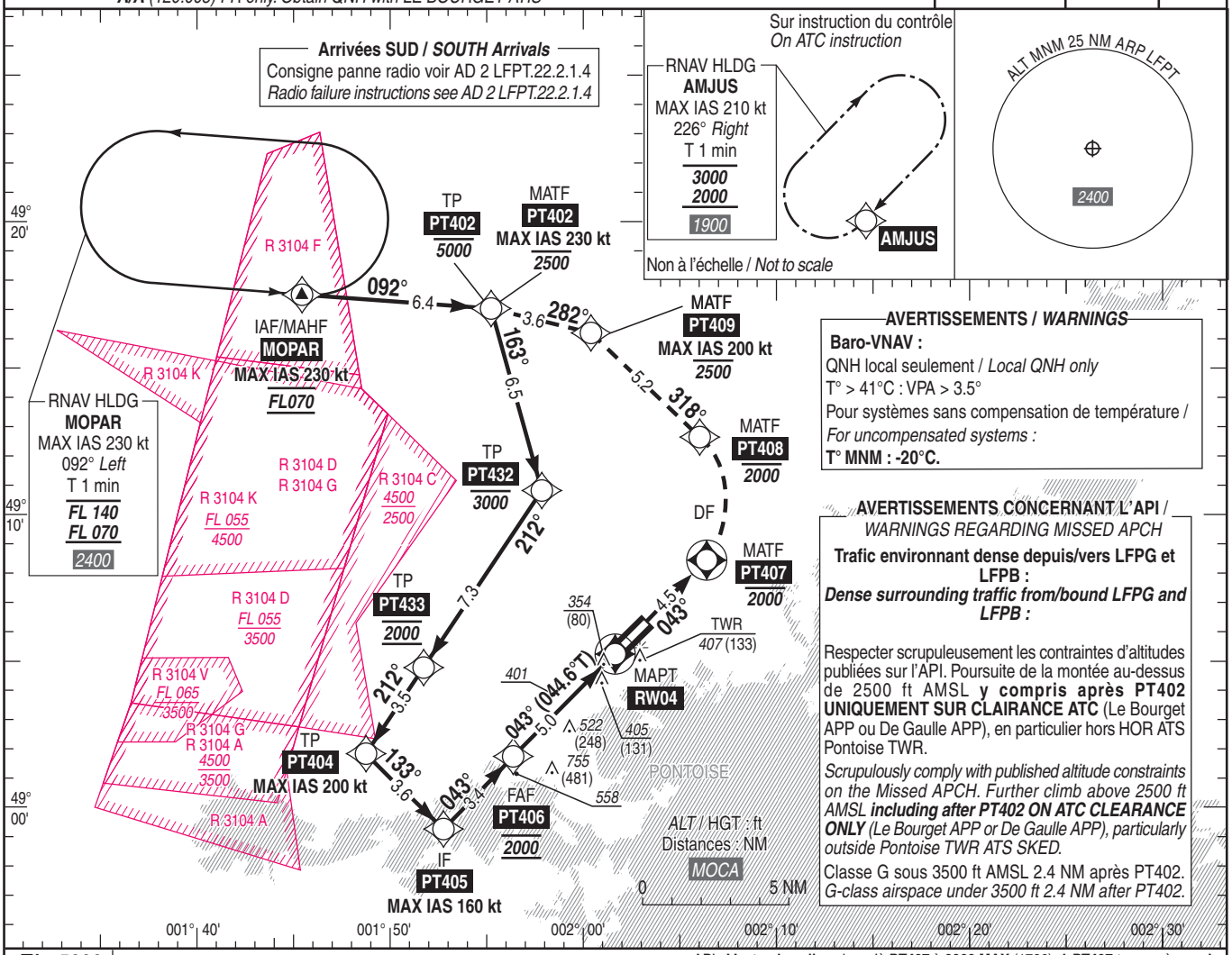
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 325, ***THR : 274 (10 hPa)***

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

MOPAR **RNP** Y RWY 04

ATIS PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche/*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche/*Approach* 118.805
TWR : PONTOISE Tour/*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
A/A *(120.005) FR only. Obtain QNH with LE BOURGET ATIS*

RNP APCH	EGNOS Ch 65420 E04B TCH : 43	VAR 2° E (2025)



AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Baro-VNAV :
QNH local seulement / *Local QNH only*
T° > 41°C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems :*
T° MNM : -20°C.

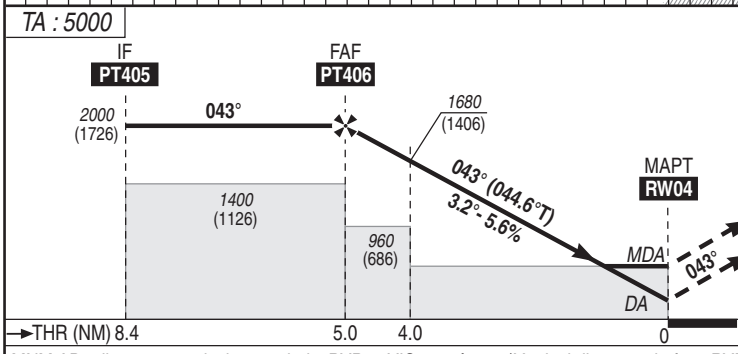
AVERTISSEMENTS CONCERNANT L'API /
WARNINGS REGARDING MISSED APCH

Trafic environnant dense depuis/vers LFPG et LFPB :
Dense surrounding traffic from/bound LFPG and LFPB :

Respecter scrupuleusement les contraintes d'altitudes publiées sur l'API. Poursuite de la montée au-dessus de 2500 ft AMSL **y compris après PT402 UNIQUEMENT SUR CLAIRANCE ATC** (Le Bourget APP ou De Gaulle APP), en particulier hors HOR ATS Pontoise TWR.

Scrupulously comply with published altitude constraints on the Missed APCH. Further climb above 2500 ft AMSL ***including after PT402 ON ATC CLEARANCE ONLY*** *(Le Bourget APP or De Gaulle APP), particularly outside Pontoise TWR ATS SKED.*

Classe G sous 3500 ft AMSL 2.4 NM après PT402.
G-class airspace under 3500 ft 2.4 NM after PT402.



API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PT407** à **2000 MAX** (1726). A **PT407** tourner à **gauche** direct vers **PT408** à **2000 MAX** (1726) puis vers **PT409** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 200 kt). Vers **PT402** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 230 kt) puis prévoir guidage radar pour intégrer l'attente **MOPAR** au **FL070** (MAX IAS 230 kt) ou effectuer une nouvelle procédure.
En cas de panne radio en API, à **PT402** procéder vers **MOPAR** pour intégrer l'attente **MOPAR** en montée vers **FL070** (MAX IAS 230 kt).

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***PT407*** *at* ***2000 MAX*** *(1726). At* ***PT407*** *turn* ***left*** *direct to* ***PT408*** *at* ***2000 MAX*** *(1726) then to* ***PT409*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 200 kt). To* ***PT402*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 230 kt) then expect radar vectoring to integrate* ***MOPAR*** *holding at* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt) or proceed to another procedure. In case of radio failure during missed APCH, at* ***PT402*** *proceed to* ***MOPAR*** *to integrate* ***MOPAR*** *holding climbing to* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt).*

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL/*Circling* (1)		MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***480*** (200)	800	161	***560*** (280)	900	278	***700*** (430)	1500	422	***1000*** (730)	1500	***1100*** (830)	1500
B			171	***570*** (290)		290		1500		***1020*** (740)	1600	***1120*** (840)	1600
C			186	***580*** (300)		298		1600		***1190*** (910)	2400	***1290*** (1010)	2400

DIST RW04

NM	4	3	2
ALT (HGT)	***1680*** (1406)	***1340*** (1066)	***1000*** (726)

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 22 et RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
(1) Right hand circuit RWY 22 and RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	5 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
		4 min 15	3 min 30	2 min 58	2 min 35	2 min 17	2 min 03	1 min 51
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	820	905

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

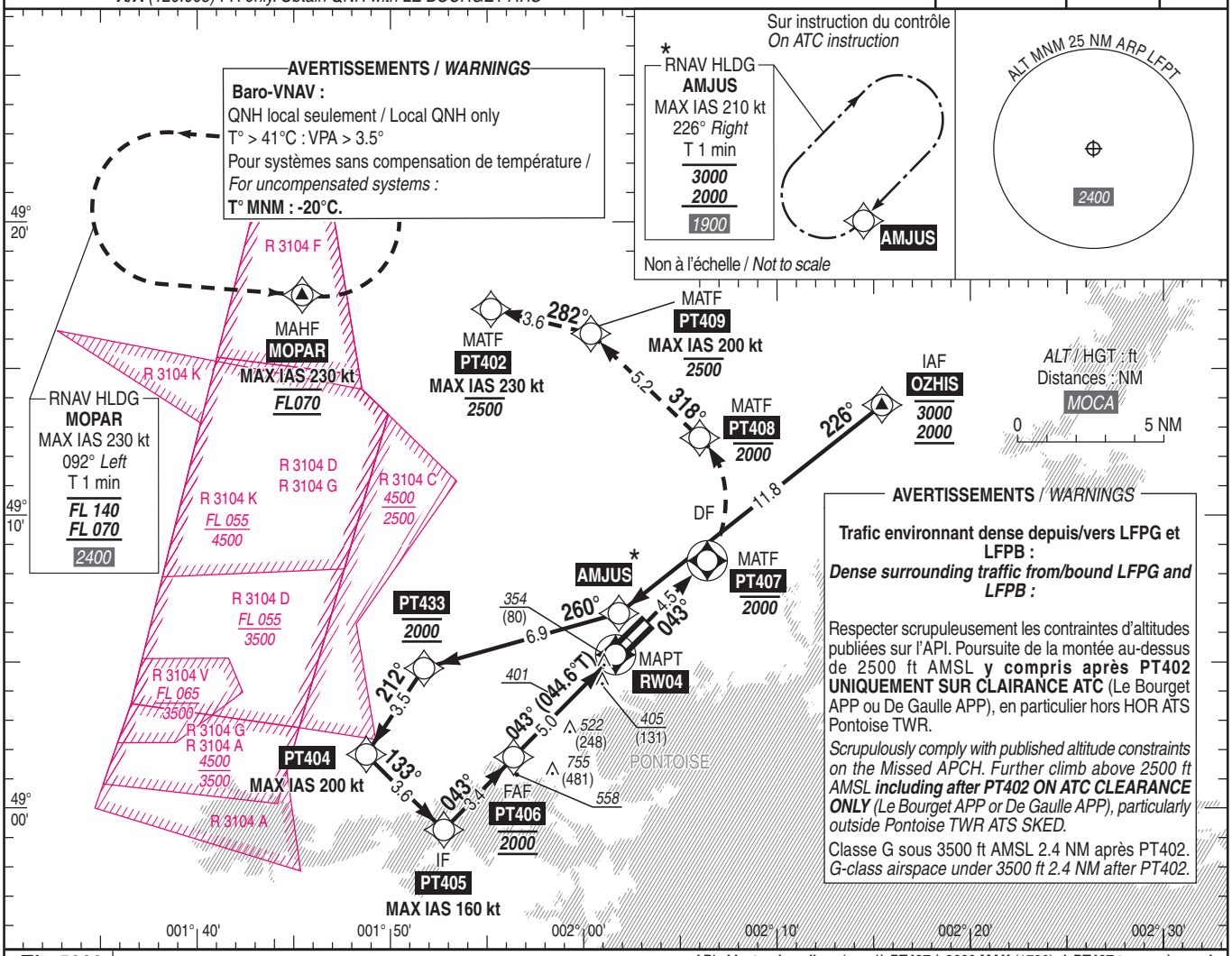
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 325, ***THR : 274 (10 hPa)***

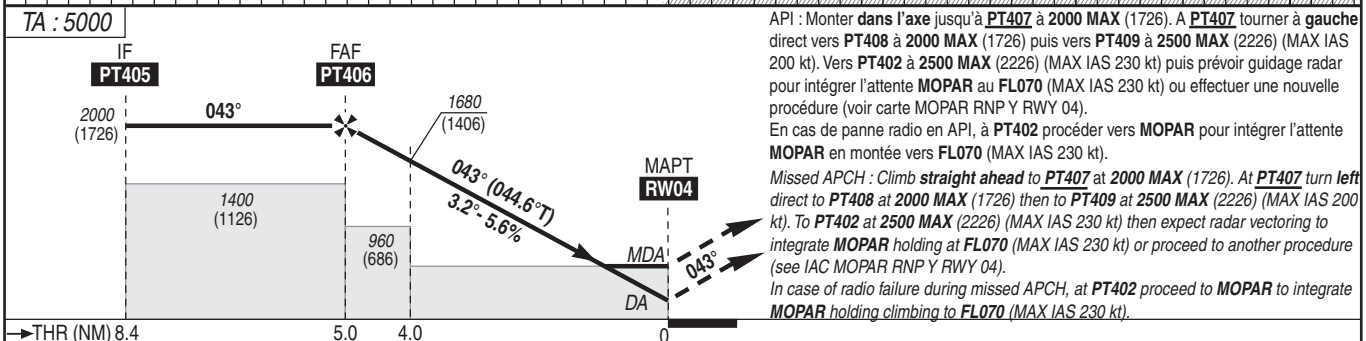
PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

OZHIS **RNP** Z RWY 04

ATIS PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche/*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche/*Approach* 118.805
TWR : PONTOISE Tour/*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
A/A *(120.005) FR only. Obtain QNH with LE BOURGET ATIS*

RNP APCH	EGNOS Ch 64289 E04A TCH : 43	VAR 2° E (2025)





API : Monter **dans l'axe** jusqu'à **PT407** à **2000 MAX** (1726). A **PT407** tourner à **gauche** direct vers **PT408** à **2000 MAX** (1726) puis vers **PT409** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 200 kt). Vers **PT402** à **2500 MAX** (2226) (MAX IAS 230 kt) puis prévoir guidage radar pour intégrer l'attente **MOPAR** au **FL070** (MAX IAS 230 kt) ou effectuer une nouvelle procédure (voir carte MOPAR RNP Y RWY 04).
En cas de panne radio en API, à **PT402** procéder vers **MOPAR** pour intégrer l'attente **MOPAR** en montée vers **FL070** (MAX IAS 230 kt).
Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***PT407*** *at* ***2000 MAX*** *(1726). At* ***PT407*** *turn* ***left*** *direct to* ***PT408*** *at* ***2000 MAX*** *(1726) then to* ***PT409*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 200 kt). To* ***PT402*** *at* ***2500 MAX*** *(2226) (MAX IAS 230 kt) then expect radar vectoring to integrate* ***MOPAR*** *holding at* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt) or proceed to another procedure (see IAC MOPAR RNP Y RWY 04).*
In case of radio failure during missed APCH, at ***PT402*** *proceed to* ***MOPAR*** *to integrate* ***MOPAR*** *holding climbing to* ***FL070*** *(MAX IAS 230 kt).*

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL/*Circling* (1)		MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***480*** (200)	800	161	***560*** (280)	900	278	***700*** (430)	1500	422	***1000*** (730)	1500	***1100*** (830)	1500
B			171	***570*** (290)		290		1500		***1020*** (740)	1600	***1120*** (840)	1600
C			186	***580*** (300)		298		1600		***1190*** (910)	2400	***1290*** (1010)	2400

DIST RW04

NM	4	3	2
ALT (HGT)	***1680*** (1406)	***1340*** (1066)	***1000*** (726)

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 22 et RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
(1) Right hand circuit RWY 22 and RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	5 NM	70 kt 4 min 15	85 kt 3 min 30	100 kt 2 min 58	115 kt 2 min 35	130 kt 2 min 17	145 kt 2 min 03	160 kt 1 min 51
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	820	905

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 325, ***THR : 274 (10 hPa)***

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

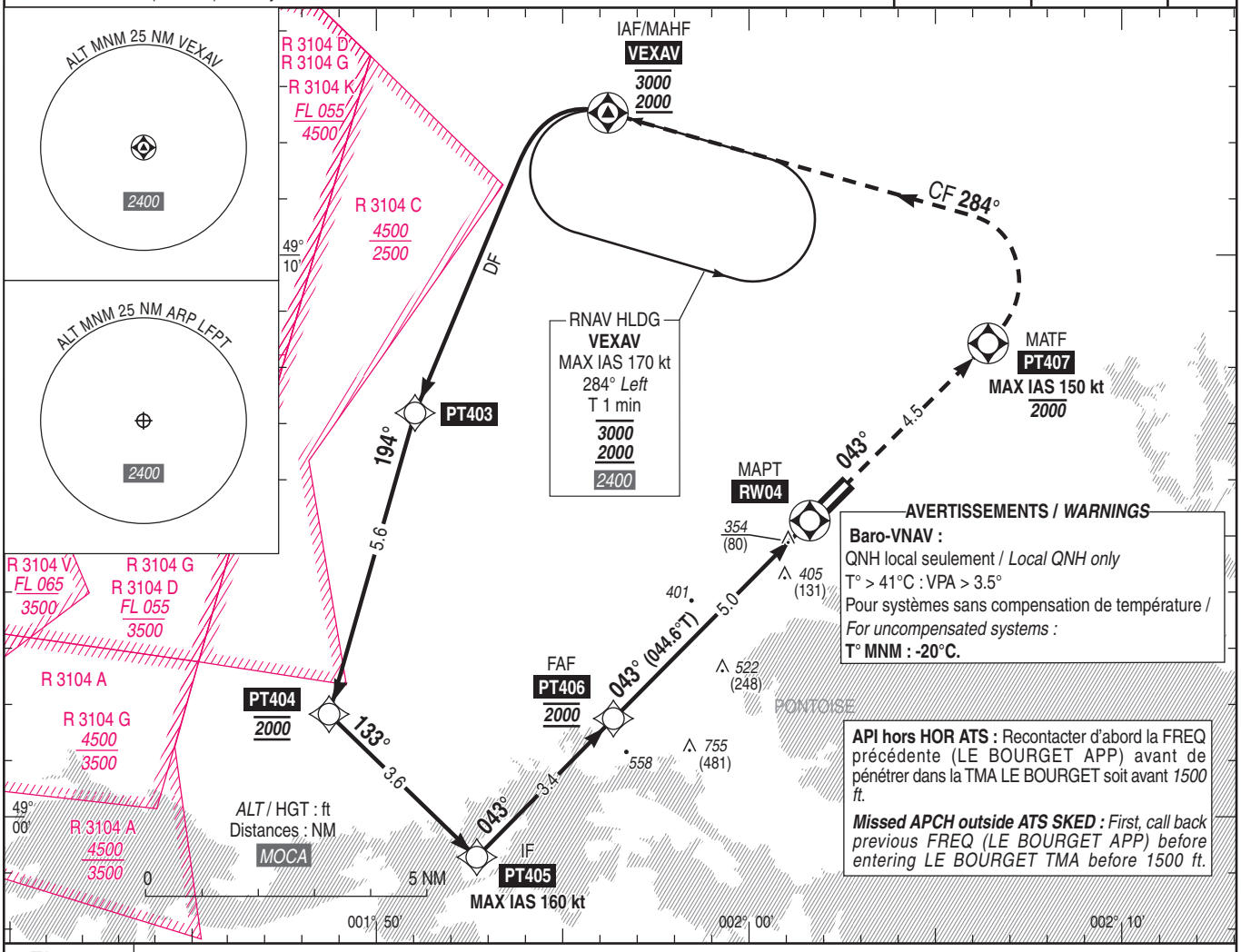
VEXAV **RNP** X RWY 04

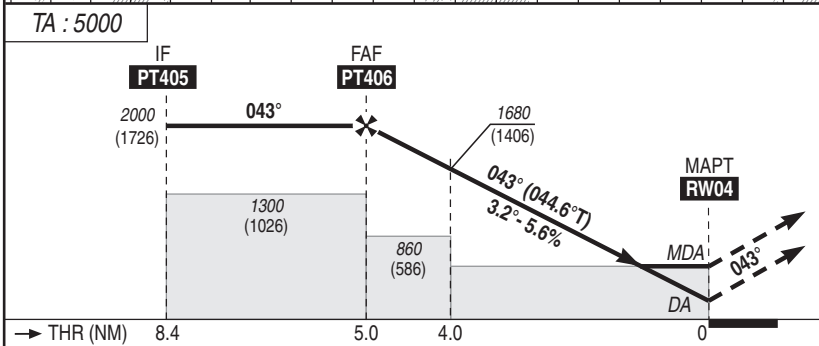
ATIS PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
TWR : PONTOISE Tour /*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
A/A *(120.005) FR only. Obtain QNH with ATIS* LE BOURGET

RNAV 1 *et/and* **RNP APCH**

EGNOS Ch 81255 E04D TCH : 43

VAR 2° E (2025)





API : Monter **dans l'axe** vers **PT407** (MAX IAS 150 kt) vers ***2000*** (1726) **MAX**. A **PT407** tourner à **gauche** jusqu'à **VEXAV** sur **284°** à ***2000*** (1726) **MNM**, pour intégrer l'attente **VEXAV** (MAX IAS 170 kt) ou effectuer une nouvelle procédure.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***PT407*** *(MAX IAS 150 kt) to* ***2000*** *(1726)* ***MAX****. At* ***PT407*** *turn* ***left*** *to* ***VEXAV*** *on* ***284°*** *at* ***2000*** *(1726)* ***MNM****, to integrate* ***VEXAV*** *holding (MAX IAS 170 kt) or proceed to another 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)		MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***480*** (200)	800	161	***560*** (280)	900	278	***700*** (430)	1500	422	***1000*** (730)	1500	***1100*** (830)	1500
B			171	***570*** (290)		290				***1020*** (740)	1600	***1120*** (840)	1600

DIST RW04				
NM	**4**	**3**	**2**
ALT	***1680***	***1340***	***1000***
(HGT)	(1406)	(1066)	(726)

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 22 et RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
(1) Right hand circuit RWY 22 and RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt
FAF - MAPT	5 NM	4 min 15	3 min 30	2 min 58	2 min 35	2 min 17
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

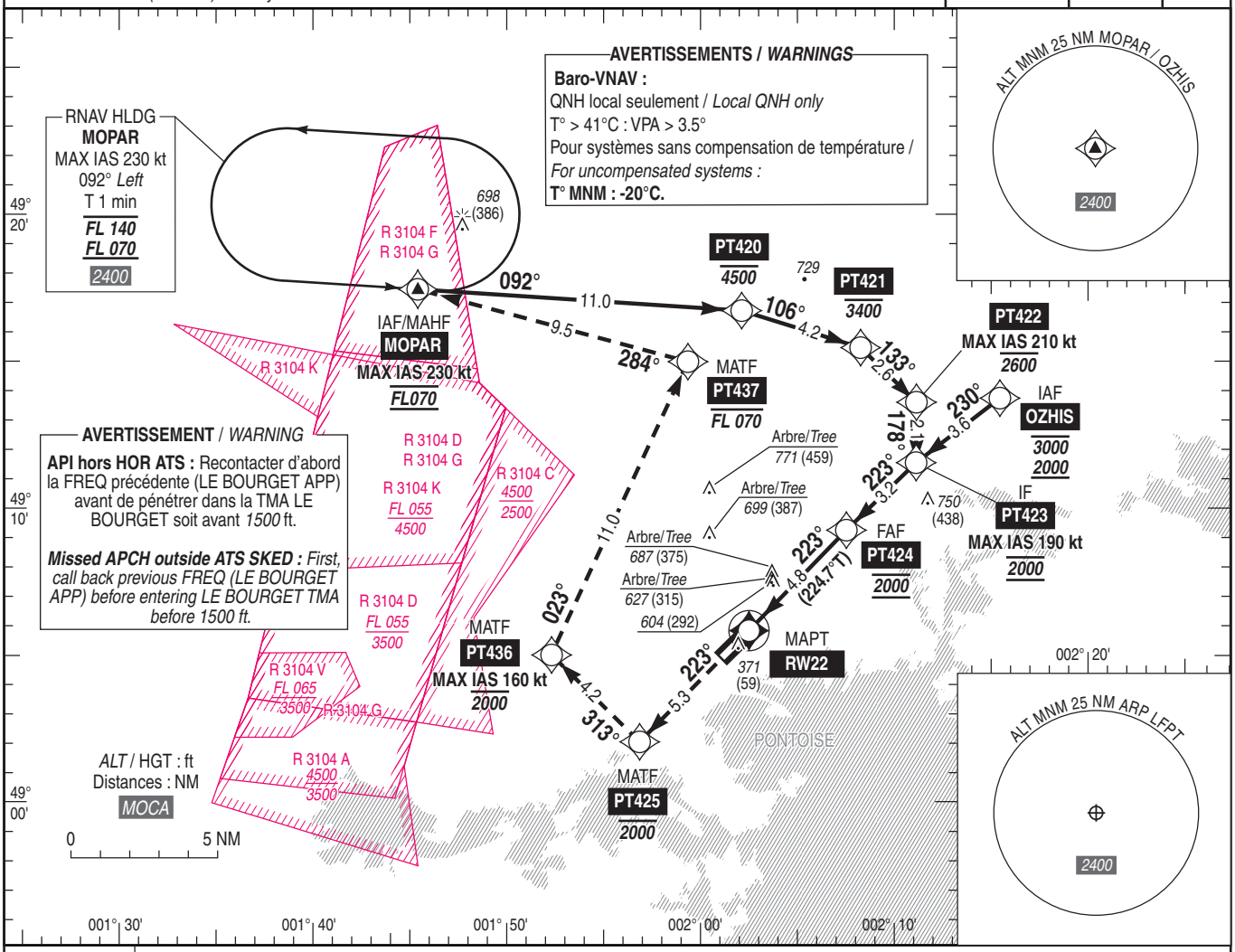
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 325, ***DTHR : 312 (12 hPa)***

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

MOPAR **RNP** RWY 22
OZHIS **RNP** RWY 22

ATIS PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche/*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche/*Approach* 118.805
TWR : PONTOISE Tour/*Tower* 121.205
Absence ATS : **A/A** (120.005) FR seulement. Obtenir QNH auprès de ATIS LE BOURGET
A/A *(120.005) FR only. Obtain QNH with ATIS* LE BOURGET

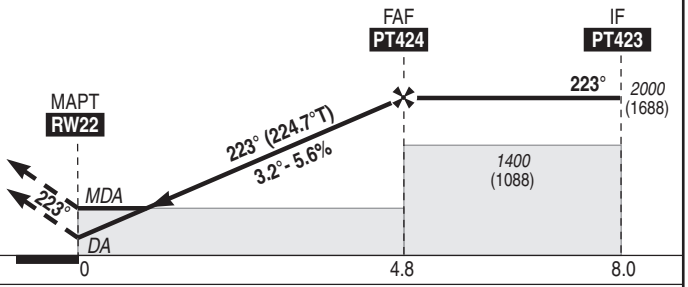
RNP APCH	EGNOS Ch 77398 E22A TCH : 50	VAR 2° E (2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** vers **PT425** puis **à droite** vers **PT436** (MAX IAS 160 kt) vers ***2000*** (1688) **MAX**. A **PT436** tourner **à droite** vers **PT437** en montée vers ***FL070*** puis vers **MOPAR** et intégrer l'attente **MOPAR** au ***FL 070*** (MAX IAS 230 kt).

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *towards* ***PT425*** *then* ***turn right*** *towards* ***PT436*** *(MAX IAS 160 kt) to* ***2000*** *(1688)* ***MAX****. At* ***PT436*** *turn* ***right*** *towards* ***PT437*** *climbing to* ***FL070*** *then to* ***MOPAR*** *and integrate* ***MOPAR*** *holding at* ***FL 070*** *(MAX IAS 230 kt).*



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			LNAV-VNAV			LNAV			MVL/*Circling* (1)		MVL/*Circling* (1) Absence ATS TWR	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A			135	***740*** (430)	1500	425		1500		***1000*** (690)	1500	***1100*** (790)	1500
B	***570*** (250)	1300	143	***750*** (440)	1500	434	***850*** (530)	1500	530	***1020*** (700)	1600	***1120*** (800)	1600
C			153	***760*** (440)	2000	440		2400		***1190*** (870)	2400	***1290*** (970)	2400

DIST RW22

NM	2	3	4
ALT (HGT)	***1040*** (728)	***1380*** (1068)	***1720*** (1408)

Observations /*Remarks* : (1) Circuit AD RWY 30 à droite, RWY 12 et RWY 30 : *1000* (700).
(1) Right hand circuit RWY 30, RWY 12 and RWY 30 : 1000 (700).
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	4.8 NM	70 kt 4 min 08	85 kt 3 min 24	100 kt 2 min 54	115 kt 2 min 31	130 kt 2 min 14	145 kt 2 min 00	160 kt 1 min 48
VSP (ft/min)		395	480	565	650	735	820	905

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

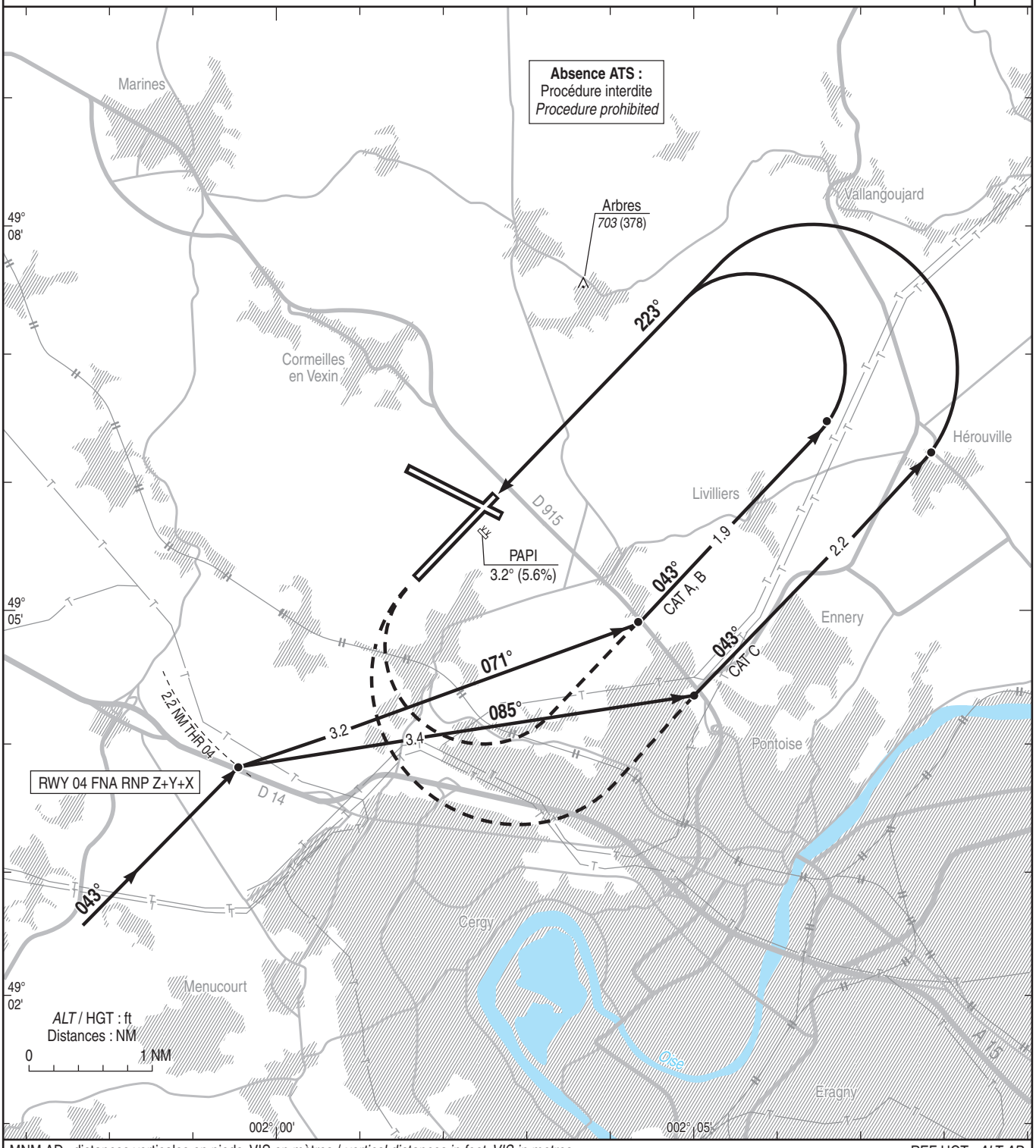
PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

ALT AD : 325 (12 hPa), *DTHR : 312*

VPT RWY 22

ATIS PONTOISE : 124.130
APP : DE GAULLE Approche /*Approach* 118.150 - 119.850 - 121.155 - 125.830 - 126.430 - 136.275 - 126.575 (s)
LE BOURGET Approche /*Approach* 118.805
TWR : PONTOISE Tour /*Tower* 121.205

VAR 2° E (2025)



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

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VPT	
	MDA (H)	VIS
A	***1000*** (680)	1500
B	***1000*** (680)	1600
C	***1100*** (780)	2400

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFRQ - QUIMPER PLUGUFFAN

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

1	Position GEO ARP	47°58'30"N 004°10'04"W	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Sur l'axe RWY 09/27 à 843 m du THR 27.	On RWY 09/27 axis, 843 m from THR 27.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	2,9 NM SW de QUIMPER.	2,9 NM SW of QUIMPER.
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	297 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	24.2 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	164 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	0.1427°W	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.14°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	SOGEAQC	
	Adresse / *Address*	Aéroport de Quimper - 29700 PLUGUFFAN	
	Telephone	02 98 00 45 09	
	FAX		
	TELEX		
	AFS	LFRQYDYX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	SOGEAQC : Société de Gestion de l'Aéroport de Quimper Cornouaille E-mail gestionnaire : operation@quimper.aeroport.bzh	SOGEAQC : Société de Gestion de l'Aéroport de Quimper Cornouaille AD administration E-mail : operation@quimper.aeroport.bzh

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN-VEN : 0700-1500 SAM-DIM : Fermé. En dehors des heures d'ouverture du terminal, accès au terrain sécurisé par digicode : contacter l'exploitant ou la tour de contrôle.	MON-FRI: 0700-1500 SAT-SUN: Closed. Outside terminal opening hours, access to the site secured by a digicode system: contact the AD operator or the control tower.
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	Douanes : disponible de mai à septembre O/R PN 48 HR au BSI QUIMPER TEL : 09 70 27 51 61 - FAX : 02 98 55 01 19 bsi-quimper@douane.finances.gouv.fr preavis.douane@douane.finances.gouv.fr Copie exploitant : E-mail gestionnaire	Customs: available from May to September O/R PN 48 HR to BSI QUIMPER TEL: 09 70 27 51 61 - FAX: 02 98 55 01 19 bsi-quimper@douane.finances.gouv.fr preavis.douane@douane.finances.gouv.fr AD operator copy : AD administration E-mail
3	Services de santé / *Health and sanitary*	Hôpitaux à QUIMPER	Hospitals in QUIMPER
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX (voir GEN)	BORDEAUX (see GEN)
5	BDP / *ARO*		
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0400-0100	
7	ATS	LUN-VEN (sauf JF) : 0700-1900 SAM, DIM et JF : 0800-1800 Chef CA : TEL : 02 98 94 33 01.	MON-FRI (except public HOL): 0700-1900 SAT-SUN and public HOL: 0800-1800 ATC manager : TEL : 02 98 94 33 01.
8	Avitaillement / *Fueling*	HOR AVT JET A1 (assuré par AIR BP) : LUN-VEN : 0700-1630 SAM, DIM et JF : 0800-1645 Distributeur AVGAS 100 LL disponible. Moyen de paiement : carte bancaire en HOR AVT ou carte BP.	SKED AVT JETA1 (provided by AIR BP): MON-FRI : 0700-1630 SAT, SUN and public HOL : 0800-1645 AVGAS 100LL automatic dispenser available. Payment by credit card during AVT SKED or BP card.
9	Services de manutention / *Handling*	HOR RFFS ou NOTAM.	RFFS SKED or NOTAM.
10	Sûreté / *Safety*	NIL.	
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS en présence ATS. Extension possible PPR 72 HR par E-mail au gestionnaire AD (Coordination exploitant / ATS)	GRF (Global Reporting Format): RFFS SKED during ATS hours. Possible extension PPR 72HR by E-mail to AD Administrator (Coordinated between AD administrator and ATS)

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*		
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	100 LL - JET A1	
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	100 LL: volucompteur JET A1: camion citerne de 20000 L - débit : 45m3/HR.	100 LL: volume meter JET A1:Tank truck 20000L - flow rate 45m3/HR.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*		
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Pas de hangar disponible pour les aéronefs de passage.	No hangar available for transient ACFT.
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	NIL
7	Observations / *Remarks*	Assistance en escale : HOR RFFS ou NOTAM.	Handling: RFFS SKED or NOTAM.

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

1	Hôtels	A QUIMPER et PLUGUFFAN	In QUIMPER and in PLUGUFFAN
2	Restaurants	A QUIMPER et PLUGUFFAN.	In QUIMPER and in PLUGUFFAN.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis O/R.	
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Ambulances et hôpitaux à QUIMPER.	Ambulances and hospital in QUIMPER.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	NIL	NIL
6	Office de tourisme / *Tourist office*		
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFRQ.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*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	1 VIM60	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Aucun moyen sur place. Voir procédure AD.	No equipement on site. See AD procedure.
4	Observations / *Remarks*	Niveau 5 : LUN-VEN : 0700-1200, 1500-1630 (niveau 2 assuré 1200-1500 possibilité niveau 5 sur demande). SAM, DIM et JF : 0800-1700. Extension possible niveau 5 PPR 72 HR par E-mail au gestionnaire de l'aérodrome. Niveau maintenu jusqu'à l'arrivée ou départ du dernier vol programmé. Niveau 1 en dehors de ces HOR. (Extincteur poudre disponible).	Level 5 : MON-FRI : 0700-1200, 1500-1630 (level 2 provided 1200-1500 possibility level 5 O/R). SAT, SUN and public HOL : 0800-1700 Possible extension level 5 upon 72 HR PPR by E-mail to AD Administration. Level maintained until arrival or departure of the last SKED flight. Level 1 outside these SKED. (Powder extinguisher available).

AD 2 LFRQ.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*	Pas d'équipement disponible.	No equipment available.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*		
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 En cas de verglas ou neige : fermeture de piste.	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 In case of ice or snow: runway closure.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux	Asphaltic concrete
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	25 F/C/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	TWY B: 22,5m TWY C: 10m TWY D: 15m TWY E: 7.5m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux	Asphaltic concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	TWY B : 41 F/C/W/T - TWY C : 23 F/B/W/T - TWY D : 13 F/C/W/T - TWY D-E : 10 F/C/W/T - TWY E : 10 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Parking commercial	Commercial apron
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	301.8 ft	301.8 ft
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	Limitations TWY : Voir / See AD 2 LFRQ.20	

AD 2 LFRQ.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*		
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*		
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*		
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFRQ .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*		
4	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFRQ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

AD 2 LFRQ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	NANTES	
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFRQ .3	
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*		
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	NANTES	
	Période de validité / *Validity period*	24 06-12-18 CNL 22	
4	Type de prévision d'atterrissage *Type of landing forecast*	TREND	
	Périodicité / *Interval of issuance*	HIV : TREND entre 0600 et 2200 ETE : TREND entre 0600 et 2100	WIN : TREND between 0600 and 2200 SUM : TREND between 0600 and 2100
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 HIV/WIN : 0600-2300 ETE/SUM : 0600-2200 METAR AUTO	
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO	
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR	
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31	

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRQ.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
09	093.50 (094)	2150 x 45	28/F/B/W/T asphalte / asphalt	47°58'32.39"N 004°11'07.22"W (47°58'32.18"N 004°11'02.17"W) ------ GUND NIL	THR : 293ft DTHR : 293ft
27	273.50 (274)	2150 x 45	28/F/B/W/T asphalte / asphalt	47°58'28.14"N 004°09'23.76"W ------ GUND NIL	THR : 275ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
09	NIL	NIL	NIL	2270 x 280	NIL	NIL
27	NIL	NIL	NIL	2270 x 280	NIL	NIL

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	2150	2150	2150	2045	
TWY B	1238	1238	1238		
TWY C	1420	1420	1420		
27	2113	2113	2113	2113	Distances déclarées réduites cause aire de sécurité d'extrémité de piste. Reduced declared distances due to RWY end safety area.
TWY B	897	897	897		
TWY C	702	702	702		

AD 2 LFRQ.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*
09		DTHR G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	58 ft					
27	- 600 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	47 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*	
09	1550 m 600 m	60m	W Y	LIH LIL	R			
27	1550 m 600 m	60m	W Y	LIH LIL	R			(1)

(1) Rampe d'APCH non conforme : Absence d'une deuxième barrette de feux à 150 m et feux non-doublés au-delà de 300 m.
APCH light system not compliant : Absence of a second light bar at 150 m and lights not doubled beyond 300 m.

AD 2 LFRQ.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*		
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	B - LIL	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Groupe électrogène 150 KVA	Power unit 150 KVA
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Délai de commutation de l'alimentation électrique secondaire : 15 sec.	Switching delay on secondary power supply: 15 sec.
5	Observations / *Remarks*	PRKG: B - BI Panneau STOP. WDI lumineuse	PRKG: B - LIL STOP sign. Lighted WDI

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

1	Description	RWY 09/27 obligatoire.	RWY 09/27 mandatory.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRQ.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 QUIMPER 48°01'05"N , 004°21'58"W - 48°03'09"N , 004°12'16"W - 48°03'09"N , 004°08'12"W - 48°00'00"N , 003°55'18"W - 47°56'23"N , 003°55'18"W - 47°49'53"N , 004°18'45"W - 47°53'54"N , 004°21'59"W - 48°01'05"N , 004°21'58"W	D	2500ft AMSL ---------- SFC	TWR QUIMPER Tour (FR) QUIMPER Tower (EN)	HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	QUIMPER Tour (FR) *QUIMPER Tower (EN)*	118.630 MHz	NOTAM	Canal 8.33
A/A	QUIMPER (FR)	118.630 MHz	OTHER	Absence ATS

AD 2 LFRQ.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	QPR	117.8 MHz CH 125X	H24	47°57'26.2"N 004°11'05.0"W	315 ft	150NM FL500		228°/1.53 NM THR 27	

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

20.1 MANOEUVRES AU SOL

Hors raquettes, demi-tour interdit pour ACFT > 30 m (longueur hors tout).

20.1.1 Roulage

TWY B : utilisation limitée aux ACFT d'envergure max 65 m et code E.

TWY C et E : utilisation limitée aux ACFT d'envergure max 15 m et code A.

TWY D : utilisation limitée aux ACFT d'envergure max 36 m et code C.

TWY C : usage réservé aux avions de l'aéroclub.

20.1 GROUND HANDLING

Turn-around forbidden outside of turn-around pads for ACFT > 30 m (overall length).

20.1.1 Taxi regulations

TWY B: use restricted to ACFT whose maximum wingspan is less than 65 m and code E.

TWY C and E: use restricted to ACFT whose maximum wingspan is less than 15 m and code A.

TWY D: use restricted to ACFT whose maximum wingspan is less than 36 m and code C.

TWY C: reserved for ACB ACFT.

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

21.1 ESSAIS MOTEURS

Essais moteurs interdits entre 2100 et 0700 (SUM:-1HR).

21.2 VOLS ENTRAINEMENT

Entraînements tour de piste de nuit soumis à accord de l'exploitant.

21.1 ENGINES TESTS

Engine run up forbidden between 2100 and 0700 (SUM:-1HR).

21.2 TRAINING FLIGHTS

Night training patterns must be approved by AD administration.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 GENERALITES

RWY 09/27 : circuits au Sud de la piste, par la droite RWY 09.

RWY 09 : atterrissage de nuit interdit si PAPI U/S.

L'exploitation de la piste 09/27 est interdite par composantes traversières de vent du 190° > 25 nœuds sur piste mouillée ou en conditions LVP.

22.2 VOLS AU DEPART

Décollages interdits depuis TWY B et C pour les aéronefs de masse supérieure à 2 tonnes (absence de panneau d'information de distance restante au décollage).

22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Appliquer la procédure définie dans la Réglementation Nationale.

Départs :

- Afficher code 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.

- En IMC : respecter l'itinéraire de départ et le dernier niveau assigné jusqu'aux limites de la TMA et poursuivre ensuite la montée selon le plan de vol en vigueur.

Panne de radiocommunication suivie d'une API :

- Voir description dans carte IAC.

- Effectuer une nouvelle APCH dans les 15 min qui suivent.

- Lorsque la seconde tentative est suivie d'une nouvelle API : remonter à 3000 ft AMSL, rejoindre le SID ERCOZ 1W ou ERCOZ 1E (en fonction de la piste en service et de la procédure réalisée) vers ERCOZ pour dégager la TMA et rechercher les conditions VMC.

22.1 GENERAL

RWY 09/27 : circuit South of RWY, right hand RWY 09.

RWY 09 : landing at night prohibited if PAPI U/S.

Use of RWY 09/27 is prohibited when crosswind component from 190° > 25 kts on wet runway or by LVP conditions.

22.2 DEPARTURE FLIGHTS

TKOF forbidden from TWY B and C for ACFT with MTOW greater than 2 tons (TKOF distance remaining signs missing).

22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Comply with the procedure defined in the National Regulation.

Departures :

- Squawk code 7600.

- VMC : turn back to land on the aerodrome.

- IMC : respect SID routing and last assigned FL up to the TMA limits and continue climbing regarding the FPL in force.

Radiocommunication failure followed by a missed approach :

- See description in IAC.

- Carry out a new APCH within the 15 following minutes.

- When the second attempt is followed by a new missed approach : climb back to 3000 ft AMSL, join SID ERCOZ 1W or ERCOZ 1E (depending on RWY in use and procedure performed) towards ERCOZ to clear TMA and seek VMC.

AD 2 LFRQ.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AD

AD réservé aux ACFT munis de radio.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Présence d'un dévers de pente supérieure à 50 % dans l'aire de Sécurité d'extrémité de piste 09-27 au seuil 27.

Présence d'un dévers de pente supérieure à 50 % dans l'aire de sécurité d'extrémité de piste 09-27 au seuil 09.

Présence de 3 maisons dans la bande au nord de la piste 09-27 avec des dépassements par rapport à l'altitude de piste de 1,77m à 3,23m

47°58'34.07" N 004°09'57.28" W

47°58'33.83" N 004°09'56.17" W

47°58'34.11" N 004°09'55.35" W

Une partie du parking de l'Aviation Générale (20 m) est située dans la bande de piste : 47°58'26.73" N 004°10'32.23" W

La présence d'une clôture sur un talus au Nord de la piste 09-27 (seuil 09) constitue un obstacle : 47°58'36.36" N 004°10'58.62" W

23.3 EQUIPEMENT AD

Equipement de surveillance du traffic : AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

La fréquence assignée au PCL : 118.630 MHz qui est de type fréquence Tour.

PAPI 09/27 activable avec le PCL.

Consignes d'activation du PCL :

- L'activation PCL basse intensité (BI) : 3 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

- L'activation PCL en haute intensité (HI) : 5 coups d'alternat en moins de 5 secondes.

- L'extinction est automatique après 15 minutes ; pas d'extinction manuelle possible.

23.4 PERIL ANIMALIER

Occasionnel HOR RFFS.

23.1 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for ACFT equipped with radio.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Presence of a ditch with a slope of over 50% in the RWY 09/27 end safety area at threshold 27.

Presence of a ditch with a slope of over 50% in the RWY 09/27 end safety area at threshold 09.

Presence of 3 houses in the RWY strip north of RWY 09/27 exceeding the RWY altitude by 1.77 m up to 3.23 m.

47°58'34.07" N 004°09'57.28" W

47°58'33.83" N 004°09'56.17" W

47°58'34.11" N 004°09'55.35" W

Part of the general aviation apron (20 m) is located in the RWY strip : 47°58'26.73" N 004°10'32.23" W

Fence on embankement North of RWY 09-27 (threshold 09) is an obstacle : 47°58'36.36" N 004°10'58.62" W

23.3 AD EQUIPMENT

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

The frequency assigned to PCL : 118.630 MHz which is TWR frequency type.

PAPI 09/27 activation with PCL.

PCL activation instructions :

- Low intensity PCL activation (LIL) : 3 clicks on mic in less than 5 seconds.

- High intensity PCL activation (LIH) : 5 clicks on mic in less than 5 seconds.

- Shutdown is automatic after 15 minutes ; no manual shutdown possible.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Random RFFS SKED.

AD 2 LFRQ.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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

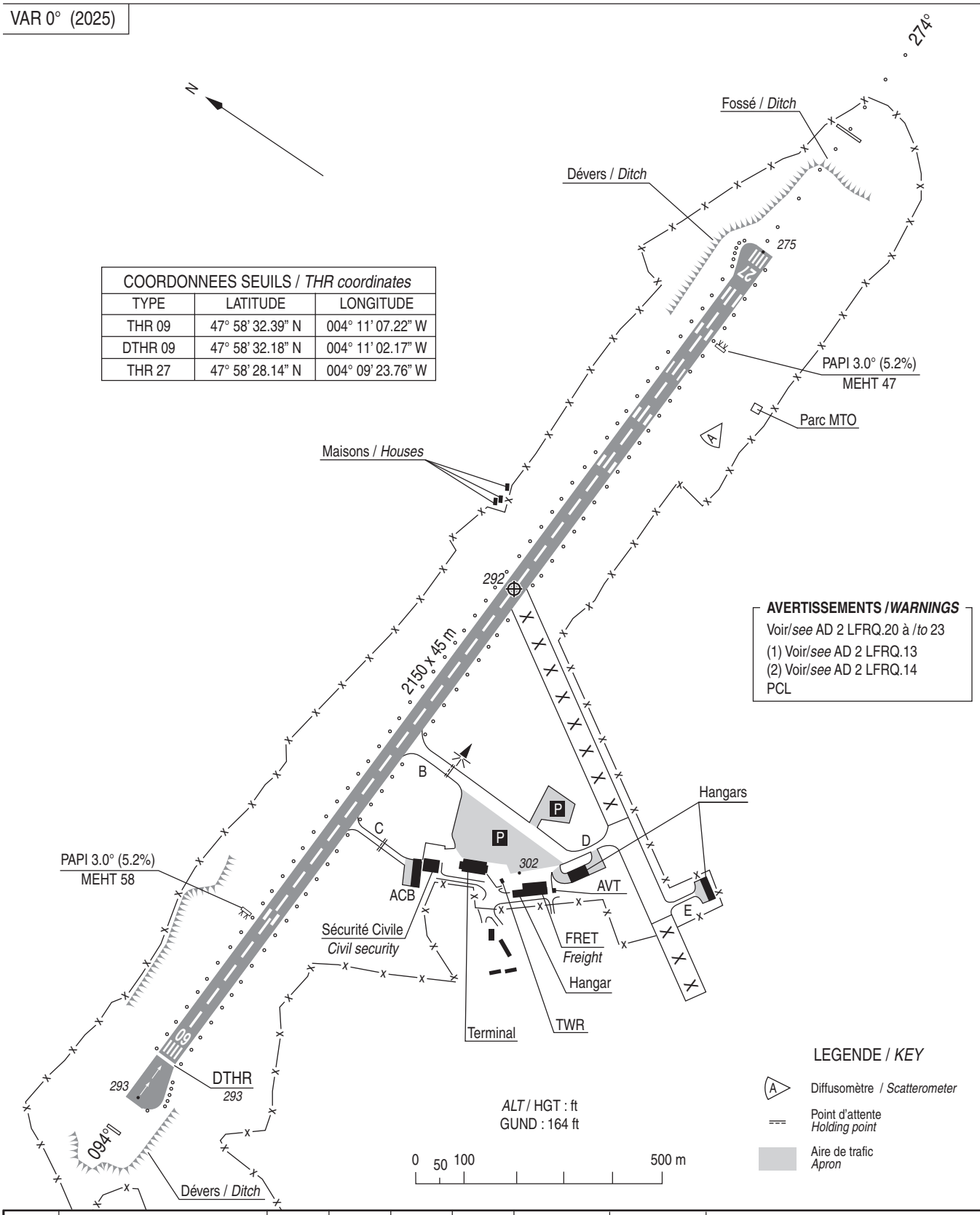
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir/*see* AD 2 LFRQ.18

QUIMPER PLUGUFFAN
47 58 30 N - 004 10 04 W
ALT AD : 297 (11 hPa)

VAR 0° (2025)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 09	47° 58' 32.39" N	004° 11' 07.22" W
DTHR 09	47° 58' 32.18" N	004° 11' 02.17" W
THR 27	47° 58' 28.14" N	004° 09' 23.76" W

RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
09	NIL	LIH	2150	2150	2150	2045	Revêtue	28 F/B/W/T	800	800	800	-
27	600 m LIH (2)	LIH	2113 (1)	2113 (1)	2113 (1)	2113 (1)	*Paved*		800	800	800	-

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

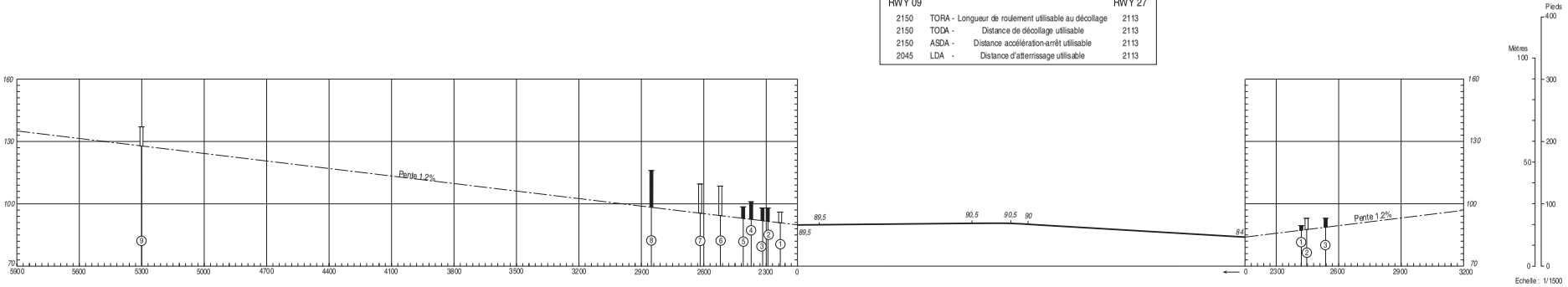
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO - TYPE A

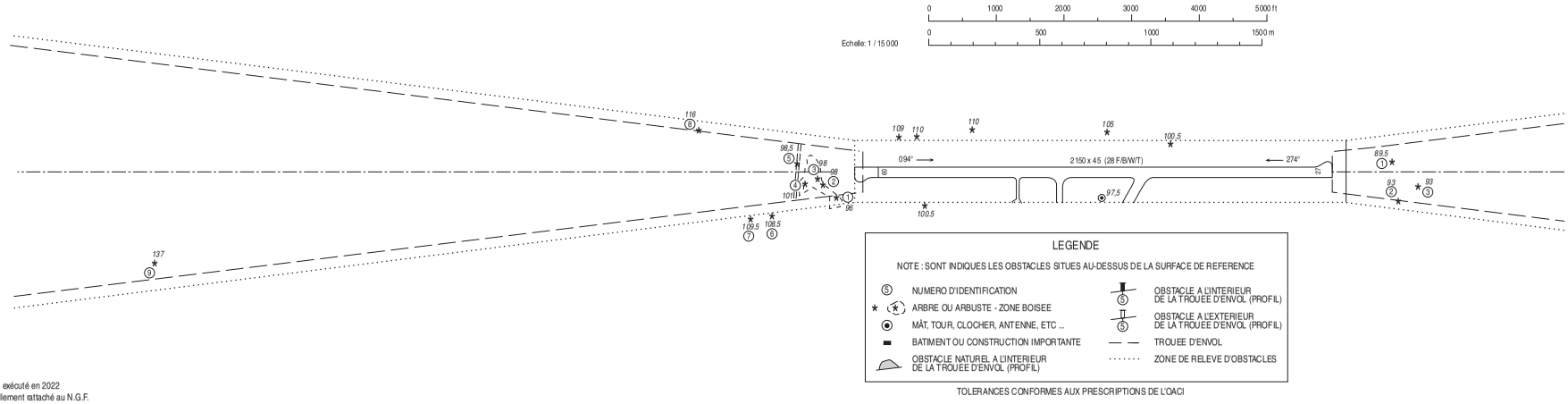
QUIMPER PLUGUFFAN
RWY 09/27

VAR 0° (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 09			RWY 27
2150	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2113
2150	TODA -	Distance de décollage utilisable	2113
2150	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2113
2045	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2113





LEGENDE

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en 2022
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PRECODING RNP RWY 09

RNP RWY 09

RMK	-								MAG VAR 2025 0.1°W			Ref NAVAID : QPR	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RQ404	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RQ404	IF	RQ404	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	RQ401	-	274	273.6	14.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	RQ403	-	273	273.3	12.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IRQ09	-	183	183.3	5.0	-	-	-	160	-	1.0
INA RQ401	IF	RQ401	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	RQ403	-	273	273.3	12.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IRQ09	-	183	183.3	5.0	-	-	-	160	-	1.0
INA RQ403	IF	RQ403	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRQ09	-	183	183.3	5.0	-	-	-	160	-	1.0
APCH	IF	IRQ09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	FRQ09	-	093	093.3	3.2	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW09	Yes	093	093.3	8.3	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	TF	RQ411	Yes	094	093.5	8.0	-	-	-	-	-	1.0
	DF	RQ404	-	-	-	-	-	-	3000	-	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY 27

RMK	-								MAG VAR 2025 0.1°W			Ref NAVAID : QPR	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MIN Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	RQ404	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA RQ404	IF	RQ404	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRQ27	-	200	199.9	5.3	-	3000	-	-	-	1.0
INA ROSPO	IF	ROSPO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRQ27	-	270	270.0	4.0	-	3000	-	-	-	1.0
INA RQ402	IF	RQ402	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	IRQ27	-	340	339.9	5.3	-	3000	-	-	-	1.0
APCH	IF	IRQ27	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	FRQ27	-	274	273.7	4.0	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW27	Yes	274	273.7	8.4	-	-	-	-	-3.00 / 50	0.3
	TF	RQ410	Yes	274	273.5	3.0	-	-	-	210	-	1.0
	DF	RQ404	-	-	-	-	R	-	-	-	-	1.0

↑

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

QUIMPER PLUGUFFAN
SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 09											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 0.1°W			Ref NAVAID : QPR	
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)
DEGEX 1E											
-	CA	-	-	094	093.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	RQ001	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RQ003	-	097	097.3	26.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEGEX	-	123	123.2	8.8	-	-	-	-	1.0
IDRIK 1E											
-	CA	-	-	094	093.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	RQ001	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	IDRIK	-	140	140.3	22.0	-	-	-	-	1.0
ERCOZ 1E											
-	CF	RQ004	Yes	094	093.5	6.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERCOZ	-	036	035.8	27.1	-	-	-	-	1.0
KORER 1E											
-	CF	RQ004	Yes	094	093.5	6.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	RQ003	-	108	107.7	28.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEGEX	-	123	123.2	8.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	KORER	-	097	097.3	26.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

QUIMPER PLUGUFFAN
SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 0.1°W			Ref NAVAID : QPR	
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)
DEGEX 1W											
-	CA	-	-	274	273.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	RQ001	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	RQ003	-	097	097.3	26.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEGEX	-	123	123.2	8.8	-	-	-	-	1.0
IDRIK 1W											
-	CA	-	-	274	273.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	RQ002	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	LEGMO	-	152	152.1	5.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	IDRIK	-	118	118.1	16.9	-	-	-	-	1.0
ERCOZ 1W											
-	CA	-	-	274	273.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	ERCOZ	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
KORER 1W											
-	CA	-	-	274	273.5	-	-	1000	-	-	1.0
-	DF	RQ001	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	RQ003	-	097	097.3	26.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEGEX	-	123	123.2	8.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	KORER	-	097	97.3	26.8	-	-	-	-	1.0

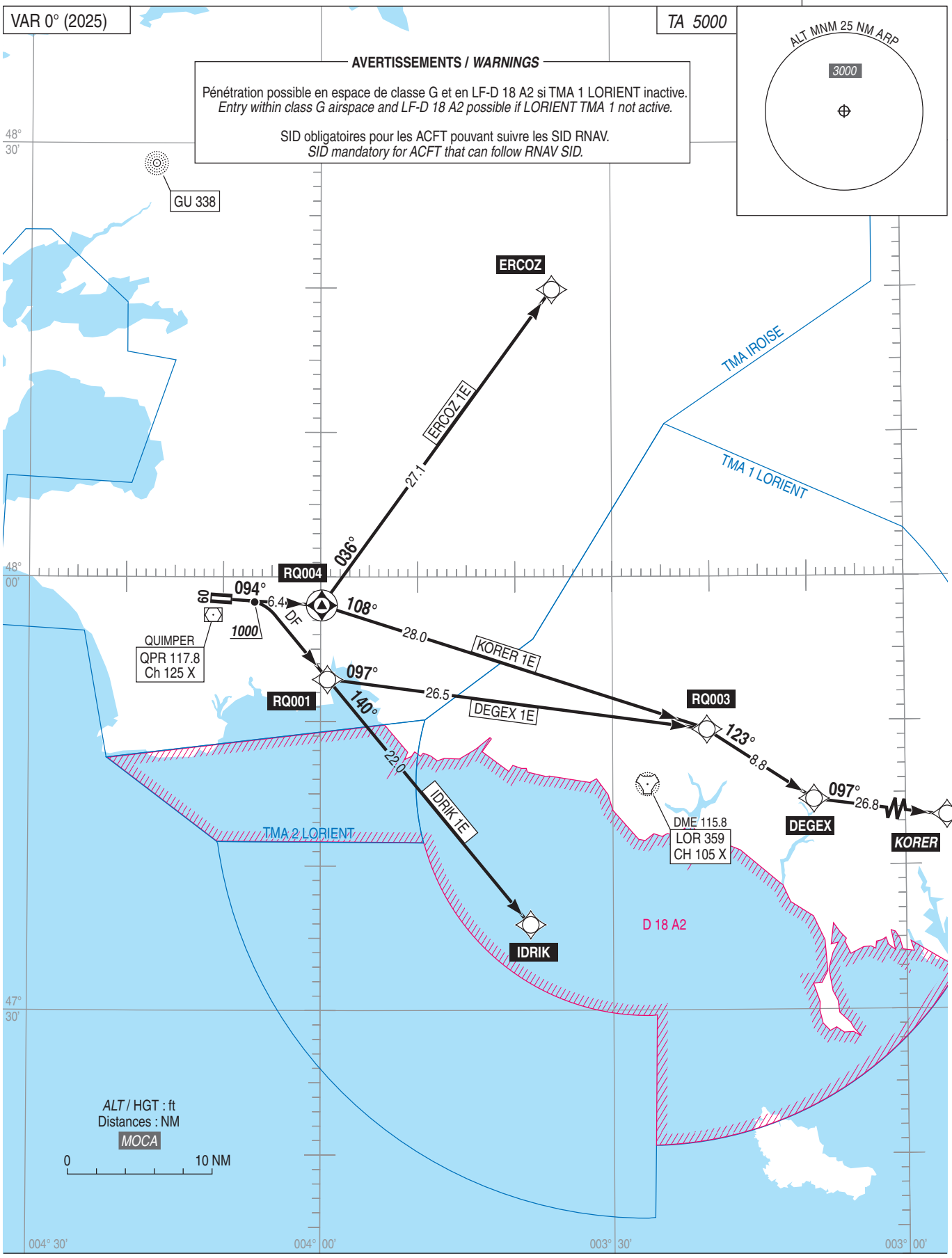
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

QUIMPER PLUGUFFAN
SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860
TWR : QUIMPER Tour/*Tower* 118.630

RNAV 1
GNSS uniquement/*only*



AMDT 10/26 **CHG :** FREQ TWR, VAR, orientations SID ERCOZ 1E, KORER 1E, DEGEX 1E et/*and* IDRIK 1E.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

QUIMPER PLUGUFFAN
SID RNAV RWY 09
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 09			
Cat	A B C		
NAV Box	RNAV1, GNSS uniquement / *only*		
Climb gradient	Pour tous les départs en 09, la pente initiale théorique de montée est de 6.5% jusqu'à 1000 ft. Cette pente est déterminée par une rangée d'arbres de ALT 298 ft, situé à 33 m de la DER, à 72 m à gauche de l'axe. *For all departures RWY 09, the theoretical initial climb gradient is 6.5% up to 1000 ft. This gradient is determined by a row of trees ALT 298 ft, located 33 m away from DER, 72 m left from RWY axis.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
DEGEX1E	Monter 094°. A 1000 (703), virer à droite direct vers RQ001, puis vers RQ003, puis vers DEGEX. *Climb 094°.* *At 1000 (703), turn right direct to RQ001, then to RQ003, then to DEGEX.*		Pente ATS: 10.8% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé. *ATS gradient: 10.8% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.*
IDRIK 1E	Monter 094°. A 1000 (703), virer à droite direct vers RQ001, puis vers IDRIK. *Climb 094°.* *At 1000 (703), turn right direct to RQ001, then to IDRIK.*		Pente ATS: 10.8% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé. *ATS gradient: 10.8% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.*
ERCOZ 1E	Monter vers RQ004 094°. A RQ004, virer à gauche vers ERCOZ. *Climb to RQ004 094°.* *At RQ004, turn left to ERCOZ.*		Pente ATS: 6.5% jusqu'à RQ004, puis 5.4% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé. *ATS gradient: 6.5% up to RQ004, then 5.4% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.*
KORER 1E	Monter vers RQ004 094°. A RQ004, virer à droite vers RQ003, puis vers DEGEX, puis vers KORER. *Climb to RQ004 094°.* *At RQ004, turn right to RQ003, then to DEGEX, then to KORER.*		Pente ATS : 6.5% jusqu'à RQ004 puis 5.0% jusqu'au FL150 pour rester en espace aérien contrôlé. *ATS gradient: 6.5% up to RQ004, then 5.0% up to FL150 to remain in controlled airspace.*

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 09
Utilisables uniquement sur instruction du CTL. Monter à 6.5 % MNM (1) sur 094° jusqu'à 1000 (703), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pour les départs vers le Nord, ne pas tourner avant 5 NM QPR. (1) Cette pente est déterminée par une rangée d'arbres de 298 ft d'altitude, située à 33 m de la DER, 72 m à gauche de l'axe. *Available on ATC instructions only.* *Climb on 094° gradient 6.5 % MNM (1) until 1000 (703), then direct route, climbing up to the en route safety altitude.* *For departures Northwards, do not turn before 5 NM QPR.* *(1) The initial theoretical climb gradient is calculated from a line of trees of 298 ft, located at 33 m from the DER and 72 m on the left of runways axis.*

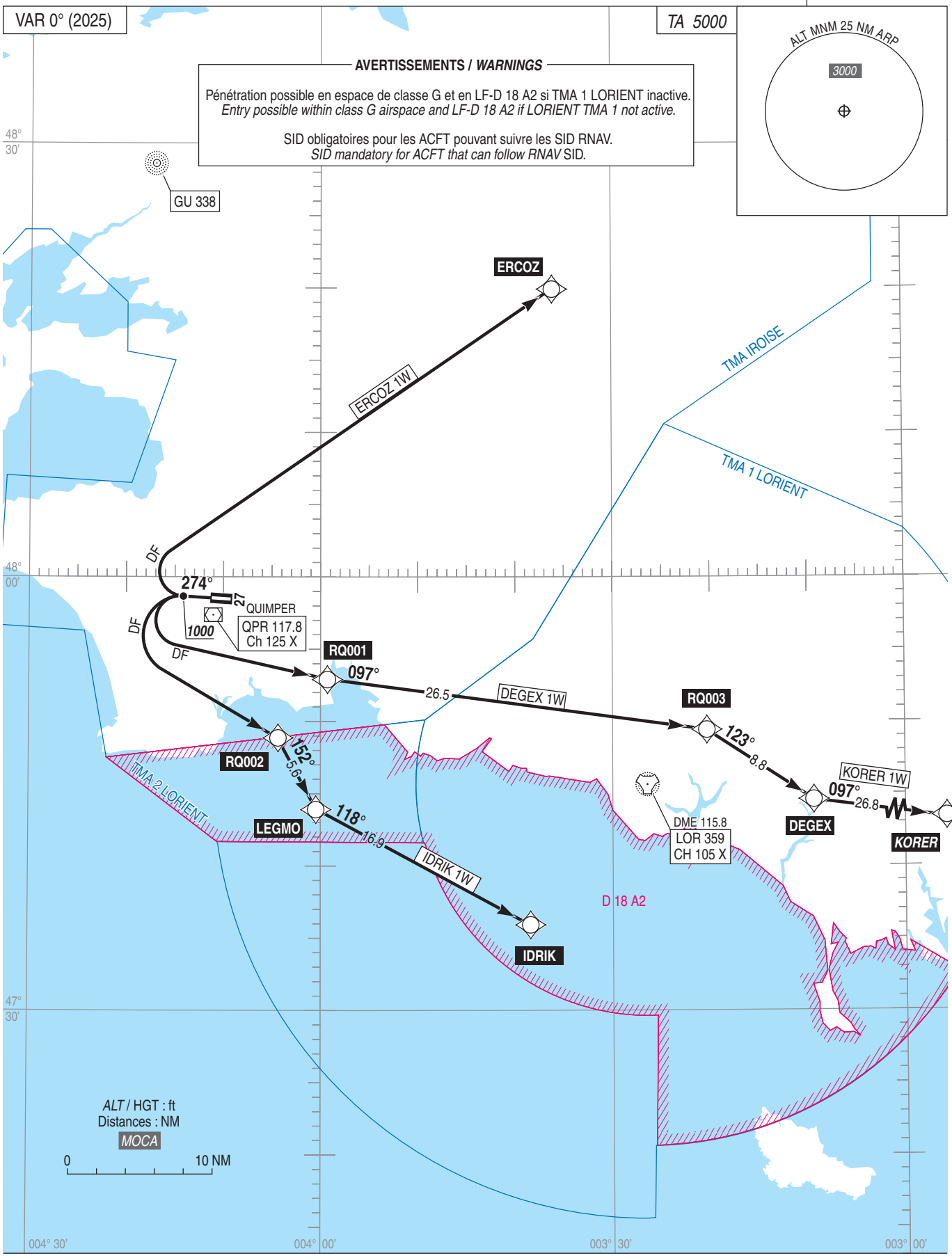
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

QUIMPER PLUGUFFAN
SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860
TWR : QUIMPER Tour/*Tower* 118.630

RNAV 1
GNSS uniquement/*only*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

QUIMPER PLUGUFFAN
SID RNAV RWY 27
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 27			
Cat	A B C		
NAV Box	RNAV1, GNSS uniquement / *only*		
Climb gradient	Pour tous les départs en 27, la pente initiale théorique de montée est de 4.8% jusqu'à 1000 ft. Cette pente est déterminée par un arbre de ALT 374 ft situé à 493 m de la DER, à 110 m à gauche de l'axe. Cette pente fait abstraction du massif boisé ALT 362 ft, situé à 98 m de la DER, à 170 m à droite de l'axe, qui nécessite une pente de 14.5% pour le franchir. *For all departures RWY27, the theoretical initial climb gradient is 4.8% up to 1000 ft.* *This gradient is determined by a tree ALT 374 ft, located 493 m away from DER, 110 m left from RWY axis.* *This gradient disregards the forested area ALT 362 ft, located 98 m away from DER, 170 m right from RWY axis, which necessitates a 14.5% gradient to get cleared.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
DEGEX 1W	Monter 274°. A 1000 (703), virer à gauche direct vers RQ001, puis vers RQ003, puis vers DEGEX. *Climb 274°.* *At 1000(703), turn left direct to RQ001, then RQ003, then to DEGEX.*		Pente ATS: 5.9% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé *ATS gradient: 5.9% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.*
IDRIK 1W	Monter 274°. A 1000 (703), virer à gauche direct vers RQ002, puis vers LEGMO, puis vers IDRIK. *Climb 274°.* *At 1000(703), turn left direct to RQ002, then to LEGMO, then to IDRIK.*		Sur instruction du contrôle Pente ATS: 5.9% jusqu'au FL065 pour rester en espace aérien contrôlé. *On ATC notice.* *ATS gradient: 5.9% up to FL065 to remain in controlled airspace.*
ERCOZ 1W	Monter 274°. A 1000 (703), virer à droite direct vers ERCOZ. *Climb 274°.* *At 1000(703), turn right direct to ERCOZ.*		Pente ATS: 10.7% jusqu'à 3000 ft pour rester en espace aérien contrôlé. *ATS gradient: 10.7% up to 3000 ft to remain in controlled airspace.*
KORER 1W	Monter 274°. A 1000 (703), virer à gauche direct vers RQ001, puis vers RQ003, puis vers DEGEX, puis vers KORER. *Climb 274°.* *At 1000 (703), turn left direct to RQ001, then to RQ003, then to DEGEX, then to KORER.*		Pente ATS: 5.9% jusqu'à 3000 ft, puis 4.5% jusqu'au FL150 pour rester en espace aérien contrôlé. *ATS gradient: 5.9% up to 3000 ft, then 4.5% up to FL150 to remain in controlled airspace.*

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 27

Utilisables uniquement sur instruction du CTL.
Monter à 4.8 % MNM (1) sur 274° jusqu'à 1000 (703), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Cette pente est déterminée par un arbre de 374 ft situé à 493 m de la DER, 110 m à gauche de l'axe.
Cette pente fait abstraction du massif boisé d'altitude 362 ft, situé à 98 m de la DER, 170 m à droite de l'axe, qui nécessite une pente de 14.5 % pour le franchir.
Available on ATC instructions only.
Climb on 274° gradient 4.8 % MNM (1) until 1000 (703), then direct route, climbing up to the en route safety altitude.
(1) The initial theoretical climb gradient is calculated from a tree of 374 ft, located at 493 m from the DER and 110 m on the left of runways axis.
The obstacle slope ignores few trees of 362 ft, located 98 m from the DER and 170 m on the right of runway axis, which needs a slope of 14.5 %.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

QUIMPER PLUGUFFAN

CAT A B C
ALT AD : 297, ***DTHR : 293 (11 hPa)***

RNP RWY 09

APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860 (L)
TWR : QUIMPER Tour/*Tower* 118.630 (1)
(1) Absence ATS : **A/A** FR seulement. Obtenir le QNH de BREST auprès de IROISE Approche.
A/A *FR only. Obtain BREST QNH from IROISE Approach.*

RNP APCH	EGNOS Ch 81672 E09A TCH : 49	VAR 0° (2025)

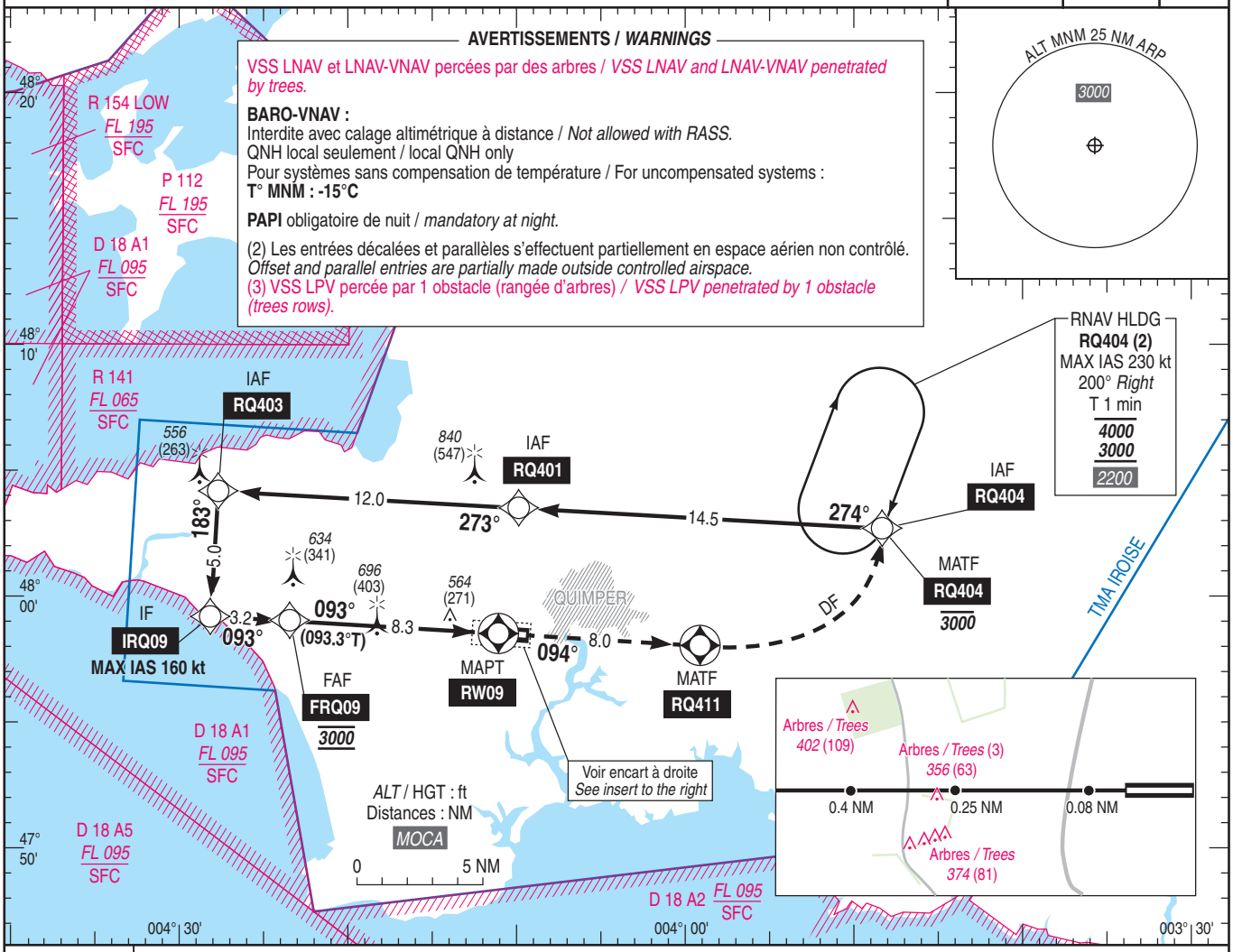
AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

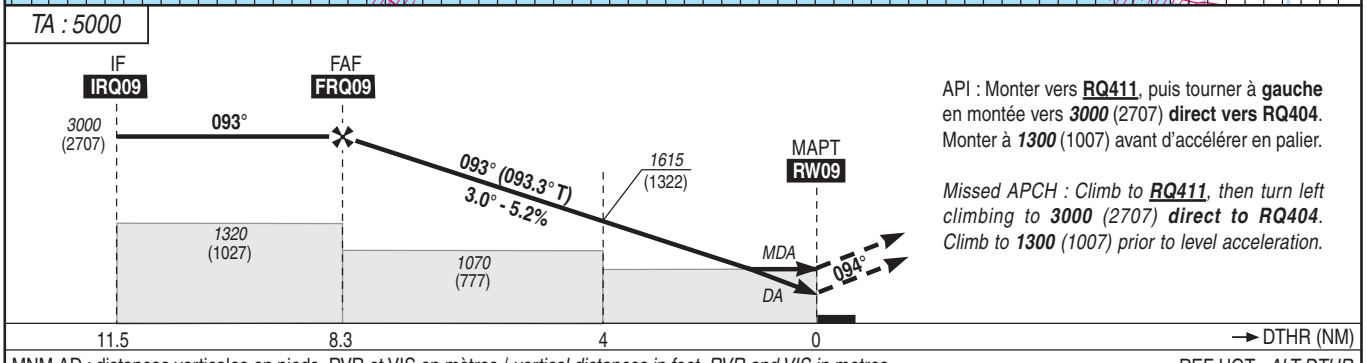
VSS LNAV et LNAV-VNAV percées par des arbres / *VSS LNAV and LNAV-VNAV penetrated by trees.*

BARO-VNAV :
Interdite avec calage altimétrique à distance / *Not allowed with RASS.*
QNH local seulement / local QNH only
Pour systèmes sans compensation de température / For uncompensated systems :
T° MNM : -15°C

PAPI obligatoire de nuit / *mandatory at night.*

(2) Les entrées décalées et parallèles s'effectuent partiellement en espace aérien non contrôlé. *Offset and parallel entries are partially made outside controlled airspace.*
(3) VSS LPV percée par 1 obstacle (rangée d'arbres) / *VSS LPV penetrated by 1 obstacle (trees rows).*





API : Monter vers **RQ411**, puis tourner à **gauche** en montée vers ***3000*** (2707) **direct vers RQ404**. Monter à ***1300*** (1007) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to ***RQ411****, then turn left climbing to* ***3000*** *(2707)* ***direct to RQ404****. Climb to* ***1300*** *(1007) 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	LPV			LNAV / VNAV			LNAV			MVL / *Circling*		MVL / *Circling* absence ATS sans QNH local *without local QNH*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***870*** (580)	1500	229	***870*** (580)	1500	291	***870*** (580)	1500		***960*** (670)	1500	***1080*** (790)	1500
B	***870*** (580)	1600	241	***870*** (580)	1600	301	***870*** (580)	1600	517	***960*** (670)	1600	***1080*** (790)	1600
C	***970*** (680)	2400	249	***970*** (680)	2400	307	***970*** (680)	2400		***1070*** (770)	2400	***1190*** (900)	2400

DIST RW09				
NM	**8**	**7**	**6**	**5**
ALT (HGT)	***2890*** (2597)	***2571*** (2278)	***2253*** (1960)	***1934*** (1641)
	4	**3**	**2**	**1**
	1616 (1323)	***1298*** (1005)	***979*** (686)	***661*** (368)

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

FAF - MAPT	8.34 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	140 kt	150 kt	160 kt
		7 min 09	6 min 15	5 min 34	5 min 00	4 min 33	4 min 10	3 min 51	3 min 34	3 min 20	3 min 08
VSP (ft/min)		370	420	480	530	580	640	690	740	800	850

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

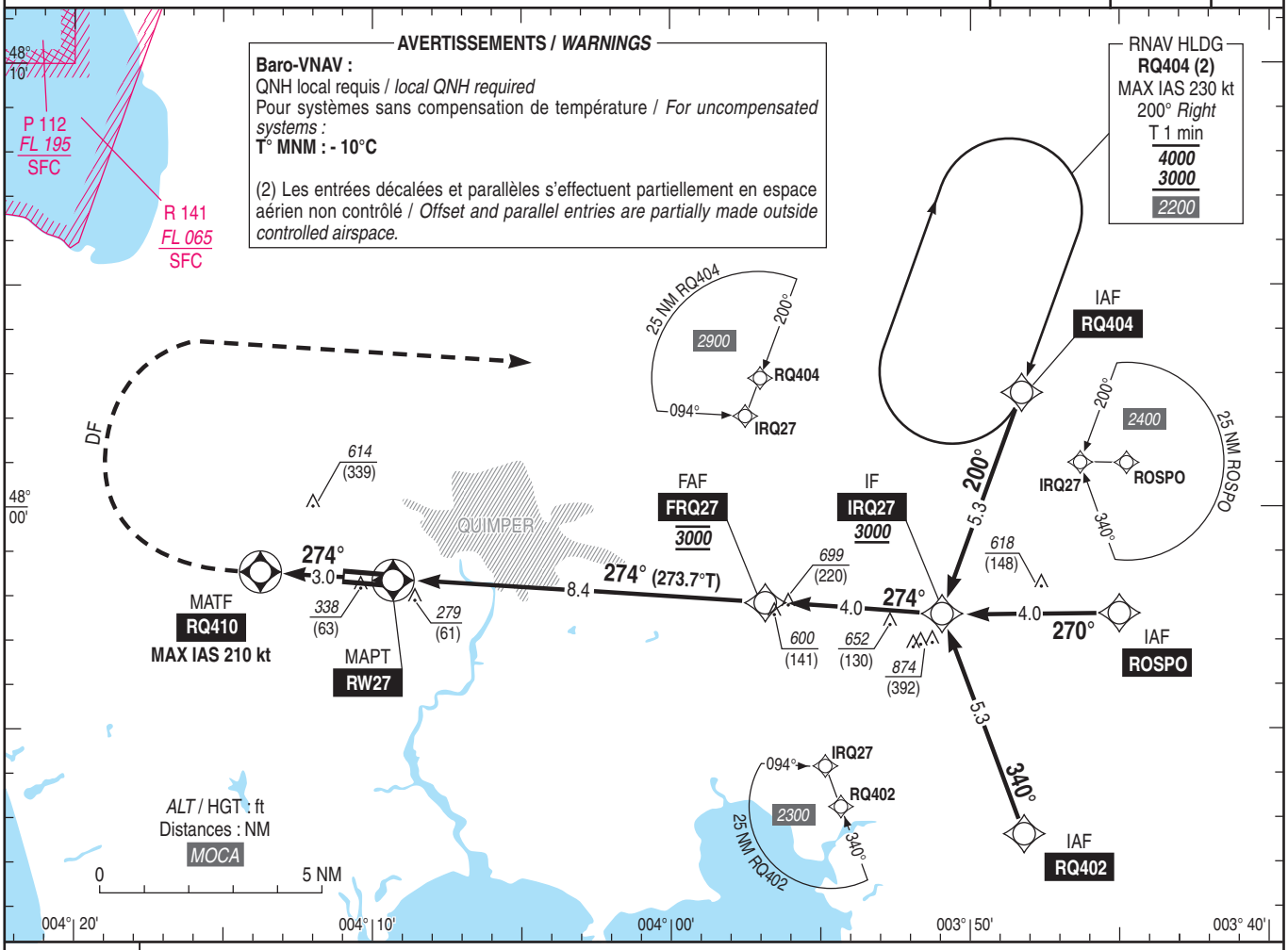
QUIMPER PLUGUFFAN

CAT A B C

ALT AD : 297, ***THR : 275 (10 hPa)***

RNP RWY 27

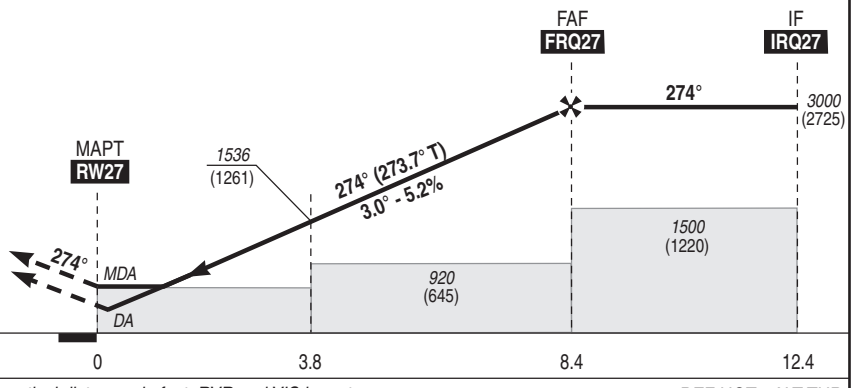
APP : IROISE Approche/*Approach* 125.860 (L) **TWR** : QUIMPER Tour/*Tower* 118.630 (1) (1) Absence ATS : **A/A** (118.630) FR seulement. Obtenir le QNH de BREST auprès de IROISE Approche. ***A/A** (118.630) FR only. Obtain BREST QNH from IROISE Approach.*	**RNP APCH**	**EGNOS Ch 41019 E27A** TCH : 50	VAR 0° (2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** (**MAX IAS 210 kt**).
A **RQ410,** tourner à **droite** en montée vers ***3000*** (2725) pour rejoindre directement **RQ404.**
Monter à *1500* (1225) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead (MAX IAS 210 kt).***
At ***RQ410,*** *turn* ***right*** *up to* ***3000*** *(2725) to join directly* ***RQ404.***
Climb to 1500 (1225) prior to level acceleration.



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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling*		MVL / *Circling* absence ATS sans QNH local *without local QNH*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***530*** (250)	800	222			271				***920*** (670)	1500	***1040*** (770)	1500
B	***530*** (250)	800	234	***590*** (320)	1000	282	***590*** (320)	1000	315	***920*** (670)	1600	***1040*** (770)	1600
C	***530*** (250)	800	242			298				***1070*** (790)	2400	***1190*** (920)	2400

DIST RW27					
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**
ALT	***962***	***1281***	***1599***	***1918***	***2236***
(HGT)	(687)	(1006)	(1324)	(1643)	(1961)

NM	**7**	**8**
ALT	***2555***	***2873***
(HGT)	(2280)	(2598)

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

FAF - MAPT 8.4 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	140 kt	150 kt	160 kt
	7 min 12	6 min 18	5 min 36	5 min 02	4 min 35	4 min 12	3 min 53	3 min 36	3 min 22	3 min 09
VSP (ft/min)	370	420	480	530	580	640	690	740	800	850

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFCR - RODEZ AVEYRON

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

1	Position GEO ARP	44°24'27"N 002°29'00"E
	Situation de l'ARP / *ARP location*	902 m aprés DTHR RWY31
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	8 KM NW RODEZ
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	1910 ft
	Température de référence / *Reference temperature*	24.7 ° C
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	166 ft
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	1.9299°E
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.121°)
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	REGIE D'EXPLOITATION DE L'AEROPORT DE RODEZ AVEYRON
	Adresse / *Address*	Aéroport de RODEZ AVEYRON 246 route de Decazeville 12330 Salles la Source
	Telephone	05 65 76 02 00
	FAX	
	TELEX	
	AFS	LFCRZTZX
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR
8	Observations / *Remarks*	e-mail : contact@aeroport-rodez.fr

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	LUN-VEN : 0730-1100/1300-1630. TEL : 05 65 76 02 00. Email : contact@aeroport-rodez.fr	MON-FRI : 0730-1100/1300-1630. TEL : 05 65 76 02 00. Email : contact@aeroport-rodez.fr
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	LUN-VEN: O/R Douanes, préavis de 24 HR SAM-DIM et JF: O/R Douanes, préavis de 48 HR Envoyé par email : bsi-millau@douane.finances.gouv.fr codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr div-toulouse2@douane.finances.gouv.fr Copie à l'exploitant envoyée par email : handling@aeroport-rodez.fr	MON-FRI: O/R Customs, PN 24 HR SAT-SUN and holidays : O/R Customs, PN 48 HR Sent by email : bsi-millau@douane.finances.gouv.fr codt-bordeaux@douane.finances.gouv.fr div-toulouse2@douane.finances.gouv.fr Copy to AD operator sent by email : handling@aeroport-rodez.fr
3	Services de santé / *Health and sanitary*	NIL	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BORDEAUX.	
5	BDP / *ARO*	NIL	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	0200-2300	
7	ATS	Voir NOTAM. Prolongation ou modification des HOR ATS au bénéfice des vols commerciaux ou vols EVASAN uniquement annnoncées sur demande sur la fréquence.	See NOTAM. ATS SKED extension or modification for commercial or medical flights only announced on request on frequency.
8	Avitaillement / *Fueling*	Horaires d'ouverture : voir NOTAM. - JET A1 : disponible durant les heures d'ouverture du service avitaillement. En dehors de ces heures, l'avitaillement peut être fourni sur PPR PN 48HR par E-mail : handling@aeroport-rodez.fr - AVGAS : automate disponible avec carte TOTAL seulement. Durant les heures d'ouverture du service avitaillement : paiement en carte de crédit disponible. En dehors des heures d'ouverture : automate carte TOTAL seulement. TEL : 05 65 76 02 07.	Opening SKED : see NOTAM. - JET A1 available during refueling service opening SKED. Outside these SKED, refueling may be provided on PPR PN 48HR by E-mail : handling@aeroport-rodez.fr - AVGAS : automatic dispenser available with TOTAL card only. During refueling service opening SKED : payment with credit card available. Outside these opening SKED : automatic dispenser with TOTAL card only. Phone : 05 65 76 02 07.
9	Services de manutention / *Handling*	Horaires d'ouverture : voir NOTAM. Pour les aéronefs civils entre 1.5 t et 3.5 t (MTOW) : PPR 48HR obligatoire à : handling@aeroport-rodez.fr TEL : 05 65 42 20 30.	Opening SKED : see NOTAM. For civil aircraft between 1.5 t and 3.5 t (MTOW) : PPR 48HR mandatory to : handling@aeroport-rodez.fr Phone : 05 65 42 20 30.
10	Sûreté / *Safety*	En fonction des HOR des vols commerciaux réguliers et O/R. HOR accès zone côté piste : LUN-VEN : 0500-2100, SAM : 0600-1800, DIM : 0800-2100, JF : voir NOTAM.	Depending on SKED of commercial flights and O/R. Airside area access SKED : MON-FRI : 0500-2100, SAT : 0600-1800, SUN : 0800-2100, public HOL : see NOTAM.
11	Dégivrage / *De-icing*	Assuré	Provided
12	Observations / *Remarks*	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR ATS et demande d'ouverture exceptionnelle.	GRF (Runway surface condition evaluation and report service) : ATS SKED and request for exceptional opening.

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	NIL	
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	CARBURANT : JET A1, 100LL (CIV-MIL). LUBRIFIANT : NIL.	FUEL : JET A1, 100LL (CIV-MIL). LUBRICANT : NIL.
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	JET A1 : 2 cuves de 60 m3, 1 camion 11 m3. AVGAS 100LL : 1 cuve de 15 m3. JETA1 : Avitaillement uniquement durant les horaires publiés. 100LL : Automate 100LL H24 avec carte TOTAL uniquement. Paiement carburant en espèces, CB (VISA, MasterCard, Amex) possible durant les horaires publiés.	JET A1 : 2 tanks of 60 m3, 1 truck of 11 m3. AVGAS 100LL : 1 tank of 15 m3. JETA1 : refuelling only on published SKED. 100LL : automatic dispenser 100LL H24 with TOTAL card only. Fuel payment in cash, credit card (VISA, MasterCard, Amex) possible during published SKED.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Camion à nacelle sur bras élévateur, liquide dégrivrant type 1 et antigivrant type 2 de octobre à avril.	Elevating platform truck, type 1 de-icing and type 2 anti-icing liquid from October to April.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Oui, sous réserve d'autorisation précaire d'occupation du domaine public.	Yes, subject to temporary authorisation for occupying public domain.
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	3 GPU bi-tension, ASU, vide-toilette, 2 escaliers passagers. 1 rampe d'embarquement.	3 dual-voltage GPU, ASU, lavatory service equipment, 2 passenger staircases. 1 boarding ramp (AVIRAMP)

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Hôtels	En ville	In town
2	Restaurants	Sur l'aéroport.	At airport.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, voitures de location	Taxis, car rental.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Hôpital à Rodez 8 km.	Hospital in Rodez, 8 km.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Boîte aux lettres et distributeur de billets.	Mail box and cash dispenser.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	NIL	
7	Observations / *Remarks*	Parking voitures payants 560 places, P1 courte durée, P2 longue durée.	Paying car parks: 560 parking places P1 short-stay, P2 long-stay.

AD 2 LFCR.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*	7	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Niveau 7 pour ACFT programmé classe 6,7.	Level 7 for class 6 and 7 ACFT.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Appel prestataire extérieur.	Call external service.
4	Observations / *Remarks*	HOR annoncés par NOTAM	SKED announced by NOTAM.

AD 2 LFCR.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	1 camion équipé d'une lame orientable de 4.80 m. 1 tracteur agricole équipé d'une lame orientable de 3.20 m et épandeur.	1 truck equipped with a 4.80 m wide pivoting blade. 1 tractor equipped with a 3.20 m pivoting blade and a spreader.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	1. RWY 31/13 sur 30 m et raquettes. 2. TWY 3. PRKG commercial L.	1. RWY 31/13 on 30 m and turn around pads. 2. TWY 3. Commercial apron L.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	Urée.	Urea.
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 Plan neige 15 novembre - 15 mars.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Snow plan 15th of November - 15th of March.

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton bitumineux aéronautique.	Aeronautical bituminous concrete.
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	45 F/A/W/T	
2	Largeur TWY / *TWY width*	23 m (voies de circulation) et 12 m : voie de liaison vers PRKG P.	23 m (taxiing ways) and 12 m : way linking to apron P.
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Béton bitumineux aéronautique	Aeronautical bituminous concrete
	Résistance des TWY / *TWY strength*	48 F/A/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Point d'attente intermédiaire A1.	Intermediate holding point A1.
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	1886 ft.	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	1 44°24'34.25"N 002°29'01.30"E 2 44°24'33.06"N 002°29'04.31"E 3 44°24'31.23"N 002°29'06.50"E 3A 44°24'31.37"N 002°29'06.66"E 3B 44°24'32.15"N 002°29'07.53"E 4 44°24'31.76"N 002°29'07.09"E 5 44°24'32.30"N 002°29'07.69"E	6 44°24'31.76"N 002°29'05.67"E 7 44°24'31.23"N 002°29'06.50"E 7A 44°24'31.37"N 002°29'06.66"E 7B 44°24'32.15"N 002°29'07.53"E 8 44°24'29.26"N 002°29'08.26"E 9 44°24'32.30"N 002°29'07.69"E
6	Observations / *Remarks*		

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

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir/See VAC/AIP AD 2 LFCR APDC	
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui (entre A1 et A3)	Yes (between A1 and A3)
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Lignes de guidage vers postes de stationnement.	Guidance lines towards ACFT stands.
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Standard	
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFCR .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	NIL	
4	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFCR.10 **Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

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

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

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

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

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
13	128.92 (127)	2045 x 45	47 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	44°24'49.17"N 002°28'21.58"E ------ GUND 166 FT	THR : 1910ft
31	308.93 (307)	2045 x 45	47 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete	44°24'07.54"N 002°29'33.49"E (44°24'08.60"N 002°29'31.66"E) ------ GUND 166 FT	THR : 1896ft DTHR : 1895ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
13	NIL	NIL	NIL	2165 x 300	Oui Yes	(1)
31	NIL	NIL	60	2165 x 300	Oui Yes	(2)

(1) RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (seuil 13). / RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m (THR 13).

(2) RESA (Aire de sécurité d'extrémité de piste) de 90 x 90 m (seuil 31). / RESA (Runway End Safety Area) 90 x 90 m (THR 31).

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
13 TWY C	2045 965	2045 965	2045 965	2045	
31 TWY C	2045 1105	2105 1165	2045 1105	1995	

AD 2 LFCR.14 **Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting***

RWY ID	APCH	THR couleur *colour*	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur *Length*	Balisage axial *Centerline LGT*			
						Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*
13		G - LIH / LIL	PAPI 3.5 ° 6.1 %	64 ft	nil	NIL			
31	CAT I - 720 m - LIH / LIL	G - LIH / LIL	PAPI 3.0 ° 5.2 %	52.5 ft	nil	NIL			

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
13	1445 m 600 m	60 m	W Y	LIH / LIL	R - LIH / LIL	NIL	NIL	
31	1445 m 600 m	60 m	W Y	LIH / LIL	R - LIH / LIL	NIL	NIL	(1)

(1) Balisage d'approche :
- Espacement de 60 m entre les feux sur l'axe.
- Absence des barres transversales de feux à 150 m et 450 m.

Approach lighting :
- Spacing 60 m between lights on the axis.
- Absence of crossbars of lights at 150 m and 450 m.

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

1	ABN		
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	OUI	YES
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	OUI-BI-BLEU(ainsi que l'aire de trafic)	YES-LIL-BLUE(as the APRON)
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Disponible.	Available.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Moins de 15 secondes.	Less than 15 seconds.
5	Observations / *Remarks*	Feux de protection de piste (Wig-Wag) au point d'attente. Feux "LED" : feux de bord de piste 13/31, raquettes 13/31, taxiways, manche à air et wig-wag.	Runway guard lights (Wig-Wag type) at holding point. "LED" lights : 13/31 RWY edge lights, 13/31 RWY turn pads, taxiways, windsock and wig-wag.

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

1	Description	Sur instruction TWR.	On TWR clearance.

AD 2 LFCR.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 RODEZ 44°22'19"N , 002°39'41"E - arc horaire de 7.7 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E - 44°16'33"N , 002°28'13"E - 44°22'50"N , 002°17'17"E - arc horaire de 8.7 NM de rayon centré sur 44°24'13"N , 002°29'16"E - 44°31'48"N , 002°23'20"E - 44°22'19"N , 002°39'41"E	D	4000ft AMSL ---------- SFC	TWR RODEZ Tour (FR) RODEZ Tower (EN)	HOR ATC/ATC SKED : Voir/See AD 2 LFCR.3.7

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	RODEZ Tour (FR) *RODEZ Tower (EN)*	118.130 MHz	HO	
VDF	RODEZ Gonio (FR) *RODEZ Homer (EN)*	118.130 MHz	HO	
VDF	RODEZ Gonio (FR) *RODEZ Homer (EN)*	133.725 MHz	HO	
ATIS	RODEZ (FR) *RODEZ (EN)*	129.780 MHz	HO	TEL : 05 65 77 17 49 Diffusion des paramètres de DEP et ARR. / DEP and ARR parameters broadcasting.
A/A	RODEZ (FR)	118.130 MHz	HX	Absence ATS.

AD 2 LFCR.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*
LOC 31 (I.E.2)	RDE	110.75 MHz	H24	44°24'51.9"N 002°28'16.9"E	1914 ft	25		307°/132 m THR 13
GP 31		330.05 MHz	H24	44°24'12.5"N 002°29'16.2"E	1880 ft	10	14.8 m/49 ft (3 °)	288°/362 m DTHR 31
DME 31		CH 44Y	H24	44°24'12.5"N 002°29'16.2"E	1943 ft	25NM FL250		288°/362m DTHR 31

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1 ORGANISME EN CHARGE DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

CLERMONT APP assure les services de la circulation aérienne dans la TMA.

RODEZ TWR assure les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la CTR .

20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL

CLERMONT APP provides air traffic control services within the TMA.

RODEZ TWR provides air traffic control services within CTR.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

L'altitude de transition est fixée à 6000 ft.

Le niveau de transition est calculé par l'approche de CLERMONT. Il est communiqué aux Commandants de bord sur leur demande par CLERMONT APP.

20.2 ALTIMETER SETTING

The transition altitude (TA) is 6000 ft.

The transition level (TL) is calculated by CLERMONT Approach. The transition level is transmitted on captain's request by CLERMONT APP.

20.3 PROCEDURES

20.3.1 Procédures radar

RODEZ TWR assure les services de surveillance et d'assistance radar.

CLERMONT APP assure les services de surveillance, assistance et guidage radar.

Les altitudes minimales de sécurité sont définies sur la carte AD 2 LFLC MVA 02.

20.3.2 Itinéraires à l'intérieur de la TMA

20.3.2.1 Transits : voir cartes.

20.3.2.2 Arrivées : voir cartes.

20.3.2.3 Départs : voir cartes.

En cas d'impossibilité de respecter les pentes spécifiées, le pilote doit le signaler à l'Approche lors de la demande d'autorisation de mise en route.

20.3.3 Transfert de communication

Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée. En aucun cas, cet appel ne doit être fait plus d'une minute après la réception de l'instruction de changement de fréquence.

20.3 PROCEDURES

20.3.1 Radar procedures

RODEZ TWR provides surveillance and radar assistance services.

CLERMONT APP provides surveillance, radar assistance and guidance services.

Minimum safety altitudes are described on chart AD 2 LFLC MVA 02.

20.3.2 Routes within the TMA

20.3.2.1 *Transits : see charts.*

20.3.2.2 *Arrivals : see charts.*

20.3.2.3 *Departures : see charts.*

When impossible to comply with the specified slopes, pilots must transmit it to the Approach when requesting to start up.

20.3.3 Transfer of communication

Frequencies changes should not only take place when instructed by the ATC organism in charge of the ACFT. The ACFT must all immediately whenever the assigned frequency change. In no case, this call must be made over one minute after been instructed to do so.

20.4 ALIGNEMENT SUR PISTE

Pour les aéronefs au décollage dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 45 t, le demi-tour sur la piste se fait obligatoirement sur les raquettes situées aux extrémités des pistes 13 et 31.

Pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 5,7 t, interdiction de s'aligner à partir du TWY C.

20.4 LINE-UP ON RUNWAY

For ACFT whose MTOW is greater than or equal to 45 t, half- turn must be carried out on turn-around areas located at RWY ends 13 and 31.

For ACFT whose MTOW is greater than or equal to 5.7 t, line-up from TWY C prohibited.

20.5 AIRE DE STATIONNEMENT

Absence ATS : de nuit, activité IFR possible uniquement pour usagers autorisés.

Parking T :

- aire avion lourd, aviation d'affaire et avion d'une envergure supérieure à 13,60 m et inférieure ou égale à 42,40 m,
- stationnement sous réserve d'autorisation, avec un préavis de 48 HR, auprès du service d'assistance en escale. Le stationnement sans autorisation préalable pourra être refusé,
- aire aviation générale, avion d'une envergure inférieure ou égale à 13,60 m.

Parking L :

- aire commerciale comprenant 2 postes de stationnement avec 2 barrieres anti-souffle pour aéronefs commerciaux réguliers de catégorie C,
- strictement réservé aux aéronefs commerciaux programmés.

Parking P : AUTORISE AUX AERONEFS CAT B MAX :

- aire réservée aux aéronefs des privés et aéroclubs basés. Emplacements non définis.

La sortie de l'aéroport pour accéder au côté ville se fera par le SAS équipages et piétons.

Pour accéder en zone côté piste, appeler l'agent de sureté de permanence en actionnant le bouton situé sur l'interphone.

20.5 APRON

ATS absence : at night, possible IFR operations only for authorized users.

Apron T :

- *for heavy ACFT, business aviation and ACFT with wingspan greater than 13.60 m and smaller than or equal to 42.40 m,*
- *parking can be used with PPR from handling service PN 48 HR. PRKG without prior permission can be refused,*
- *general aviation area, ACFT with wingspan less than or equal to 13.60 m.*

Apron L :

- *commercial area including 2 stands with 2 blast fences for regular commercial ACFT CAT C,*
- *for scheduled commercial flights only.*

Apron P : AUTHORIZED FOR MAX CAT B AIRCRAFT :

- reserved for home-based private and aeroclubs ACFT. The stands are not marked.

The exit from the airport to access the landside will be done by the SAS for crews and pedestrians.

To access the airside area, call the security officer on duty by pressing the button on the intercom.

20.6 ROULAGE

DASH8-400, limitation de la vitesse 10 kt :

- sur la raquette de retournement
- entre le taxiway et le poste T10.

DASH8-400 demi-tours :

20.6 TAXIING

DASH8-400 speed limitation 10 kt :

- *on the turn pad*
- *between taxiway and stand T10.*

DASH8-400 U-turns :

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les marques de guidage axial sur les aires de demi-tour sur piste n'assurent pas la marge de protection pour le DASH8-400.

Les demi-tours des DASH8-400 seront réalisés uniquement sur les aires de retournements.

DASH8-400 crews are advised that centreline guidance markings on runway tum pads do not guarantee wingtip clearance.

The DASH8-400 aircraft will only perform U-turns on the turn pads.

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

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

22.1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

Ces consignes ne prennent pas en compte l'activation des zones réglementées.

RWY 13 :

Monter 127° à 6.8% jusqu'à 2000 (90) (1) puis monter toujours 127° jusqu'à 2400 (490) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route

RWY 31 :

Monter 307° à 4.9% jusqu'à 2000 (90) (2) puis monter toujours 307° jusqu'à 2410 (500) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Obstacles les plus pénalisants :

(1) Arbre de 1982 ft d'altitude à 357 m de la DER et à 243 m à droite de l'axe de piste.

(2) Panneau de 1935 ft d'altitude à 75 m de la DER et à 103 m à gauche de l'axe de piste.

22.1 MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES

These instructions do not take into account the activation of regulated areas.

RWY 13 :

Climb 127° at 6.8% gradient to 2000 (90) (1) then climb 127° to 2400 (490) then direct route climbing up to enroute safety altitude

RWY 31 :

Climb 307° at 4.9% gradient to 2000 (90) (2) then climb 307° to 2410 (500) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

Controlling obstacles :

(1) Tree of an altitude of 1982 ft located at 357 m from the DER and 243 m to the right of RWY axis.

(2) Sign of an altitude of 1935 ft located at 75 m from the DER and 103 m to the left of RWY axis.

22.2 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.2.1 Au départ

Afficher transpondeur code 7600.

- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome

- En IMC : poursuivre son vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au FL de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière. Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

22.2.2 A l'arrivée

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :

(1) HAP

(2) Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

- Descendre dans le circuit d'attente.

- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

- Si le pilote a connaissance du QFU en service : appliquer la procédure décrite dans la réglementation nationale.

- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 307° est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 127° est en service).

22.2 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.2.1 On departure

Squawk code 7600.

- On VMC : turn back to land at AD.

- On IMC : continue the flight to the TMA limits complying with outgoing route at the last assigned FL, then climb to cruising FL. If the last assigned FL is not compatible with minimum safety altitude, continue climb up to cruising FL. If the failure occurs during a radar vectoring departure, join as soon as possible the assigned SID.

22.2.2 On arrival

- Join or follow the assigned STAR or the very next one by default.

- Overflight the IAF at latest assigned FL and read back, if this level is usable in holding pattern, or failing this at the highest level of this pattern.

- Maintain this level and hold until the latest of the following two times :

(1) EAT

(2) 10 minutes after the time entering this pattern.

- Descend within the pattern.

- Leave IAF in order to perform the approach procedure.

- If the pilot knows the QFU in use : comply with the procedure described in national regulation.

- If the pilot doesn't know the QFU in use : QFU 307° is considered in use (possibly circling procedure if the wind calculated by the pilot shows that QFU 127° is in use).

22.3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH

If it is impossible to land complying with the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the alternate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the multidirectional departures, climbing to the minimum en-route safety altitude.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFCR.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 AIDES LUMINEUSES

Voies de circulation équipées d'une signalisation avec panneaux lumineux et d'un balisage lumineux hors sol.

ASI : manche à vent lumineuse.

23.1 LIGHTING AIDS

Taxiways equipped with lighted panels and off-ground lighting system.

ASI : lighted wind-sock.

23.2 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Fortes turbulences au THR 13 par vent secteur 100°/180° supérieur à 10 kt.

23.2 AIR NAVIGATION HAZARDS

Heavy turbulences or windshear THR 13 with wind 100°/180° greater than 10 kt.

23.3 EQUIPEMENT AD

Equipement de surveillance du trafic : Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

PAPI : disponible hors HOR ATS par PCL.

PCL :

- disponible hors HOR ATS sur FREQ TWR, sur PPR PN 48HR à handling@aeroport-rodez.fr,
- commande PAPI et STAP.

STAP :

- Paramètres disponibles : vent, RVR, base des nuages, T, DP, QNH, QFE,
- TEL : 05 65 77 17 67
- couplé avec PCL en absence ATS

Fonctionnement PCL : activation sur demande à handling@aeroport-rodez.fr

- 3 coups d'alternat en moins de 5 sec : diffusion STAP, allumage balisage BI, allumage PAPI,
- 5 coups d'alternat en moins de 5 sec : diffusion STAP, allumage balisage HI, allumage PAPI,
- extinction balisage et PAPI après 15 min.

Le système PCL ne permet pas d'allumer la rampe d'approche CAT 1.

23.3 AD EQUIPMENT

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

PAPI : available outside ATS SKED by PCL.

PCL :

- *available outside ATS SKED on TWR FREQ, on PPR PN 48HR to handling@aeroport-rodez.fr,*
- *controls PAPI and STAP.*

STAP :

- *Available data : wind, RVR, cloud base, T, DP, QNH, QFE.*
- *TEL : 05 65 77 17 67*
- *paired with PCL absence ATS*

Operating PCL : activation on request to handling@aeroport-rodez.fr

- *3 clicks on mic in less than 5 seconds : STAP broadcasting, lighting ignition LIL and PAPI ignition,*
- *5 clicks on mic in less than 5 seconds : STAP broadcasting, lighting ignition LIH and PAPI ignition,*
- *lights and PAPI automatically off after 15 min.*

CAT 1 approach ramp not lit by PCL.

23.4 PERIL ANIMALIER

HOR RFFS

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD

RFFS SKED

AD 2 LFCR.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 LFCR.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*

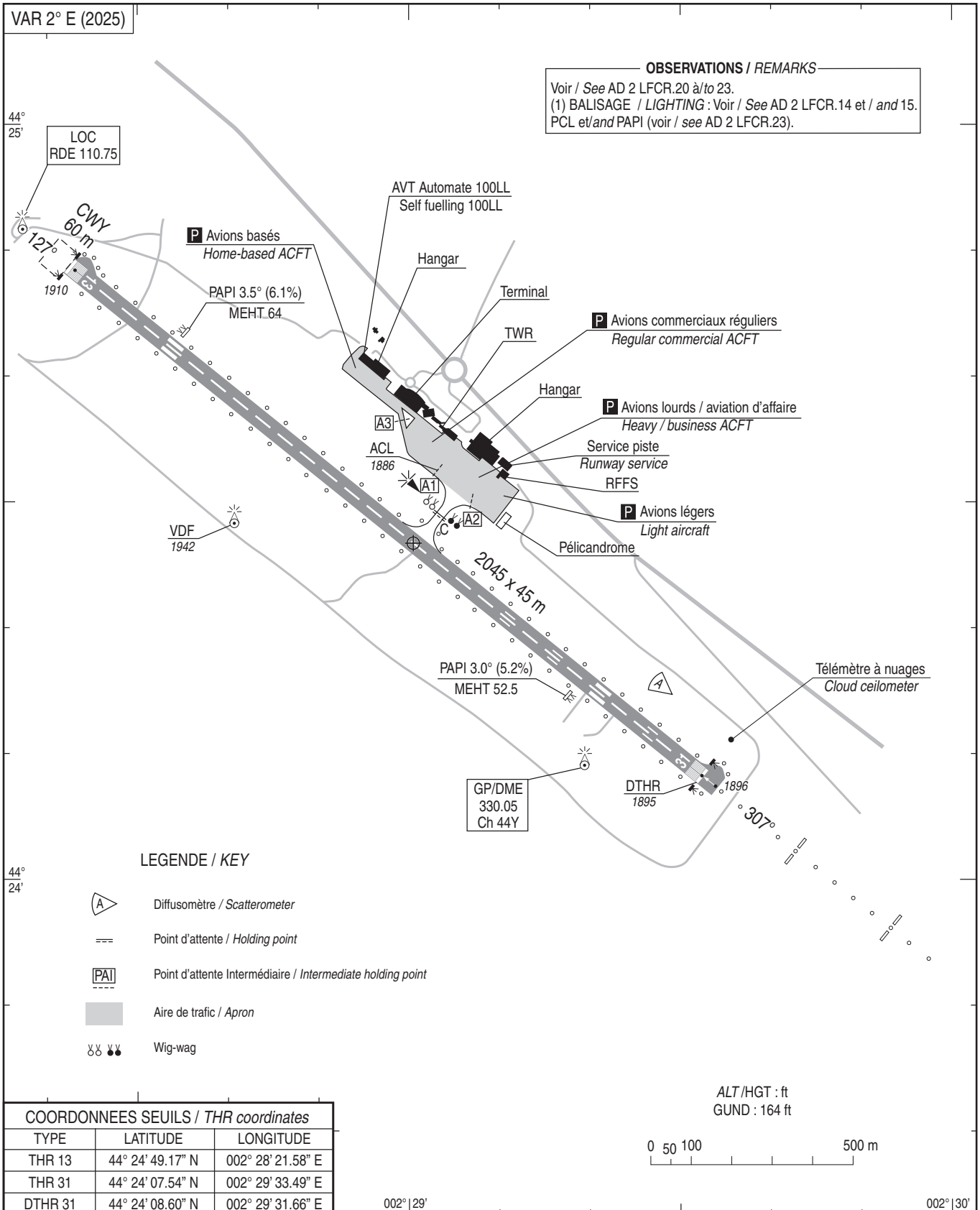
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
STAP : voir/*see* AD 2 LFCR.23

RODEZ AVEYRON
44 24 27 N - 002 29 00 E
ALT AD : 1910 (69 hPa)



COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 13	44° 24' 49.17" N	002° 28' 21.58" E
THR 31	44° 24' 07.54" N	002° 29' 33.49" E
DTHR 31	44° 24' 08.60" N	002° 29' 31.66" E

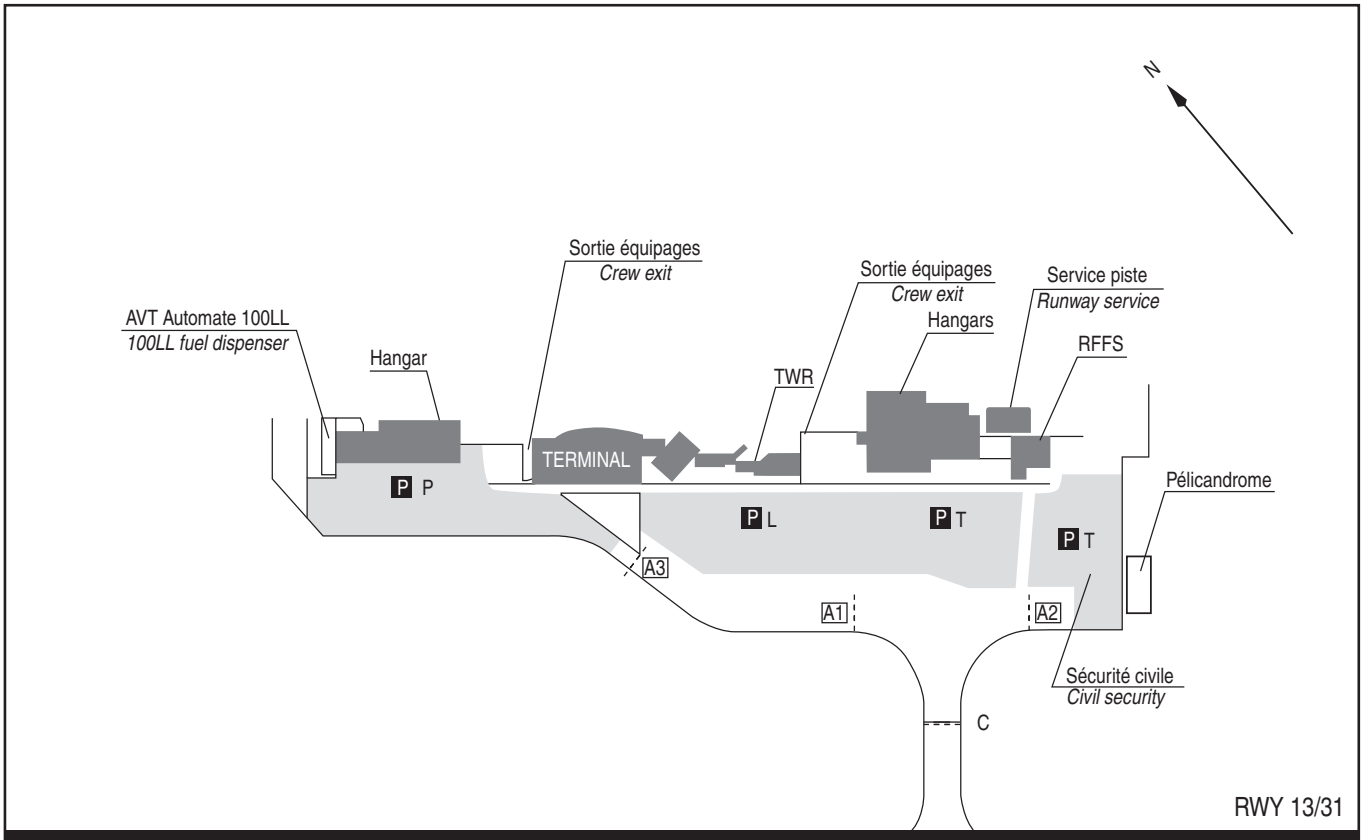
RWY	BALISAGE/*Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
13	NIL	LIH/LIL	2045	2045	2045	2045	Revêtue	47 F/A/W/T	800	800	800	-
31	LIH/LIL 720 m	LIH/LIL	2045	2105	2045	1995	*Paved*		800	800	800	-

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

RODEZ AVEYRON



LEGENDE / *KEY*

Point d'attente / *Holding point*

Point d'attente Intermédiaire / *Intermediate holding point*

Aire de trafic / *Apron*

UTILISATION DES AIRES DE STATIONNEMENT
USE OF PRKG AREAS

Voir / *See* AD 2 LFCR.20

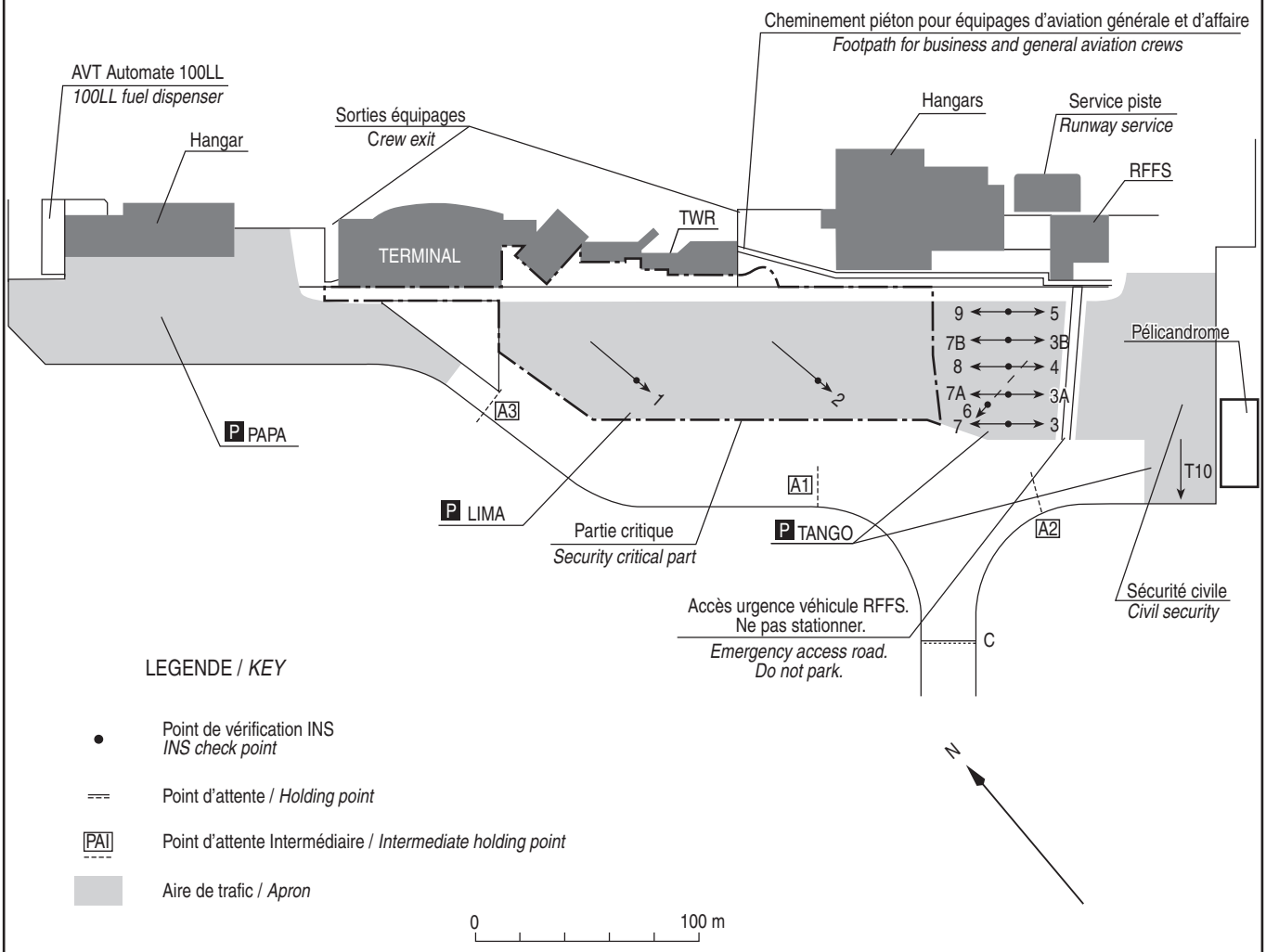
0 100 m

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

RODEZ AVEYRON



Parking / *Apron* **LIMA**	**Strictement réservé aux aéronefs commerciaux programmés** *Strictly reserved for scheduled commercial aircraft*			
Postes de stationnement / *Stands* N°	**Points de vérification INS /** *INS check point*	**Types d'avion** *Aircraft types*	**Arrivée** *Arrival*	**Départ** *Departure*
1	Voir / *See* AD 2 LFCR.2.8	ATR - B1900 - A320 - B73B - DH8 - A319	Avec placeur *With marshaller*	Autonome *Self-manoeuvring*
2		ATR - B1900 - A321 - B73B - A319		

Parking / *Apron* **TANGO**	**13.60 m < Envergure ⩽ 42.40 m** *13.60 m < Wingspan ⩽ 42.40 m*			
Postes de stationnement / *Stands* N°	**Points de vérification INS /** *INS check point*	**Envergure max** *Max wingspan*	**Observations** *Remarks*	**Arrivée /** *Arrival* Avec placeur *With marshaller* / **Départ** / *Departure* Autonome / *Self-manoeuvring*
3 / 7	Voir / *See* AD 2 LFCR.2.8	16.60 m	Accessible si 3A/7A - 3B/7B - 6 sont libres *Accessible if 3A/7A - 3B/7B - 6 - are available*	
4 / 8				
5 / 9				
3A / 7A		20 m	Accessible si / *if* 3/7 - 4/8 - 5/9 - 6 - T10 libres / *available*	
3B / 7B		25 m	Accessible si / *if* T10 libre / *available*	
6		42.40 m	Accessible si 3/7 - 4/8 - 5/9 - 3A/7A - 3B/7B sont libres *Accessible if 3/7 - 4/8 - 5/9 - 3A/7A - 3B/7B are available*	
T10		28.40 m	Type Avion / *Aircraft type* DASH8-400 / CL415	

Parking / *Apron* **PAPA**	**Envergure < 15.32 m** *Wingspan < 15.32 m*		
Postes de stationnement *Stands*	**Envergure max** *Max wingspan*	**Observations** *Remarks*	**Arrivée/Départ** *Arrival/Departure*
-	15.32 m	Aire réservée aux ACFT privés et ACB basés. Emplacements non définis. *Area reserved for private ACFT and home-based ACB. Undefined PRKG positions*	Autonome *Self-manoeuvring*

AMDT 10/26 **CHG :** Ajout type ACFT A319 parking LIMA, poste T10, pelicandrome et service piste / *ACFT type A319 apron LIMA, T10 stand, pelicandrome and runway service added,* suppression postes 11 à 19 / *removal stands 11 to 19,* envergure max postes 3A/7A / *stands 3A/7A max wingspan,* observation parking PAPA / *remarks PAPA apron.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

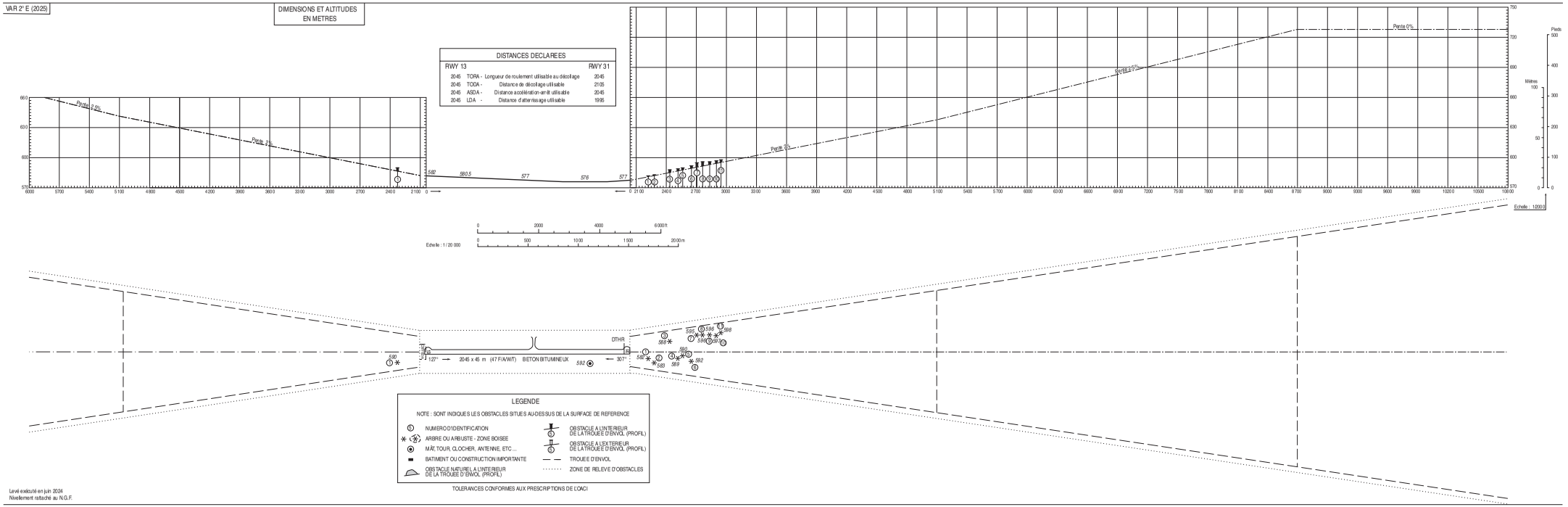
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

RODEZ AVEYRON
RWY 13/31

VAR 2° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 13			RWY 31
2045	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2045
2045	TODA -	Distance de décollage utilisable	2105
2045	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2045
2045	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	1935



LEGENDE

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

Levé exécuté en juin 2024
Nivellement rattaché au N.G.F.

©SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY13

RMK	-								MAG VAR 2025 1.9°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ICR13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA CR400	IF	CR400	-	-	-	-		4600	-	200		-
	TF	ICR13	-	217	218.6	5.0	-	4600	-	185	-	1.0
INA CR404	IF	CR404	-	-	-	-	-	4600	-	200	-	-
	TF	ICR13	-	037	038.9	5.0	-	4600	-	185	-	1.0
APCH	IF	ICR13	-	-	-	-	-	4600	-	-	-	-
	TF	FCR13	-	127	128.8	5.0	-	4600	-	-	-	1.0
	TF	RW13	Yes	127	128.8	7.1	-	-	-	-	-3.50 / 49	0.3
	TF	CR410	-	127	128.9	5.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	CR412	-	217	219.0	5.0	-	-	-	180	-	1.0
	TF	CR404	-	307	308.9	17.1	-	4600	-	200	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY31

RMK	-								MAG VAR 2025 1.9°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	OGALO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA CR202	IF	CR202	-	-	-	-	-	4700	-	220		-
	TF	OGALO	-	037	039.1	5.0	-	4600	-	210	-	1.0
INA CR204	IF	CR204	-	-	-	-	-	4900	-	220	-	-
	TF	OGALO	-	217	219.1	5.0	-	4600	-	210	-	1.0
APCH	IF	OGALO	-	-	-	-	-	4600	-	-	-	-
	TF	FCR31	-	307	309.1	4.5	-	4600	-	-	-	1.0
	TF	RW31	Yes	307	309.0	8.3	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	TF	CR210	Yes	307	308.9	3.0	-	-	-	-	-	1.0
	TF	CR212	-	-	-	-	L	-	4600	210	-	1.0
	TF	CR202	-	127	129.0	9.0	-	4600	-	220	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
SID RNAV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 13

RMK	GNSS seulement / only						MAG VAR 2025 1.9°E			REF NAVAID : MEN	
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)
BASLI 6E											
-	CF	CR422	Yes	127	128.9	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BASLI	-	127	128.8	21.0	-	-	-	-	1.0
ESISI 6E											
-	CF	CR420	Yes	127	128.9	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	CR421	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	CR425	-	295	296.8	21.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	RATRA	-	295	296.5	23.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	ESISI	-	341	342.7	7.1	-	-	-	-	1.0
GAI 6E											
-	CF	CR422	Yes	127	128.9	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	GAI	-	234	236.4	40.9	R	-	-	-	1.0
MEN 6E											
-	CF	CR422	Yes	127	128.9	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	053	055.1	28.9	-	-	-	-	1.0
MINPA 6E											
-	CF	CR422	Yes	127	128.9	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CR423	-	010	011.7	28.6	L	FL 090	-	-	1.0
-	TF	MINPA	-	043	045.0	25.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
SID RNAV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 31

RMK	GNSS seulement / only						MAG VAR 2025 1.9°E			REF NAVAID : MEN	
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)
BASLI 6W											
-	CF	CR421	Yes	307	308.9	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	CR422	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	CR426	-	127	128.8	14.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BASLI	-	127	129.0	7.0	-	-	-	-	1.0
ESISI 6W											
-	CF	CR421	Yes	307	308.9	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	RATRA	-	295	296.8	44.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	ESISI	-	341	342.7	7.1	-	-	-	-	1.0
GAI 6W											
-	CF	CR421	Yes	307	308.9	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CR424	-	255	257.0	8.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	GAI	-	210	212.3	32.7	-	-	-	-	1.0
MEN 6W											
-	CF	CR421	Yes	307	308.9	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	MEN	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
MINPA 6W											
-	CF	CR421	Yes	307	308.9	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	CR423	-	032	033.4	25.6	-	FL 090	-	-	1.0
-	TF	MINPA	-	043	045.0	25.8	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

STAR RNAV RWY 13

RMK	GNSS seulement / only			MAG VAR 2025 1.9°E						REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
ICR13	-	ICR13	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BASLI 7Z											
-	IF	BASLI	-	-	-	-	-	FL 150	FL 240	-	-
-	TF	CR417	-	321	323.4	31.8	-	FL 080	FL 120	-	1.0
-	TF	CR400	-	291	293.0	10.2	-	4600	-	200	1.0
ESISI 7Z											
-	IF	ESISI	-	-	-	-	-	FL 140	FL 220	-	-
-	TF	RATRA	-	161	162.7	7.1	-	FL 130	FL 200	-	1.0
-	TF	ICR13	-	111	113.2	36.2	-	4600	-	185	1.0
GAI 7Z											
-	IF	GAI	-	-	-	-	-	FL 140	FL 210	-	-
-	TF	CR418	-	024	026.0	11.8	-	FL 110	FL 160	-	1.0
-	TF	CR404	-	024	026.1	23.0	-	4600	-	200	1.0
MEN 7Z											
-	IF	MEN	-	-	-	-	-	FL 140	FL 210	-	-
-	TF	CR415	-	268	270.0	20.0	-	FL 100	FL 140	-	1.0
-	TF	CR400	-	268	269.7	15.9	-	4600	-	200	1.0
MINPA 7Z											
-	IF	MINPA	-	-	-	-	-	FL 160	FL 250	-	-
-	TF	CR416	-	229	230.4	30.9	-	FL 100	FL 140	-	1.0
-	TF	CR400	-	229	230.9	16.1	-	4600	-	200	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
STAR RNAV RWY 31
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C)

STAR RNAV RWY 31

RMK	GNSS seulement / only						MAG VAR 2025 1.9°E			REF NAVAID : -	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
OGALO	-	OGALO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BASLI 7M											
-	IF	BASLI	-	-	-	-	-	FL 080	FL 100	-	-
-	TF	OGALO	-	307	309.0	14.6	-	5200	-	210	1.0
ESISI 7M											
-	IF	ESISI	-	-	-	-	-	FL 210	FL 290	-	-
-	TF	RATRA	-	161	162.7	7.1	-	FL 190	FL 270	-	1.0
-	TF	CR217	-	123	125.2	44.3	-	FL 100	FL 130	-	1.0
-	TF	CR202	-	120	121.8	16.8	-	4700	-	220	1.0
GAI 7M											
-	IF	GAI	-	-	-	-	-	FL 140	FL 200	-	-
-	TF	CR218	-	065	067.0	10.9	-	FL 120	FL 160	-	1.0
-	TF	CR202	-	065	067.2	27.8	-	4700	-	220	1.0
MEN 7M											
-	IF	MEN	-	-	-	-	-	FL 110	FL 140	-	-
-	TF	CR215	-	222	223.7	12.0	-	FL 080	FL 110	-	1.0
-	TF	CR204	-	222	223.5	10.8	-	4900	-	220	1.0
MINPA 7M											
-	IF	MINPA	-	-	-	-	-	FL 170	FL 230	-	-
-	TF	CR216	-	197	199.4	34.6	-	FL 090	FL 120	-	1.0
-	TF	CR204	-	197	199.2	14.5	-	4900	-	220	1.0

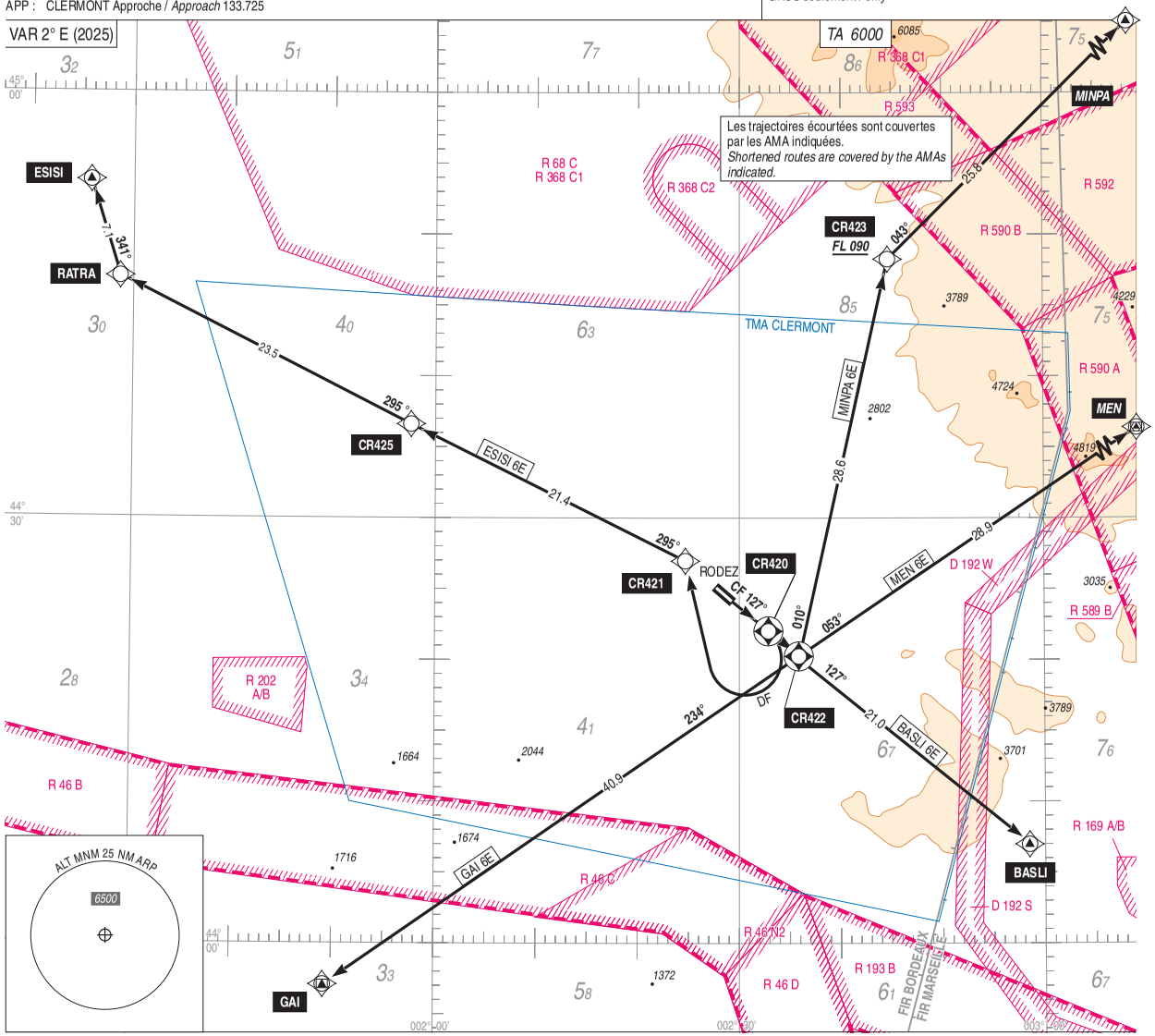
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
SID RNAV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
TWR : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



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

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
SID RNAV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 13	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV 1 Senseur GNSS seulement / *GNSS Sensor only*
Climb gradient	- Pente minimale théorique de montée : 6.8% MNM jusqu'à l'altitude de 2000 ft. Arbre de 1982 ft d'altitude à 357 m de la DER et à 243 m à droite de l'axe de piste *- Minimum theoritical climb gradient : 6.8% MNM to 2000 ft.* *Tree of an altitude of 1982 ft located at 357 m from the DER and 243 m to the right of RWY axis*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt *Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
BASLI 6E	Monter vers CR422 sur la route 127° puis vers BASLI *Climb to CR422 on course 127° then to BASLI*		
ESISI 6E	Monter vers CR420 sur la route 127° puis tourner à droite direct vers CR421 puis vers CR425 puis vers RATRA puis vers ESISI *Climb to CR420 on course 127° then turn right direct to CR421 then to CR425 then to RATRA then to ESISI*		
GAI 6E	Monter vers CR422 sur la route 127° puis tourner à droite vers GAI *Climb to CR422 on course 127° then turn right to GAI*		
MEN 6E	Monter vers CR422 sur la route 127° puis vers MEN *Climb to CR422 on course 127° then to MEN*		
MINPA 6E	Monter vers CR422 sur la route 127° puis tourner à gauche vers CR423 puis vers MINPA *Climb to CR422 on course 127° then turn left to CR423 then to MINPA*		FL 090 MNM à / *at* CR423

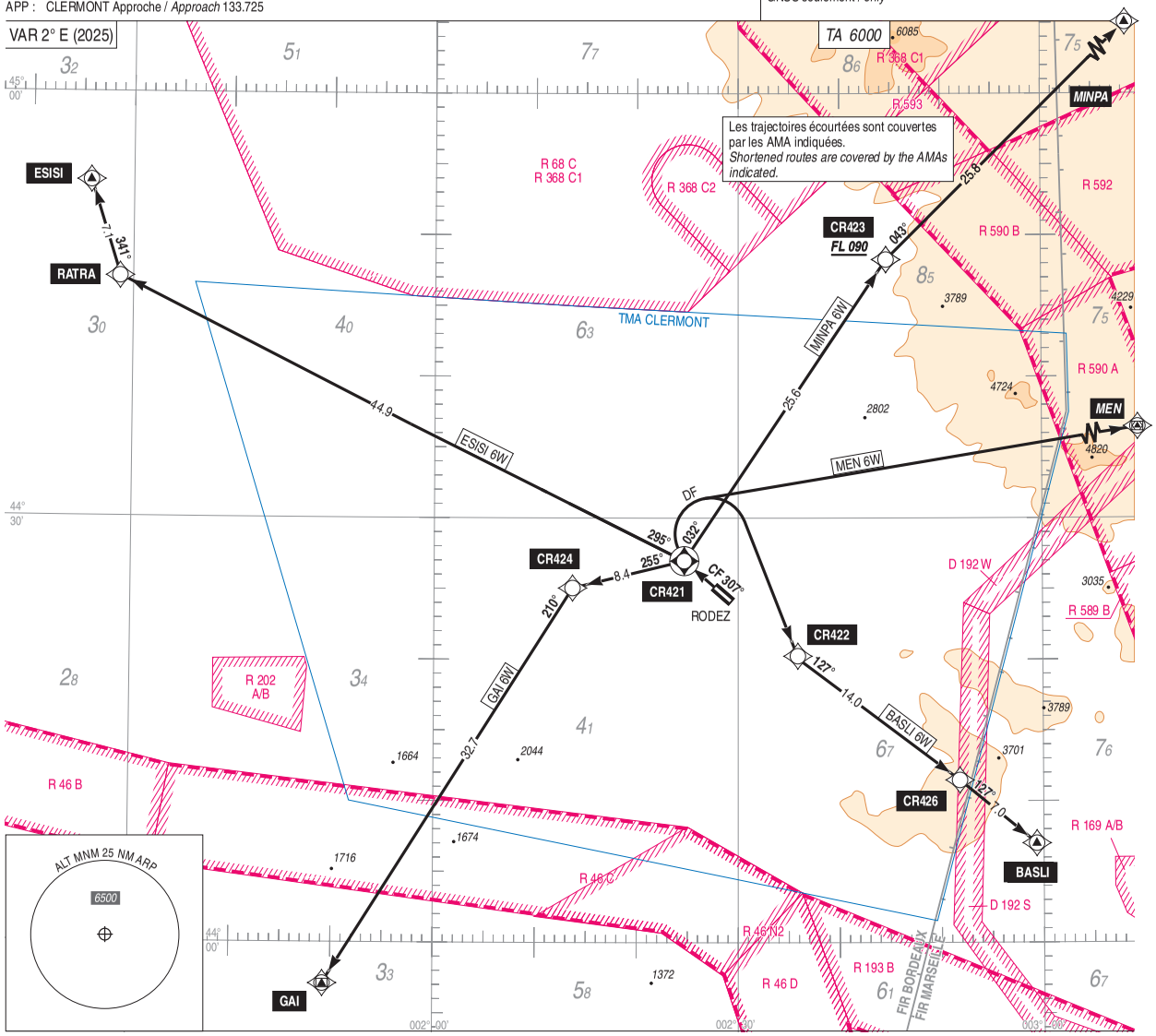
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
SID RNAV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
TWR : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



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

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
SID RNAV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 31	
CAT	A B C
PBN Box	RNAV 1 Senseur GNSS seulement / *GNSS Sensor only*
Climb gradient	- Pente minimale théorique de montée : 4.9% MNM jusqu'à l'altitude de 2000 ft. Panneau de 1935 ft d'altitude à 75 m de la DER et à 103 m à gauche de l'axe de piste *- Minimum theoritical climb gradient : 4.9% MNM to 2000 ft.* *Sign of an altitude of 1935 ft located at 75 m from the DER and 103 m to the left of RWY axis*
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*
	Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt *Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt*

SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
BASLI 6W	Monter vers CR421 sur la route 307° puis tourner à droite direct vers CR422 puis vers CR426 puis vers BASLI *Climb to CR421 on course 307° then turn right direct to CR422 then to CR426 then to BASLI*		
ESISI 6W	Monter vers CR421 sur la route 307° puis vers RATRA puis vers ESISI *Climb to CR421 on course 307° then to RATRA then to ESISI*		
GAI 6W	Monter vers CR421 sur la route 307° puis vers CR424 puis vers GAI *Climb to CR421 on course 307° then to CR424 then to GAI*		
MEN 6W	Monter vers CR421 sur la route 307° puis tourner à droite direct vers MEN *Climb to CR421 on course 307° then turn right direct to MEN*		
MINPA 6W	Monter vers CR421 sur la route 307° puis vers CR423 puis vers MINPA *Climb to CR421 on course 307° then to CR423 then to MINPA*		FL 090 MNM à / *at* CR423

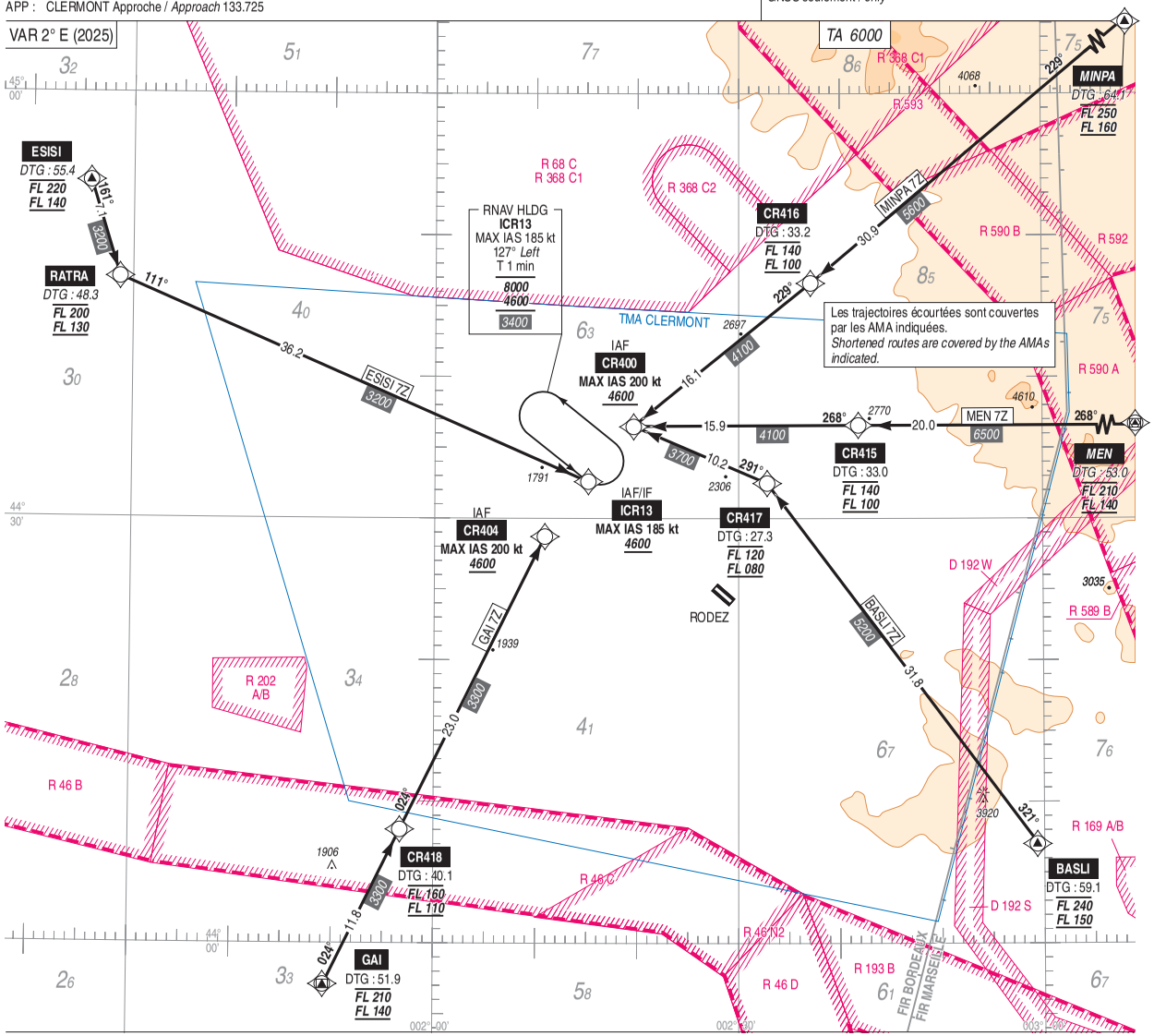
© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
STAR RNAV RWY 13
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
TWR : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



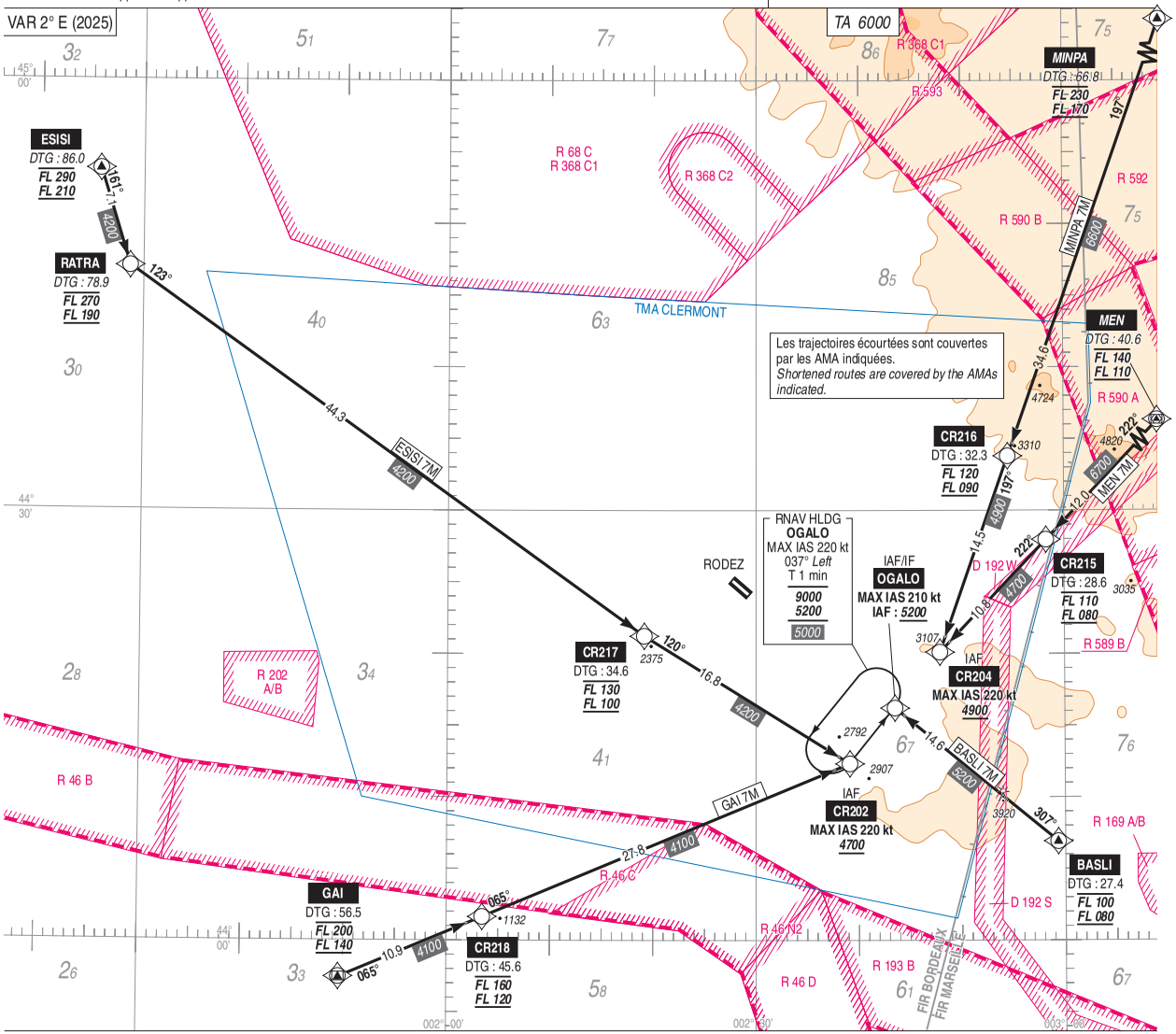
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RODEZ AVEYRON
STAR RNAV RWY 31
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C)

ATIS : RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
TWR : RODEZ Tour / *Tower* 118.130
APP : CLERMONT Approche / *Approach* 133.725

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



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

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

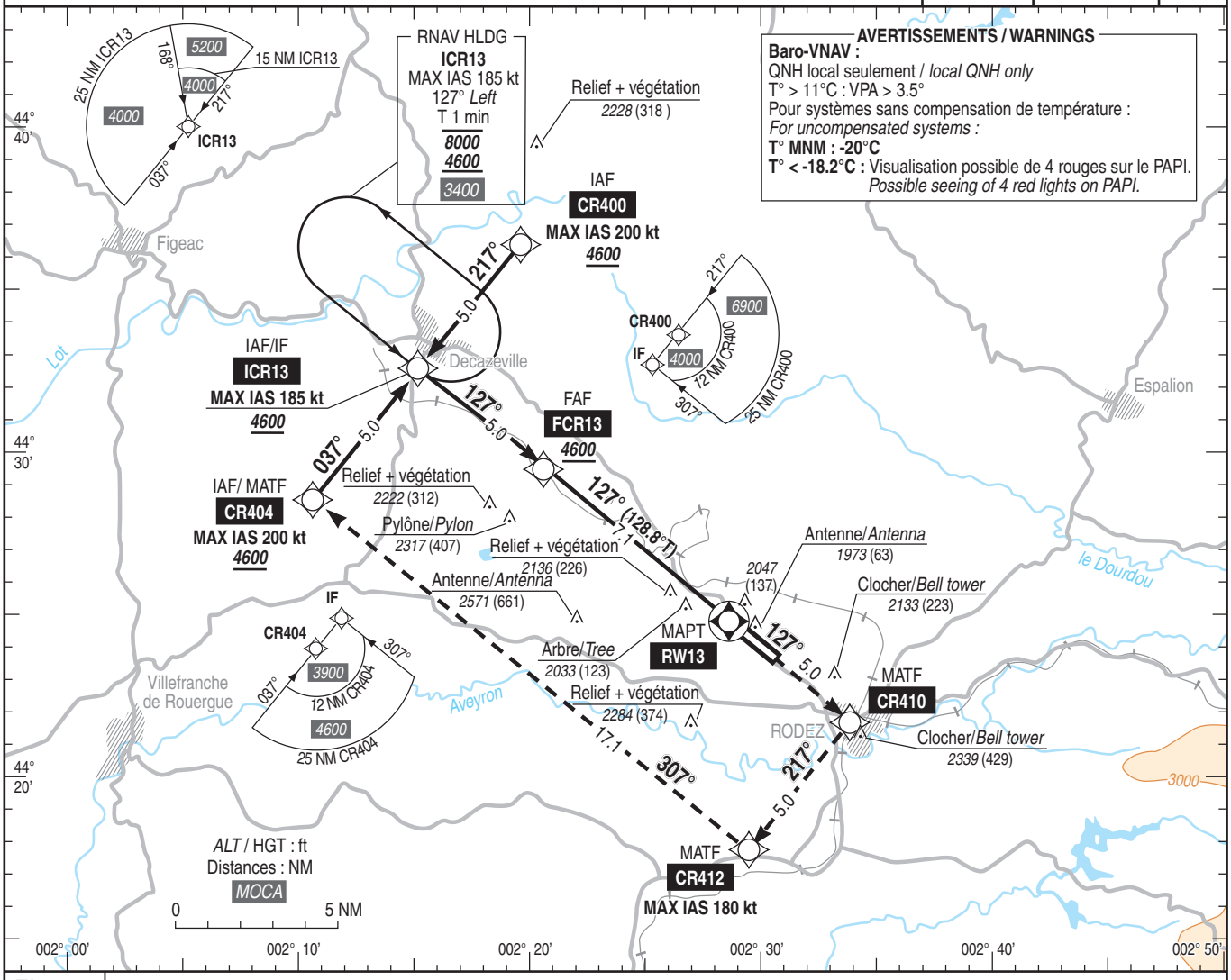
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 1910, ***THR : 1910 (69 hPa)***

RODEZ AVEYRON

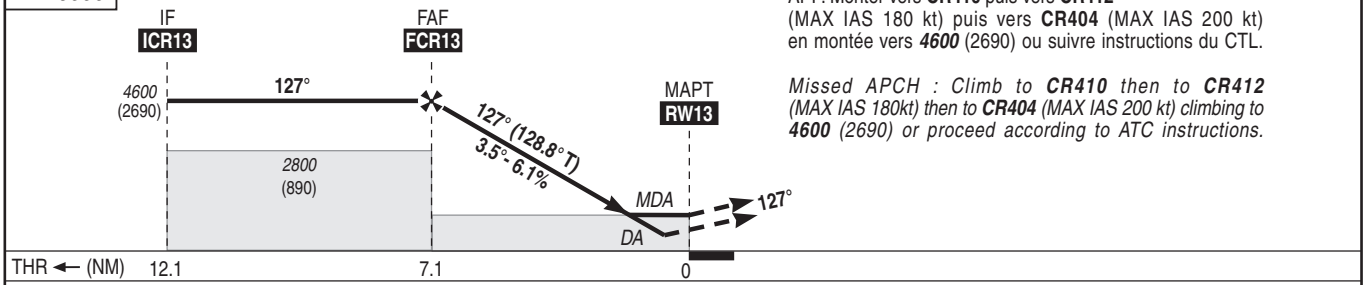
RNP RWY 13

ATIS RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
TWR : RODEZ Tour/*Tower* 118.130
Absence ATS : **A/A** (118.130) FR uniquement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP.
STAP : voir/*see* AD 2 LFCR.23

RNP APCH	EGNOS CH 51010 E13A TCH : 49	VAR 2° E (2025)



TA : 6000



API : Monter vers **CR410** puis vers **CR412**
(MAX IAS 180 kt) puis vers **CR404** (MAX IAS 200 kt)
en montée vers ***4600*** (2690) ou suivre instructions du CTL.

Missed APCH : Climb to ***CR410*** *then to* ***CR412***
(MAX IAS 180kt) then to ***CR404*** *(MAX IAS 200 kt) climbing to*
4600 *(2690) or proceed according to ATC instructions.*

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*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			211	***2280*** (370)	1500	264		1500		***2490*** (580)	1500
B	***2160*** (250)	1300	226	***2290*** (380)	1500	279	***2390*** (480)	1500	472	***2580*** (670)	1600
C			236	***2300*** (390)	1800	289		2200		***2970*** (1060)	2400

RW13 NM	7	6	5	4	3	2
ALT (HGT)	***4560*** (2650)	***4190*** (2280)	***3820*** (1910)	***3450*** (1540)	***3070*** (1160)	***2700*** (790)

Observations / *Remarks* : Absence ATS : procédure obligatoirement suivie de MVL / *procedure must be followed by circling* : voir/*see* AIP ENR 1.5.
Fortes turbulences THR 13 par vent secteur 100°/180° supérieur à 10 kt / *Heavy turbulences THR 13 when wind 100°/180° greater than 10 kt.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

FAF - MAPT	7.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
		6 min 05	5 min 01	4 min 16	3 min 42	3 min 17	2 min 56	2 min 40
VSP (ft/min)		430	525	615	710	805	895	990

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C

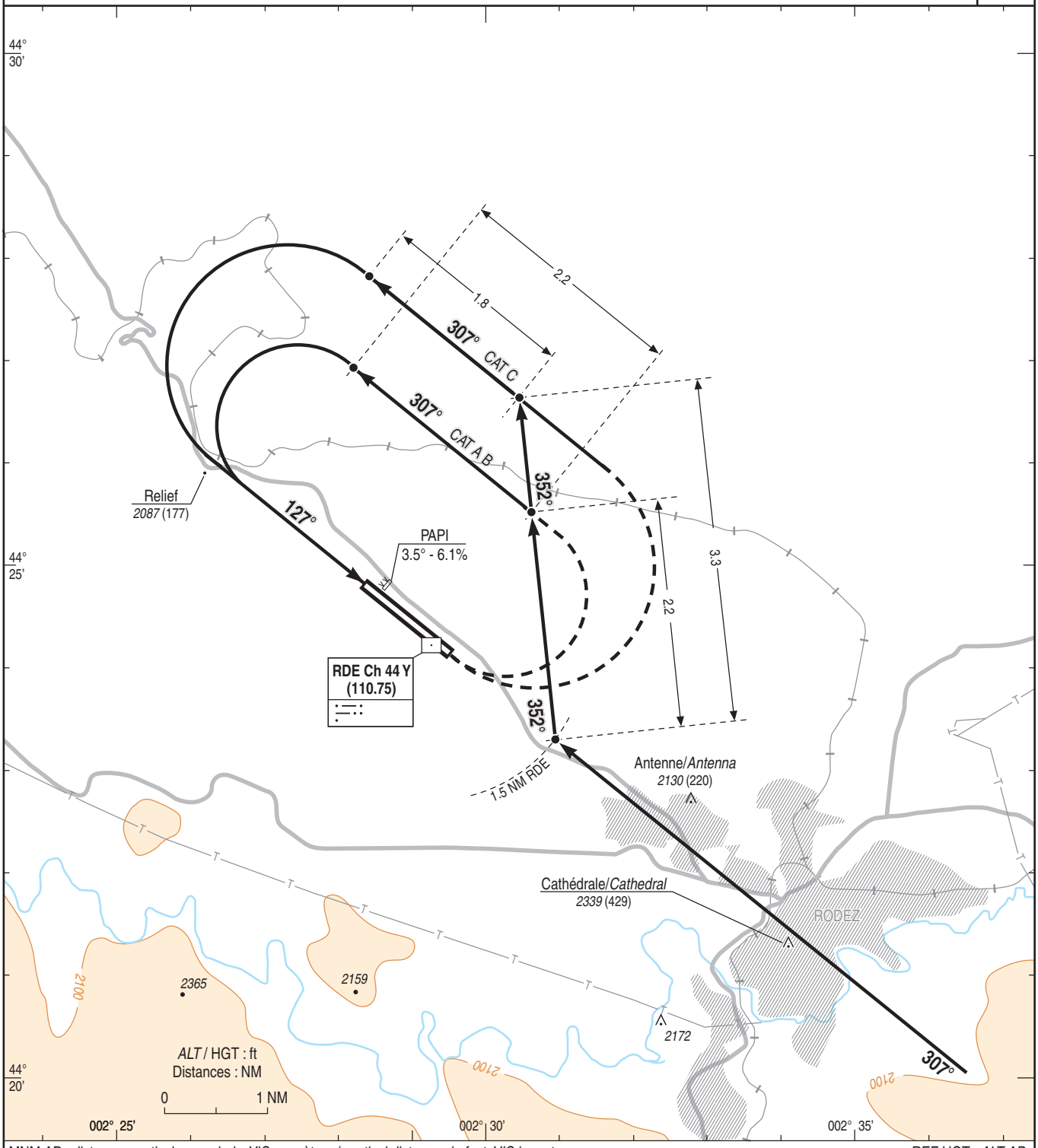
***ALT AD : 1910 (69 hPa)**, THR : 1910*

RODEZ AVEYRON

VPT RWY 13

ATIS RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
TWR : RODEZ Tour/*Tower* 118.130

VAR
2° E
(2025)



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

CAT	VPT ILS ou / *or* LOC	
	MDA (H)	VIS
A	***2490*** (580)	1500
B	***2490*** (580)	1600
C	***2580*** (670)	2400

Observations / *Remarks* : Circuit AD RWY 13 : main droite / *AD circuit RWY 13 : right hand.*
Fortes turbulences THR 13 par vent secteur 100°/180° supérieur à 10 kt / *Heavy turbulences THR 13 when wind 100°/180° greater than 10 kt.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 1910, ***DTHR : 1895 (68 hPa)***

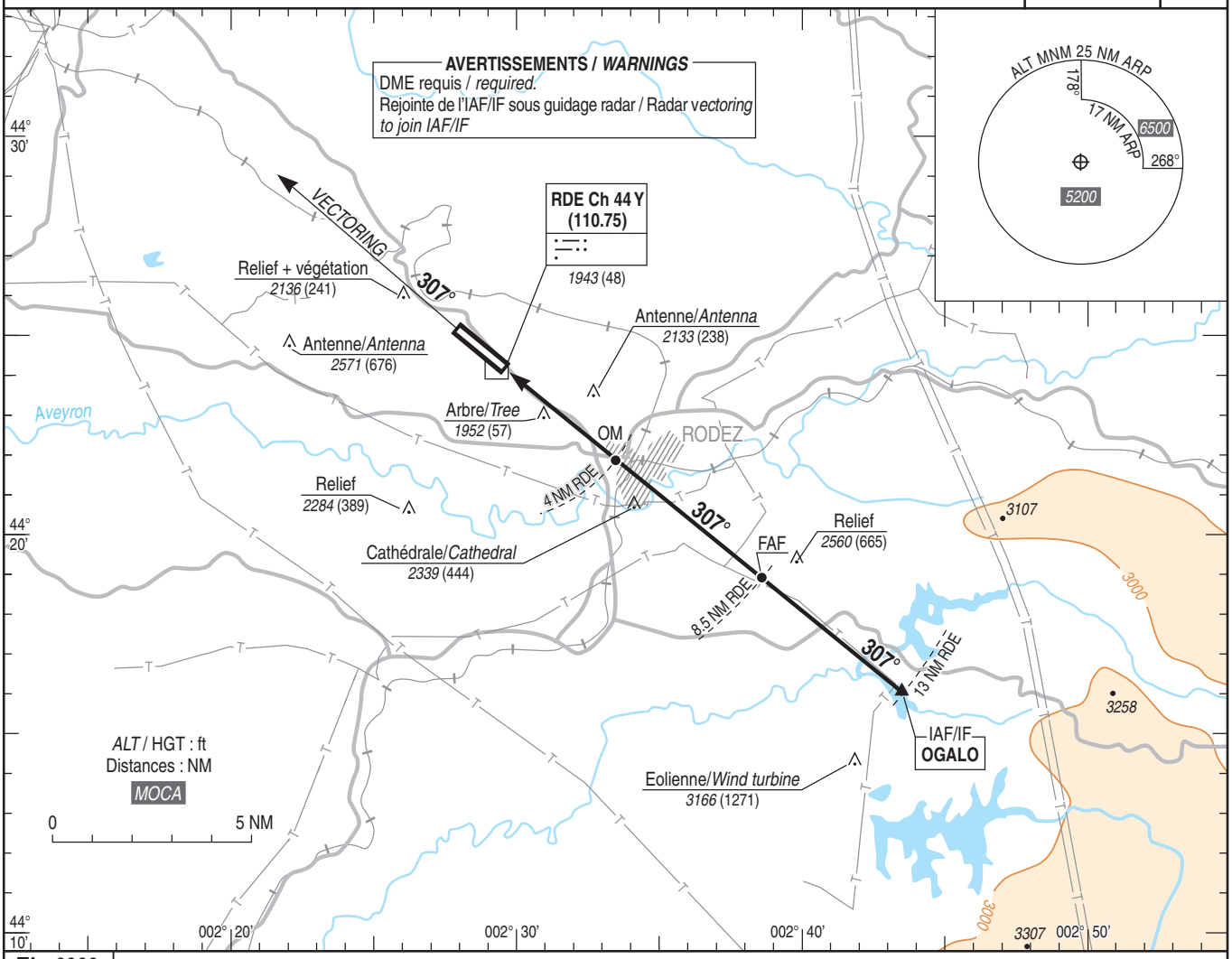
RODEZ AVEYRON

ILS ou / *or* LOC RWY 31

ATIS RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
TWR : RODEZ Tour/*Tower* 118.130
Absence ATS : **A/A** (118.130) FR uniquement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP.
STAP : voir/*see* AD 2 LFCR.23

ILS - DME
RDE 110.75
RDH : 49

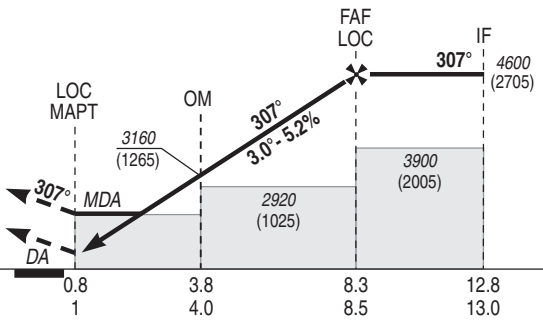
VAR
2° E
(2025)



TA : 6000

API : Monter **dans l'axe** (307°) jusqu'à ***4600*** (2705) et prévoir guidage radar.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *(307°) up to* ***4600*** *(2705) and expect radar vectoring.*



DTHR ← (NM)	0.8	3.8	8.3	12.8
DME RDE ← (NM)	1	4.0	8.5	13.0

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*	
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***2100*** (200)		182				***2490*** (590)	1500
B	***2100*** (200)	750	194	***2380*** (490)	1500	481	***2580*** (690)	1600
C	***2110*** (210)		207				***2970*** (1070)	2400

DME RDE							
NM	**8**	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT (HGT)	***4430*** (2535)	***4110*** (2215)	***3800*** (1905)	***3480*** (1585)	***3160*** (1265)	***2840*** (945)	***2520*** (625)

Observations/*Remarks* : Circuit AD RWY 13 Droite / *AD circuit RWY 13 : right hand.*
Absence ATS : procédure obligatoirement suivie de MVL / *procedure must be followed by Circling :* voir / *see* AIP ENR 1.5

FAF - DTHR	8.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
		7 min 09	5 min 53	5 min 00	4 min 21	3 min 51	3 min 27	3 min 08
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	765	845

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

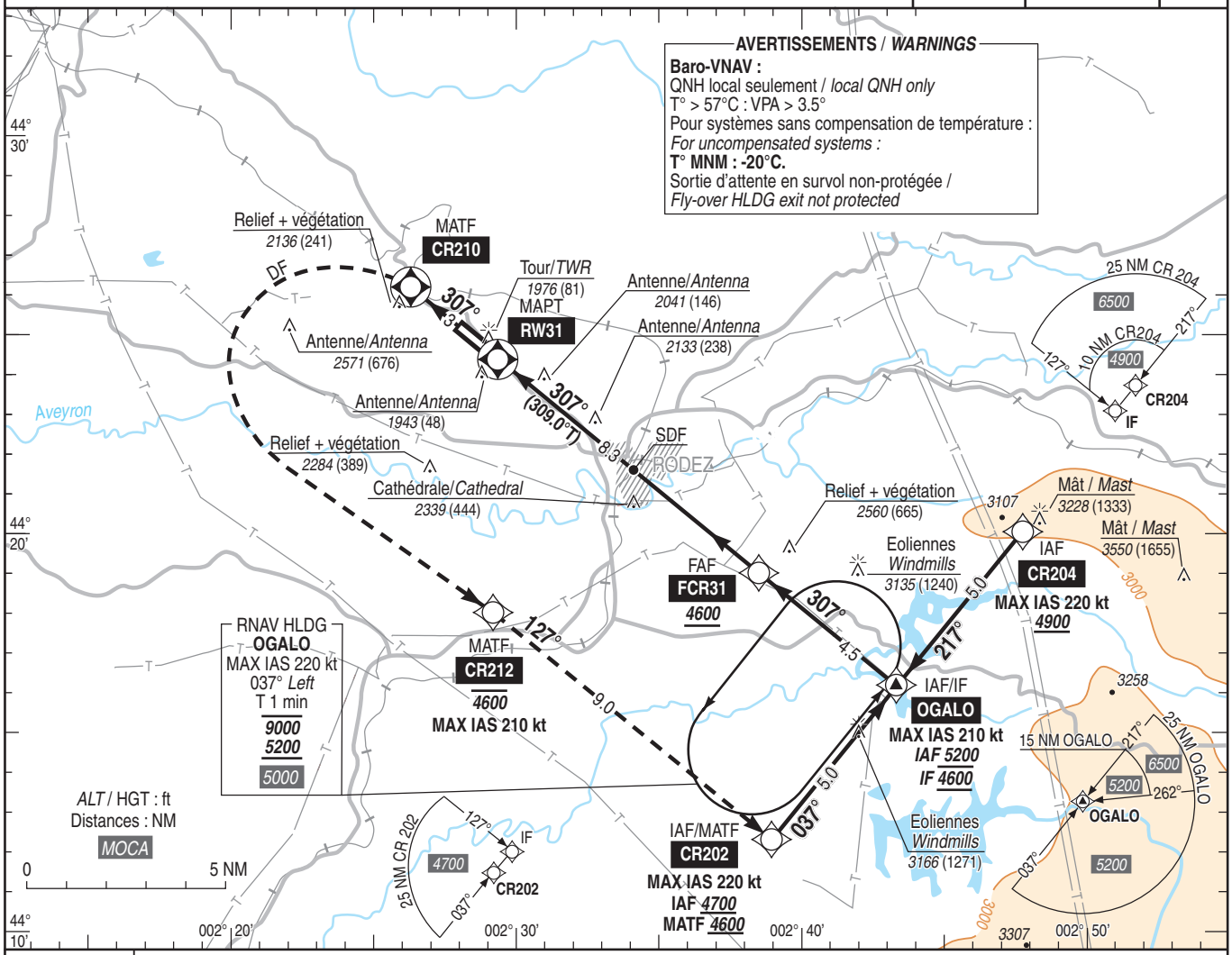
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C
ALT AD : 1910, ***DTHR : 1895 (68 hPa)***

RODEZ AVEYRON

RNP RWY31

ATIS RODEZ 129.780 ☎ 05 65 77 17 49
APP : CLERMONT Approche/*Approach* 133.725
TWR : RODEZ Tour/*Tower* 118.130
Absence ATS : **A/A** (118.130) FR uniquement / *only.* Obtenir/*Obtain* QNH local sur/*on* STAP.
STAP : voir/*see* AD 2 LFCR.23

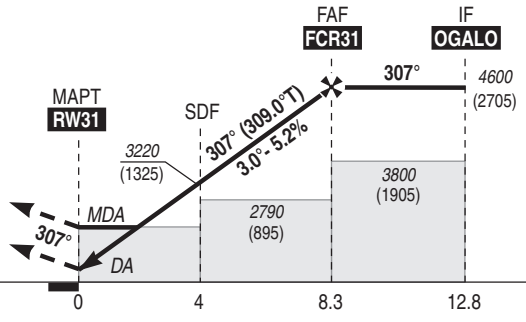
RNP APCH	EGNOS Ch 50047 E31A TCH : 49	VAR 2° E (2025)



TA : 6000

API : Monter **dans l'axe** vers **CR210**, puis tourner à **gauche direct vers CR212** (MAX IAS 210 kt) en montée vers ***4600*** (2705) puis vers **CR202** (MAX IAS 220 kt) ou suivre les instructions du CTL.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *to* ***CR210****, then turn* ***left direct*** *to* ***CR212*** *(MAX IAS 210 kt) climbing to* ***4600*** *(2705) then to* ***CR202*** *(MAX IAS 220 kt) or follow ATC instructions.*



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			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling*	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***2100*** (210)		204	***2310*** (410)	1200	309				***2490*** (590)	1500
B	***2120*** (220)	750	216	***2320*** (430)	1300	321	***2380*** (490)	1500	484	***2580*** (690)	1600
C	***2120*** (230)		224	***2330*** (430)	1300	329				***2970*** (1070)	2400

DIST RWY31

NM	8	7	6	5	4	3	2
ALT (HGT)	***4490*** (2595)	***4170*** (2275)	***3850*** (1955)	***3540*** (1645)	***3220*** (1325)	***2900*** (1005)	***2580*** (685)

Observations / *Remarks* : Circuit AD piste 13 : main droite / *AD circuit RWY 13 : right hand.*
Absence ATS : procédure obligatoirement suivie de MVL / *procedure must be followed by circling* : voir / *see* AIP ENR 1.5.
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5

FCR31 - MAPT 8.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
	7 min 09	5 min 53	5 min 00	4 min 21	3 min 51	3 min 27	3 min 08
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	765	845

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

1	Hôtels	ST NAZAIRE	
2	Restaurants	ST NAZAIRE	
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis O/R.	Taxis O/R
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Montoir de Bretagne	
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Montoir de Bretagne	
6	Office de tourisme / *Tourist office*	ST NAZAIRE	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFRZ.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*	5	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	2 véhicules d'intervention eau/émulseur de 6200 l, munis de 250 kg de poudre.	2 water/emulsifier intervention vehicles of 6200 l with 250 kg powder.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Procédure d'alerte de sociétés spécialisées si besoin	Alerting procedure of specialized companies if necessary
4	Observations / *Remarks*	Service incendie : Niveau 5 : - HOR gestionnaire - En dehors de ces HOR: PPR obligatoire avant 1100 le dernier jour ouvrable pour les aéronefs de plus de 5.7 t. Niveau 7 : exclusivement pour mouvements BELUGA. TEL/FAX : 02 40 90 02 13 / 06 16 92 09 66 pendant les horaires d'ouverture. E-mail : nteleaderssliasnr@nantes.aeroport.fr	Fire service : Level 5 : - Administrator's SKED - Outside these hours : PPR mandatory before 1100 on the last working day for ACFT of more than 5.7 t. Level 7 : exclusively for BELUGA movements. TEL/FAX : 02 40 90 02 13 / 06 16 92 09 66 during open hours. E-mail : nteleaderssliasnr@nantes.aeroport.fr

AD 2 LFRZ.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*	Un tracteur avec épandeur liquide, un tracteur avec épandeur solide et lame de déneigement.	One truck with liquid spreader, one truck with solid spreader and snow removal blade.
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	Seront déblayés : - la voie de circulation BRAVO et accès RFFS. - la piste sur toute la longueur, sur une largeur adaptée aux avions programmés et les surfaces de retournement. - le PRKG n°1 - le PRKG n°2 - la voie de circulation CHARLIE	Will be cleared : - TWY B and RFFS way - the runway over its entire length, over a width depending on the scheduled ACFT, and the turning pads. - Apron n°1 - Apron n°2 - TWY CHARLIE
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	KAC et/and NAAC	
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 Durée moyenne de déneigement : 6 à 8 heures.	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 Average duration of snow removal operations : 6 to 8 hours.

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	N°1: Béton N°2: Bitume ACB: Bitume	N°1: Concrete N°2: Asphalt ACB: Asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	N°1: 46 F/D/W/T N°2: 40 F/D/W/T ACB: 10 F/D/W/U	
2	Largeur TWY / *TWY width*	A: 23 m, B: 23 m, C: 10.5 m	
	Revêtement des TWY / *TWY surface*	Bitume	Asphalt
	Résistance des TWY / *TWY strength*	A: 46 F/D/W/T B: 46 F/D/W/T C: 10 F/D/W/U	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Point d'attente Bravo	Holding point Bravo
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	11 ft	
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*		
6	Observations / *Remarks*	Aire de trafic n°1 interdite à l'aviation générale.	Aircraft apron n°1 prohibited to general aviation.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

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

AD 2 LFRZ.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles*

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

AD 2 LFRZ.11 Renseignements météorologiques *Meteorological information*

1	Centre MET associé / *Associated MET Office*	NANTES
2	Horaires de service / *Hours of service*	voir/see AD 2 LFRZ .3
	Centre MET hors HOR / *MET Office outside HOR*	RENNES
3	Centre MET responsable des TAF *Office in charge of TAF*	NANTES
	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 HIV/WIN : 0300-2100 ETE/SUM : 0300-2000 METAR AUTO
8	Equipement complémentaire *Supplementary equipment*	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / *ATS units served*	TWR
10	Informations complémentaires *Additional information*	TEL MET (IFR) : 02 40 05 29 31.

AD 2 LFRZ.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
07	073.47 (073)	2405 x 45	46 F/D/W/T revêtue / paved	47°18'32.80"N 002°09'51.94"W ------ GUND NIL	THR : 12ft
25	253.49 (253)	2405 x 45	46 F/D/W/T revêtue / paved	47°18'54.95"N 002°08'02.15"W ------ GUND NIL	THR : 11ft

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
07	NIL	NIL	NIL	2520 x 280	NIL	(1)
25	NIL	NIL	NIL	2520 x 280	NIL	(2)

(1) ALT MAX TDZ : 12.37 ft.
RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 120 x 90 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste / RWY end safety area) : 240 x 90 m

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
07 TWY B	2405 1813	2405 1813	2405 1813	2405	
25 TWY B	2405 560	2405 560	2405 560	2405	

AD 2 LFRZ.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*
07		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	58 ft		2405 m	15 m	AESA	LIH
25	CAT I - 900 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	50 ft		2405 m	15 m	AESA	LIH

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
07	1805 600	60 60	W Y	LIH	R			(1)
25	1805 600	60 60	W Y	LIH	R			(2)

(1) Balisage axial piste, seuil et fin de piste : LED HI.
RWY axis, THR and RWY end : LED lighting LIH.

(2) Balisage rampe d'approche, axial piste, seuil et fin de piste : LED HI.
Approach, RWY axis, THR and RWY end : LED lighting LIH.

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	Oui	Yes
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	Aires de demi-tour sur piste.	Turnaround areas on RWY.
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	Oui, à LED	Yes, LED
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Oui	Yes
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Moins de 1 sec	Less than 1 sec
5	Observations / *Remarks*	Pas de balisage hors HOR ATS.	No lighting outside ATS SKED.

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

1	Description	Piste 07-25 obligatoire. Plate-forme hélicoptère réservée au détachement de Gendarmerie	RWY 07-25 mandatory. Helicopter platform reserved for Gendarmerie detachment.

AD 2 LFRZ.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 SAINT NAZAIRE partie 1 47°23'37"N , 002°19'21"W - 47°25'59"N , 002°05'36"W - 47°21'55"N , 001°55'00"W - 47°18'48"N , 001°53'50"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°23'37"N , 002°19'21"W	D	1500ft AMSL ---------- SFC	TWR SAINT NAZAIRE Tour (FR) SAINT NAZAIRE Tower (EN)	HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7 LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : pénétration interdite. Dérogation : voir ENR 5.1. LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : entry prohibited. Exception : see ENR 5.1.
CTR SAINT NAZAIRE partie 2 47°23'37"N , 002°19'21"W - 47°27'27"N , 001°57'02"W - 47°18'48"N , 001°53'50"W - 47°15'46"N , 002°11'37"W - 47°16'34"N , 002°16'06"W - 47°23'37"N , 002°19'21"W	D	2500ft AMSL ---------- 1500ft AMSL	TWR SAINT NAZAIRE Tour (FR) SAINT NAZAIRE Tower (EN)	HOR ATC : Voir / See AD 2.3-7 LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : pénétration interdite. Dérogation : voir ENR 5.1. LF-P 8 SAINT NAZAIRE MONTOIR AD : entry prohibited. Exception : see ENR 5.1.

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
TWR	SAINT NAZAIRE Tour (FR) *SAINT NAZAIRE Tower (EN)*	118.955 MHz	HO	Canal 8.33
A/A	SAINT NAZAIRE (FR)	118.955 MHz	HO	Absence ATS

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	MT	398 kHz	H24	47°20'01.5"N 002°02'40.2"W	67 ft	50NM		073/3,82NM THR 25	

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1 GENERALITES

Une étude de faisabilité doit être réalisée préalablement à la venue de tout aéronef plus contraignant qu'un aéronef de code C.

20.1 GENERAL

A feasibility study must be carried out prior to the arrival of any aircraft that is more restrictive than a code C aircraft.

20.2 MANŒUVRES AU SOL

La voie de circulation Alpha est limitée aux aéronefs de code C ayant une OMGWS inférieure à 6 m.

Lors de leurs manœuvres, les pilotes sont responsables de l'anticollision et de la prévention du souffle.

20.2 GROUND MANOEUVRING

The Alpha TWY is limited to code C aircraft having an OMGWS lower than 6 m.

During their maneuvers, pilots are responsible for anticollision and blast prevention.

20.2.1 Utilisation des postes de stationnement

20.2.1.1 Stationnement aviation générale et aéroclub

Le stationnement sur la zone d'aviation de loisir et d'aviation générale (AST aéroclub "ACB") se fait en autoguidage. A l'intérieur de cette aire, la position de stationnement est au choix du pilote en fonction de la place disponible. La surveillance du maintien des marges de sécurité lors de la manoeuvre de stationnement relève de la responsabilité du pilote. Les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités, surveillant leur environnement.

20.2.1 Use of parking stands

20.2.1.1 General aviation and aeroclub parking

Parking in the recreational aviation and general aviation area (AST aeroclub "ACB") is performed by self-guiding. Within the traffic area, the parking position is chosen by the pilot depending on the available space. Monitoring of safe clearance margins during parking manoeuvres is the responsibility of the pilot. Moving vehicles in this area are driven by authorized personnel, monitoring their surroundings.

20.2.1.2 Stationnement aire commerciale AST 2

Le stationnement sur la zone d'aviation commerciale (AST2 « Parking n°2 ») se fait sur les postes de stationnement marqués au sol. Le lieu de stationnement est attribué par le gestionnaire de l'aéroport. Le service de contrôle fournit cette information au pilote, qui est dans l'obligation de la respecter. Afin qu'un poste de stationnement leur soit attribué, les équipages d'aviation générale, de loisir, privé et commerciale doivent contacter et réaliser une demande au gestionnaire (operations.snr@nantes.aeroport.fr) en amont de leur arrivée (délai de prévenance d'au moins 48 heures). La surveillance du maintien des marges de sécurité lors de la manoeuvre de stationnement relève de la responsabilité du pilote. Les véhicules en mouvement dans cette zone sont conduits par des personnels habilités, surveillant leur environnement.

20.2.1.2 Commercial area AST 2 parking

Parking in the commercial aviation area (AST2 "Parking No.2") is performed on stands marked on the ground. The parking position is assigned by the airport operator. The ATC provides this information to the pilot, who must comply with it. To be allocated a parking stand, general aviation, recreational, private and commercial crews must contact and submit a request to the operator (operations.snr@nantes.aeroport.fr) prior to arrival (minimum notice period of 48 hours). Monitoring of safe clearance margins during parking manoeuvres remains the responsibility of the pilot. Moving vehicles in this area driven by authorized personnel monitoring their surroundings.

Postes ***Stands***	**Sortie (1)** ***Exit (1)***	**Aéronef critique** ***Critical ACFT***	**Observations** ***Remarks***
20	A	TURBO / Falcon 8X / Global 7000 / Global 8000 / G700 / G650 / ACFT < 24 m HEL : A169, EC55, H160, EC25, NH90	Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche, uniquement sans présence humaine sur la zone apparaux. *Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed, only if there is no personnel in the equipment zone.*
20	R	321 / 220 / 737 / CRJ 1000 / EMB170 / EMB190	
21	A	Tous codes A / *All A codes* HEL : AS50/55, EC45, EC35, A109, EC20	Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche. *Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.*
22	A	Tous codes A / *All A codes*	Interdit aux hélicoptères. Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche. *No HEL on this stand.* *Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.*
23	A	ACFT < 20 m	Condamne le poste 25. Interdit aux hélicoptères. Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche. *Stand 25 not available.* *No HEL on this stand.* *Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.*
24	A	Tous codes A / *All A codes* HEL : EC45, EC35, EC20, R44	Condamne le poste 25. Sortie autonome possible par l'avant du poste main gauche. *Stand 25 not available.* *Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, left-handed.*
25	A	Falcon 8X / Global 7000 / Global 8000 / G700 / G650 / ACFT < 24 m HEL : A169, EC55, H160, EC25, NH90	Condamne les postes 23 et 24. Sortie autonome possible par l'avant du poste main droite. *Stands 23 and 24 not available.* *Self-manoeuvring exit is possible through the front of the stand only, right-handed.*

(1) R : Repoussage obligatoire

A : Sortie autonome

(1) : R : Push-back

A : Self-manoeuvring exit

20.3 ESSAIS MOTEURS

Pour tout ACFT, les essais moteurs au ralenti seront réalisés au poste 20 ou au point d'attente Bravo.

Les essais moteurs en puissance seront réalisés uniquement sur la piste.

20.3 ENGINE TESTS

For all ACFT, idle engine tests shall be conducted at stand 20 or at holding point Bravo.

Engine power tests shall be conducted on the RWY only.

20.4 SPECIFICITES POUR AERONEFS DE CODE D OU E

Appareils concernés : BELUGA ST / XL / A400M
Sont soumis à des restrictions de circulation (voir AD 2 LFRZ GMC 01)
Stationnement sur l'aire de trafic n°1.
Manoeuvre d'oversteering en entrée de poste de stationnement et premier virage en sortie.

20.4 SPECIFICITIES FOR CODE D OR E ACFT

ACFT concerned : BELUGA ST / XL / A400M
Are subject to traffic restrictions (see AD 2 LFRZ GMC 01)
Parking on apron NR 1.
Oversteering manoeuvre at the entrance of the stand and first turn at the exit.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Stationnement sur la barre de roulette de nez STOP.

Parking on STOP nose wheel bar.

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

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

22.1 GENERALITES

Evitez le survol des sites industriels environnants.

Les plans de vol IFR à destination ou au départ de LFRZ devront être adressés simultanément à LFRSZPZX.

22.2 PROCEDURES LVP

22.2.1 Pistes et équipements

Décollage uniquement piste 07 et 25, via TWY A et B.

22.2.2 Critères de mise en place et de fin de LVP

LVP mise en oeuvre uniquement en présence ATC et en cas de mouvement aéronef.

Un mouvement à la fois par RVR <= 550 m.

La phase de LVP commence quand la RVR <= 550 m ou le plafond (DH) inférieur à 200 ft.

Les opérations sont suspendues par RVR < 200 m.

22.2.3 Balisage aire de mouvement

Feux axiaux de piste, feux de bords de piste, feux d'extrémité de piste. Feux d'axe et de bord d'aire de demi-tour, feux de bords de taxiway.

Points d'attente avant piste équipés de panneaux lumineux et de wig-wag.

Marquage sol : axial piste, bords de piste, axial et bords de taxiway / aire de demi tour, points d'attente avant piste

22.2.4 Observations

Alimentation éléctrique de secours sans coupure.

22.3 PANNE DE COMMUNICATION

Au départ :

- en VMC, faire demi-tour.

- en IMC, poursuivre le vol au dernier FL assigné jusqu'aux limites de la TMA ou si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles au premier FL de sécurité, ensuite entreprendre la montée vers le FL de croisière indiqué sur le FPL.

- en toutes conditions de vol, les ACFT doivent afficher le code 7600.

22.1 GENERAL

Avoid to overfly the surrounding industrial sites.

IFR flight plans from or to LFRZ shall also be transmitted to LFRSZPZX.

22.2 LVP PROCEDURES

22.2.1 RWY and equipments

Only TKOF RWY 07 and 25, via TWY A and B.

22.2.2 LVP establishment and ending criteria

LVP procedures only when ATC and ACFT movement.

One movement simultaneously, when RVR <= 550 m.

LVP procedures when RVR <= 550 m or ceiling (DH) less than 200 ft.

No operation when RVR < 200 m.

22.2.3 Movement area lighting

RWY axial lightings, RWY edge lightings, RWY end lightings. Axial and edge turn around lightings, lightings edge TWY.

Holding points before RWY equipped with lighted pannels and wig wag.

Ground marking : axial RWY, edge of RWY and TWY / turn around aera, holding point before RWY.

22.2.4 Remarks

Uninterruptible power supplies.

22.3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Outgoing ACFT :

- in VMC, turn back.

- in IMC, continue the flight until the limits of the TMA at the last assigned FL or if this one is not compatible with the obstructions at the first safety FL, then proceed climbing to cruising level as stated in the FPL in force.

- in every flight condition, squawk code 7600.

AD 2 LFRZ.23 Renseignements supplémentaires *Additional information*

23.1 GENERALITES

AD réservé aux appareils munis de radio.

23.2 EQUIPEMENT D'AERODROME

Equipement de surveillance du trafic

AD équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0)

23.3 PERIL ANIMALIER

Permanent sur les horaires de présence du gestionnaire de l'AD.

23.4 REMONTEE D'EVENEMENTS

Tout événement de sécurité doit être notifié au gestionnaire de l'aérodrome par les exploitants aériens.

23.1 GENERAL

AD reserved for radio-equipped ACFT.

23.2 AD EQUIPMENT

Traffic surveillance equipment

AD equipped with a radar display (see AD 1.0)

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Permanent on AD operator SKED.

23.4 EVENTS REPORTING

Any safety event shall be reported to the AD operator by air operators.

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

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

FREQ : voir/*see* AD 2 LFRZ.18

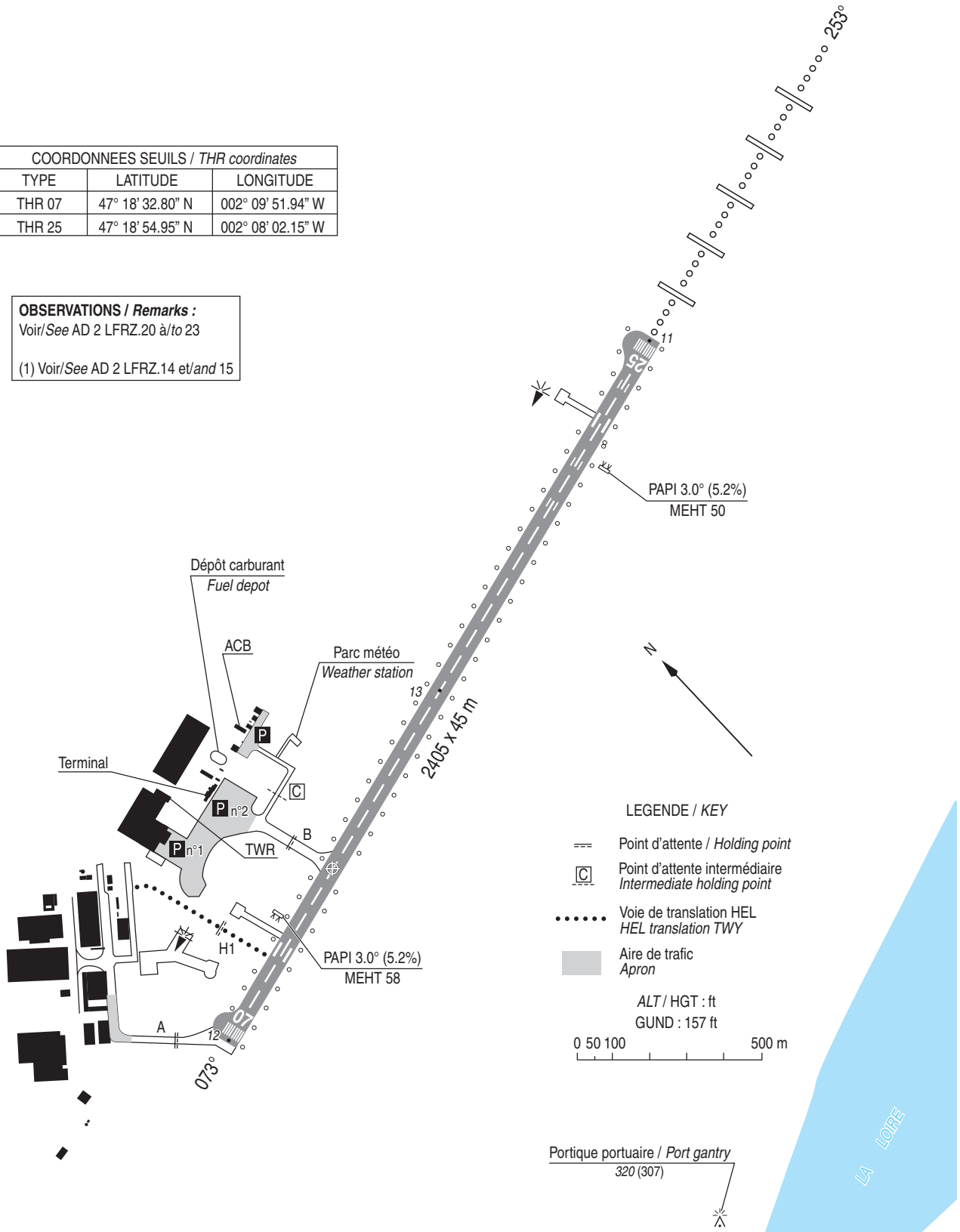
SAINT NAZAIRE MONTOIR
47 18 38 N - 002 09 24 W
ALT AD : 13 (1 hPa)

VAR 1°E (2025)

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	47° 18' 32.80" N	002° 09' 51.94" W
THR 25	47° 18' 54.95" N	002° 08' 02.15" W

OBSERVATIONS / *Remarks :*
Voir/*See* AD 2 LFRZ.20 à/*to* 23

(1) Voir/*See* AD 2 LFRZ.14 et/*and* 15



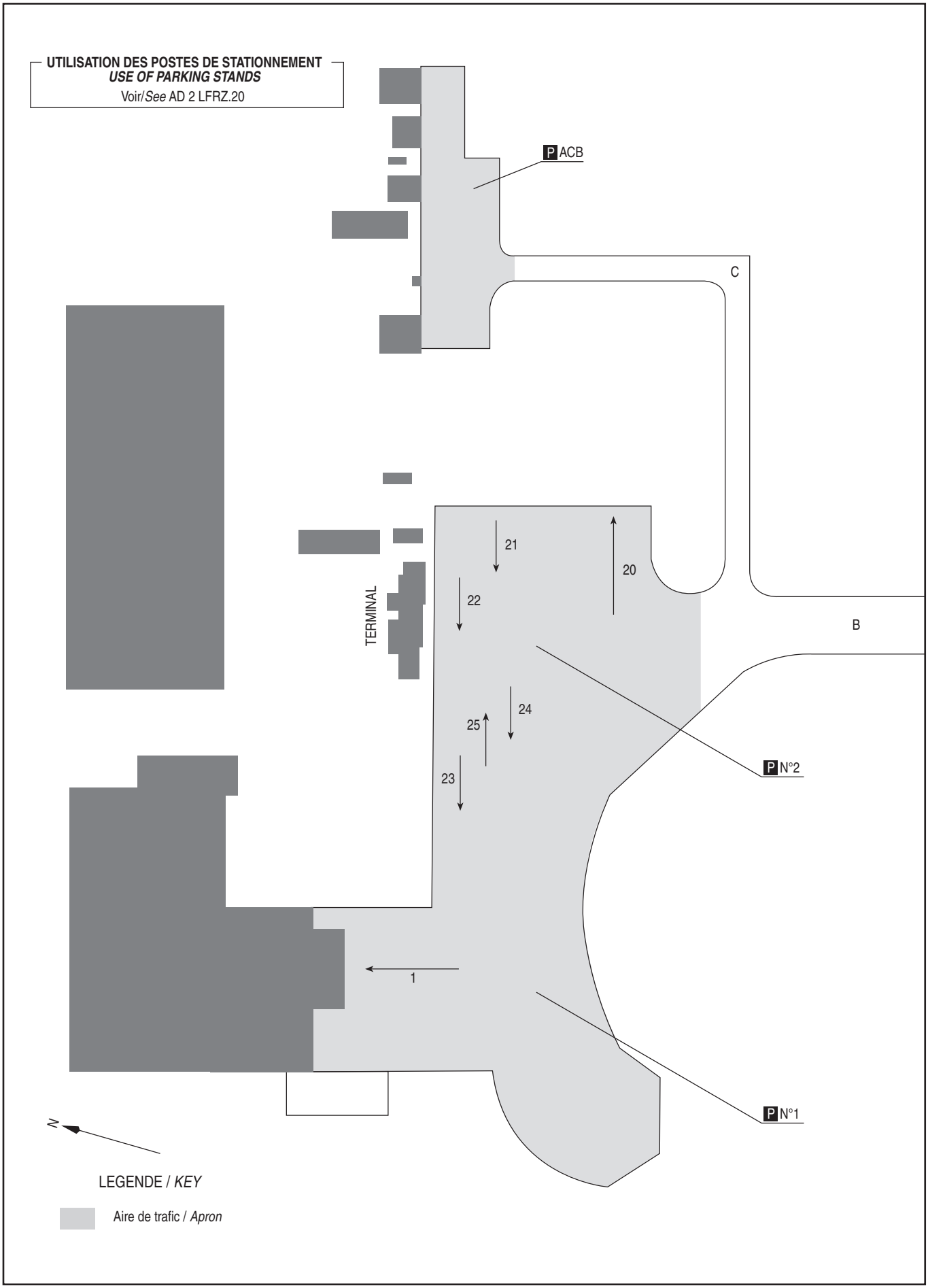
RWY	BALISAGE / *Lighting* (1)		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
07 25	NIL 900 m LIH	LIH LIH	2405 2405	2405 2405	2405 2405	2405 2405	Revêtue *Paved*	46 F/D/W/T	200 200	200 200	200 200	200 200

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas

SAINT NAZAIRE MONTOIR



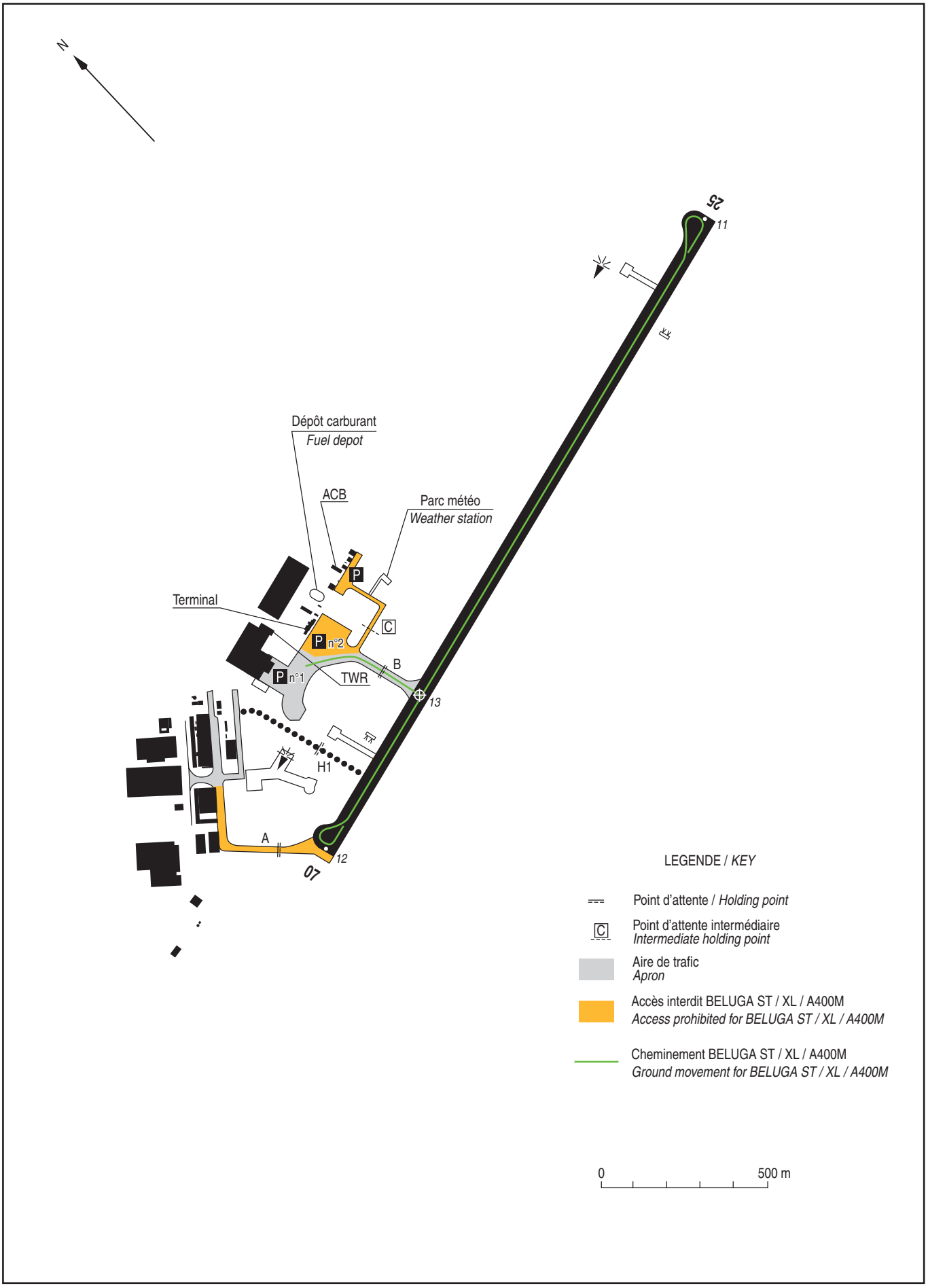
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

MOUVEMENTS A LA SURFACE - BELUGA ST / XL / A400M

Ground movements - BELUGA ST / XL / A400M

SAINT NAZAIRE MONTOIR



© **SIA**

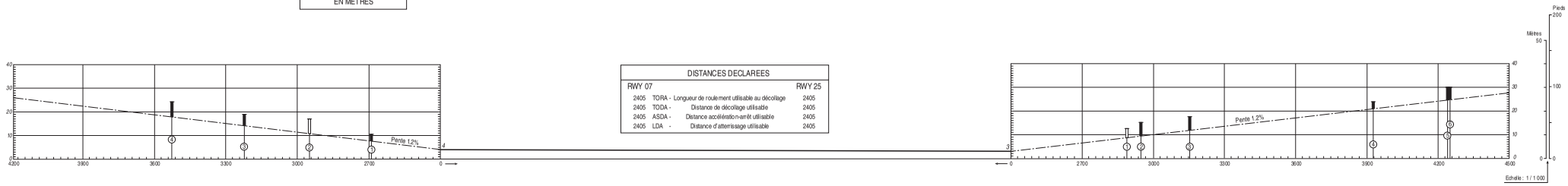
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

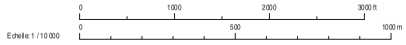
SAINT NAZAIRE MONTOIR
RWY 07/25

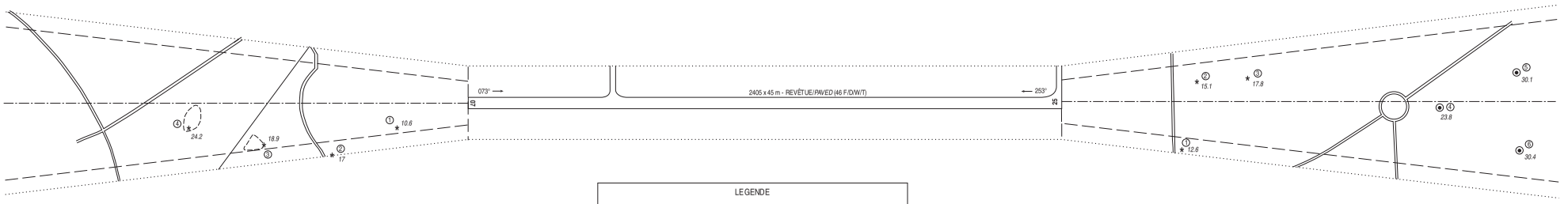
VAR 1°E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



DISTANCES DECLAREES			
RWY 07			RWY 25
2405	TORA -	Longueur de roulement utilisable au décollage	2405
2405	TODA -	Distance de décollage utilisable	2405
2405	ASDA -	Distance accélération-arrêt utilisable	2405
2405	LDA -	Distance d'atterrissage utilisable	2405





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)
- 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 2017
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY 07 (AR)

RMK	-							MAG VAR 2025 : 0.5 °E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NITEM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NITEM	IF	NITEM	-	-	-	-	-	-	FL060	220	-	-
	TF	IRZ07	-	264	264.1	13.0	-	-	-	-	-	1.0
APCH	IF	IRZ07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	RZ600	-	263	263.8	2.4	-	-	-	-	-	0.3
	RF Center CRZ01 Radius 3.00 NM	RZ602	-	-	-	1.9	L	-	-	-	-	0.3
	TF	FRZ07	-	227	227.1	0.6	-	3000	3000	-	-	0.3
	TF	RZ604	-	227	227.1	1.2	-	-	-	185	-3.00 / 49	0.3
	RF Center CRZ02 Radius 2.40 NM	RZ606	-	-	-	6.4	L	-	-	185	-3.00 / 49	0.3
	TF	RW07	YES	073	073.4	1.6	-	-	-	-	-3.00 / 49	0.3
	TF	RZ608	-	073	073.5	2.2	-	-	-	-	-	1.0
	RF Center CRZ03 Radius 10.00 NM	RZ610	-	-	-	2.2	L	-	-	-	-	1.0
	TF	NITEM	-	060	060.9	12.0	-	-	3000	220	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

RNP RWY 25

RMK	-								MAG VAR 2025 0.5°E		REF NAVAID : NTS	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	NITEM	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NITEM	IF	NITEM	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	-
	TF	IRZ25	-	181	181.8	3.0	-	3000	3000	240	-	1.0
	TF	IRZ25	-	-	-	-	-	3000	3000	240	-	-
APCH	TF	FRZ25	-	253	253.7	4.6	-	-	-	-	-	1.0
	TF	RW25	Y	253	253.7	9.2	-	-	-	-	-3.00 / 50	0.3
	TF	RZ410	Y	253	253.7	3.0	-	-	-	220	-	1.0
	DF	RIMON	-	-	-	-	R	-	-	220	-	1.0
	TF	RZ412	-	090	90.4	13.2	-	-	-	220	-	1.0
	TF	NITEM	-	153	153.9	5	-	3000	-	220	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

SAINT-NAZAIRE MONTOIR
SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 07

RMK	GNSS Only						MAG VAR 2025 0.5°E			Ref NAVAID : VOR - NTS	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
RIMON 1E											
-	CF	RZ804	YES	073	073.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	CA	-	-	073	073.5	-	-	500	-	-	RNAV 1
-	DF	RIMON	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
BALNI 1E											
-	CF	RZ805	-	073	073.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BALNI	-	041	41.3	22.8	-	-	-	-	RNAV 1
ANG 1E											
-	CF	RZ805	-	073	073.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ANG	-	075	075.4	50.1	-	-	-	-	RNAV 1
LUGEN 1E											
-	CF	RZ805	-	073	073.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NTS	-	120	120.3	20.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LUGEN	-	137	138	46.5	-	-	-	-	RNAV 1

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

SAINT-NAZAIRE MONTOIR
SID RNAV RWY 25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 25											
RMK	GNSS Only						MAG VAR 2025 0.5°E			Ref NAVAID : VOR - NTS	
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)
RIMON 1W											
-	CA	-	-	253	253.5	-	-	436	-	192	1.0
-	DF	RIMON	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
BALNI 1W											
-	CA	-	-	253	253.5	-	-	436	-	192	1.0
-	DF	RZ802	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	BALNI	-	062	062.6	24.5	-	-	-	-	1.0
ANG 1W											
-	CA	-	-	253	253.5	-	-	436	-	192	1.0
-	DF	RZ802	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	ANG	-	082	082.9	55.6	-	-	-	-	1.0
ERIGA 1W											
-	CF	RZ801	YES	253	253.5	2.8	-	-	-	260	1.0
-	DF	RZ803	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	ERIGA	-	201	201.1	14.1	-	-	-	-	1.0
LUGEN 1W											
-	CF	RZ801	YES	253	253.5	2.8	-	-	-	260	1.0
-	DF	RZ803	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	NTS	-	078	79	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUGEN	-	137	138	46.5	-	-	-	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

SAINT NAZAIRE MONTOIR
SID RNAV RWY 07
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

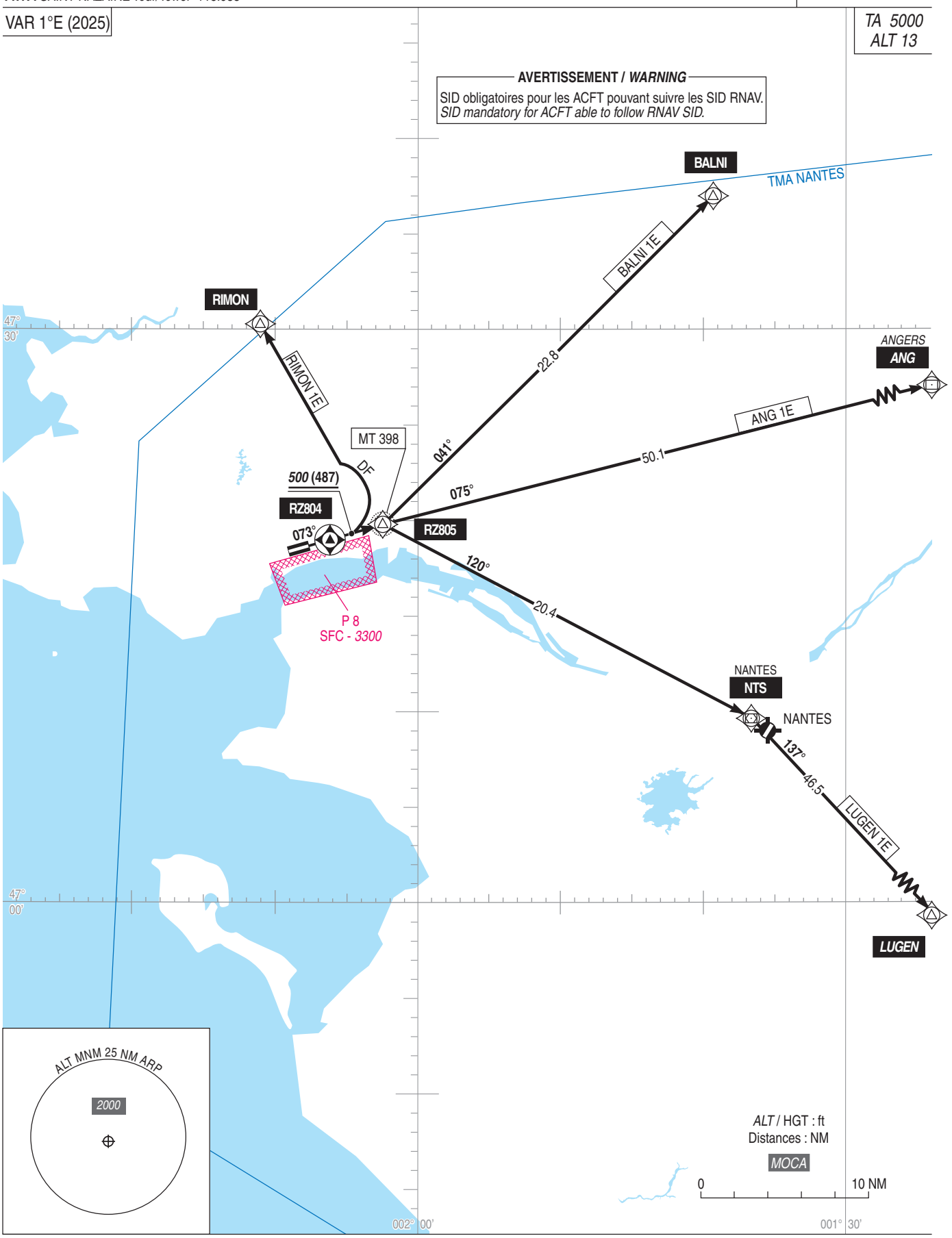
ATIS NANTES 126.930
APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 124.250 - 119.400 (s)
TWR : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955

RNAV 1
GNSS seulement/*only*

VAR 1°E (2025)

TA 5000
ALT 13

AVERTISSEMENT / *WARNING*
SID obligatoires pour les ACFT pouvant suivre les SID RNAV.
SID mandatory for ACFT able to follow RNAV SID.



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

SAINT-NAZAIRE MONTOIR

SID RNAV RWY 07			
Cat	A B C D		
NAV Box	RNAV 1 GNSS Uniquement / *Only*		
Climb gradient	**Pente théorique de montée / *Theoretical climb gradient* :** Pour tous les départs RWY 07, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 07, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies.* **- SID RIMON 1E:** Pente ATS de 7% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 7% to remain in controlled airspace.* **- SID BALNI 1E:** Pente ATS de 5.1% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 5.1% to remain in controlled airspace.* **- SID ANG 1E:** Pente ATS de 5.3% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 5.3% to remain in controlled airspace.* **- SID LUGEN 1E:** Pente ATS de 9.5% pour rester en espace aérien contrôlé / *ATS slope of 9.5% to remain in controlled airspace.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
RIMON 1E	Monter 073° vers RZ804, puis continuer la montée 073°. A 500ft minimum, tourner à gauche direct vers RIMON. *Climb 073° to RZ804, then continue climbing 073°. At 500ft minimum turn left direct to RIMON.*		
BALNI 1E	Monter 073° vers RZ805, puis vers BALNI. *Climb 073° to RZ805, then to BALNI.*		
ANG 1E	Monter 073° vers RZ805, puis vers ANG. *Climb 073° to RZ805, then to ANG.*		
LUGEN 1E	Monter 073° vers RZ805, puis vers NTS, puis vers LUGEN. *Climb 073° to RZ805, then to NTS, then to LUGEN.*		

Départs omnidirectionnels / *Omnidirectional departures* RWY 07

Uniquement sur instruction du CTL.
Monter 073° jusqu'à 500 ft (487 ft), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Virage vers le Sud interdit, présence de la zone interdite P8.

On ATC clearance only.
Climb 073° until 500 ft (487 ft), then direct route climbing up to the safety en route altitude. Turn to the South prohibited, proximity of Prohibited Area P8.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

SAINT NAZAIRE MONTOIR
SID RNAV RWY25
(Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

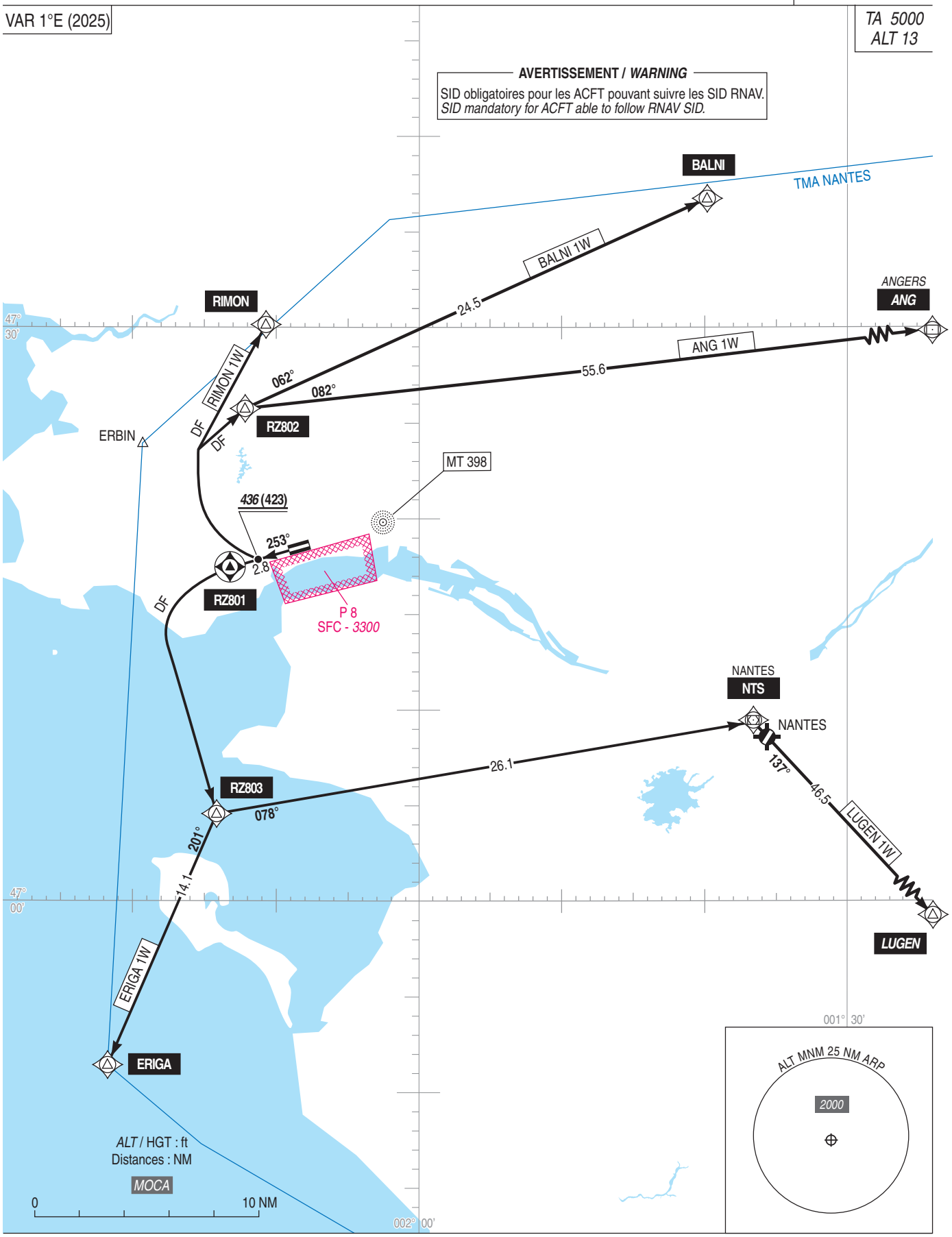
ATIS NANTES 126.930
APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 124.250 - 119.400 (s)
TWR : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955

RNAV 1
GNSS seulement/*only*

VAR 1°E (2025)

TA 5000
ALT 13

AVERTISSEMENT / *WARNING*
SID obligatoires pour les ACFT pouvant suivre les SID RNAV.
SID mandatory for ACFT able to follow RNAV SID.



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

SAINT-NAZAIRE MONTOIR

SID RNAV RWY 25			
Cat	A B C D		
NAV Box	RNAV 1 GNSS Seulement / *Only*		
Climb gradient	**Pente théorique de montée /** ***Theoretical climb gradient :*** Pour tous les départs RWY 25, la pente initiale théorique de montée est de 4.1% déterminée par un massif boisé de 52 ft situé à 406 m de la DER 254 m à gauche de l'axe de piste. Le franchissement d'obstacle nécessite de maintenir une pente à 4.1% jusqu'au 436 ft . A 436 ft, une fois cet obstacle dépassé, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique. *For all outbound traffic from RWY 25, the initial theoretical climb gradient is 4.1%, calculated from few trees of 52 ft located at 406 m from the DER 254 m on the left of runway axis. The obstacle crossing requires to maintain a 4.1% slope up to an altitude of 436 ft. At 436 ft,if desregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3%, applies.* **SID ERIGA 1W et/*and* SID LUGEN 1W :** Pente ATS de 14% pour rester en espace aérien controlé / *ATS slope of 14% to remain in controlled airspace.* **SID RIMON 1W et/*and* SID BALNI 1W, SID ANG 1W :** Pente ATS de 6.5% pour rester en espace aérien controlé / *ATS slope of 6.5% to remain in controlled airspace.*		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / *Underlined waypoints are "flyover" WP.*		
SID	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
RIMON 1W	Monter 253°. A 436 ft minimum, tourner à droite direct vers RIMON. Ne pas tourner avant la DER. *Climb 253°. At 436 ft minimum turn right direct to RIMON. Do not turn before the DER*		MAX IAS 192 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé. *MAX IAS 192 kt at the first turn to remain in controlled airspace.*
BALNI 1W	Monter 253°. A 436 ft minimum, tourner à droite direct vers RZ802 puis vers BALNI. Ne pas tourner avant la DER *Climb 253°. At 436 ft minimum turn right direct to RZ802, then continue to BALNI. Do not turn before the DER*		MAX IAS 192 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé. *MAX IAS 192 kt at the first turn to remain in controlled airspace.*
ANG 1W	Monter 253°. A 436 ft minimum, tourner à droite direct vers RZ802 puis vers ANG. Ne pas tourner avant la DER *Climb 253°. At 436 ft minimum turn right direct to RZ802, then continue to ANG. Do not turn before the DER*		MAX IAS 192 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé. *MAX IAS 192 kt at the first turn to remain in controlled airspace.*
ERIGA 1W	Monter 253° vers RZ801. A RZ801 tourner à gauche direct vers RZ803 puis vers ERIGA. Ne pas tourner avant la DER *Climb 253° to RZ801. At RZ801 turn left direct to RZ803, then continue to ERIGA. Do not turn before the DER*		MAX IAS 260 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé. *MAX IAS 260 kt at the first turn to remain in controlled airspace.*
LUGEN 1W	Monter 253° vers RZ801. A RZ801 tourner à gauche direct vers RZ803, NTS puis vers LUGEN. Ne pas tourner avant la DER *Climb 253° to RZ801. At RZ801 turn left direct to RZ803, NTS, then continue to LUGEN. Do not turn before the DER*		MAX IAS 260 kt au premier virage pour rester en espace aérien contrôlé. *MAX IAS 260 kt at the first turn to remain in controlled airspace.*

Départs omnidirectionnels / ***Omnidirectional departures*** **RWY 25**

Uniquement sur instruction du contrôle.
Monter 253° à 4.1% MNM (1) jusqu'à 500 ft (487 ft), puis route directe en montée à 3.3% MNM jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Virage vers le Sud interdit, présence de la zone interdite P8.
(1) La pente initiale de montée est déterminée par un massif boisé de 52 ft situé à 406 m de la DER et à 254 m à gauche de l'axe de piste. A 500 ft une fois cet obstacle dépassé, la pente théorique minimale réglementaire de 3.3% s'applique.

On ATC clearance only.
Climb 253° gradient 4.1% MNM (1) until 500 ft (487 ft), then direct route climbing 3.3% MNM to the safety en route altitude. Turn to the South prohibited, proximity of Prohibited Area P8.
(1) The initial climb gradient is calculated from few trees of 52 ft located at 406 m from the DER and 254 m on the left of runway axis. At 500 ft, if desregarding this obstacle, the regulatory minimum theoretical climb gradient of 3.3% applies.

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

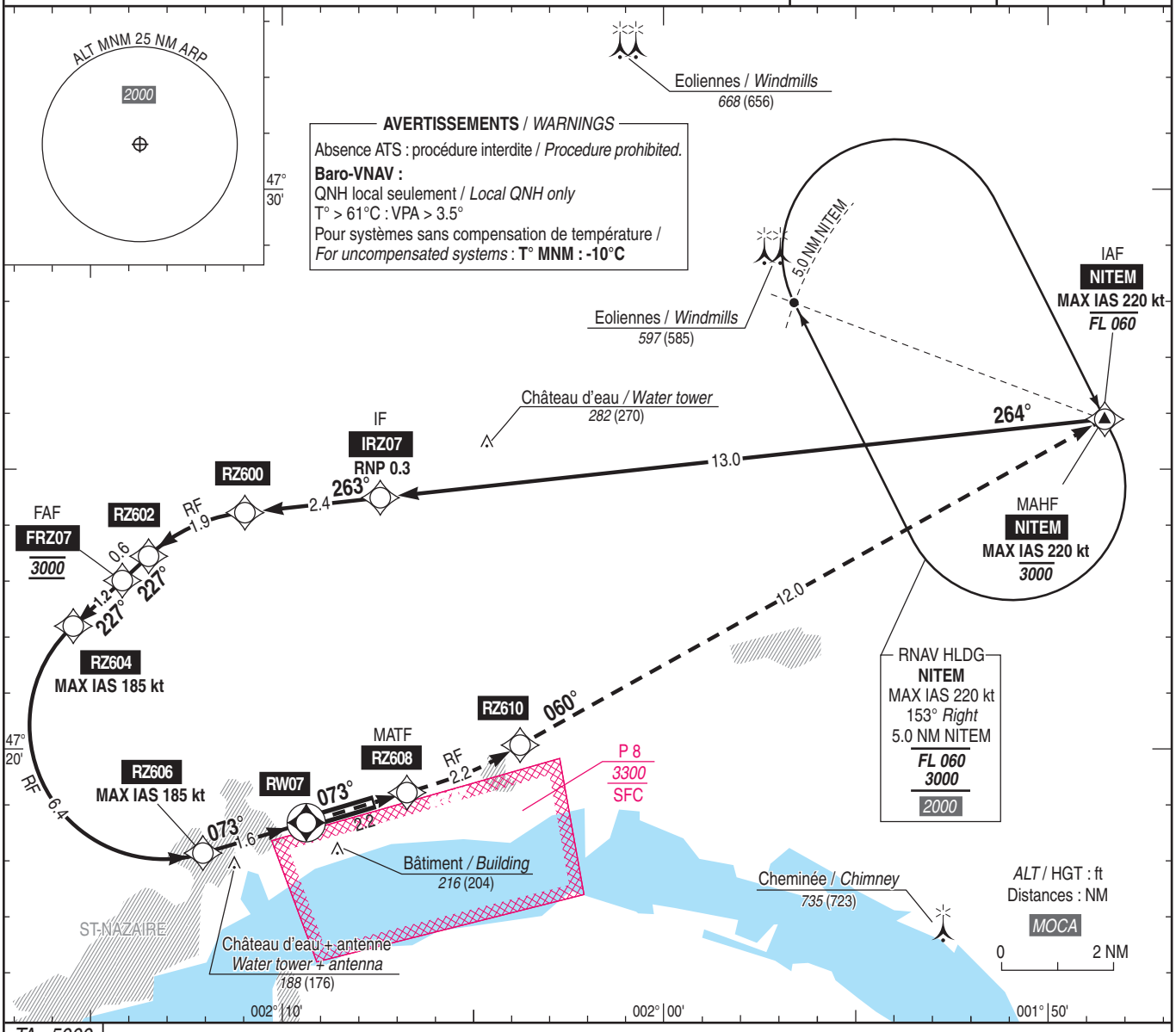
ALT AD : 13, ***THR : 12 (1 hPa)***

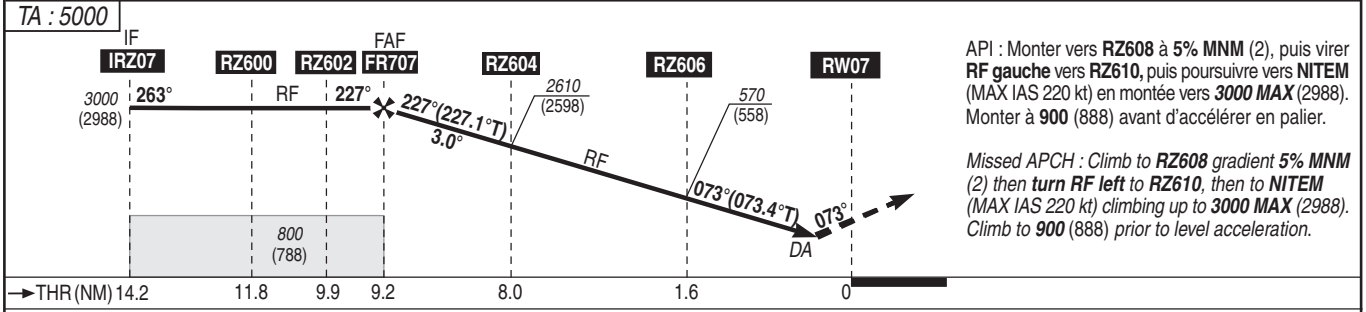
Réservée aux exploitants munis d'une approbation
Reserved for operators holding an approval
voir / *see* AIP ENR 1.5

SAINT NAZAIRE MONTOIR

RNP (AR) RWY 07

APP : NANTES Approche / *Approach* 124.430 (1) - 119.400 (s) (1) **TWR** : SAINT NZAIRE Tour / *Tower* 118.955 (1) Au dessus / *Above 2500*	**RNP AR APCH**	TCH : 49	VAR 1°E (2025)





API : Monter vers **RZ608** à **5% MNM** (2), puis virer **RF gauche** vers **RZ610,** puis poursuivre vers **NITEM** (MAX IAS 220 kt) en montée vers ***3000 MAX*** (2988). Monter à **900** (888) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to ***RZ608*** *gradient* ***5% MNM*** *(2) then* ***turn RF left*** *to* ***RZ610****, then to* ***NITEM*** *(MAX IAS 220 kt) climbing up to* ***3000 MAX*** *(2988). Climb to* ***900*** *(888) prior to level acceleration.*

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

REF HGT : *ALT THR*

CAT	RNP 0.3		
	DA (H)	RVR	OCH
A	***370*** (350)	1500	307
B		1500	317
C		1600	327
D		1600	337

Observations / *Remarks* : Panne de guidage durant l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir / *see* AIP ENR 1.5
(2) Pente API 5% cause ATS. Prévenir le contrôle en cas d'impossibilité. Minima utilisables pour une pente de 2.5% ou 5%.
Missed APCH gradient 5% because of ATS. If unable advise ATC. Usable minimum with a climb gradient of 2.5% or 5%.

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

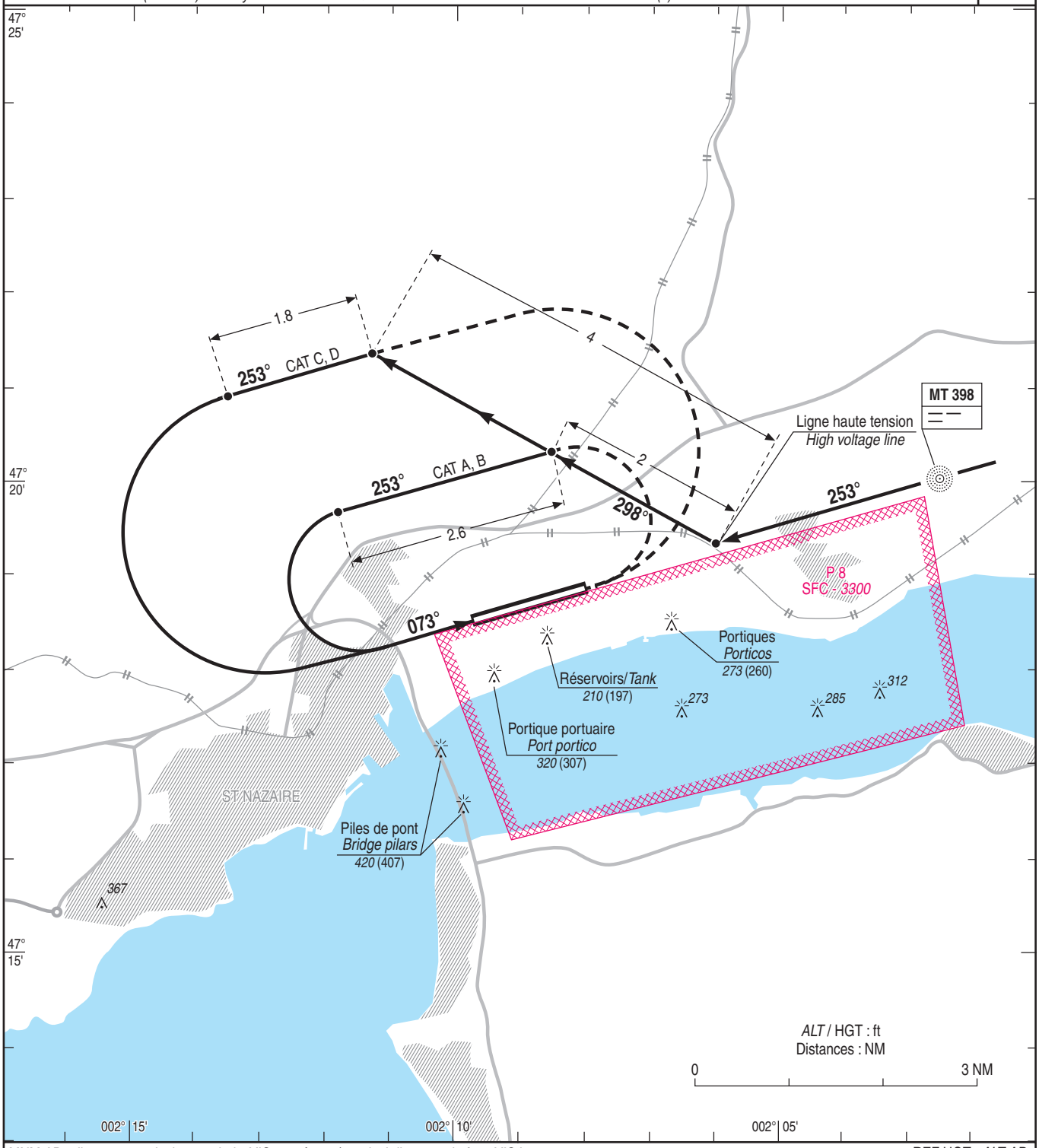
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
***ALT AD : 13 (1 hPa)**, THR : 12*

SAINT NAZAIRE MONTOIR

VPT RWY 07

APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 119.400 (s)(1)
TWR : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955 (2)
(1) Au dessus de / *Above 2500*
(2) Absence ATS : **A/A** (118.955) en FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)
***A/A** (118.955) FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*

VAR
1°E
(2025)



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

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VPT	
	MDA (H)	VIS
A	***610*** (600)	1500
B	***610*** (600)	1600
C	***850*** (840)	2400
D	***850*** (840)	3600

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

SAINT NAZAIRE MONTOIR

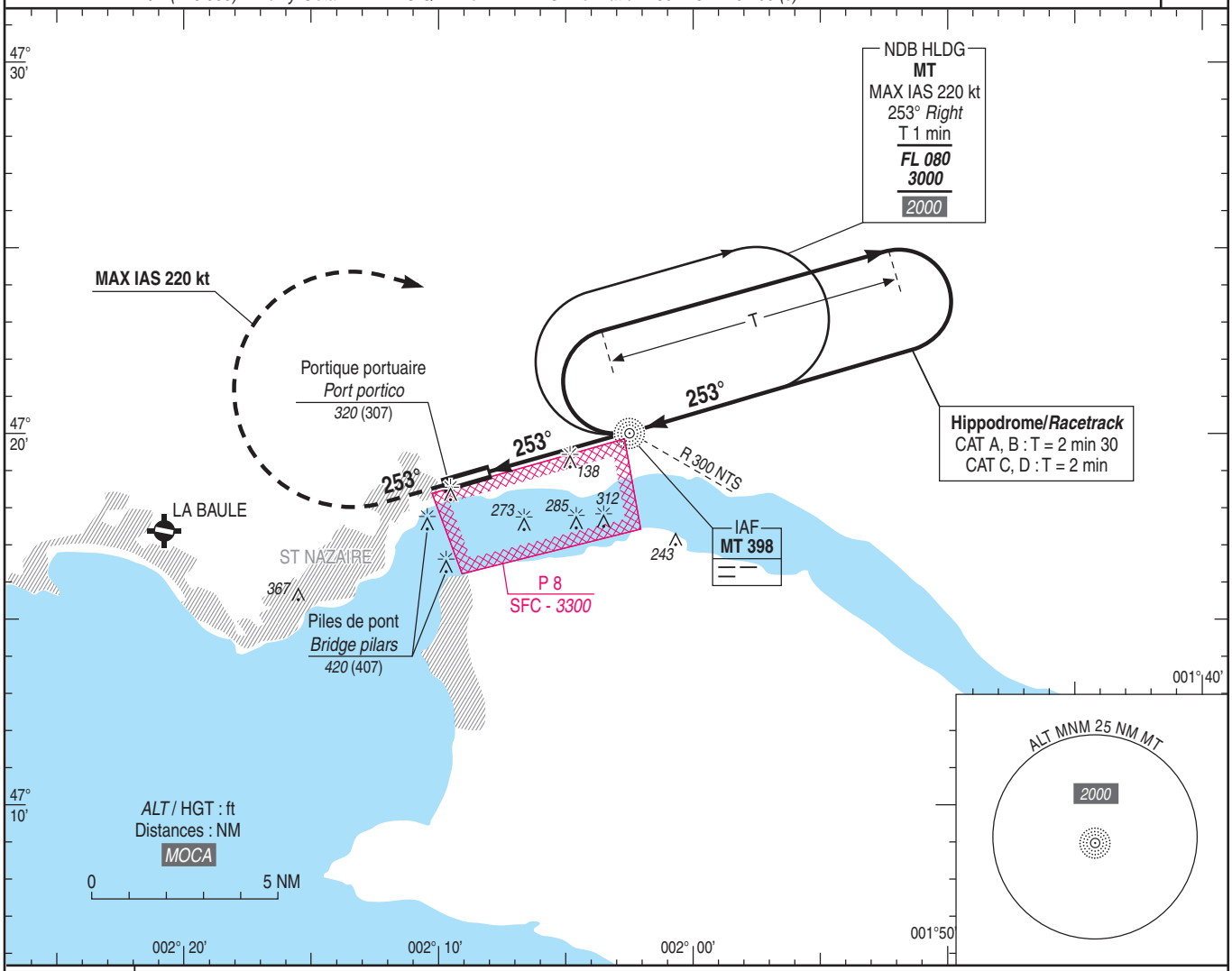
CAT A B C D

***ALT AD : 13 (1 hPa)**, THR : 11*

NDB RWY 25

APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 119.400 (s)(1)
TWR : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955 (2)
(1) Au dessus de / *Above 2500*
(2) Absence ATS : **A/A** (118.955) en FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)
***A/A** (118.955) FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*

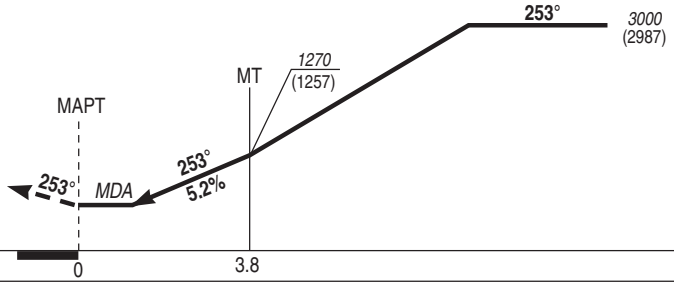
VAR 1°E (2025)



TA : 5000

API : Monter **R 253 MT** (253°).
A ***1000*** (987), tourner à **droite** vers **MT** en montée vers ***3000*** (2987).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à *1000* (987) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 253 MT** (253°).*
*At **1000** (987), turn **right** to **MT** climbing up to **3000** (2987).*
Do not turn before MAPT.
Climb up to 1000 (987) 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 AD*

CAT	NDB			MVL / *Circling* (3)		MVL / *Circling* (3) absence ATS sans/*without* QNH local	
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	MDA (H)	VIS
A	***610*** (600)	1500	594	***750*** (740)	1500	***840*** (830)	1500
B		1500		***750*** (740)	1600	***840*** (830)	1600
C		2000		***850*** (840)	2400	***940*** (930)	2400
D		2000		***850*** (840)	3600	***940*** (930)	3600

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

NDB - MAPT	3.8 NM	80 kt	100 kt	120 kt	140 kt	160 kt	180 kt	190 kt
		2 min 51	2 min 17	1 min 54	1 min 38	1 min 26	1 min 16	1 min 12
VSP (ft/min)		430	530	640	740	850	850	1010

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

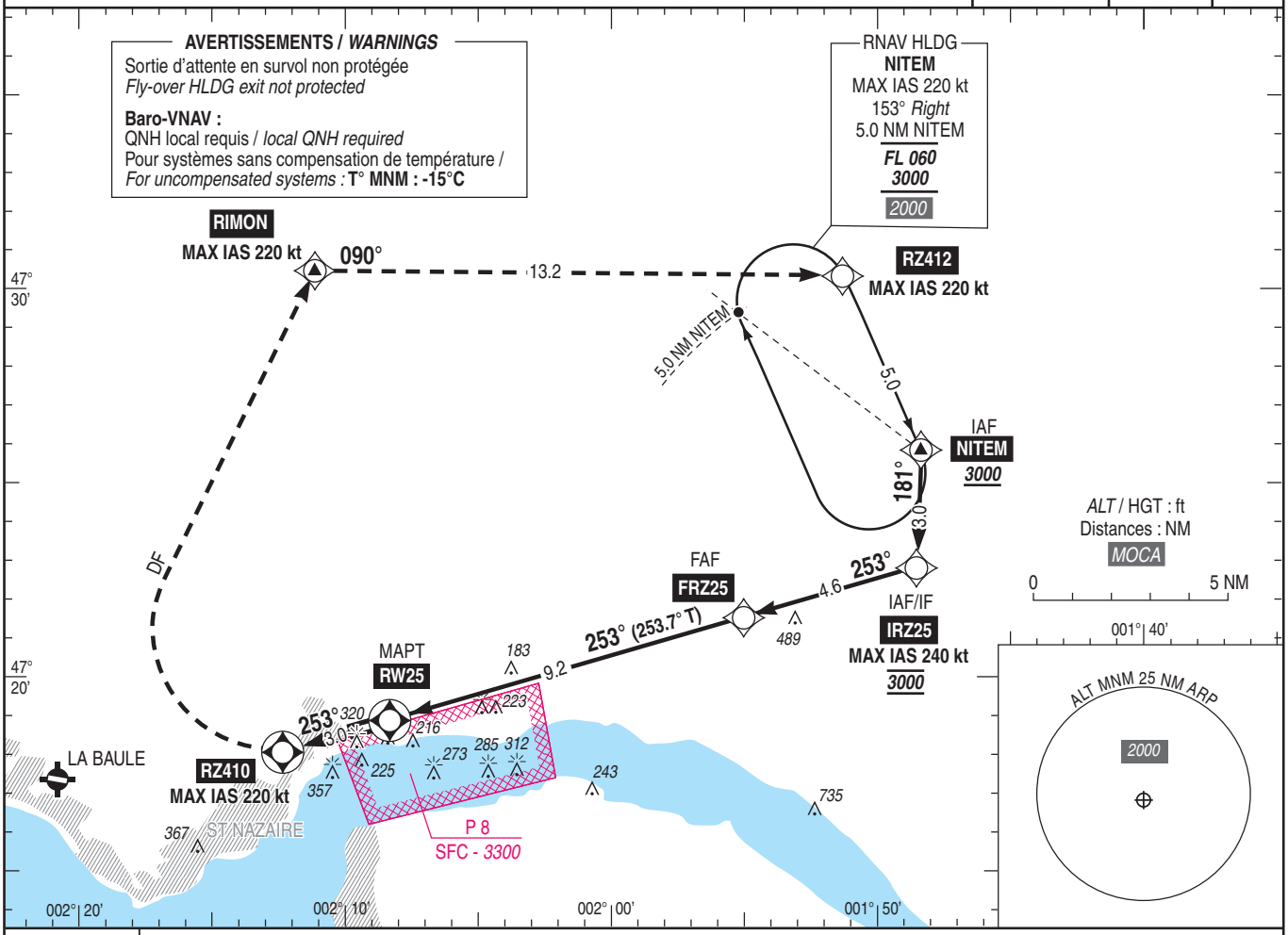
CAT A B C D

ALT AD : 13, ***THR : 11 (1 hPa)***

SAINT NAZAIRE MONTOIR

RNP RWY 25

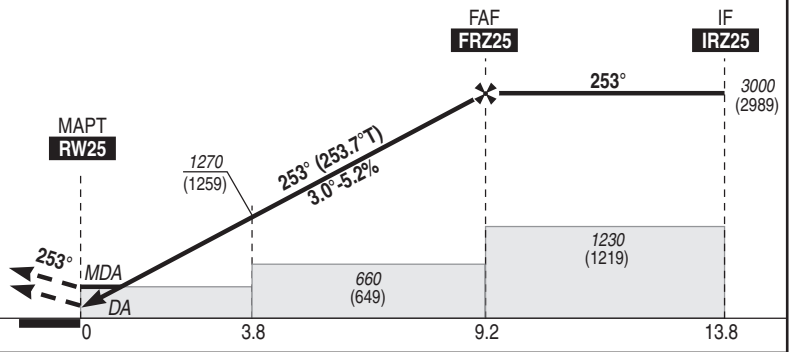
APP : NANTES Approche/*Approach* 124.430 - 119.400 (s)(1) **TWR** : SAINT NAZAIRE Tour/*Tower* 118.955 (2) (1) Au dessus de / *Above 2500* (2) Absence ATS : **A/A** en FR seulement. Obtenir le QNH de NANTES auprès de NANTES Information 130.275 - 119.400 (s) ***A/A** FR only. Obtain NANTES QNH from NANTES Information 130.275 - 119.400 (s)*	**RNP APCH**	**EGNOS** **Ch 42338** **E25A** TCH : 50	VAR 1°E (2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**. A **RZ410**, tourner à **droite (MAX IAS 220 kt)** pour rejoindre **RIMON** en montée vers ***3000*** (2989). A **RIMON** tourner à **droite** pour rejoindre **RZ412**. A **RZ412** tourner à **droite** pour intégrer l'attente sur **NITEM**.
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à *1000* (989) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb ***straight ahead***. *At* ***RZ410***, *turn* ***right (MAX IAS 220 kt)*** *to join* ***RIMON*** *climbing up to* ***3000*** *(2989). At* ***RIMON*** *turn* ***right*** *to join* ***RZ412***. *At* ***RZ412*** *turn* ***right*** *to join* ***NITEM*** *holding.*
Do not turn before MAPT.
Climb up to 1000 (989) prior to level acceleration.



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

CAT	LPV			LNAV - VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (3)		MVL / *Circling* (3) absence ATS sans/*without* QNH local	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	***MDA*** (H)	VIS
A	***220*** (200)	550	172	***470*** (460)	1400	363	***470*** (460)	1400	455	***750*** (740)	1500	***840*** (830)	1500
B	***220*** (200)		184							***750*** (740)	1600	***840*** (830)	1600
C	***220*** (200)		192							***850*** (840)	2400	***940*** (930)	2400
D	***220*** (210)		203							***850*** (840)	3600	***940*** (930)	3600

DIST RW25

NM	1	2	3	4	5
ALT (HGT)	***379*** (368)	***698*** (687)	***1016*** (1005)	***1335*** (1324)	***1653*** (1642)
	6	**7**	**8**	**9**	
	1972 (1961)	***2290*** (2279)	***2608*** (2597)	***2927*** (2916)	

Observations / *Remarks* : (3) MVL interdites au Sud de la piste / *Circling prohibited South of RWY.*
Panne de guidage GNSS lors de l'approche / *Loss of GNSS guidance during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

FAF - MAPT	9.2 NM	80 kt	90 kt	100 kt	120 kt	140 kt	150 kt	160 kt	170 kt	180 kt	190 kt
		6 min 55	6 min 09	5 min 32	4 min 37	3 min 57	3 min 42	3 min 28	3 min 15	3 min 05	2 min 55
VSP (ft/min)		420	480	530	640	740	800	850	900	960	1010

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AD 2 LFBO.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*	TWY M2, M11, N2, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, S11, S60, S90, T40, T41, T50, T51, T55, T60, T65, T100, W60, W80, W90, W100.	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY W20, W30,W35, W40, W50, W60, W80, W90, W100, S2, S3, S4, S6, S8, S10, S11, M2, M4, M8, M10, M11, N1, N2, N4, N6, N8, P10, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, T10, T40, T50, T55, T60, T65, T100, T101.	
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	1 alimentation ENEDIS et 2 alimentations secours ENEDIS et groupe électrogène conformes aux approches de précision.	1 ENEDIS power-unit and 2 ENEDIS emergency power-units and electricity generator in compliance with precision approach.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	1 s	
5	Observations / *Remarks*	Balisage latéral rétroréfléchissant vers parkings CEV et DSNA. Balisage axial de P90 vers T100 codé orange et vert.	Reflective marking edges towards parking CEV and DSNA. Centre line lighting P90 to T100 coded orange and green.

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

1	Description	FATO : Pentes de surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Dimensions : 15 x 15 m Revêtement : chaussée souple (résistance 10 t.) Balisage diurne : oui Balisage nocturne : non Orientation MAG : 141° / 321° TLOF : Position : 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E Altitude : 492 ft Dimensions : 11.4 x 11.4 m Revêtement : chaussée souple (résistance 10 t.) Balisage diurne : oui Balisage nocturne : non Conditions d'utilisation : voir VAC HELISTATIONS.	FATO : Funnels surfaces slope : 4.5% Dimensions : 15 x 15 m Surface : flexible surface (strength 10 t.) Day lighting : yes Night lighting : no MAG orientation : 141° / 321° TLOF : Position : 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E Altitude : 492 ft Dimensions : 11.4 x 11.4 m Surface : flexible surface (strength 10 t.) Day lighting : yes Night lighting : no Operating conditions : see VAC HELISTATIONS.

AD 2 LFBO.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 BLAGNAC 43°50'10"N , 001°18'06"E - 43°47'00"N , 001°21'00"E - 43°42'13"N , 001°32'25"E - 43°38'06"N , 001°28'40"E - 43°36'05"N , 001°27'24"E - 43°33'29"N , 001°29'38"E - 43°32'43"N , 001°30'55"E - 43°29'59"N , 001°37'56"E - 43°25'41"N , 001°24'28"E - 43°26'58"N , 001°20'30"E - 43°30'16"N , 001°10'20"E - 43°46'57"N , 001°04'04"E - 43°50'10"N , 001°18'06"E	D	2000ft AMSL ---------- SFC	APP BLAGNAC Approche (FR) BLAGNAC Approach (EN) TWR BLAGNAC Tour (FR) BLAGNAC Tower (EN)	HOR ATC : voir/see AD 2 LFBO.AD 2.3 à l'exclusion de la LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL et de la LF-R 112 FONSORBES lorqu'elles sont actives. except for LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL and LF-R 112 FONSORBES when they are active.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
FIS	TOULOUSE Information (FR) *TOULOUSE Information (EN)*	121.250 MHz	H24	Assistance au VFR dans le SIV TOULOUSE.
FIS	TOULOUSE Information (FR) *TOULOUSE Information (EN)*	123.930 MHz	H24	VFR en espace D sur instruction CTL-POS 40/FL150. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. VFR in class D airspace, with instruction CTL-POS 40/FL150. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.
APP	BLAGNAC Approche (FR) *BLAGNAC Approach (EN)*	121.105 MHz	H24	Jusqu'au FL100. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Up to FL100. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.
APP	TOULOUSE Approche (FR) *TOULOUSE Approach (EN)*	120.355 MHz	H24	APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Agen-Pamiers). Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Secteur WB. TOULOUSE APP (SFC/FL075 Agen-Pamiers sector). Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. Sector WB.
APP	TOULOUSE Approche (FR) *TOULOUSE Approach (EN)*	123.850 MHz	H24	APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Albi-Castres-Carcassonne). Secteur/Sector EB.
APP	TOULOUSE Approche (FR) *TOULOUSE Approach (EN)*	124.980 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	TOULOUSE Approche (FR) *TOULOUSE Approach (EN)*	125.180 MHz	H24	Secteur OUEST - Contrôle en TMA. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Secteurs AW 1 à 4. West sector - Control within TMA. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. Sectors AW 1 to 4.
APP	TOULOUSE Approche (FR) *TOULOUSE Approach (EN)*	129.305 MHz	H24	Secteur EST - Contrôle en TMA. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Secteurs AE 1 à 5 East Sector - Control within TMA. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. Sectors AE 1 to 5.
TWR	BLAGNAC Prevol (FR) *BLAGNAC Delivery (EN)*	121.705 MHz	H24	Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.
TWR	BLAGNAC Sol (FR) *BLAGNAC Ground (EN)*	121.905 MHz	H24	
TWR	BLAGNAC Tour (FR) *BLAGNAC Tower (EN)*	118.105 MHz	H24	
AFIS	ST MARTIN Information (FR) *ST MARTIN Information (EN)*	121.830 MHz	0630-1845 MON, TUE, WED, THU 0630-1645 FRI	Service non rendu en LVP, horaires indicatifs pouvant être modifiés sans préavis. / Service not provided under LVP, SKED are indicative and are subject to change without notice.
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) *TOULOUSE Homer (EN)*	118.105 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) *TOULOUSE Homer (EN)*	120.355 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) *TOULOUSE Homer (EN)*	121.250 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) *TOULOUSE Homer (EN)*	123.850 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) *TOULOUSE Homer (EN)*	125.180 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) *TOULOUSE Homer (EN)*	129.305 MHz	H24	
ATIS	BLAGNAC (FR) *BLAGNAC (EN)*	123.130 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. DEP and ARR parameters broadcasting.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBO.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	TOU	117.7 MHz CH 124X	H24	43°40'51.0"N 001°18'35.3"E	574 ft	120NM(195°..255°) 70NM FL500			
LOC 32L (I.E.1)	TBN	109.3 MHz	HX	43°38'54.1"N 001°20'29.4"E	487 ft			321°/593 m THR 14R	
GP 32L		332 MHz	HX	43°37'18.6"N 001°22'17.3"E	495 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	349°/323 m THR 32L	
DME 32L		CH 30X	HX	43°37'18.6"N 001°22'17.3"E	535 ft	25NM FL250		349°/323 m THR 32L	
LOC 14R (III.E.4)	TBS	110.7 MHz	HX	43°36'53.0"N 001°22'35.5"E	497 ft			141°/590 m THR 32L	
GP 14R		330.2 MHz	HX	43°38'32.8"N 001°20'58.5"E	485 ft		17.1 m/56 ft (3 °)	120°/348 m THR 14R	
DME 14R		CH 44X	HX	43°38'32.8"N 001°20'58.5"E	545 ft	25NM FL250		120°/347 m THR 14R	
LOC 32R (I.E.1)	TD	108.35 MHz	H24	43°38'22.1"N 001°21'19.5"E	486 ft			321°/294 m THR 14L	
GP 32R		333.95 MHz	H24	43°37'01.1"N 001°22'36.5"E	498 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	297°/314 m THR 32R	
DME 32R		CH 20Y	H24	43°37'01.1"N 001°22'36.5"E	554 ft	25NM		297°/314 m THR 32R	
LOC 14L (I.E.1)	TG	108.9 MHz	H24	43°36'50.0"N 001°22'55.4"E	494 ft			141°/244 m THR 32R	
GP 14L		329.3 MHz	H24	43°38'04.3"N 001°21'29.7"E	489 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	169°/320 m THR 14L	
DME 14L		CH 26X	H24	43°38'04.3"N 001°21'29.7"E	528 ft	25NM FL250		169°/320 m THR 14L	

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1 ORGANISMES CHARGÉS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

20.1.1 TOULOUSE APP assure les services de la circulation aérienne dans les volumes de la TMA définis ci-après.

20.1.2 Limites latérales

Limites latérales des parties 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4 NORD, 4-4 SUD, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 et 6 de la TMA : voir ENR 2.1.

20.1.3 Limites verticales

Voir ENR 2.1.

20.2 CALAGE ALTIMÉTRIQUE

Les aérodromes de TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET et PAMIERS ont une altitude de transition commune de 5000 ft. Le niveau de transition, pour ces aérodromes est calculé par BLAGNAC APP.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Généralités

Demi-tours interdits sur la plateforme (taxiways et pistes) à tous les appareils turboréacteurs d'envergure supérieure à 24 m et tous les appareils à hélices d'envergure supérieure à 36 m, les demi-tours se font sous la reponsabilité du CDB en l'absence de marquages.

20.3.2 Utilisation TWY P101

Cause dégagement réduit à 84 m :

- roulage sous responsabilité du CDB pour les aéronefs d'envergure comprise entre 52 m et 65 m,
- cheminement interdit pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 65 m (sauf activité constructeur).

20.3.3 Procédure PUSH AND HOLD

Procédure autorisant une compagnie à utiliser une aire de stationnement éloignée en attente du créneau départ (CTOT). La compagnie sollicite l'Exploitant à l'adresse superviseur-APOC@toulouse.aeroport.fr en amont de la première opération avec un délai de 72 HR afin d'obtenir la procédure.

Le PUSH AND HOLD est réalisable après accord systématique de l'Exploitant et sous les conditions suivantes :

- n'est pas applicable en condition de nuit (SS+30 à SR-30), sauf avec l'assistance d'un placeur en raison de l'absence de barre d'arrêt équipée d'un balisage lumineux.
- n'est pas applicable en conditions LVP (RVR < 550 m et/ou plafond de la base des nuages < 200 ft).
- N'est pas applicable en cas de situation nécessitant la disponibilité des parkings (travaux, saturation, etc.).

Les postes avion attribués pour la réalisation du PUSH AND HOLD sont A20 / B20, A22 / B22 ou ROMEO. L'Exploitant peut également attribuer d'autres postes avions en fonction des disponibilités. Le stationnement se fait en autoguidage en l'absence d'une prestation d'assistance pour le placement.

Toute autorisation définitive de roulage et de stationnement dans le cadre de la procédure PUSH AND HOLD sera demandée par l'équipage au contrôleur sur la fréquence BLAGNAC PREVOL.

20.3.4 Procédures LVP

20.3.4.1 Mise en configuration LVP et barres d'arrêt

RVR inférieure ou égale à 550 m ou plafond inférieur ou égal à 200 ft.

Le dégagement de la piste 14R s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie M2.

La voie de circulation M4 ne doit être utilisée que sur consignes contrôle spécifiques.

20.3.4.2 Cheminements LVP : voir GMC 03.

20.3.5 Informations spécifiques pour la circulation d'appareils de code F (envergure > 65 m)

- Appareils concernés : AN124, B747-800, A380

- Cheminements :

Les voies de circulation autorisées aux codes F sont spécifiées sur la carte GMC 04.

→ Sur les TWY PAPA, circulation code F possible uniquement si aucun aéronef ou obstacle aux points d'attente intermédiaires des TWY NOVEMBRE.

20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL

20.1.1 *TOULOUSE APP provides the air traffic control service within the following TMA areas.*

20.1.2 Lateral limits

Lateral limits of the parts 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, NORTH, 4-4 SOUTH, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 and 6 of the TMA : see ENR 2.1.

20.1.3 Vertical limits

See ENR 2.1.

20.2 ALTIMETER SETTING

The common transition altitude is 5000 ft for TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET and PAMIERS. The transition level is calculated by BLAGNAC APP.

20.3 GROUND MANOEUVRING

20.3.1 General

Half-turn prohibited on AD (taxiways and runways) for all turbofan aircraft with wingspan more than 24 m and all turboprop aircraft with wingspan more than 36 m, half-turn under responsibility of the pilot in command if no marking.

20.3.2 Use of TWY P101

Because of clearstrip limited to 84 m :

- *taxiing under CDT's responsibility for aircraft with a wingspan between 52 m and 65 m,*
- *taxiing forbiden for aircraft with a wingspan equal to or greater than 65 m (except manufacturer activity).*

20.3.3 PUSH AND HOLD procedure

Procedure authorising a company to use a remote parking area while waiting for the departure slot (CTOT). The company contacts the Operator at superviseur-APOC@toulouse.aeroport.fr before the first operation, with a 72 HR prior notice to obtain the procedure.

The PUSH AND HOLD is possible after systematic agreement from the Operator and under the following conditions :

- not applicable in night conditions (SS+30 to SR-30), except with the assistance of a marshaller, due to the absence of a stop bar equipped with lighting.
- not applicable in LVP conditions (RVR < 550 m and/or cloud base ceiling < 200 ft).
- not applicable in the event of situations requiring the availability of parking lots (roadworks, saturation, etc.).

The aircraft positions allocated for PUSH AND HOLD are A20 / B20, A22 / B22 or ROMEO. The operator may also allocate other aircraft positions depending on availability. Parking is self-guided in the absence of an assistance service

All final taxiing and parking authorizations under the PUSH AND HOLD procedure will be requested by the crew from the controller on the BLAGNAC DELIVERY frequency.

20.3.4 LVP procedures

20.3.4.1 LVP operation and stop bars

RVR lower than or equal to 550 m or ceiling lower than or equal to 200 ft.

RWY 14R must be vacated at its extremity via TWY M2.

TWY M4 can only be used on specific control clearances.

20.3.4.2 LVP routes : *see GMC 03.*

20.3.5 Specific information for code F aircraft movements (wingspan > 65 m)

- Aircraft concerned : AN124, B747-800, A380

- Ground movements :

The TWYs authorized for code F aircraft are specified on the GMC 04 chart.

On TWYs PAPA, code F taxiing possible only if no aircraft or obstacle is present at TWYs NOVEMBER intermediate holding points.

© Service de l'Information Aéronautique, France

La voie de circulation P101 est autorisée aux appareils de type A380 uniquement pour l'activité du constructeur AIRBUS.

- Cheminements en condition LVP :

ARRIVEES : les atterrissages en conditions LVP sont autorisés et les cheminements seront spécifiées par le contrôleur.

DEPARTS : les départs en conditions LVP ne sont pas autorisés en raison de l'impossibilité de circuler sur la voie de circulation P101 (sauf activité constructeur).

- Stationnement :

poste de stationnement au large D51. Tout autre stationnement doit être coordonné avec l'Exploitant.

Taxiway P101 is authorized for A380-type aircraft only for the activity of the manufacturer AIRBUS.

- Ground movements under LVP :

ARRIVALS : Landings in LVP conditions are authorized and the ground movement will be specified by the controller.

DEPARTURES : Departures in LVP conditions are not authorized due to the impossibility of using taxiway P101 (except for manufacturer's activity).

- Parking :

parking stand off D51. Any other parking must be coordinated with the AD Operator.

20.3.6 Distances déclarées

Distances déclarées en fonction des voies d'accès aux pistes : l'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.

Pour l'intersection du TWY N2 et de la RWY 32R, l'origine de la distance déclarée au décollage est située à l'intersection de l'axial du TWY N2 avec la RWY 32R.

20.3.6 Declared distances

Declared distances according to TWYs connecting to RWY : remaining distances are measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.

For the intersection of TWY N2 and RWY 32R, the origin of the declared distance at take-off is located at the intersection of the N2 TWY axis with RWY 32R.

20.3.7 AFIS Vigie-Airbus

Les services d'information de vol et d'alerte sont rendus par l'AFIS Vigie-Airbus pendant les HOR ATS publiés de W20 à W50.

Pour les aéronefs circulant sur l'aire de manoeuvre, l'AFIS Vigie- Airbus (ST-MARTIN Information) est contacté uniquement sur instruction du CTL.

→ Hors horaire d'ouverture de la Vigie AIRBUS (voir HOR ATS publiés), l'équipage devra contacter au préalable le Poste de Sécurité AIRBUS :

→ - Site de St Martin / Colomiers 05-61-18-32-52

→ - AEROCONSTELLATION / Site Jean-Luc LAGARDÈRE 05-67-19-65-16

→ - Exception : les avions basés régulièrement sur l'aire privative Airbus ne sont pas concernés.

Pour les aéronefs en sortie des aires privatives Airbus, l'AFIS Vigie-Airbus (ST-MARTIN Information) est contacté selon les procédures Airbus en vigueur.

20.3.7 Vigie-Airbus AFIS

Flight information and alerting services are provided by Vigie-Airbus AFIS during published ATS SKED from W20 to W50.

For ACFT taxiing on the manoeuvring area, the Vigie-Airbus AFIS (ST-MARTIN Information) is contacted only under ATC instructions.

Outside opening SKED of Vigie-Airbus (see ATS SKED), crew shall contact AIRBUS secutity post:

- St Martin site / Colomiers 05-61-18-32-52

- AEROCONSTELLATION / Jean-Luc LAGARDÈRE site 05-67-19-65-16

- Exception : aircraft regularly based at the Airbus private area are not concerned.

For ACFT coming out of Airbus private areas, the Vigie-Airbus AFIS (ST-MARTIN Information) is contacted in accordance with current procedures.

20.3.8 Utilisation des transpondeurs sur l'aire de mouvement

L'aéroport de TOULOUSE BLAGNAC est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (SMGCS).

20.3.8 Use of transponders on the movement area

TOULOUSE BLAGNAC airport is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data to improve the accuracy and reliability of the Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS).

20.3.8.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur mode-S

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S

a) aéronef au départ, avant tout déplacement (repoussage, roulage) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur

• l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ…)

• ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR)

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle

b) aéronef à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

c) aéronef en déplacement (tractage, changement de poste de stationnement en autonome, vols constructeurs …) :

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A = 0000

d) aéronef au poste de stationnement

- sélectionner OFF ou STBY

20.3.8.1 Aircraft equipped with a mode-S transponder

The pilot applies the following procedure :

During any movement on the movement area

- check the correct operation of the Mode-S transponder

a) outbound aircraft, before any movement (push-back, taxiing) :

- enter, using the FMS or the transponder control box

• the flight identifier as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g. : BAW362, DLH04T, AF651PQ...)

• or in the absence of a flight identifier, the aircraft registration (e.g. FHJCR)

- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)

- select AUTO mode, if available (do not select OFF or STBY)

- display the Mode-A code assigned by ATC

b) inbound aircraft, after landing and until stopping at the parking stand :

- keep the last Mode-A code assigned by ATC displayed

- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)

- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)

c) aircraft moving (towing, standalone change of parking stand, manufacturer flights ...) :

- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)

- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)

- display Mode-A code = 0000

d) aircraft at the parking stand

- select OFF or STBY

20.3.8.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur mode-S ou transpondeur mode-S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode-A assigné par le contrôle ou à défaut le code = 0000 en stoppant la diffusion du mode C tant que l'aéronef n'est pas sur la piste (décollage ou atterrissage), en plaçant le sélecteur de mode sur la position adéquate.

20.3.8.2 Aircraft not equipped with mode-S transponder or mode-S transponder unavailable

The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with a transponder with an unavailable Mode-S function, moving on the movement area, displays the Mode-A code assigned by ATC or by default the code = 0000, stopping broadcasting of mode C as long as the aircraft is not on the runway (takeoff or landing), by setting the mode selector switch to the appropriate position.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

21 PROCEDURES ANTIBRUIT (ET AUTRES DISPOSITIONS ENVIRONNEMENTALES)

• 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.

• Arrêté du 28 mars 2011 (JO du 12 avril 2011) portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC.

• Arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC.

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

21 NOISE ABATMENT PROCEDURES (AND OTHER ENVIRONMENTAL PROVISIONS)

• French ministerial order of December 14, 1993 regarding gradual withdrawal from operation of subsonic jet aircrafts not complying with the standards of chapter 3 of annex 16, volume 1, second edition (1988) of the international civil aviation organisation.

• The French ministerial order of March 28th, 2011 (published April 12th, 2011) defines the regulations for noise abatement at TOULOUSE BLAGNAC airfield.

• French ministerial order of July 28, 2023 (published August 25, 2023) regarding to the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at TOULOUSE BLAGNAC airport.

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

21.1 Restrictions acoustiques

21.1.1 Définitions

On désigne par :

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

- « marge cumulée » d'un aéronef équipé de turboréacteurs : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC, doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs.

21.1.2 Restrictions applicables

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.

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non conformes aux normes énoncées au chapitre 3, au chapitre 4 ou au chapitre 14 ne peut :
- atterrir entre 2200 et 0600, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peut :
- atterrir entre 2200 et 0000, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0000, heures locales.

Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :
- atterrir entre 0000 et 0600, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 0000 et 0600 locales.

21.1.3 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.1.2 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 de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L6100-2 du code des Transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Des dérogations aux dispositions du 21.1.2 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 :

- "operators" : aircraft technical operators;

- "the cumulative margin of a turbofan engine" : the sum of the difference between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.

All operators with commercial flight arriving or departing from TOULOUSE BLAGNAC airfield must publish in their operating manuals the classification and the cumulative margin of their aircraft.

21.1.2 Applicable restrictions

No aircraft fitted with turbofan 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 on the airport.

No aircraft fitted with turbofan engines which do not comply with the standards set out in chapters 3, 4 or 14 is authorized :
- to land between 2200 and 0600, local time ;
- to leave its stand between 2200 and 0600, local time, in order to take off.

Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbofan engines which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 10 EPNdB is authorized :
- to land between 2200 and 0000, local time ;
- to leave its stand between 2200 and 0000, local time, in order to take off.

Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbofan engines which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 13 EPNdB is authorized :
- to land between 0000 and 0600, local time ;
- to leave its stand between 0000 and 0600, local time, in order to take off.

21.1.3 Exemptions/waivers

The provisions specified in paragraph 21.1.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :
- aircraft performing ambulance or humanitarian flights ;
- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons ;
- aircraft mentioned in article L6100-2 of the French Transport Code ;
- aircraft operating government missions.

Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.

Waivers to the regulations specified in paragraph 21.1.2 may be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.

21.2 Procédures opérationnelles au départ et à l'arrivée

21.2.1 Procédures applicables

Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

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

21.2 Operational procedures on departure and on arrival

21.2.1 Applicable procedures

Aircraft operating IFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.

Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landings and take-offs. These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS provisions, volume 1.

© Service de l'Information Aéronautique, France

aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

Aircraft operating VFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.

Le survol de l'hôpital PURPAN est interdit en permanence.

Flying over the hospital of PURPAN is prohibited at any time.

21.2.1.1 Procédures au départ

21.2.1.1 Departing procedures

Les vols doivent faire l'objet d'une procédure antibruit de montée au départ.

Flights must be subject to a noise abatement procedure on departure.

Pour les turboréacteurs en pistes 32R et 32L : départ OACI moindre bruit NADP1.

Turbofan engines on RWY 32R and 32L : ICAO NADP1 noise abatement departures.

Sauf situation particulière, ou consigne contraire du service du contrôle, tous les décollages aux instruments doivent s'effectuer en conformité avec la clairance initiale délivrée par le service du contrôle de la circulation aérienne (AD 2 LFBO SID).

Except in specific situation or unless otherwise instructed by the air traffic control service, all instrument take-offs must comply with the initial clearance issued by the air traffic control service (AD 2 LFBO SID).

Pour les turboréacteurs, et sauf clairance contraire du contrôle aérien ou situation d'urgence :
- survol du premier point de virage du SID est obligatoire ;
- de plus, en piste 14, le respect des éventuelles altitudes planchers avant le premier virage du SID est obligatoire.

For turbofan engines, unless otherwise cleared by the air traffic control service or in an emergency :
- overflight of the first turn point of the SID is mandatory ;
- additionally, for runway 14, compliance with any specified minimum altitudes before the first turn point of the SID is mandatory.

Sauf situation particulière ou consigne contraire du service du contrôle, les décollages des turboréacteurs de plus de 7 tonnes ne sont pas autorisés :
- en piste 14L depuis N6
- en piste 32R depuis N4
- en piste 32L depuis M4.

Except in specific situation or unless otherwise instructed by ATC, take-offs by turbofan engines weighing more than 7 tons are forbidden :
- on RWY 14L from N6
- on RWY 32R from N4
- on RWY 32L from M4.

21.2.1.2 Procédures à l'arrivée

21.2.1.2 Arriving procedures

Il est recommandé d'éviter, dans toute la mesure du possible, des augmentations de puissance ou de poussée en cours d'approche finale.

It is recommended to avoid, as far as possible, increases in power or thrust on final approach.

Les approches à vue sont interdites, sauf :
- dans des conditions de vol où la sécurité des vols le justifie ;
- sur proposition du contrôle, pour optimiser la gestion du trafic. Dans ce cas, le survol de l'agglomération toulousaine doit être évité et l'interception de l'axe de piste se fait au minimum à 3000 ft AMSL.

Visual approaches are prohibited, except :
- when required for flight safety ;
- when suggested by ATC, in order to optimize the traffic flow management. In this case, flying over the urban area of Toulouse must be avoided and the runway centreline must be intercepted at 3000 ft AMSL minimum.

- pour passage d'une piste à l'autre (baïonnette – side step), aux conditions suivantes :

- to change runway (side-step), under the following conditions :

de jour ou de nuit ;

by day or by night ;

sur proposition contrôle ou demande pilote ;

on ATC or pilot request ;

aéronef établi en finale entre 10 NM du seuil et le passage 1000ft AMSL.

aircraft established on final approach between 10 NM from threshold and passing 1000ft AMSL.

En cas d'API lors d'une approche à vue :
- monter vers 4000 ft QNH dans l'axe de piste ;
- attendre les instructions du contrôle ;
- en cas de panne radio, rejoindre l'API de l'approche aux instruments initialement autorisée.

For a missed APCH during visual approach :
- Climb straight ahead of runway centreline up to 4000 ft QNH ;
- Wait for the ATC instructions ;
- If radio failure, join the missed APCH of instruments approach initially authorized.

Pour diminuer les nuisances sonores générées par les aéronefs, les approches aux instruments doivent être effectuées, sauf impératif de sécurité, en respectant les consignes suivantes :
- les approches finales doivent s'effectuer selon un angle égal à l'angle de la trajectoire de descente définie par les ILS ;
- l'interception du glide doit s'effectuer à 3000 ft AMSL minimum ;
- la pente optimale recommandée en approche initiale est de 5,2%.

In order to reduce the noise pollution caused by aircraft, and except for safety reasons, instrument approaches must be carried out in compliance with the following instructions :
- Final approaches must be flown at an angle equal to the glide path angle defined by the ILS ;
- The glide path must be intercepted at 3000 ft AMSL minimum ;
- The optimum slope recommended on initial approach is 5.2%.

21.2.2 Exemptions/dérogations

21.2.2 Exemptions/waivers

Les dispositions du 21.2.1 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 de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L6100-2 du code des Transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

The provisions specified in paragraph 21.2.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :
- aircraft performing ambulance or humanitarian flights ;
- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons ;
- aircraft mentioned in article L6100-2 of the French Transport Code ;
- aircraft operating government missions.

Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.

Des dérogations aux dispositions du 21.2.1.2 concernant l'interdiction des approches à vue peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Waivers to the regulations specified in paragraph 21.2.1.2 concerning the prohibition of visual approaches may be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.

21.3 Restrictions APU

21.3 APU restrictions

21.3.1 Définitions

21.3.1 Definitions

« 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.

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

« Heure programmée de départ du point de stationnement » : EOBT (Estimated Off Block Time), définie comme l'heure de départ bloc figurant dans le plan de vol, et régulièrement mise à jour en fonction de la situation opérationnelle.

"Planned departure from the parking stand" : EOBT (Estimated Off Block Time), defined as the off-block departure time in the flight plan, and regularly updated according to the operational situation.

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

21.3.2 Use of alternative devices

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

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

21.3.5 Exemptions/dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 21.3.2 à 21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :
- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ;
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

21.4 Autres mesures environnementales

21.4.1 Restrictions applicables

21.4.1.1 Inverseurs de poussée

A l'atterrissage, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité (ex : vent arrière, piste contaminée, ...).

21.4.1.2 Essais moteurs

On désigne par « essai moteur » toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle le(s) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.
Les essais de moteurs ne peuvent se faire que sur l'aire de point fixe « Bikini » et sur l'aire de point fixe protégée du site St Martin Lagardère.
Les essais de moteurs sont interdits entre 2200 et 0600, heures locales.

La demande d'essai moteur se fait à l'APOC au 05 61 42 44 44.

Pour les opérations de moins de 5 minutes, il est possible de les faire au point de parking uniquement en présence d'un assistant ou du mécanicien qui sécurise la zone et doit stopper la circulation à l'arrière de l'avion.

21.4.1.3 Vols de nuit

Pour tout aéronef : pas de départ du point de stationnement autorisé avant 0600 pour les vols programmés à compter de 0600, heures locales.

Pour des raisons environnementales et :

- hors impératif de sécurité identifié par le CdB ou par l'ATC ;
- hors situation d'urgence ;
- hors vols nécessitant une priorité ;
- lorsque l'état des moyens de radio navigation et des pistes le permettent ;
- hors vols VFR de nuit.

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

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to :
- 10 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands equipped with alternative devices ;
- 30 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For aircraft with a MTOW < 140 t ;
- 60 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For aircraft with a MTOW ≥ 140 t.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :
- 10 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning ;
- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;
- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW ≥ 140 t.

21.3.5 Exemptions/waivers

Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § .21.3.2 to 21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.

The provisions of § 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.

21.4 Other environmental provisions

21.4.1 Applicable restrictions

21.4.1.1 Thrust reversers

On landing, thrust reversers or propeller pitch reversers should not be used beyond idle power other than for safety or operational reasons (for example: tailwind, contaminated runway, etc.).

21.4.1.2 Engine testing

"Engine test" means any operation carried out on stationary aircraft with its engine(s) running either for more than 5 minutes or with an engine power higher than that used for start-up or taxiing sequences.
These engine tests can only be carried out on the "Bikini" run-up area and on the protected run-up area located on St Martin Lagardère site.
Engine tests are prohibited between 2200 and 0600 local time.

Engine test request is made to the APOC telephone : 05 61 42 44 44.

Engine tests of less than 5 minutes can be carried out on the parking area only when an assistant or a mechanic is present to secure the area and stop traffic flow at the rear of the ACFT.

21.4.1.3 Night flights

For any ACFT : no stand leave in order to take off are allowed before 0600 for flights scheduled from 0600 local time.

For environmental reasons and :

- except for safety reasons identified by the pilot in command or the ATC ;
- except for emergency situations ;
- except flights requiring priority ;
- when radionavigation devices and runways are in a proper state ;
- except night VFR flights.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Tout vol réalisé durant la nuit, entre 2200 et 0600 heures locales, doit respecter les conditions suivantes :

En piste 14 :

- Les décollages s'effectuent uniquement en RWY 14R, depuis les taxiways M10, S10 ou le seuil entre 2200 et 0000 heures locales et depuis le seuil entre 0000 et 0600 heures locales ;

- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 14R ;

En piste 32 :

- Les décollages s'effectuent en RWY 32R ou RWY 32L depuis le seuil ;

- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 32L.

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

- le gradient de vent en altitude,

- la composante de vent traversier,

- la composante de vent arrière inférieure à 5 kt y compris les rafales,

- les conditions météorologiques.

Enfin, avec une composante de vent traversier, l'occurrence occasionnelle de fortes turbulences en finale 32L peut augmenter les risques d'approches interrompues et peut conduire l'ATC au report de tous les mouvements sur la piste 32R.

Le choix de la piste en service y prend également compte de façon d'autres facteurs comme les servitudes de l'ILS CAT III, la disponibilité des aides de radionavigation, des contraintes opérationnelles, l'état de la piste. Ce choix est effectué par l'ATC après l'étude de l'ensemble de ces données.

Cependant, en configuration vent faible (vent établi de composante axiale inférieure à 5 kt), la piste 14 sera définie comme piste préférentielle entre 2200 et 0600 heures locales. Si les conditions météorologiques le permettent, la piste 32 sera rétablie avant 0600 heure locale.

Any flight at night, between 2200 and 0600 local time, must comply with the following conditions:

Runway 14 in service :

- take-offs should only be performed on RWY 14R, from TWY M10, S10 or THR between 2200 and 0000 local time and from THR between 0000 and 0600 local time;

- landings shall only be performed on RWY 14R ;

Runway 32 in service :

- take-offs should only be performed on RWY 32R or RWY 32L from THR;

- landings shall only be performed RWY 32L.

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

- the wind gradient at altitude,

- the cross-wind component,

- the tail-wind component of 5 kt, including gusts of wind,

- the weather conditions.

With a cross-wind component above 15 kt, there mey be high turbulence on short final 32L that could result in missed approaches; in this case the traffic may be carried on RWY 32R.

The choice of the active RWY also considers several other factors like ILS CAT III radio-electric constraints, availability of radionavigation aids, operational constraints, RWY conditions... The choice of the active RWY is determined by the ATC considering all the factors above.

However, in light wind configuration (established wind with axial component below 5 kt), RWY 14 will be set as the preferred RWY between 2200 and 0600 local time. Weather conditions permitting, RWY 32 will be re-established shortly before 0600 local time.

21.4.1.4 Vols d'entraînement

Est considéré comme entraînement toute utilisation répétitive de procédures d'approche aux instruments et/ou tours de piste successifs.
Ce type de vol n'est pas autorisé hors des circuits spécifiques locaux.
L'utilisation de ces circuits est par ailleurs subordonnée à la signature préalable d'un protocole d'accord avec le SNA Sud dont la demande doit être exprimée avec un préavis d'un mois.
Les vols d'entraînement sont autorisés (après signature du protocole d'accord), du lundi au samedi de 0600 à 2000 heures locales.
Seules des dérogations peuvent être accordées pour des impératifs liés à la construction aéronautique :
- du lundi au samedi de 2000 à 2200 heures locales ;
- les dimanches et jours fériés de 0900 à 1800 heures locales.

21.4.1.4 Training flights

Training flights mean all flights practicing repetitive instrument approach procedures and/or successive aerodrome circuit patterns.
This type of flight is not authorized outside specific local circuits.
The use of these circuits is subject to the prior signature of a memorandum of understanding with the SNA Sud, whose request must be made with one month's notice.
Training flights are authorized (after signature of the memorandum of understanding) from Monday to Saturday between 0600 and 2000 local time.
Waivers may be granted for aircraft manufacture reasons only :
- from Monday to Saturday between 2000 and 2200 local time ;
- on Sundays and public holidays between 0900 and 1800 local time.

21.4.1.5 Circulation des quadriréacteurs

La circulation des quadrimoteurs sur les voies de circulation et voies de dessertes doit se faire moteurs extérieurs au ralenti ou éteints.

21.4.1.5 Four-engine aircraft taxiing

Four-engine ACFT shall idle or switch their outer engines off to move along taxiways or service roads.

21.4.2 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.4.1 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 de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L6100-2 du code des Transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

21.4.2 Exemptions/waivers

The provisions specified in paragraph 21.4.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :
- aircraft performing ambulance or humanitarian flights ;
- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons ;
- aircraft mentioned in article L6100-2 of the French Transport Code ;
- aircraft operating government missions.

Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 GÉNÉRALITÉS

22.1.1 Clairance anticipée d'atterrissage

Lors des atterrissages sur les pistes 14R/32L ou 14L/32R, une clairance anticipée d'atterrissage pourra être délivrée aux pilotes dans les conditions fixées par la réglementation nationale.

Délivrance de clairance départ par DCL H24.

22.1.2 Limitation de vitesse

Dans la TMA TOULOUSE parties 2 et 3 , la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

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

22.1.3 Installations et équipements disponibles

a) Pistes

Les pistes 14L, 32R et 32L sont équipées d'un ILS et sont homologuées uniquement pour des opérations CAT I.

La piste 14R est homologuée pour des opérations Cat IIIB.

Cette piste 14R est équipée d'un ILS, d'une rampe d'approche de 870 m ainsi que d'une zone de toucher des roues constituée de feux blancs unidirectionnels, disposés en paires de barrettes placées symétriquement par rapport à l'axe de piste, commençant au seuil de la piste 14R sur 800 m.

Le balisage axial indiquant le dégagement de la piste 14R par la voie de circulation M2 est composé de feux alternés jaunes et verts entre l'axe de piste et le périmètre de l'aire sensible du localizer de la piste 14R.

Pour les aéronefs au départ les points d'attente M11, W100 ou S2, équipés de barres d'arrêt commandables, sont utilisés. Les départs des voies de circulation intermédiaires ne sont pas autorisés.

En phase de préparation (pré-LVP), seules les pistes 14 sont exploitées. L'ILS de la piste 14R et la rampe d'approche fonctionnent.

En phase LVP :

- Les arrivées atterrissent sur la piste 14R. Sauf instruction particulière, le dégagement des arrivées s'effectue en bout de piste 14R par M2 ou S2.

- L'atterrissage d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'arrivée précédente a dégagé les aires sensibles de l'ILS de la piste 14R. En cas de départ et arrivée simultanés, l'atterrissage d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'aéronef au départ qui le précède a survolé les antennes du localizer de la piste 14R.

b) Taxiways

Le roulage est restreint aux taxiways équipés de balisage axial.

Des routes et cheminements spécifiques en cas de LVP ont été définis, cf. AD 2 LFBO GMC 03.

Le taxiway M4, non équipé de balisage axial, ne peut être utilisé que sur consignes spécifiques de l'ATC. Les taxiways P10 et T10 non équipés de balisage axial sont interdits si la RVR est inférieure à 350 m.

c) Communications

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en cours. Le message sur l'ATIS indique que :

- Les LVP sont en vigueur piste 14R,

- Les RVR seront données au premier contact sur la fréquence de contrôle,

- L'équipage doit vérifier ses minima avant d'entamer l'approche,

L'ATIS indique aussi les éventuelles défaillances d'équipements relatifs aux LVP.

Les RVR mesurées au toucher des roues, mi-piste et extrémité de la piste 14R seront transmises aux pilotes :

- Au départ, au plus tard sur la piste 14R avant le décollage,

- À l'arrivée, au plus tard à 4 NM du toucher des roues sur la piste 14R.

22.1.4 Critères de mise en place et de fin de LVP

La phase de préparation dite pré-LVP commence quand la RVR est comprise entre 550m et 800m et que des opérations Cat III sont prévues.

La phase de LVP commence quand la RVR est inférieure ou égale à 550 m ou si le plafond est inférieur ou égal à 200 ft.

Les LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

22.1.5 Autres informations

En raison de contraintes taxiway (cf. AD 2 LFBO.20), le départ d'aéronefs de catégorie F stationnés côté aérogare n'est pas possible en conditions LVP.

22.1 GENERAL

22.1.1 Anticipated landing clearance

When landing on RWY 14R/32L or 14L/32R, an anticipated landing clearance may be delivered to pilots according to conditions specified in national regulation.

Departure clearance data-link service H24.

22.1.2 Speed limitation

Within TOULOUSE TMA parts 2 and 3, 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.

22.1.3 Available installations and equipment

a) Runway

Runways 14L, 32R and 32L are equipped with an ILS and are approved only for CAT I operations.

Runway 14R is approved for Cat IIIB operations.

This runway 14R is equipped with an ILS, approach lights over 870 m as well as a touchdown area made up of unidirectional white lights, arranged in pairs of strips placed symmetrically with relation to the runway axis, starting at threshold of runway 14R over 800 m.

The axial lighting indicating the clearing of runway 14R by taxiway M2 is made up of alternating yellow and green lights between the runway axis and the perimeter of the localizer sensitive area of runway 14R.

For outbound aircraft, holding points M11, W100 or S2, equipped with controllable stop bars, are used. Departures from intermediate taxiways are not allowed.

In preparation phase (pre-LVP), only runways 14 are operated. The ILS of runway 14R and the approach lights are operational.

In LVP phase:

- Inbound aircraft land on runway 14R. Unless specifically provided, inbound aircraft are cleared by the end of runway 14R through M2 or S2.

- Aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous inbound aircraft has cleared the ILS sensitive areas of runway 14R. In case of simultaneous departure and arrival, aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous outbound aircraft has flown over the ILS sensitive areas of runway 14R.

b) Taxiways

Taxiing is limited to the taxiways equipped with axial lighting.

Specific routes and roads in case of LVP have been defined, see AD 2 LFBO GMC 03.

Taxiway M4, not equipped with axial lighting, can be used only upon specific instructions from the ATC. Taxiways P10 and T10 not equipped with axial lighting are prohibited if the RVR is less than 350 m.

c) Communications

Pilots are informed by the ATIS when the LVP procedures are in progress. The message on the ATIS indicates that:

- The LVPs are effective on runway 14R,

- The RVRs will be given on first contact on the control frequency,

- The flight crew must check its minima before starting the approach,

The ATIS also indicates the possible failures of equipment relating to the LVPs.

The RVRs measured on touchdown, mid-runway and end of runway 14R will be transmitted to the pilots:

- On departure, at the latest on runway 14R before take-off,

- On arrival, at the latest at 4 NM from touchdown on runway 14R.

22.1.4 LVP implementation and end criteria

The preparation phase called pre-LVP starts when the RVR is comprised between 550 m and 800 m and Cat III operations are scheduled.

The LVP phase starts when the RVR is less than or equal to 550 m or if the ceiling is less than or equal to 200ft.

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

22.1.5 Other information

Due to taxiway constraints (see AD 2 LFBO.20), departure of category F aircraft parked on airport terminal side is not possible under LVP conditions.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Un aéronef à l'arrivée devra être aligné sur le localizer au plus tard à 12 NM du seuil de la piste 14R.

22.1.6 Transfert de communications

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

22.1.7 Procédures radar

22.1.7.1 A l'intérieur de la TMA, TOULOUSE APP assure les services radar conformément à la réglementation nationale.

22.1.7.2 Assignation de vitesse

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

22.1.8 Phraséologie utilisée pour les approches ILS Z et ILS Y

Les APCH ILS Z sont préférentielles aux ILS Y. La terminologie Z ne sera pas utilisée dans les messages ATC. Tout pilote dans l'incapacité d'effectuer une ILS Z et souhaitant faire une ILS Y devra le signaler au premier contact avec TOULOUSE APP.

22.2 VOLS A L'ARRIVÉE

22.2.1 Equipement

L'équipement requis pour l'utilisation des procédures d'arrivées normalisées aux instruments (STAR) spécifique RNAV doit être un équipement RNAV approuvé en zone terminale et basé sur les senseurs suivants : VOR/DME, DME/DME, inertie recalé automatiquement DME, GPS (1).

(1) Pour l'emploi du GPS, la prédiction de la disponibilité de la fonction RAIM doit être confirmée pour le départ envisagé (trajectoire et durée) avant le décollage.

Le pilote doit se signaler "NON RNAV" immédiatement en cas de perte de capacité RNAV en cours de vol, l'APP assurant aux équipages une surveillance radar et un guidage radar si nécessaire.

22.2.2 Interception d'une CDO après l'IAF

Une CDO publiée peut être interceptée en aval de l'IAF par guidage radar ou par directe vers un point intermédiaire de la CDO.

Dans ces deux cas, les contraintes de niveau et de vitesse associées à la CDO interceptée s'appliquent aux DTG correspondants aux points de restriction publiés (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

22.2.3 Approche RNP annoncée sur l'ATIS

En cas de procédure RNP annoncée sur l'ATIS, il est important de s'y conformer et de ne demander une approche ILS que dans l'impossibilité d'effectuer la procédure RNP.

Inbound aircraft shall be aligned on the localizer at the latest at 12 NM from the threshold of runway 14R.

22.1.6 Transfert of communication

FREQ changes should only take place when instructed by appropriate ATC service. ACFT must call immediately whenever the FREQ is changed.

22.1.7 Radar procedures

22.1.7.1 Within the TMA, TOULOUSE APP provides radar services according to national regulation.

22.1.7.2 Speed assignment

In order to facilitate traffic flow, ATC may assign indicated speeds (IAS) which pilot must adhere to. ATC must be informed immediately when this is impossible.

22.1.8 Phraseology for ILS Z and ILS Y APCH

ILS Z APCH are preferred over ILS Y APCH. The Z terminology will not be used in ATC messages. Any pilot unable to perform an ILS Z APCH and requesting an ILS Y APCH must advise TOULOUSE APP on initial contact.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

22.2.1 Equipment

The equipment required for using specific RNAV standard instrument arrivals (STAR) must be RNAV equipment approved for terminal areas and based on the following sensors: VOR/DME, DME/DME, automatically reset inertia DME, GPS (1).

(1) For the use of GPS, the predicted availability of the RAIM function must be confirmed for the departure envisaged (flight path and duration) before take-off.

The pilot must report "NON RNAV" immediately in the event of the loss of RNAV capability in flight, APP providing crews with radar surveillance and radar vectoring if necessary.

22.2.2 CDO interception after IAF

A published CDO may be intercepted afterwards the IAF with a radar guidance or a direct routing to an intermediate point of the CDO.

In both cases, level and speed constraints related to the intercepted CDO apply to DTGs related to published restriction points (advise ATC if not possible).

22.2.3 RNP approach announced on ATIS

If an RNP procedure is announced on ATIS, it is important to comply with it and to request an ILS approach only if unable to perform the RNP procedure.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.3 VOLS AU DÉPART

22.3.1 Procédure de départ

Service de délivrance de clairance de départ par liaison de données : la demande de clairance de départ par liaison de données doit être initialisée par les équipages 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route.

L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service de contrôle au plus tard 3 minutes après l'émission de la clairance.

En cas d'absence de réponse 3 minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence prévol pour obtenir la clairance. Le service de délivrance de la clairance départ par liaison de données ne sera pas initialisé par l'équipage si le vol projeté ne respecte pas les itinéraires et les pentes publiées.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route.

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

22.3.2 Départs omnidirectionnels

22.3.2.1 Départs omnidirectionnels RWY 14

Les départs omnidirectionnels ne peuvent se substituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité ou condition particulière (avion non équipé RNAV pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...).

Utilisables uniquement pour les avions à hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

- Monter 141° jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacles : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070.

Utilisables pour les avions à hélices et jets, interdits aux avions à pistons :

- Monter 141° jusqu'à 4000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant 8 NM TOU.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.

- Pente ATS : 9% MNM jusqu'à 3000 ft puis 6% jusqu'au FL 070.

22.3.2.2 Départs omnidirectionnels RWY 32

Les départs omnidirectionnels ne peuvent se substituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité ou condition particulière (avion non équipé RNAV pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...).

Utilisables uniquement pour les avions à hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

- Monter 321° jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6% jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% jusqu'au FL 070.

Utilisables pour les avions à hélices et jets, interdits aux avions à pistons :

- Monter 321° jusqu'à 1000 ft, ou au-dessus, intercepter et suivre R 320 TOU (320°) jusqu'à 2.9 NM TOU (BO320), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6% jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% jusqu'au FL 070.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

22.3.1 Departure procedure

Departure clearance data-link service : the data-link departure clearance request must be initiated by aircrews 10 minutes before scheduled start-up time.

The clearance echo-back message must be received by air traffic control at the latest 3 minutes after clearance has been issued.

In case of lack of response 3 minutes before the scheduled start-up time, the aircrew should contact the delivery frequency to obtain departure clearance.The departure clearance data-link service should not be initiated by the aircrew if their scheduled flight plan does not comply with the published SID and climb gradient.

Unless otherwise mentionned in the message, the data-link departure clearance means start-up clearance as well.

Push back and taxi clearance will be delivered on ground frequency.

22.3.2 Omnidirectional departures

22.3.2.1 Omnidirectional departures RWY 14

Omnidirectional departures cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for RNAV SIDs only, RNAV interference...).

Usable only for turboprops and piston ACFT (or for safety reasons for turbofans ACFT) :

- Climb 141° up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.

- ATS slope: 6% up to FL 070.

Usable for turboprops and turbofans ACFT, prohibited to piston ACFT :

- Climb 141° up to 4000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude. Do not turn before 8 NM TOU.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.

- ATS slope: 9% MNM up to 3000 ft then 6% up to FL 070.

22.3.2.2 Omnidirectional departures RWY 32

Omnidirectional departures cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for RNAV SIDs only, RNAV interference...).

Usable only for turboprops and piston ACFT (or for safety reasons for turbofans ACFT) :

- Climb 321° up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.

- ATS slope: 6% up to FL 070.

Usable for turboprops and turbofans ACFT, prohibited to piston ACFT :

- Climb 321° up to 1000 ft or above, intercept and follow R 320 TOU (320°) to 2.9 NM TOU (BO320), then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.

- ATS slope : 6% up to FL 070.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.4 TRANSITS

22.4.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA

Un itinéraire RNAV contournant la TMA 2 Toulouse est défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI » pour permettre les transits entre les aérodromes d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne, Muret et Pamiers.

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

22.4.2 CTA 1, 2 et 3 TOULOUSE actives : contournement par le Nord privilégié.

En dehors de ces itinéraires RNAV, les transits ne sont pas autorisés en-dessous du FL080 sauf instruction particulière du contrôle.

22.4.3 Le contrôle peut indiquer d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.

22.4 TRANSITS

22.4.1 IFR routes within TMA

An RNAV route avoiding TMA 2 Toulouse is defined in both directions by the points "GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI" to enable transits between the airfields of Agen, Albi, Castres, Carcassonne, Muret and Pamiers.

The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).

22.4.2 *CTA TOULOUSE 1, 2 and 3 active : Northern by-pass preferred.*

Outside these RNAV routes, transits are not allowed below FL080 except otherwise instructed by ATC.

22.4.3 *ATC may instruct other routes to follow according to traffic requirements.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

22.5.1 Panne de radiocommunication au départ

En VMC, si le pilote commandant de bord décide de continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7601, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

En IMC, mettre le transpondeur en mode A et sélectionner le code 7600, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

22.5.2 Panne de radiocommunication à l'arrivée

22.5.2.1 En IMC :

- Afficher 7600

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :

  - HAP

  - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

- Descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080.

- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 14 est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 32 est en service).

22.5.2.2 En VMC :

Si un vol IFR rencontre des conditions météorologiques de vol à vue et que le pilote commandant de bord décide de continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7601, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

22.5.3 Panne de radiocommunication suivie d'une approche interrompue

22.5.3.1 Procédures avec guidage ATS requis

Si une nouvelle approche est envisagée :

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y et LFBO IAC RWY 14L FNA ILS Y LOC Y, monter dans l'axe jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente FUZAP en montée vers 5000 ft.

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA VOR, monter sur R 143 TOU (RM 143°) jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente FUZAP en montée vers 5000 ft.

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA ILS Y LOC Y et LFBO IAC RWY 32R FNA ILS Y LOC Y, monter dans l'axe jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente SULIT en montée vers 5000 ft.

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA VOR, monter sur R 142 TOU (RM 322°) jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente SULIT en montée vers 5000 ft.

Débuter une nouvelle approche en autonome après l'heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

22.5.3.2 Procédures RNAV 1 et RNP APCH

Si une nouvelle approche est envisagée, se conformer à l'API de la procédure. Débuter une nouvelle approche après l'heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

Si l'atterrissage se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au FPL en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

22.6 PAPI

Les 4 PAPI à 3° situés respectivement à gauche des seuils sont réglés pour le passage au seuil d'avion de type B747.

Portée visuelle des PAPI de 12000 m.

22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.5.1 Radiocommunication failure on departure

In VMC, if the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set transponder mode A squawk 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the quickest means to the appropriate air traffic services unit.

In IMC, squawk A 7600, proceed until the TMA limits complying with the departure routing at the latest assigned level, then climb to the cruising level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, climb up to the cruising level.

If the failure occurs when the ACFT is under radar vectoring, join the assigned SID as soon as possible.

22.5.2 Radiocommunication failure on arrival

22.5.2.1 In IMC :

- Squawk 7600

- Join or follow the STAR assigned or the very next one by default.

- Join the IAF at the latest FL assigned and read back if this level is usable in holding pattern or failing this at the highest level of this pattern.

- Perform this holding pattern till the latest time of :

  - EAT

  - 10 minutes after the time entering the pattern.

- Descend within the pattern to FL 080.

- Leave IAF in order to perform the approach procedure.

- If the pilot doesn't know which QFU is in use he should consider that QFU 14 is in use (eventually followed by a circling if the wind determinated by the pilot shows that QFU 32 is in use).

22.5.2.2 In VMC :

If an IFR flight encounters visual meteorological conditions and the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set transponder mode A squawk 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the quickest means to the appropriate air traffic services unit.

22.5.3 Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure

22.5.3.1 Procedures with ATS vectoring required

If a new approach is considered :

- For AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y and LFBO IAC RWY 14L FNA ILS Y LOC Y, climb straight ahead up to 4000 ft, turn left to join FUZAP holding climbing up to 5000 ft.

- For AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA VOR, climb R 143 TOU (MAG 143°) up to 4000 ft, turn left to join the FUZAP holding climbing up to 5000 ft.

- For AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA ILS Y LOC Y and LFBO IAC RWY 32R FNA ILS Y LOC Y, climb straight ahead up to 4000 ft, turn left to join SULIT holding climbing up to 5000 ft.

- For AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA VOR, climb R 142 TOU (MAG 322°) up to 4000 ft, turn left to join the SULIT holding climbing up to 5000 ft.

After 10 min in holding, start a new approach autonomously.

If it is impossible to land complying with the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the altemate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the omnidirectional departures, climbing to the minimal en route safety altitude, or to the FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.

22.5.3.2 RNAV 1 and RNP APCH procedures

If a new approach is considered, comply with the missed approach procedure. Initiate a new approach 10 minutes after the time entering in holding pattern.

If it is impossible to land complying with the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the altemate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the omnidirectional departures, climbing to the minimal en route safety altitude, or to FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.

22.6 PAPI

The four 3 degree (5,2%) PAPI respectively located left of threshold are calibrated for threshold overflight of type B747 planes.

PAPI: scope is 12000 m.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.7 RECAT-EU (application partielle)

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronef en fonction de leur turbulence de sillage, est utilisé dans les espaces gérés par le Centre de Contrôle de Toulouse-Blagnac au profit de certains vols d'essais AIRBUS **(AIB)** en tant qu'aéronef suiveur.

Réduction des séparations à l'approche ou en vol :

Aéronef suiveur *Following ACFT*	**Aéronef leader** *Leading ACFT*	**Norme RECAT (norme OACI)**
A330/A340/A350 **AIB**	A380	**4 NM** (au lieu de 6 NM) / *(instead of 6 NM)*
A318/A319/A320/A321 **AIB**	A380	**5 NM** (au lieu de 7 NM) / *(instead of 7 NM)*
	B757 ou aéronef de code H autre que A380 *B757 or ACFT with code H other than A380*	**4 NM** (au lieu de 5 NM) / *(instead of 5 NM)*

Réduction des séparations au départ :

Aéronef suiveur *Following ACFT*	**Aéronef leader** *Leading ACFT*	**Norme RECAT (norme OACI)**	
		Même bretelle ou bretelle amont *Same or upstream TWY*	Bretelle intermédiaire *Intermediate TWY*
A330/A340/A350 **AIB**	A380	**100s** (au lieu de 120s) *(instead of 120s)*	**160s** (au lieu de 180s) *(instead of 180s)*
A318/A319/A320/A321 **AIB**	A380	**140s** (au lieu de 180s) *(instead of 180s)*	**200s** (au lieu de 240s) *(instead of 240s)*
	B757 ou aéronef de code H autre que A380B757 *B757 or ACFT with code H other than A380*	**100s** (au lieu de 120s) *(instead of 120s)*	**160s** (au lieu de 180s) *(instead of 180s)*

Les aéronefs de code H et les B757 peuvent avoir ces séparations réduites avec des aéronefs d'essais AIRBUS les suivant.

22.7 RECAT-EU (partial application)

*The RECAT-EU system, distinguishing six ACFT categories according to wake vortex, is used in the airspaces controlled by Toulouse-Blagnac ATC for some AIRBUS test flights **(AIB)** as a following ACFT.*

Spacing reduction on final approach or in flight:

Spacing reduction on departure

ACFT with code H and B757 may have this spacing reduction with AIRBUS ACFT test as following.

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFBO.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

23.1 GENERALITES

Dans le cas du recours à un service entrant dans la nomenclature des opérations d'assistance en escale : obligation de recourir à un assistant ayant l'agrément requis.

Pour des raisons de sécurité, l'assistance est obligatoire pour tous les vols commerciaux ainsi que les vols de l'aviation d'affaire et générale non basés.

Il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire avant le départ de l'aéroport d'origine.

Prestataires d'assistance :

(1) Alyzia Province Toulouse

TEL +336 77 86 59 11 Opérations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Astreinte Nuit (00h00/04h00)

FAX N/A

SITA TLSKAXH

EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com

(2) AviaPartner

TEL : 05 34 60 52 60

FAX : 05 61 71 24 55

SITA : TLSATXH

EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero

Aviation générale : LFBO@aviavip.com

Service de piste : tls.ramp@aviapartner.aero

Entrepôt : tls.cargo@aviapartner.aero

(3) Air France / Hop

CONTACT CEP

TEL : 05 62 12 88 88

MOB : 06 89 10 15 65

FAX : 05 62 12 87 29

SITA : TLSKOAF - TLSKKAF

(4) JETEX

E-mail : fbo-tls@jetex.com

TEL : 05 61 26 07 73

23.2 DOUANES ET POLICE

Vols hors Schengen ou hors UE au départ :

- Départs : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières en salle d'attente de l'aérogare d'affaire Blagnac 1.

- Arrivées : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières à bord de l'aéronef.

En cas d'indisponibilité des autorités, ce contrôle s'effectuera aux aubettes Police de l'aérogare commerciale Blagnac 2 avec accompagnement de l'assistant en escale.

23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

- Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) : Zone de traitement : La surveillance MSAW est effective dans les limites latérales du SIV TOULOUSE (partie 1, partie 2 et partie 3) à l'exclusion :

- d'une zone d'inhibition 0-2500ft autour d'Agen (LFBA) définie par un rectangle axé et centré sur la piste à l'intérieur de la CTR d'Agen
- d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Carcassonne (LFMK) définie par un rectangle axé et centré sur la piste, d'une zone d'inhibition 0-4000ft autour de Pamiers (LFDJ), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Muret (LFBR), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Toulouse Lasbordes (LFCL), d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Castres (LFCK), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour d'Albi (LFCI), d'une zone d'inhibition 0-1300ft autour de Montauban (LFDB) et d'une zone d'inhibition 0-2400ft autour de Cahors (LFCC)

- d'une zone d'inhibition 0-1500ft qui englobe la ZRT Francazal (LFBF).
Dans ces zones d'inhibition, zones où l'aéronef n'est en principe plus en fréquence avec Toulouse-Blagnac, le service MSAW n'est pas rendu.

Limites verticales : SFC - FL 150

Les approches finales aux instruments publiées pour le doublet de pistes 14/32 à LFBO seront surveillées dans MSAW par quatre plans de descente en QFU 14R, 14L, 32L et 32R.

- Aérodrome équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

Vigie Airbus : organisme en charge de l'AFIS sur les taxiways W20 à W50 inclus.

23.4 RADIOCOMMUNICATION

Aéronefs non équipés en 8,33 KHz

23.1 GENERAL

In case of use of a handling service : compulsory service provided by approved company.

For safety reasons, ground handling is compulsory for all commercial flights, as well as for non-based business and general aviation flights.

It is imperative to contact an airport assistant before departure from the airport of origin.

Assistance providers :

(1) Alyzia Province Toulouse

TEL +336 77 86 59 11 Operations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Night Duty (00h00/04h00)

FAX N/A

SITA TLSKAXH

EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com

(2) AviaPartner

TEL : 05 34 60 52 60

FAX : 05 61 71 24 55

SITA : TLSATXH

EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero

General aviation : LFBO@aviavip.com

Ramp service : tls.ramp@aviapartner.aero

Warehouse : tls.cargo@aviapartner.aero

(3) Air France / Hop

CONTACT CEP

TEL : 05 62 12 88 88

MOB : 06 89 10 15 65

FAX : 05 62 12 87 29

SITA : TLSKOAF - TLSKKAF

(4) JETEX

E-mail : fbo-tls@jetex.com

TEL : 05 61 26 07 73

23.2 CUSTOMS AND POLICE

Flights outside Schengen or outside EU on departure :

- Departures : crews and passengers shall wait for Border Police control in the boarding room of Blagnac 1 business airport terminal.

- Arrivals : crews and passengers shall wait for Border Police control onboard the aircraft.

In case of unavailability of the authorities, this control will be performed in the Police shelters of Blagnac 2 commercial airport terminal accompanied by the ground handling agent.

23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

- Minimum Safe Altitude Warning system MSAW (see AD 1.0) : Processing area : The MSAW monitoring is effective within lateral limits of SIV TOULOUSE (part 1, part 2 and part 3), except for

- 0-2500ft inhibition area around Agen (LFBA) defined by a rectangle axed and centered on the runway within the CTR Agen
- 0-3500ft inhibition area around Carcassonne (LFMK) defined by a rectangle axed and centered on the runway, 0-4000ft inhibition area around Pamiers (LFDJ), 0-3000ft inhibition area around Muret (LFBR), 0--3000ft inhibition area around Toulouse Lasbordes (LFCL), 0-3500ft inhibition area around Castres (LFCK), 0-3000ft inhibition area around Albi (LFCI), 0-1300ft inhibition area around Montauban (LFDB) and 0-2400ft inhibition area around Cahors (LFCC)

- 0-1500ft inhibition area including the ZRT Francazal (LFBF)
Within these inhibition areas, where the aircraft is not in principle in radio-contact with Toulouse-Blagnac, MSAW service is not provided.

Vertical limits : SFC - FL 150

The published instrument approach procedures for twin--runways 14/32 at LFBO will be overlooked with MSAW on 4 paths of descent in QFU 14R, 14L, 32L and 32R.

- AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).

Vigie Airbus : organization responsible for the AFIS on the TWY W20 to W50 included.

23.4 RADIOCOMMUNICATION

Aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable

© Service de l'Information Aéronautique, France

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ BLAGNAC Sol.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ TOULOUSE Information 121,250 MHz.

On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on BLAGNAC Ground FREQ.

On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on TOULOUSE Information FREQ 121.250.

23.5 PERIL AVIAIRE

23.5 BIRD STRIKE HAZARD

Aéroport situé sur un axe migratoire important.

Airport located within a significant bird migration area.

Sauf par situation d'urgence, vols de calibration, vols militaires et vols d'essais constructeurs qui en ont fait la demande auprès de l'exploitant, les contre QFU sont interdits pendant les HOR du SPRA « Service de Prévention du Risque Animalier » (SR-30 à SS+30 ou si différent, HOR indiqués par NOTAM ou à l'ATIS).

Except for emergency situations, calibration flights, military flights and manufacturer test flights which have made a request to the operator, counter-QFU are prohibited during SPRA "Animal Risk Prevention Service" SKED (SR-30 to SS+30 or, if different, SKED indicated by NOTAM or ATIS).

Conditions d'opérations en contre-QFU pour vols d'essais constructeurs « AIRBUS/ATR » :

Counter-QFU operations conditions for manufacturer "AIRBUS/ATR" test flights:

- Les 2 pistes doivent être disponibles ;

- Both RWYs must be available ;

- Absence de travaux sur des TWY imposant un roulage sur piste ou trop contraignants pour l'exploitation ;

- No works on TWYs forcing taxiing on RWY or too restrictive for operations

- Interdit en cas de risque aviaire très important ;

- Prohibited in case of very high bird hazard ;

- PPR obligatoire le dernier jour ouvré avant 1100 au chef d'escale de permanence ATB : CEP@TOULOUSE.AEROPORT.FR ;

- PPR compulsory on the last working day before 1100 from the ATB duty station manager: CEP@TOULOUSE.AEROPORT.FR ;

- PPR 30 minutes obligatoire par TEL avec le chef de tour.

- PPR 30 minutes compulsory by TEL with TWR manager.

Mise en place d'une alerte Risque Aviaire Très Important (RATI) sur information ATIS.

Implementation of a Very Important Bird strike Risk alert (RATI) on ATIS.

Dans ce cas :

In this case :

- Baïonnettes interdites ;

- Side-steps procedures prohibited :

- Procédures contre QFU interdites pour tous les vols.

- Counter-QFU procedures prohibited for all flights.

23.6 OPERATIONS TRANSPLANTS

23.6 TRANSPLANT OPERATIONS

Aéronefs en opération transplant affectés sur la zone aviation générale, poste G31 attribué par l'APOC (H24) TEL : 05 61 42 44 44.

The ACFT operations for transplants are assigned on general aviation area, stand G31 allocated by the APOC (H24) TEL : 05 61 42 44 44.

23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)

23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées « Collaborative Aerodrome Safety Highlights » sont disponibles à l'adresse suivante : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash.

Additional information for flights preparation, called « Collaborative Aerodrome Safety Highlights » are available at : 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.

Those data sets are published for information purposes only, and are not complete. They shall never replace the reference aeronautical information published through France AIP, NOTAMs and SUP-AIP.

AD 2 LFBO.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 LFBO.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***
RNP RWY 32L	LNAV, LNAV/VNAV
VOR RWY 32L	VOR

© Service de l'Information Aéronautique, France

TOULOUSE BLAGNAC
LFBO

Utilisation des postes de stationnement / *Use of parking stands*

N° du Poste *Stand*	Avion de référence *Reference ACFT*	Utilisation *Use*	Remarques *Remarks*
D20	A321	Autonome *Self-manoeuvring*	Entrée par T22. *Entry via T22.*
D21	A321	Autonome *Self-manoeuvring*	Entrée par T40 /*Entry via T40.* Postes D20, D22, D31, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 / *Stands D20, D22, D31, D41 and D51 not available, be careful on departure about your blast on D10 and D12*
D22	A321	Autonome *Self-manoeuvring*	Entrée par T22. *Entry via T22.*
D23	A321	Autonome *Self-manoeuvring*	Entrée par T40. *Entry via T40.*
D31	B747	Autonome *Self-manoeuvring*	Entrée par P20 /*Entry via P20.* Postes D20, D21, D22, D23, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 / *Stands D20, D21, D22, D23, D41 and D51 not available, be careful on departure about your blast on D10 and D12*
D41	AN124	Autonome *Self-manoeuvring*	Entrée par T22 /*Entry via T22.* Postes / *Stands* D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D51 neutralisés / *Not available*
D51	AN124	Autonome *Self-manoeuvring*	Entrée par T40 /*Entry via T40.* Postes / *Stands* D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D41 neutralisés / *Not available*
G10	ATR42 / HEL E145	Repoussé *Pushed back*	
G12	ATR42 / HEL E145	Repoussé *Pushed back*	
G20, G24	Bonanza E33	Autonome *Self-manoeuvring*	G24 Privatisé ASCAB *G24 Private use by ASCAB*
G21, G22, G26	F20	Autonome *Self-manoeuvring*	
G23	C550	Autonome *Self-manoeuvring*	Privatisé ASCAB *Private use by ASCAB*
G25	L31A	Autonome *Self-manoeuvring*	
G27	HEL E145	Autonome *Self-manoeuvring*	Privatisé SAF HELICOPTERE *Private use by SAF HELICOPTERE*
G30	EMB110	Autonome *Self-manoeuvring*	Neutralisé si utilisation G31 avec ATR72 / *Not available if G31 is occupied by ATR72.* Réservé aux vols spécifiques / *Reserved for specific flights.*
G31	ATR42	Autonome *Self-manoeuvring*	Parking réservé en priorité aux vols transplants, compatible ATR72 si G30 neutralisé *Stand reserved for transplant flights, can receive ATR72 if G30 not occupied*
G32	SF34	Autonome *Self-manoeuvring*	Privatisé AIR TNB *Private use by AIR TNB*
G40	AT72	Repoussé *Pushed back*	Privatisé ARTS *Private use by ARTS*
E10	A321 NEO	Repoussé *Pushed back*	Repoussage sur T43 ou sur T44 *Push back on T43 or T44*
E20	A321 NEO	Repoussé *Pushed back*	Arrivée interdite via T44. Repoussage sur T41, sens de repoussage donné par ATC *Arrival prohibited via T44. Push back on T41, push back direction given by ATC.*
E30	A321 NEO	Repoussé *Pushed back*	Sens de repoussage donné par ATC *Push back direction given by ATC*
E40	A321 NEO	Repoussé *Pushed back*	Sens de repoussage donné par ATC *Push back direction given by ATC*

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

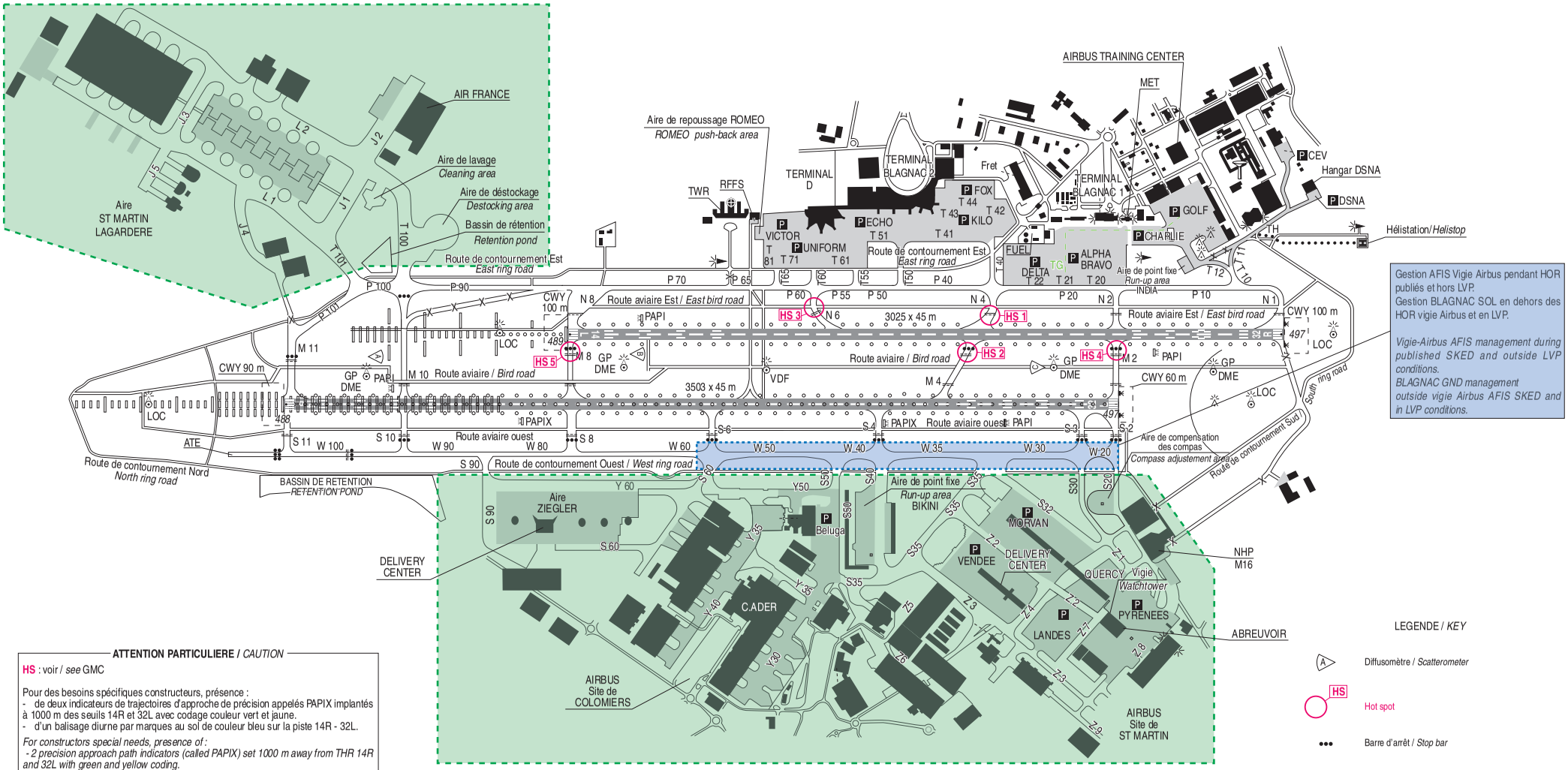
CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 123.130 ☎ 05 67 22 94 34
ATS : H24 - **AFIS** : ST-MARTIN Information 121.830
GND (SOL) : 121.905
DELIVERY (PREVOL) : 121.705

TOULOUSE **BLAGNAC**
43 38 06 N - 001 22 04 E
ALT AD : 499 (18 hPa)

VAR 2°E (2025)

GUND : 160 ft



Gestion AFIS Vigie Airbus pendant HOR publiés et hors LVP.
Gestion BLAGNAC SOL en dehors des HOR vigie Airbus et en LVP.

Vigie-Airbus AFIS management during published SKED and outside LVP conditions.
BLAGNAC GND management outside vigie Airbus AFIS SKED and in LVP conditions.

ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION*

HS : voir / *see* GMC

Pour des besoins spécifiques constructeurs, présence :
- de deux indicateurs de trajectoires d'approche de précision appelés PAPIX implantés à 1000 m des seuils 14R et 32L avec codage couleur vert et jaune.
- d'un balisage diurne par marques au sol de couleur bleu sur la piste 14R - 32L.

For constructors special needs, presence of :
- 2 precision approach path indicators (called PAPIX) set 1000 m away from THR 14R and 32L with green and yellow coding.
- a blue day ground marking on RWY 14R/32L.

COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*			RWY	BALISAGE / *Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 14R	43° 38' 38.81" N	001° 20' 45.36" E	14R	870 m LIH	LIH	3503	3563	3503	3503	Revêtue *Paved*	85 F/B/W/U	150 *	150 *	150 *	150 *
THR 32L	43° 37' 08.27" N	001° 22' 19.62" E	32L	NIL	LIH	3503	3593	3503	3503			150	150	150	200
THR 14L	43° 38' 14.51" N	001° 21' 27.45" E	14L	900 m LIH	LIH	3025	3125	3025	3025	Revêtue *Paved*	60 F/A/W/T	400**	400**	400**	400**
THR 32R	43° 36' 56.29" N	001° 22' 48.85" E	32R	NIL	LIH	3025	3125	3025	3025			400**	400**	400**	400**

* RWY 14R : LVTO avec/*with* RVR < 150/200 m autorisés/*authorized*
** RWY 14L/32R : RVR de 400 m à 550 m autorisé avec nombre de mouvements limité par le contrôle / *authorized by control with a limited number of movements*

LEGENDE / *KEY*

- Diffusomètre / *Scatterometer*
- Hot spot
- Barre d'arrêt / *Stop bar*
- Point d'attente / *Holding point*
- Aire de trafic / *Apron*
- Voie de translation HEL / *HEL translation way*
- Aires privatives et gestion AFIS Vigie AIRBUS. *Private areas and Vigie-AIRBUS AFIS management.* FREQ ST-MARTIN Information.
- Voie de circulation temporaire activée par l'exploitant *Temporary TWY activated by AD operator*

0 50 100 500 m

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CONSIGNES
Instructions

TOULOUSE BLAGNAC

CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

Special instructions for arrivals procedures

1 - PROCEDURES MOINDRE BRUIT
Le survol de l'hôpital de PURPAN est interdit en permanence.
Les tours de piste basse hauteur sont interdits.

2 - APPROCHES A VUE
Les approches à vue sont interdites, sauf :
- dans des situations où la sécurité du vol le justifie,
- sur proposition du contrôle pour optimiser la gestion du trafic.
Le survol de l'agglomération toulousaine doit être évitée et l'interception de l'axe de piste se fera au minimum à 3000 ft QNH.

3 - CLAIRANCE ANTICIPEE D'ATTERRISSAGE
Lors des atterrissages sur les pistes 14R/32L ou 14L/32R, une clairance anticipée d'atterrissage pourra être délivrée aux pilotes dans les conditions fixées par la réglementation nationale.

4 - REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES
La réduction des espacements est appliquée sur toutes les pistes de Toulouse-Blagnac dans les conditions prévues à la Réglementation.
La longueur de piste minimum qui doit être libérée par l'aéronef précédent est de 2400 m.

5 - SPECIFICITES
Pour des besoins spécifiques constructeurs ; présence :
- de deux indicateurs de trajectoires d'approche de précision appelés PAPIX implantés à 1000 m des seuils 14R et 32L avec codage couleur vert et jaune.
- d'un balisage diurne par marques au sol de couleur bleu sur la piste 14R-32L.

6 - CHEMINEMENTS EN CONFIGURATION LVP
Voir AD 2 LFBO GMC 03.

7 - APPROCHE INTERROMPUE EN FINALE
En cas d'approche interrompue l'organisme de contrôle pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiées. Des clairances pourront être délivrées de virage à ou au-dessus de 1000 ft AMSL, en montée initiale vers une altitude compatible avec la MVA.

8 - GESTION TACTIQUE DES VITESSES
Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément.
Si les circonstances nécessitent une modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef, les équipages doivent le signaler sans délai.

1 - NOISE ABATEMENT PROCEDURES
Flying over the Hospital of Purpan is permanently prohibited.
Low circling patterns are prohibited.

2 - VISUAL APPROACHES
Visual approaches are prohibited, except :
- in the case when they are required in a purpose of flight safety,
- on proposal of air traffic control unit in order to optimize the air traffic control.
Flying over the urban area of Toulouse has to be avoided and the runway center line has to be intercepted at 3000 ft QNH minimum.

3 - ANTICIPATED LANDING CLEARANCE
When landing on runways 14R/32L or 14L/32R, an anticipated landing clearance may be delivered to pilots according to conditions specified in national regulations.

4 - RUNWAY SPACING REDUCTION
The reduction in Runway spacing is applied on all Toulouse-Blagnac RWY's under the conditions provided for the Regulations.
The minimum distance that has to be cleared by the preceding aircraft is 2400 m.

5 - SPECIFICITIES
For specific needs of ACFT manufacturers; presence :
- of two precision approach path indicators called PAPIX established at 1000 m
from RWY 14R and 32L thresholds with green and yellow colour coding.
- of day markings in blue colour on RWY 14R-32L.

6 - PROGRESSIONS IN LVP CONFIGURATION
See AD 2 LFBO GMC 03.

7 - MISSED APPROACH ON FINAL
In the event of missed approach, ATC may change standard missed approach instructions. Clearances may be given in order to turn at or above 1000 ft AMSL and initial climb up to an altitude compatible with MVA minimum.

8 - TACTICAL MANAGEMENT OF AIRSPEEDS
Airspeeds on approach are managed by ATC to insure traffic safety and fluidity, they thus are to be strictly followed.
If circumstances require a modification or airspeed for reasons of performance of aircraft crews have to say it immediately.

© Service de l'Information Aéronautique, France

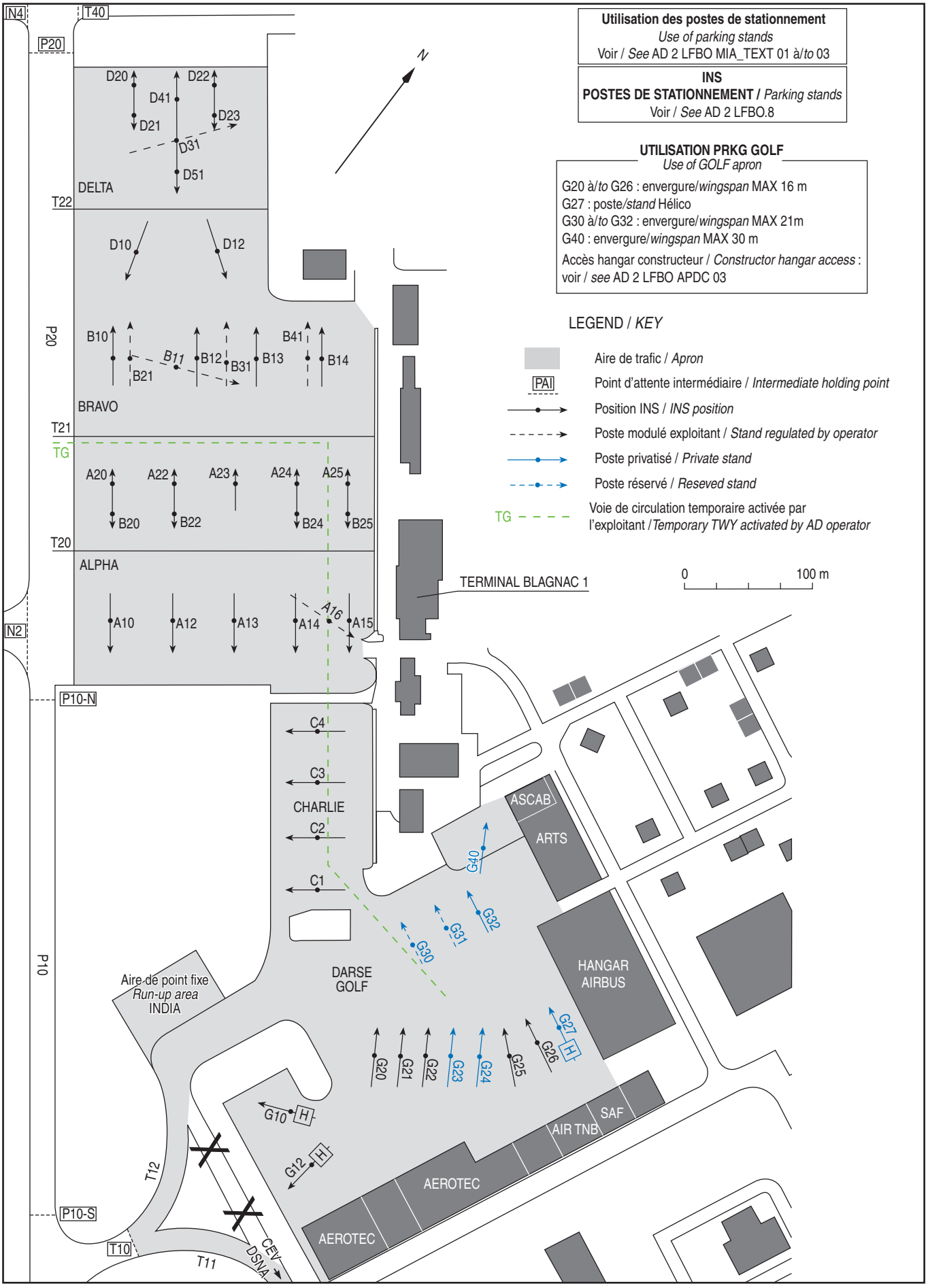
PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

AIRE DE STATIONNEMENT

TOULOUSE **BLAGNAC**

Parking areas

PRKG ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, GOLF



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

PARKINGS ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, ECHO, FOX, GOLF, KILO, UNIFORM, VICTOR

← Poste de stationnement fourni par l'exploitant ATB, relayé par Blagnac Sol. Ce dernier assure en aire de trafic les services d'information et d'alerte sur la fréquence adéquate (sol). Le pilote assure sa propre sécurité avec cette éventuelle information sachant que les véhicules en mouvement au sol sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

Tout mouvement sur l'aire de trafic (repoussage, tractage, roulage au moteur) doit faire l'objet d'une demande sur la fréquence Blagnac Sol. Aucun mouvement n'est autorisé sans prise de contact préalable.

ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, ECHO, FOX, GOLF, KILO, UNIFORM, VICTOR PARKING AREAS

Aircraft stand provided by operator ATB, relayed by Blagnac Ground. Blagnac Ground provides on the apron information and alert on the appropriate FREQ (Ground FREQ). With this information, the pilot is responsible for his own safety, in the knowledge that the vehicles moving on the ground are being driven by authorized persons, who are keeping a look out.

Any movement on the apron (push back, towing, taxiing with engine turned on) is subject to mandatory prior request on the Blagnac Ground FREQ. No movement allowed without prior contact.

AIRE DE REPOUSSAGE ROMEO

Aire destinée aux repoussages des postes U42, V10 et V12. Aire non autorisée aux aéronefs d'envergure > 36 m.

PUSH BACK AREA ROMEO

Area for push back from stands U42, V10 and V12. This area is prohibited for ACFT with a wingspan > 36 m.

DARSE D'AVIATION D'AFFAIRES PARKING CHARLIE, GOLF, AIRE INDIA

Parking GOLF en autoguidage en l'absence d'une prestation d'assistance pour le placement. Manoeuvre autorisée uniquement pour l'aviation basée.

Accès par la voie T10.

Pour les PRKG C : respecter le sens giratoire.

Accès hangar constructeur : roulage des aéronefs d'envergure > 36 m interdit en autonome, risque de souffle et marges de sécurité réduites.

Aire INDIA : Aire de point fixe dédiée aux aéronefs légers dont l'envergure est inférieure à 24 m. Attention en cas de passage BELUGA, A350, A320, A321, A319, A318 tracté sur T12, l'aire doit être libérée.

BUSINESS AVIATION DOCK CHARLIE, GOLF APRON, INDIA AREA

GOLF apron : Self guidance if no marshaller assistance. Operation authorized only for based ACFT.

Access via TWY T10.

PRKG C : respect roundabout.

Constructor hangar access : taxiing for ACFT with wingspan > 36 m forbidden in autonomous, risk of jet blast and safety margins reduced.

INDIA area : Fixed point area dedicated to light aircraft with a wingspan less than 24 m. Caution in case of BELUGA, A350, A320, A321, A319, A318 towed on T12, the area must be vacated.

PARKING CEV ET PARKING DSNA

Parking privatif situé dans une aire privative. Rejointe sous la propre responsabilité du pilote. Seule l'information des trafics en mouvement, connus de la fréquence sol, peut être fournie par le service de contrôle.

DSNA AND CEV PARKING AREA

Private parking area situated within a private area. Entry to it is the responsibility of the pilot. Only information concerning traffic in movement, known to the ground frequency, can be supplied by air traffic control.

AIRES SAINT-MARTIN, ZIEGLER ET SAINT-MARTIN LAGARDERE

Aires faisant l'objet de protocoles de gestion. Utilisation soumise à l'accord de la vigie AIRBUS. Circulation des aéronefs et des véhicules sous la responsabilité de la Vigie AIRBUS (fréquence 121.830) durant ses heures ouvrables (HOR voir AD 2.18). Lors des fermetures de la Vigie AIRBUS, consignes diffusées sur répondeur (121.830).

SAINT-MARTIN, ZIEGLER AND SAINT-MARTIN LAGARDERE APRONS

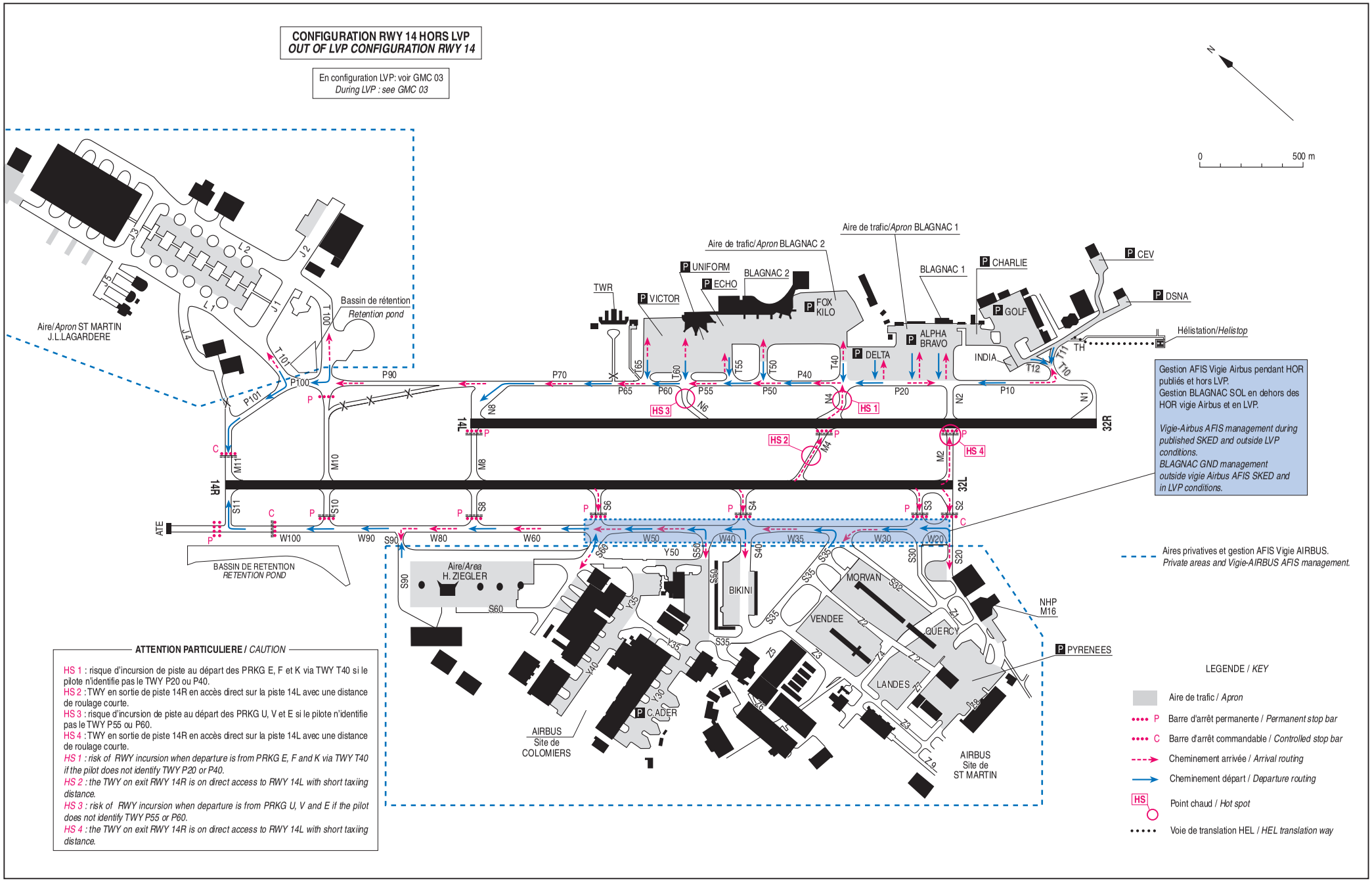
These aprons are the subject of management agreements. Their use is subject to the agreement of the AIRBUS Watch office. The movements of aircraft and vehicles take place under the responsibility of the AIRBUS Watch Office (frequency 121.830), during its working hours (SKED see AD 2.18). When the AIRBUS Watch Office is closed, instructions are issued by responder (121.830).

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE **BLAGNAC**

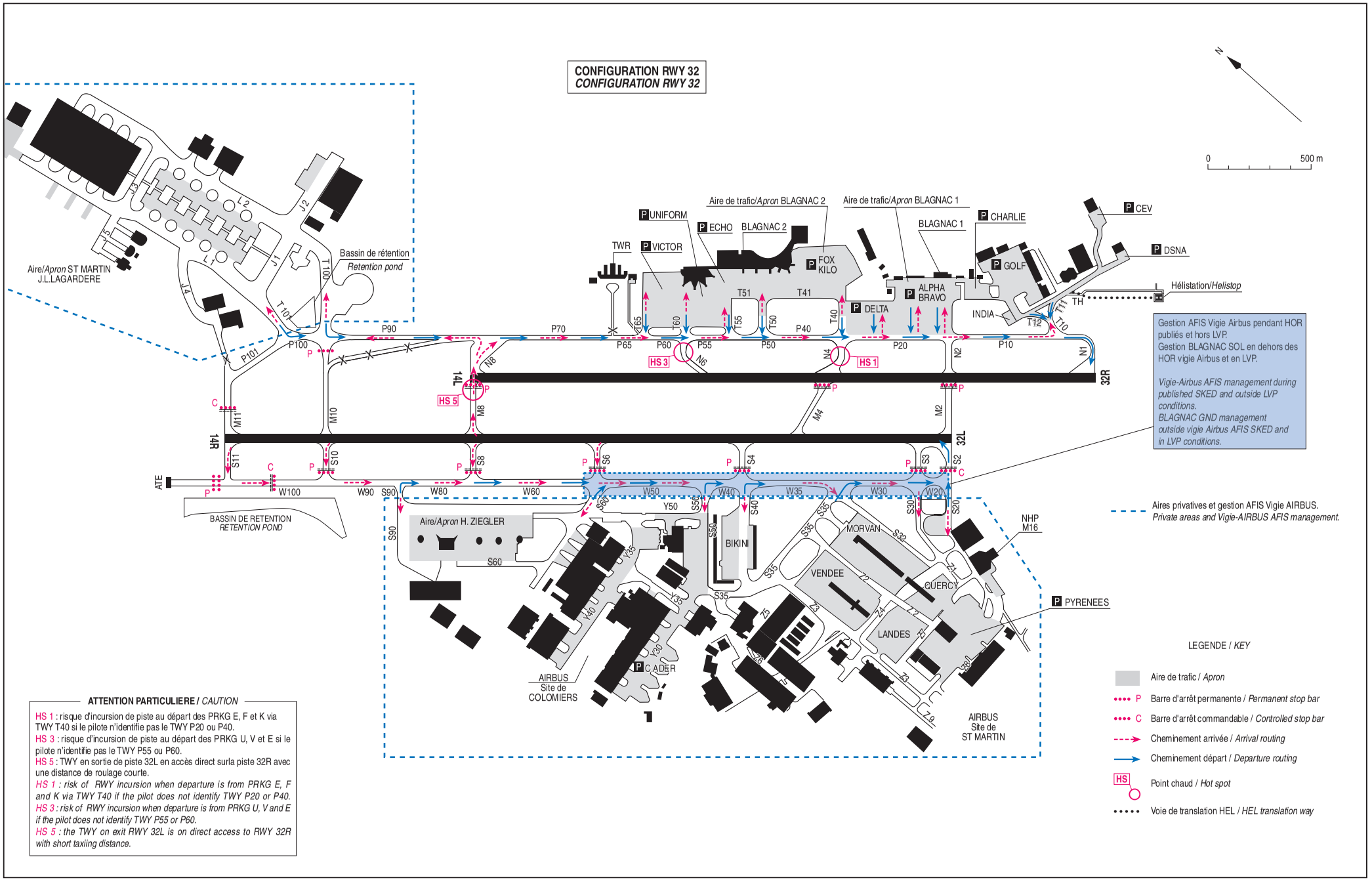


© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE **BLAGNAC**



ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION*

HS 1 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG E, F et K via TWY T40 si le pilote n'identifie pas le TWY P20 ou P40.
HS 3 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG U, V et E si le pilote n'identifie pas le TWY P55 ou P60.
HS 5 : TWY en sortie de piste 32L en accès direct surla piste 32R avec une distance de roulage courte.
HS 1 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG E, F and K via TWY T40 if the pilot does not identify TWY P20 or P40.
HS 3 : risk of RWY incursion when departure is from PRKG U, V and E if the pilot does not identify TWY P55 or P60.
HS 5 : the TWY on exit RWY 32L is on direct access to RWY 32R with short taxiing distance.

AMDT 10/26 **CHG :** Bassin de rétention ajouté/*Retention pond added.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE **BLAGNAC**

CONFIGURATION LVP RWY 14R

Le dégagement de la piste 14R s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie M2. Les voies M4 et M8 ne doivent être utilisées que sur consignes contrôle spécifiques.

RWY 14R must be vacated at RWY end via TWY M2.
TWY M4 and M8 can be used only on specific ATC clearances.

CHEMINEMENTS EN CONFIGURATION LVP / *PROGRESSIONS IN LVP CONFIGURATION*

Pour les départs de / *For departures from* :

Blagnac 2 (parkings F et/*and* K, E10, E20, E30, E40, E42, E50, E52, E54) :T50, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (E60, E62) : T50 P50 ou/*or* T55 puis/*then* P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U10, U11, U12, U21):T55, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U20, U22) : T55, P55 ou/*or* T60 puis/*then* P60, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U30, U31) : T60, P60, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (U32, U40) : T60 P60 ou/*or* T65 puis/*then* P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (U41, U42, V10, V12) :T65, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 1 (parkings A, B, D) : P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.

Blagnac 1 (parkings C, G, M, CEV, DSNA) : P10, T10, T11 et T12 sans axial (inutilisable quand RVR < 350 m), P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11 / *P10, T10, T11 and T12 without centreline (unusable with RVR < 350 m), P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.*

Aire Saint Martin : W20, W30, W35, W40, et W50 sans axial puis W60, W80, W90, W100, S11.
Saint Martin apron : W20, W30, W35, W40, and W50 without centreline then W60, W80, W90, W100, S11.

Aire Saint Martin Lagardère / *Saint Martin Lagardère apron* : T101 jusqu'à/*up to* RVR 350 m, P100, P101*, M11.

Aire Ziegler / *Ziegler apron* : S60, W60, W80, W90, W100, S11 ou S90, W90, W100, S11.
*TWY P101 : voir/*see* restrictions AD 2 LFBO.20.

Pour les arrivées à / *For arrivals at* :

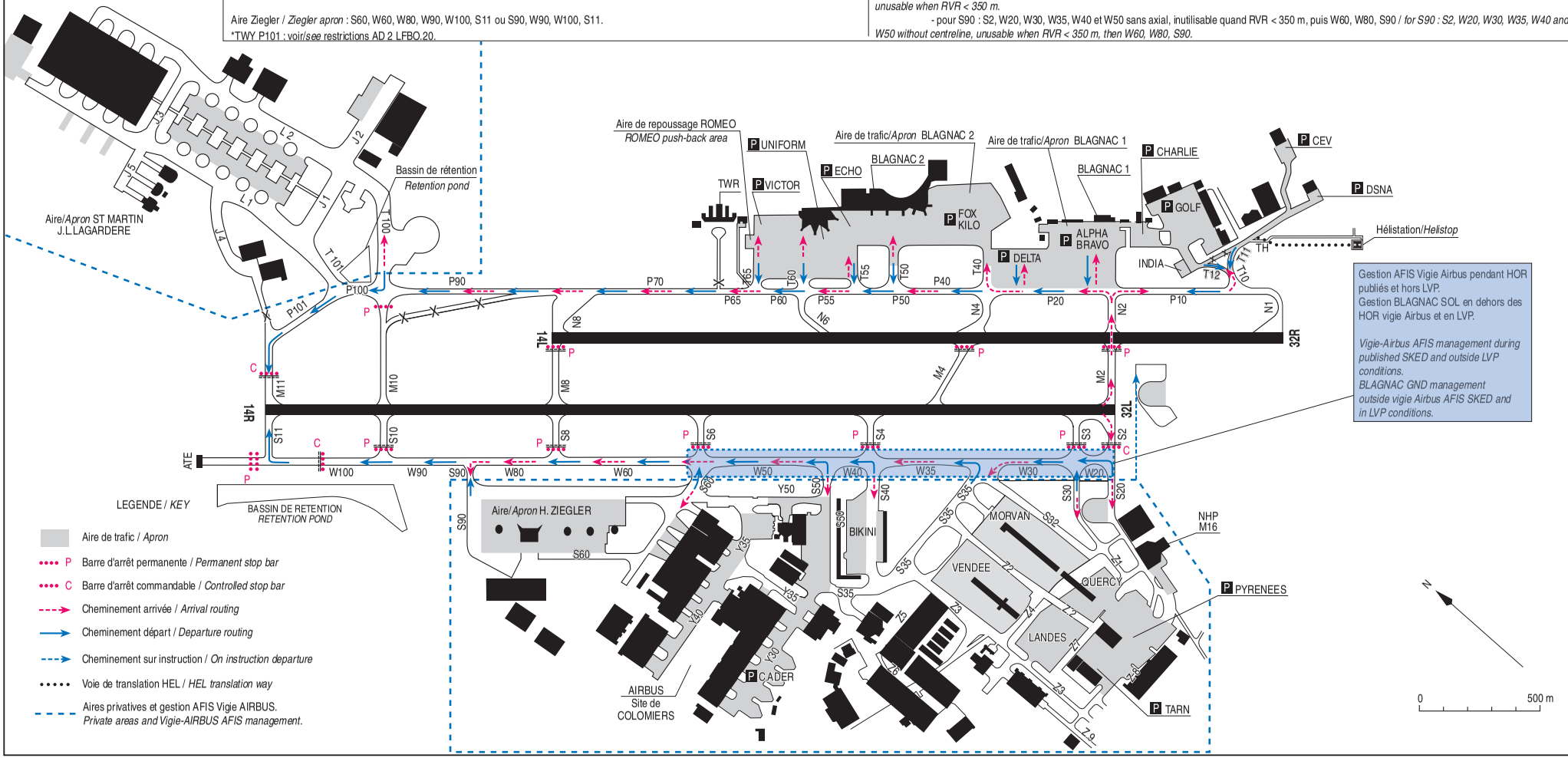
Blagnac 2 (parkings F et/*and* K, E10, E20, E30, E40) : M2, N2, P20, puis/*then* T40.
Blagnac 2 (E42, E50) : M2, N2, P20, puis/*then* T40 ou/*or* P40 T50.
Blagnac 2 (parkings E52, E54, E60) : M2, N2, P20, puis/*then* T40 ou/*or* P40, T50.
Blagnac 2 (parking E62, U10) : M2, N2, P20, P40 puis/*then* T50 ou/*or* P50, T55.
Blagnac 2 (U11 à/*to* U22) : M2, N2, P20, P40, P50, T55.
Blagnac 2 (parkings U30 à/*to* U40) : M2, N2, P20, P40, P50, P55, T60.
Blagnac 2 (parkings U41, U42, V10, V12) : M2, N2, P20, P40, P50, P55 puis/*then* T60 ou/*or* P60, T65.
Blagnac 1 (parkings A, B, D) : M2, N2, P20.

Blagnac 1 (parkings C, G, M, CEV, DSNA) : M2, N2, P10, T10, T11 et T12 sans axial. Inutilisable quand RVR < 350 m.
M2, N2, P10, T10, T11 and T12 without centreline. Unusable with RVR < 350 m.

Aire Saint Martin : S2 sans axial / *Saint Martin apron : S2 without centreline.*

Aire Saint Martin Lagardère / *Saint Martin Lagardère apron* : M2, N2, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, T101 jusqu'à/*up to* RVR 350 m.

Aire Ziegler : - pour S60 : S2, W20, W30, W35, W40 et W50 sans axial, inutilisable quand RVR < 350 m / *for S60: S2, W20, W30, W35, W40 and W50 without centreline, unusable when RVR < 350 m.*
- pour S90 : S2, W20, W30, W35, W40 et W50 sans axial, inutilisable quand RVR < 350 m, puis W60, W80, S90 / *for S90 : S2, W20, W30, W35, W40 and W50 without centreline, unusable when RVR < 350 m, then W60, W80, S90.*



Gestion AFIS Vigie Airbus pendant HOR publiés et hors LVP.
Gestion BLAGNAC SOL en dehors des HOR vigie Airbus et en LVP.

Vigie-Airbus AFIS management during published SKED and outside LVP conditions.
BLAGNAC GND management outside vigie Airbus AFIS SKED and in LVP conditions.

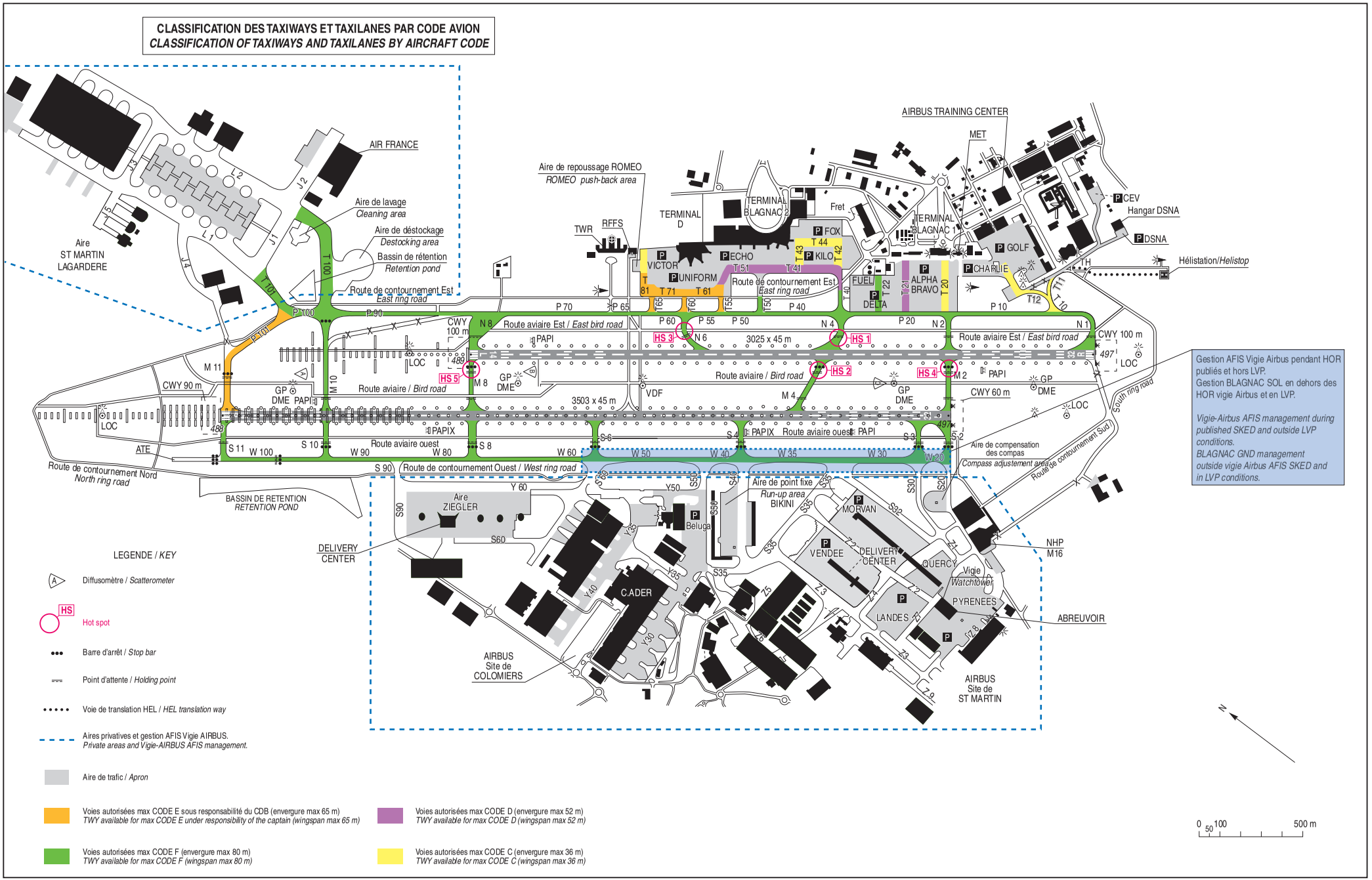
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE **BLAGNAC**

CLASSIFICATION DES TAXIWAYS ET TAXILANES PAR CODE AVION
CLASSIFICATION OF TAXIWAYS AND TAXILANES BY AIRCRAFT CODE



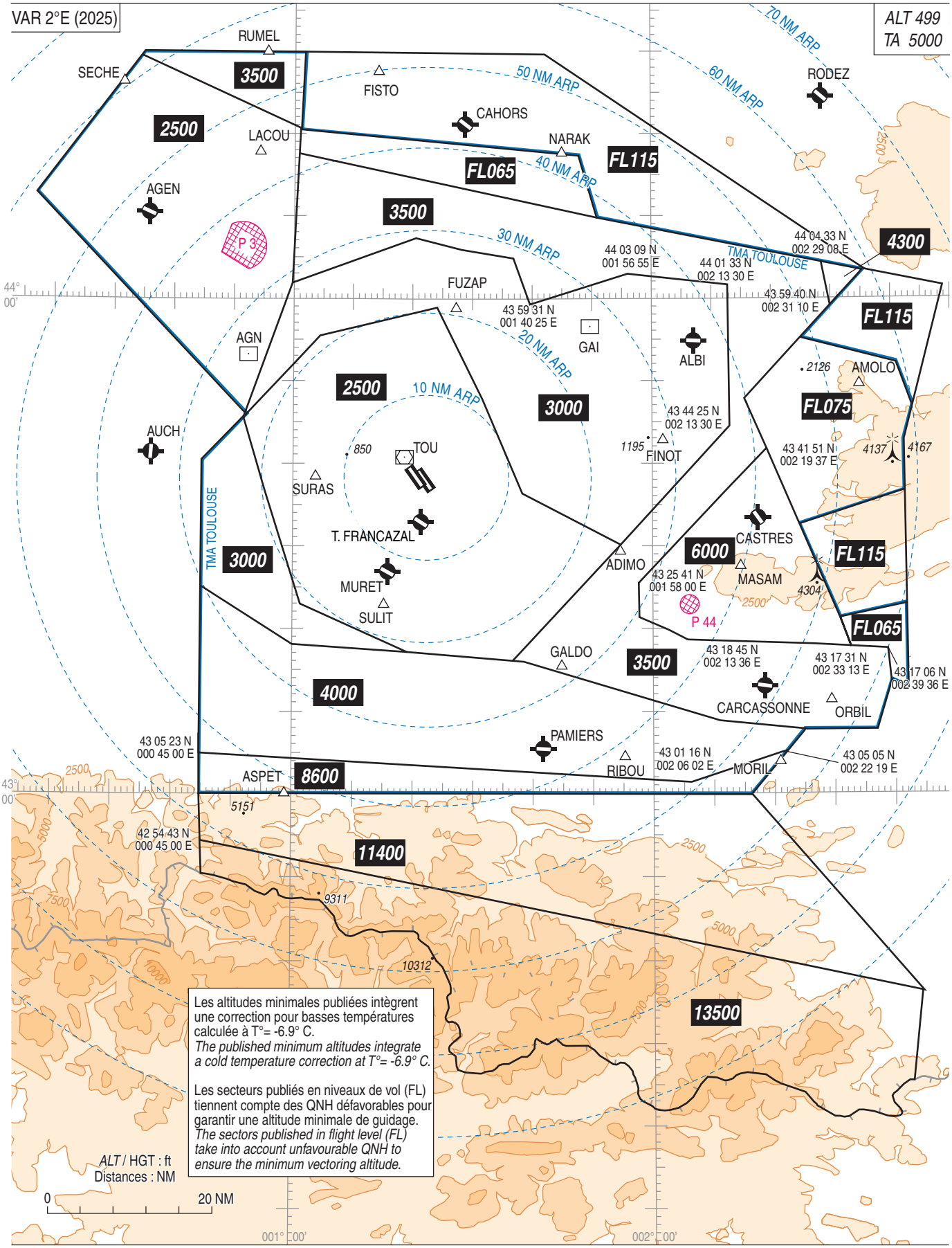
AMDT 10/26 **CHG :** Voies autorisées code E et F/*TWYs available for code E and F*, bassin de rétention ajouté/*retention pond added.*

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

TOULOUSE BLAGNAC
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180 - 129.305 - 123.850 - 120.355
BLAGNAC Approche/*Approach* 121.105



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

INA RNAV(GNSS) RWY 32L

RMK	GNSS *only* - Linked to *FNA* RNP RWY 32L and *FNA* ILS Z *or* LOC Z RWY 32L *Procedure developped under CDO concept*							MAG VAR 2025 1.7°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)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	SULIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ADIMO	IF	ADIMO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO606	-	266	267.5	7.9	-	-	-	230	-	1.0
	TF	BO603	-	266	267.4	5.0	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	256	257.5	3.8	-	3000	-	210	-	1.0
INA AGENO	IF	AGENO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO602	-	121	123.0	10.4	L	-	-	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	027	028.3	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA FUZAP	IF	FUZAP	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO608	-	188	189.8	9.4	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BO607	-	140	142.0	7.7	-	FL080	-	-	-	1.0
	TF	BO605		140	142.0	8.1	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	BO604	-	185	186.9	4.0	-	-	-	230	-	1.0
	TF	BO603	-	185	186.9	4.3	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	256	257.5	3.8	-	3000	-	210	-	1.0
INA OGRIL	IF	OGRIL	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO602	-	058	059.4	12.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	027	028.3	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA SULIT	IF	SULIT	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO602	-	084	085.9	9.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	027	028.3	5.0	-	3000	-	210	-	1.0

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

INA RNAV(GNSS) RWY 32R

GNSS *only - Linked to* FNA RNP RWY 32R *and* FNA ILS Z *or* LOC Z RWY 32R
Procedure developped under CDO concept

MAG VAR 2025 1.7°E

REF NAVAID :

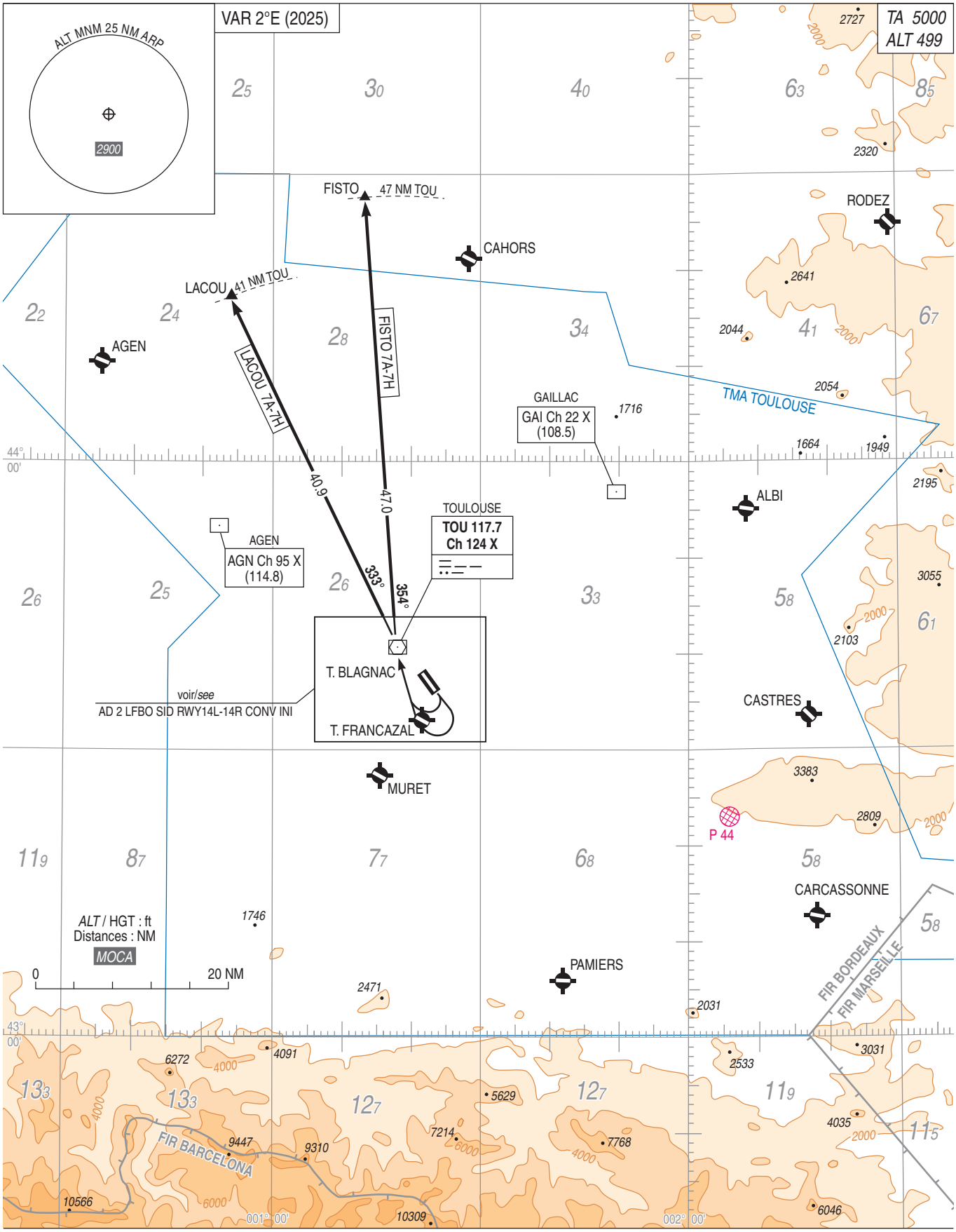
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	HLDG	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	HLDG	-	SULIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ADIMO	INA ADIMO	IF	ADIMO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
		TF	BO606	-	266	267.5	7.9	-	-	-	230	-	1.0
		TF	BO603	-	266	267.4	5.0	-	4000	-	-	-	1.0
		TF	IO32R	-	251	253.1	3.5	-	3000	-	210	-	1.0
INA AGENO	INA AGENO	IF	AGENO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
		TF	BO602	-	121	123.0	10.4	L	-	-	-	-	1.0
		TF	IO32R	-	031	032.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA FUZAP	INA FUZAP	IF	FUZAP	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
		TF	BO608	-	188	189.8	9.4	-	-	-	-	-	1.0
		TF	BO607	-	140	142.0	7.7	-	FL080	-	-	-	1.0
		TF	BO605		140	142.0	8.1	-	5000	-	-	-	1.0
		TF	BO604	-	185	186.9	4.0	-	-	-	230	-	1.0
		TF	BO603	-	185	186.9	4.3	-	4000	-	-	-	1.0
		TF	IO32R	-	251	253.1	3.5	-	3000	-	210	-	1.0
INA OGRIL	INA OGRIL	IF	OGRIL	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
		TF	BO602	-	058	059.4	12.1	-	-	-	-	-	1.0
		TF	IO32R	-	031	032.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA SULIT	INA SULIT	IF	SULIT	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
		TF	BO602	-	084	085.9	9.7	-	-	-	-	-	1.0
		TF	IO32R	-	031	032.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0

© Service de l'Information Aéronautique, France

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

TOULOUSE BLAGNAC
SID CONV RWY 14L / 14R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS BLAGNAC	123.130	**TWR :** BLAGNAC Tour/*Tower*	118.105	(1) Assistance VFR	
FIS : TOULOUSE	121.250 (1)	BLAGNAC Sol/*Ground*	121.905	*(1) VFR assistance*	
APP : TOULOUSE Approche/*Approach*	125.180 - 129.305 - 124.980 (s)	BLAGNAC Prévol/*Delivery*	121.705		
BLAGNAC Approche/*Approach*	121.105				



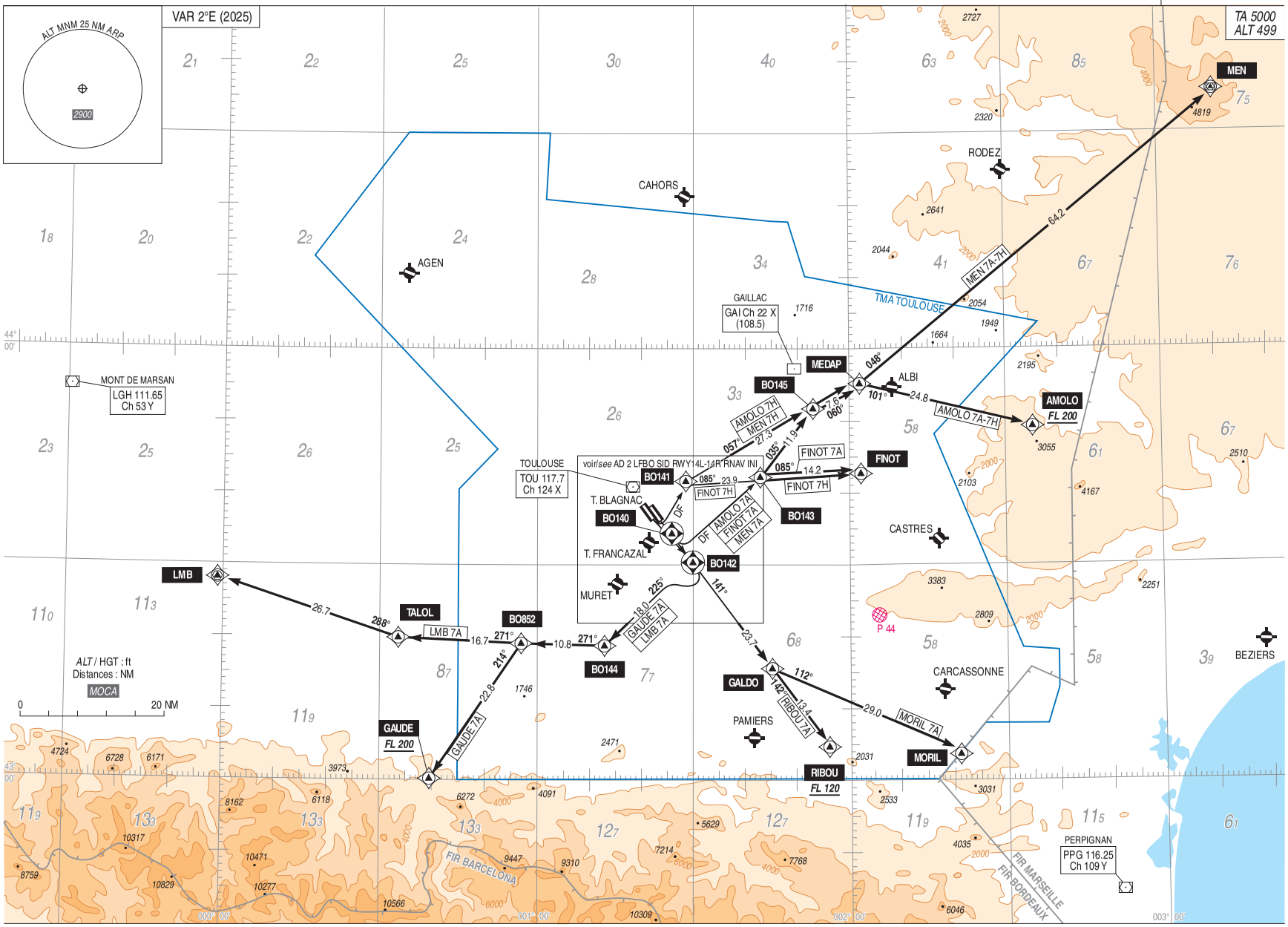
© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 14L / 14R

ATIS BLAGNAC	123.130	**TWR :** BLAGNAC Tour/*Tower*	118.105	(1) Assistance VFR
FIS : TOULOUSE	121.250 (1)	BLAGNAC Sol/*Ground*	121.905	*(1) VFR assistance*
APP : TOULOUSE Approche/*Approach*	125.180 - 129.305 - 124.980 (s)	BLAGNAC Prévol/*Delivery*	121.705	
BLAGNAC Approche/*Approach*	121.105			

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

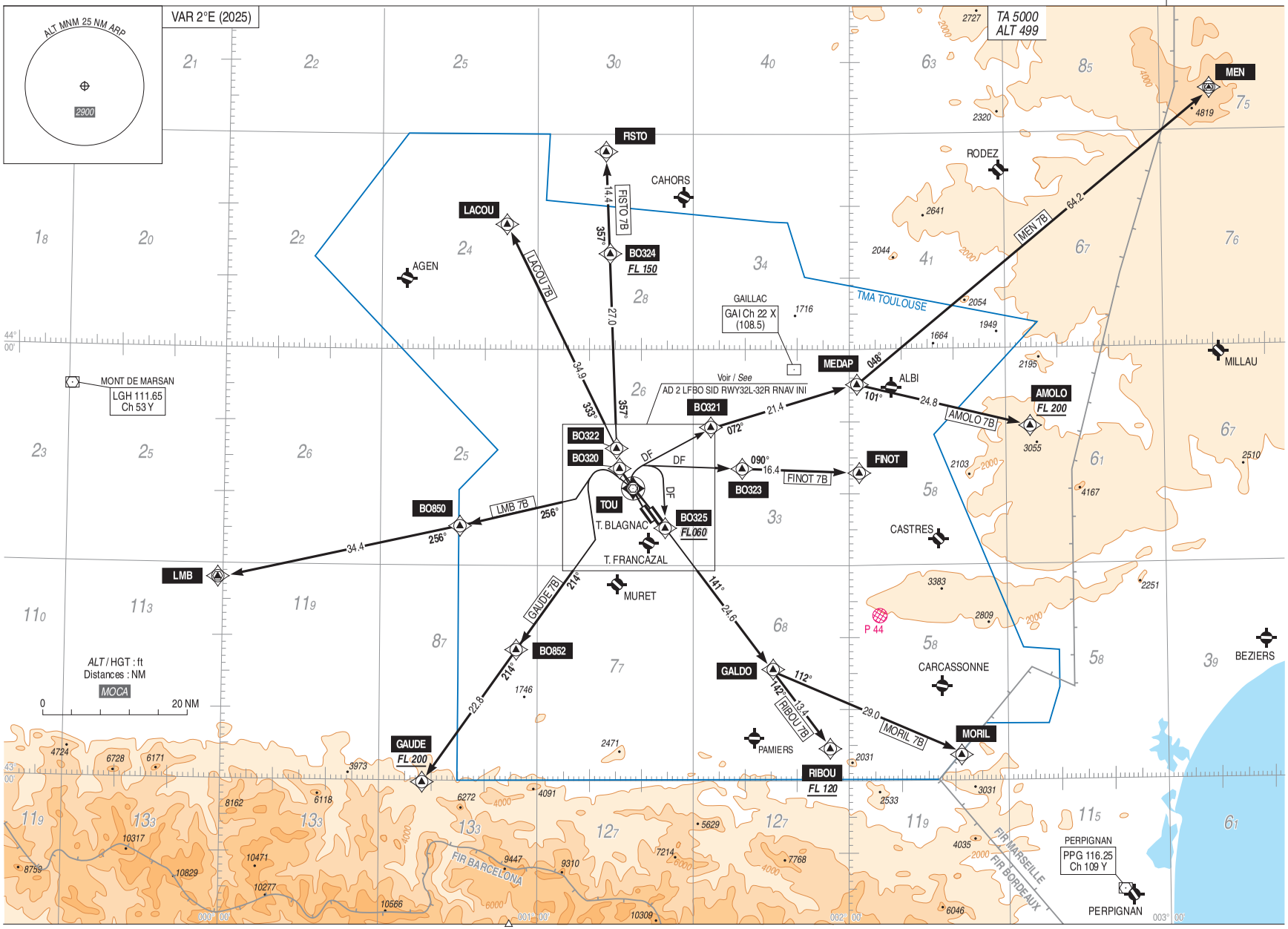
TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 32L / 32R
(Protégés pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS BLAGNAC 123.130
FIS : TOULOUSE 121.250 (1)
APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 125.180 - 129.305 - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche/*Approach* 121.105

TWR : BLAGNAC Tour/*Tower* 118.105
BLAGNAC Sol/*Ground* 121.905
BLAGNAC Prévol/*Delivery* 121.705

(1) Assistance VFR
(1) VFR assistance

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

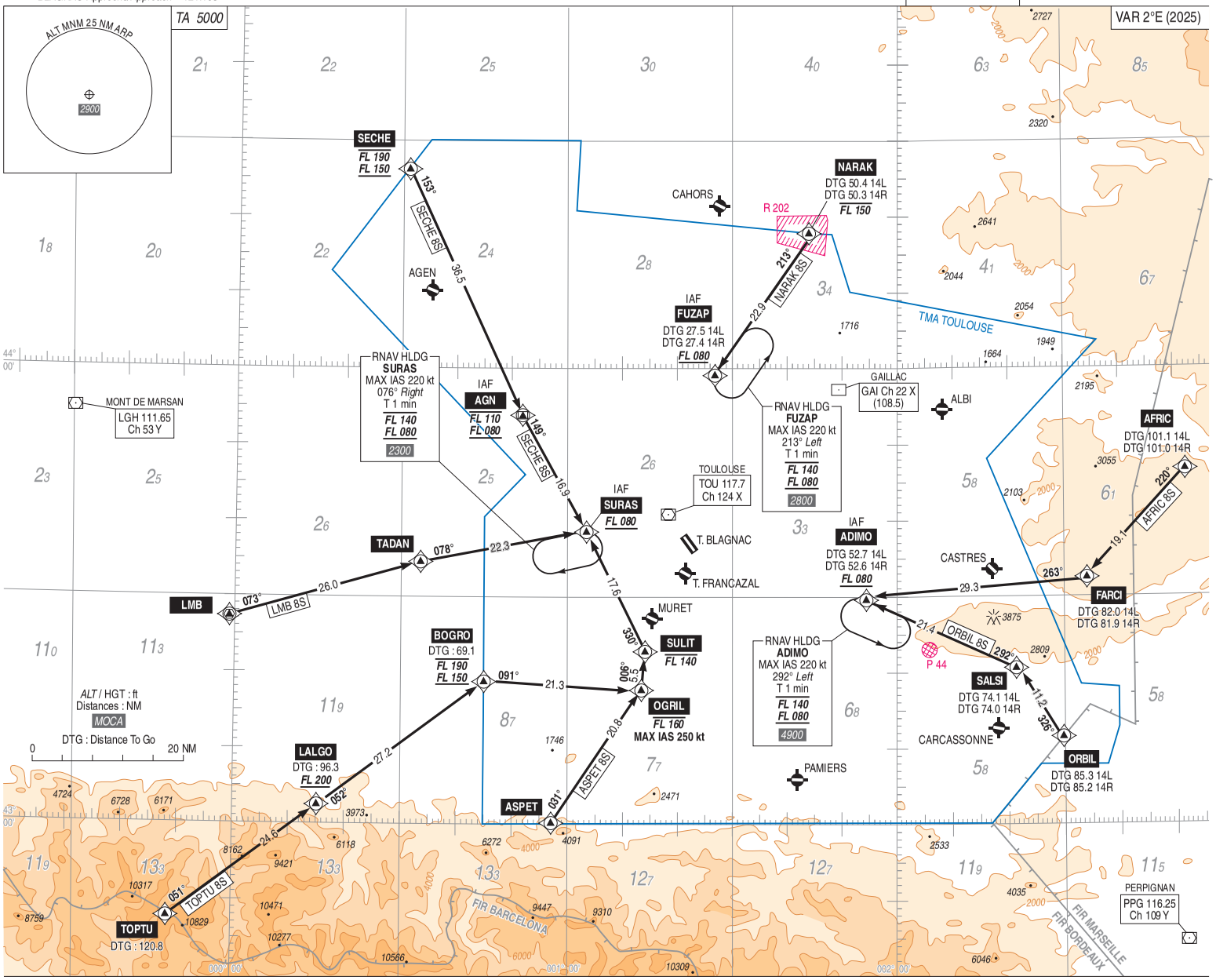
TOULOUSE BLAGNAC
STAR RNAV RWY 14
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

ATIS BLAGNAC 123.130
FIS : TOULOUSE Information 121.250 (Assistance VFR / *VFR assistance*)
APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (arrivées vers/*arrivals to* ADIMO et/*and* FUZAP)
125.180 (arrivées vers/*arrivals to* SULIT et/*and* SURAS)
124.980 (s)
BLAGNAC Approche/*Approach* 121.105

TWR : BLAGNAC Tour/*Tower* 118.105
BLAGNAC Sol/*Ground* 121.905

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

STAR LMB 8S - FIR seulement / *only*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

TOULOUSE BLAGNAC
STAR RNAV RWY 32
(Protégées pour/*Protected for* CAT A, B, C, D)

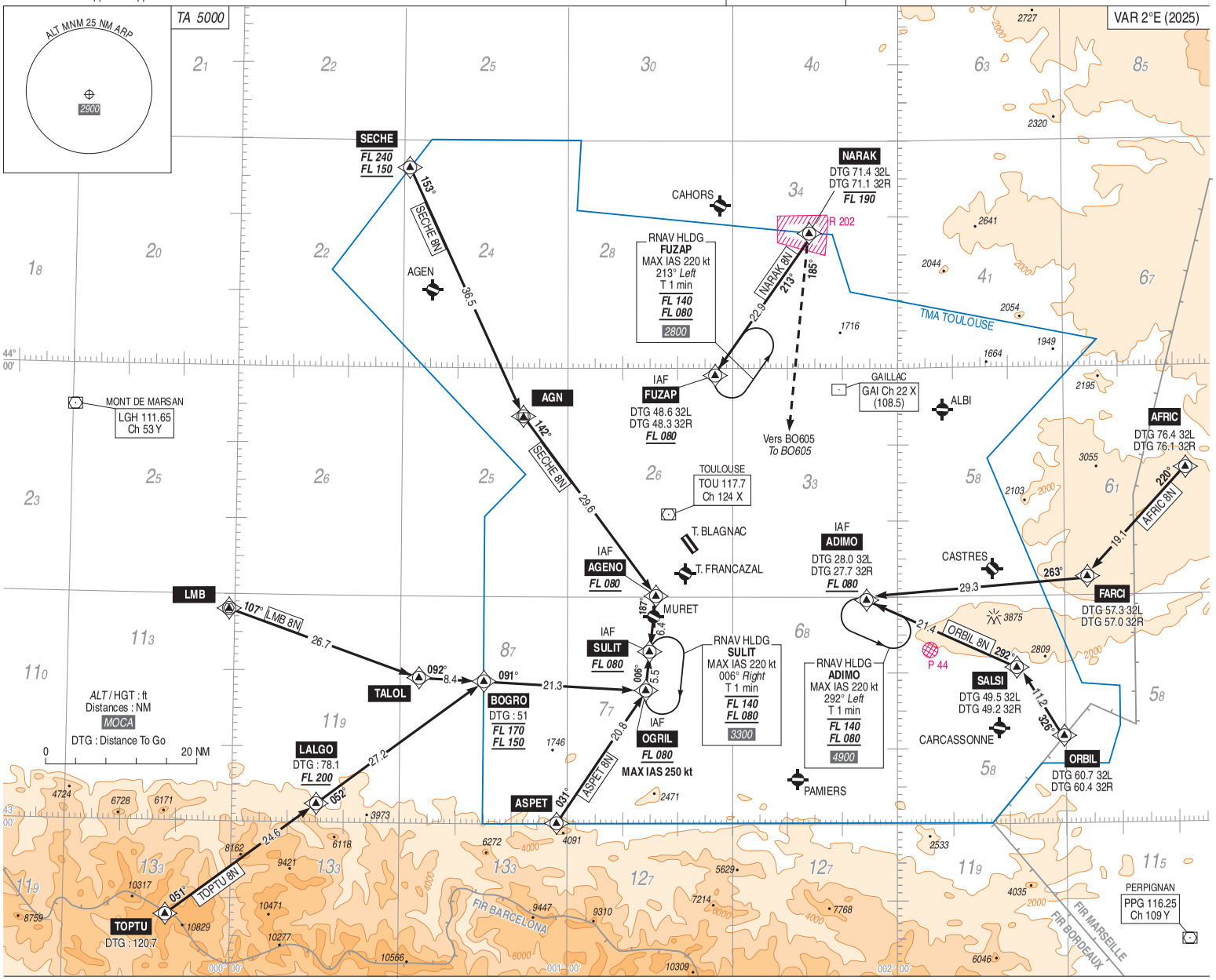
ATIS BLAGNAC 123.130
FIS : TOULOUSE Information 121.250 (Assistance VFR / *VFR assistance*)
APP : TOULOUSE Approche/*Approach* 129.305 (arrivées vers/*arrivals to* ADIMO et/*and* FUZAP)
125.180 (arrivées vers/*arrivals to* SULIT et/*and* SURAS)
124.980 (s)
BLAGNAC Approche/*Approach* 121.105

TWR : BLAGNAC Tour/*Tower* 118.105
BLAGNAC Sol/*Ground* 121.905

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

Uniquement sur instruction du CTL / *Only on ATC instruction*

STAR LMB 8N - FIR seulement / *only*



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, ***THR : 489 (18 hPa)***

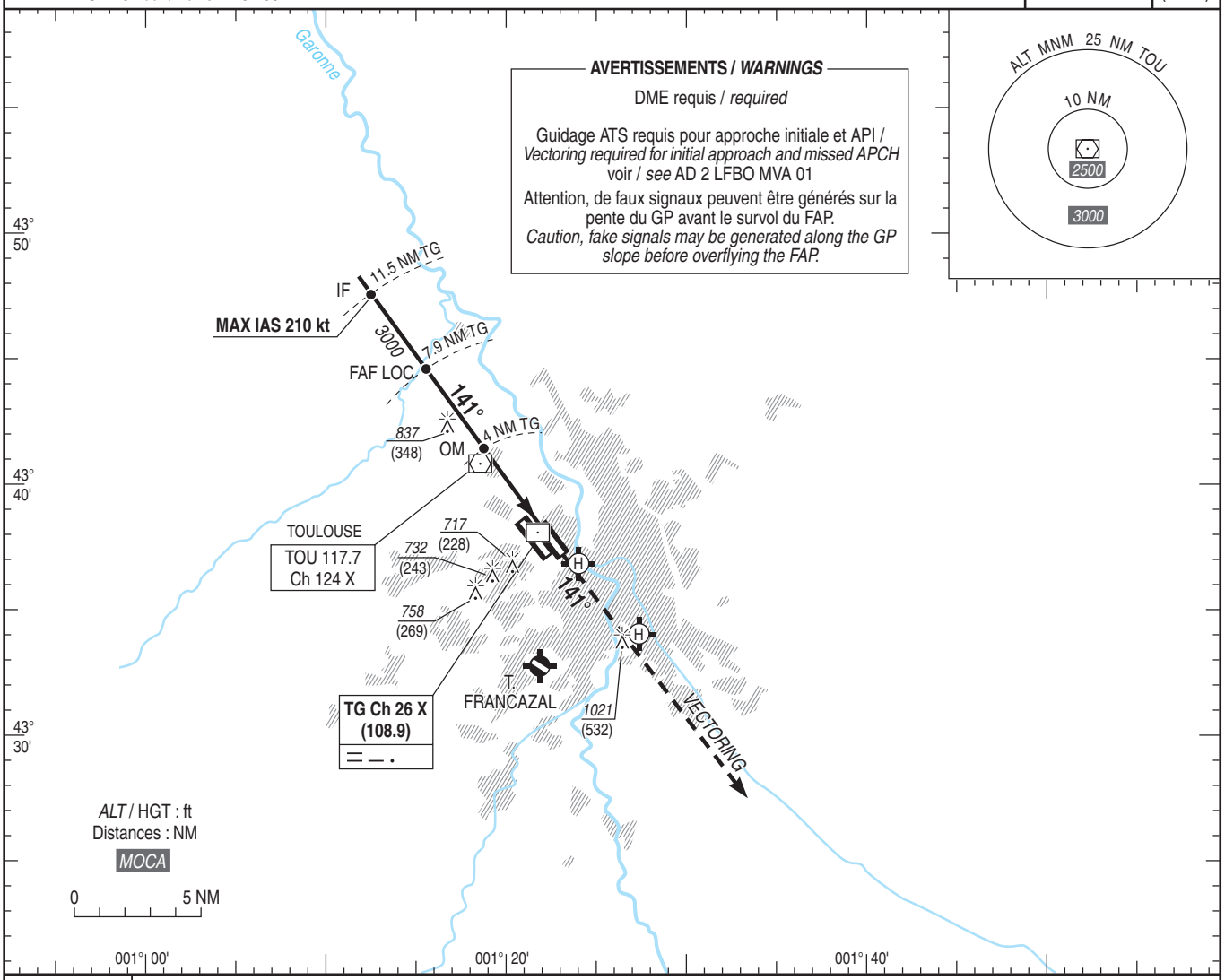
TOULOUSE BLAGNAC

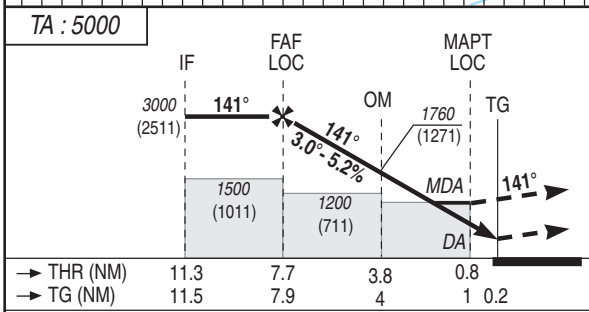
FNA ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

ILS - DME	VAR
TG 108.9	2°E
RDH : 50	(2025)





API : Monter **dans l'axe** (141°) jusqu'à ***4000*** (3511) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *(141°) up to* ***4000*** *(3511) and follow ATC instructions.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	ILS Y			LOC Y + DME TG			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***690*** (200)	550	157	***890*** (400)	1100	397	***1030*** (540)	1500	538
B			166				***1060*** (570)	1600	564
C			178				***1420*** (930)	2400	926
D			189				***1420*** (930)	3600	926
DL			193	-					

DME TG						
NM	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***2720***	***2400***	***2080***	***1760***	***1450***	***1130***
(HGT)	(2231)	(1911)	(1591)	(1271)	(961)	(641)

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAP/FAF - THR	7.7 NM	6 min 37	5 min 27	4 min 38	4 min 02	3 min 34	2 min 54	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, ***THR : 489 (18 hPa)***

TOULOUSE BLAGNAC

FNA ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 14L

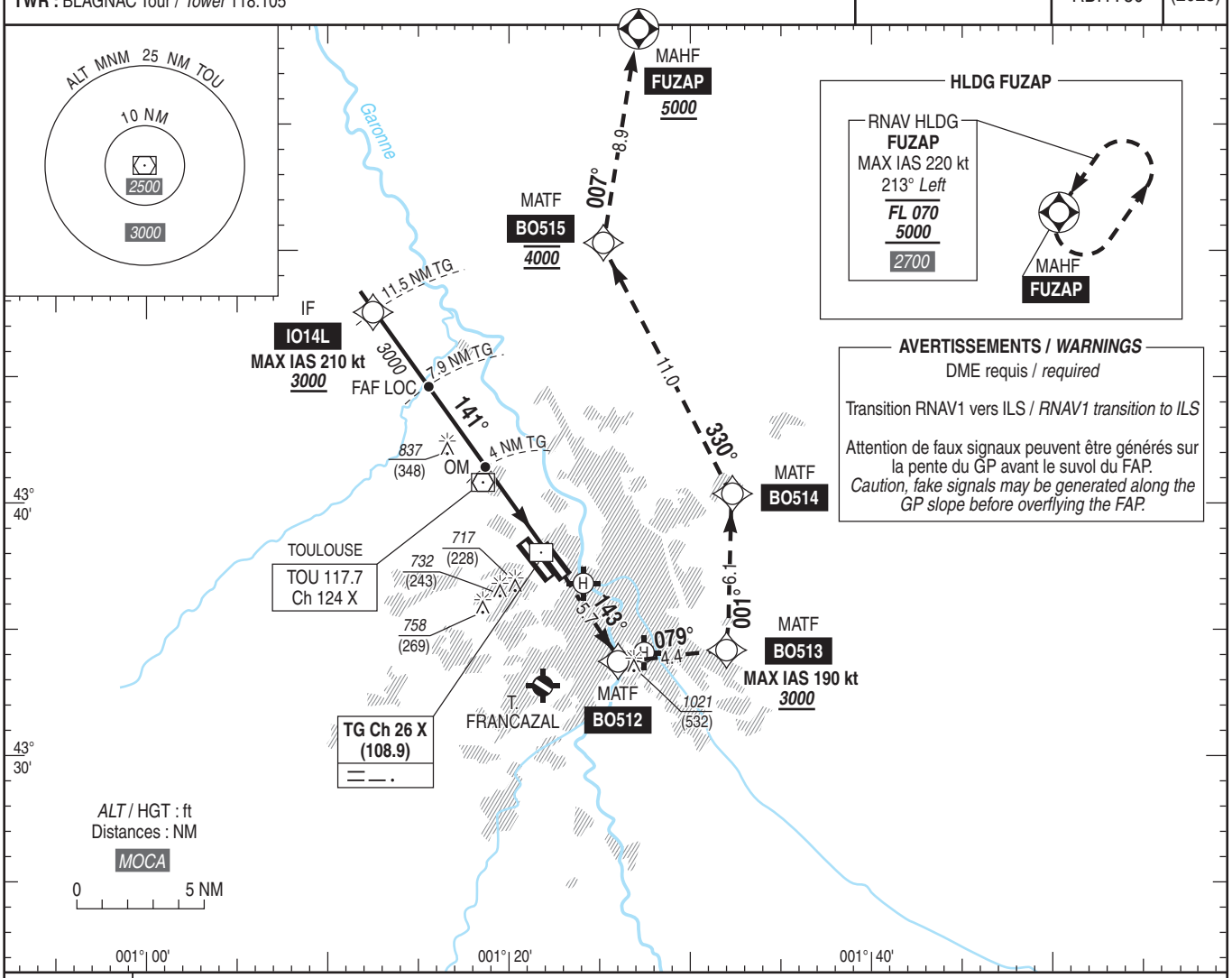
ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

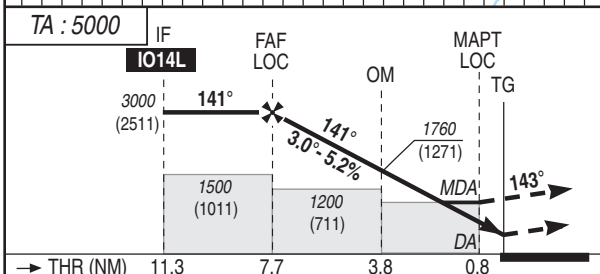
(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

ILS - DME
TG 108.9
RDH : 50

VAR
2°E
(2025)





API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2511) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3511), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4511) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2511) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3511), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4511) MNM or proceed according to ATC.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	ILS Z			LOC Z + DME TG			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***690*** (200)	550	157	***910*** (420)	1200	412	***1030*** (540)	1500	538
B			166				***1060*** (570)	1600	564
C			178				***1420*** (930)	2400	926
D			189				***1420*** (930)	3600	926
DL			193	-					

DME TG

NM	7	6	5	4	3	2
ALT	***2720***	***2400***	***2080***	***1760***	***1450***	***1130***
(HGT)	(2231)	(1911)	(1591)	(1271)	(961)	(641)

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

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAP/FAF - THR	7.7 NM	6 min 37	5 min 27	4 min 38	4 min 02	3 min 34	2 min 54	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

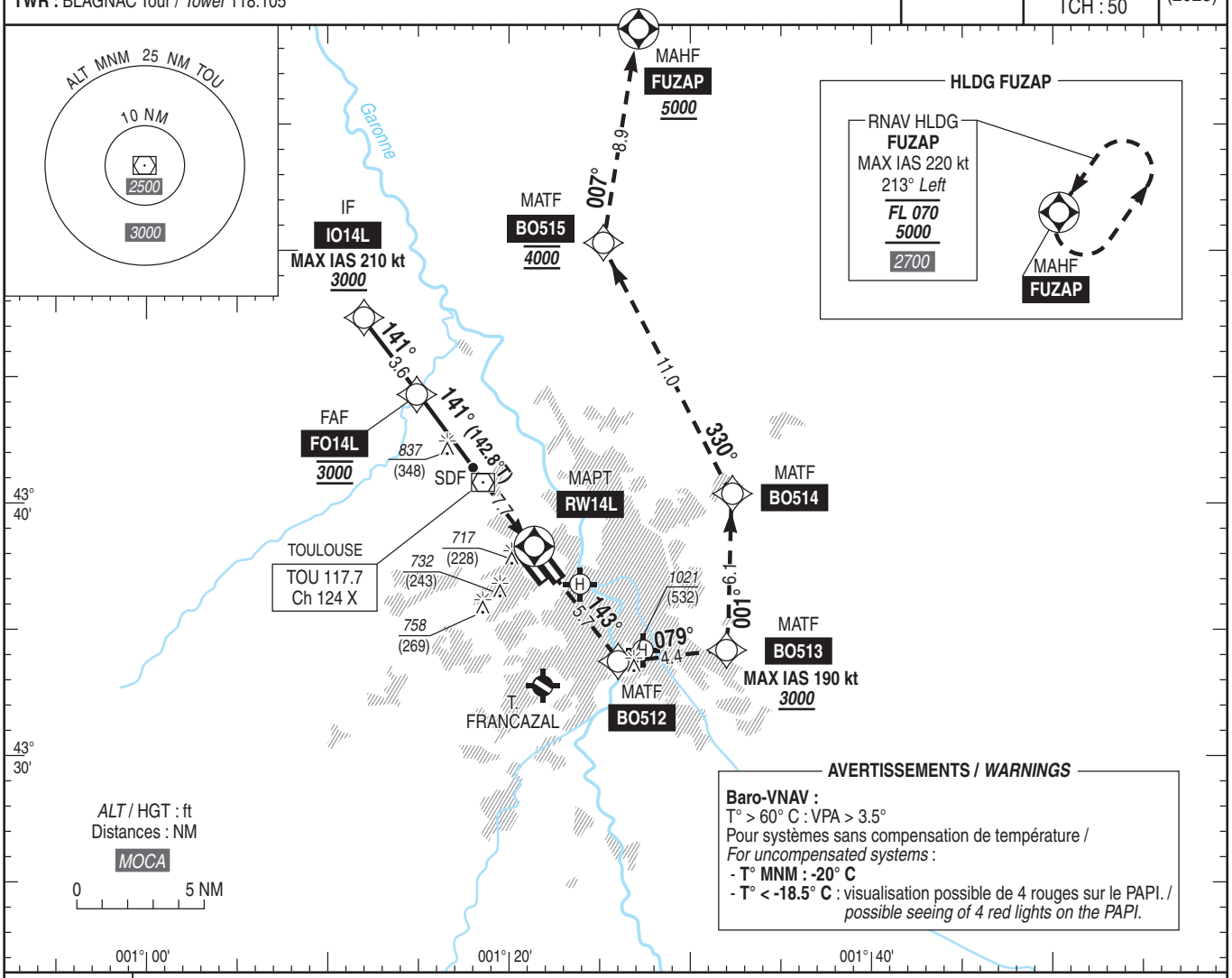
CAT A B C D
ALT AD : 499, ***THR : 489 (18 hPa)***

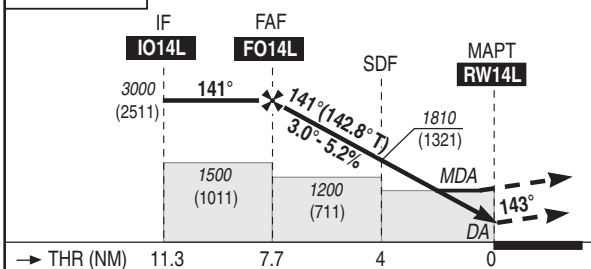
FNA **RNP** RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNP APCH	EGNOS Ch 82818 E14B TCH : 50	VAR 2°E (2025)





API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2511) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3511), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4511) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2511) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3511), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4511) MNM or proceed according to ATC.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***690*** (200)	550	157	***930*** (440)	1300	334	***970*** (480)	1500	474	***1030*** (550)	1500	538
B			166	***940*** (450)	1400	345				***1060*** (570)	1600	564
C			178	***940*** (460)	1400	351				***1420*** (930)	2400	926
D			189	***950*** (460)	1400	360				***1420*** (930)	3600	926
DL			193	-								

DIST RW14L

NM	7	6	5	4
ALT (HGT)	***2770*** (2281)	***2450*** (1961)	***2130*** (1641)	***1810*** (1321)
	3	**2**		
	1490 (1001)	***1180*** (691)		

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	7.73 NM	6 min 37	5 min 27	4 min 38	4 min 02	3 min 34	2 min 54	2 min 30
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 499, ***THR : 488 (18 hPa)***

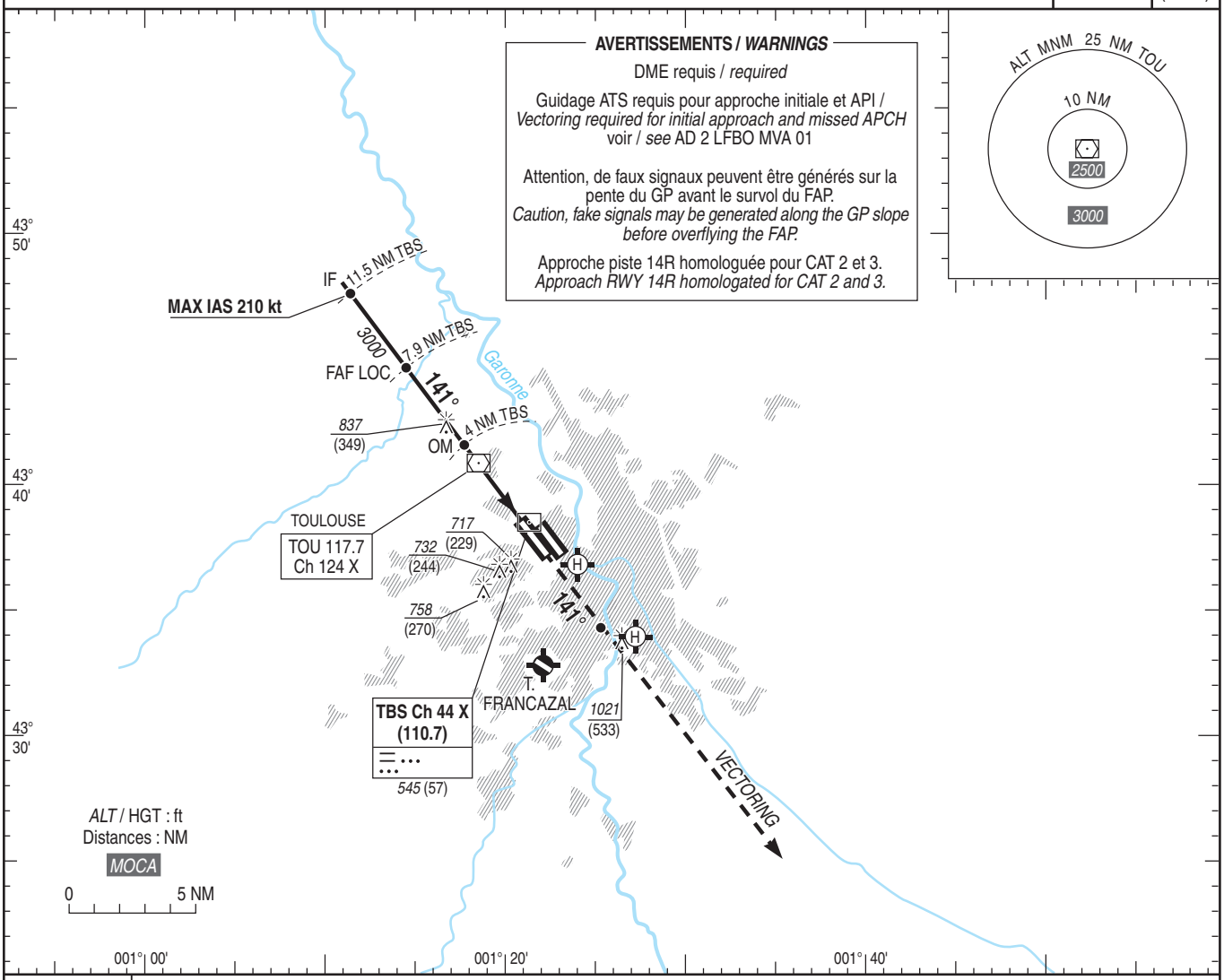
TOULOUSE BLAGNAC

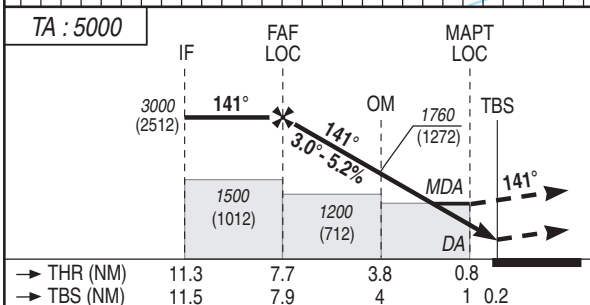
FNA ILS Y CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC Y RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

ILS - DME	VAR
TBS 110.7	2°E
RDH : 56	(2025)





API : Monter **dans l'axe** (141°) jusqu'à ***4000*** (3512) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *(141°) up to* ***4000*** *(3512) and follow ATC instructions.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	ILS Y				LOC Y + DME TBS			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***690*** (200)	550	148	53	***890*** (400)	1100	398	***1030*** (540)	1500	539
B			160	65				***1060*** (570)	1600	565
C			173	80				***1340*** (860)	2400	851
D			187	97				***1420*** (930)	3600	926
DL			189	100	-					

DME TBS						
NM	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
ALT	***2720***	***2400***	***2080***	***1760***	***1440***	***1120***
(HGT)	(2232)	(1912)	(1592)	(1272)	(952)	(632)

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAP/FAF - THR	7.7 NM	6 min 37	5 min 27	4 min 38	4 min 01	3 min 34	2 min 54	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, ***THR : 488 (18 hPa)***

TOULOUSE BLAGNAC

FNA ILS Z CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC Z RWY 14R

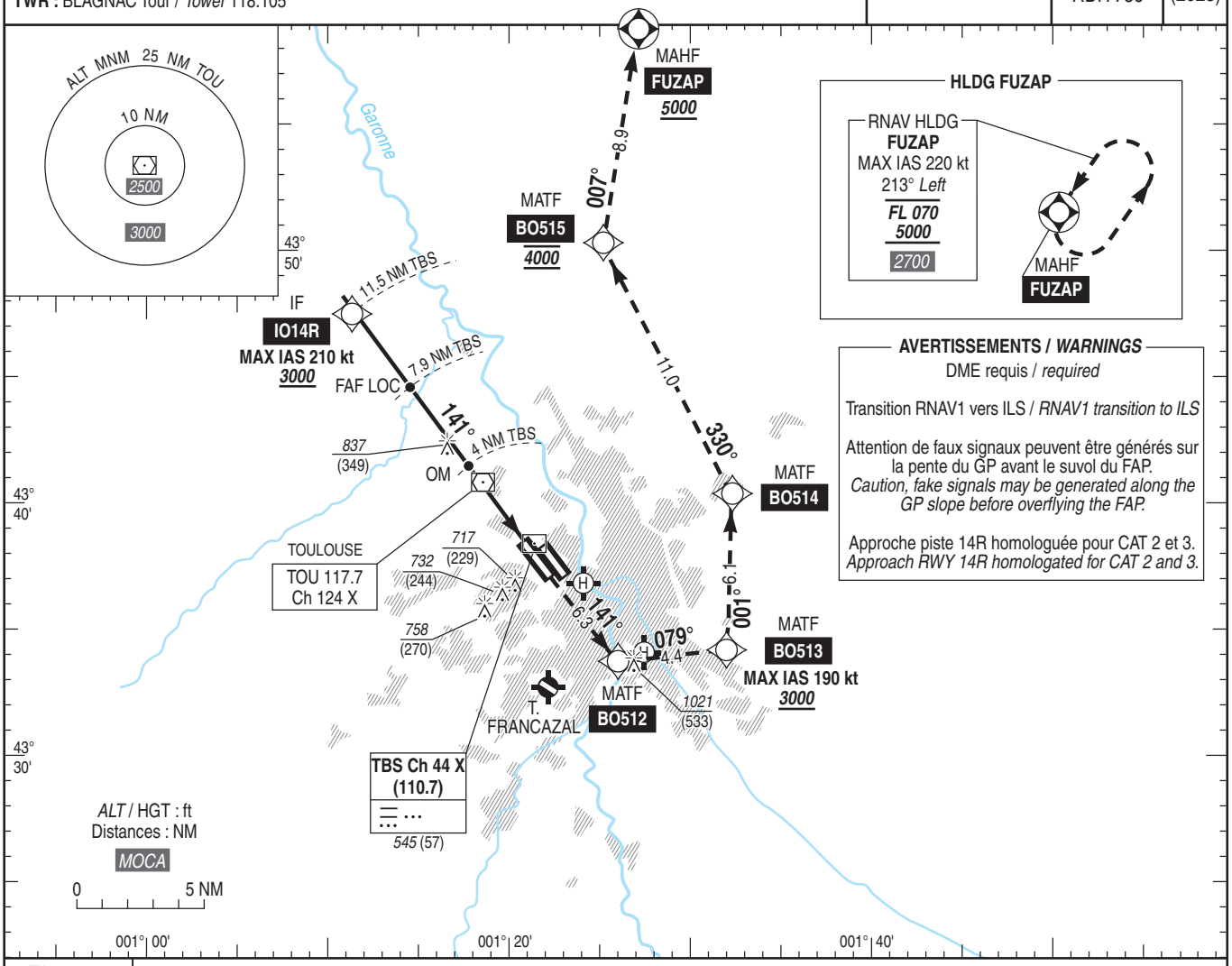
ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

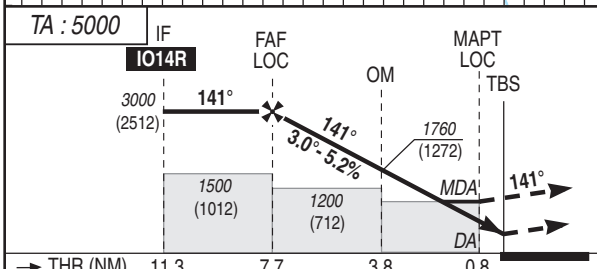
(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV1
GNSS seulement / *only*

ILS - DME
TBS 110.7
RDH : 56

VAR
2°E
(2025)





API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2512) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3512), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4512) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2512) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3512), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4512) MNM or proceed according to ATC.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	ILS Z				LOC Z + DME TBS			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***690*** (200)	550	148	53	***890*** (400)	1100	398	***1030*** (540)	1500	539
B			160	65				***1060*** (570)	1600	565
C			173	80				***1340*** (860)	2400	851
D			187	97				***1420*** (930)	3600	926
DL			189	100	-					

DME TBS

NM	7	6	5	4	3	2
ALT	***2720***	***2400***	***2080***	***1760***	***1440***	***1120***
(HGT)	(2232)	(1912)	(1592)	(1272)	(952)	(632)

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

FAP/FAF - THR	7.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		6 min 37	5 min 27	4 min 38	4 min 01	3 min 34	2 min 54	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

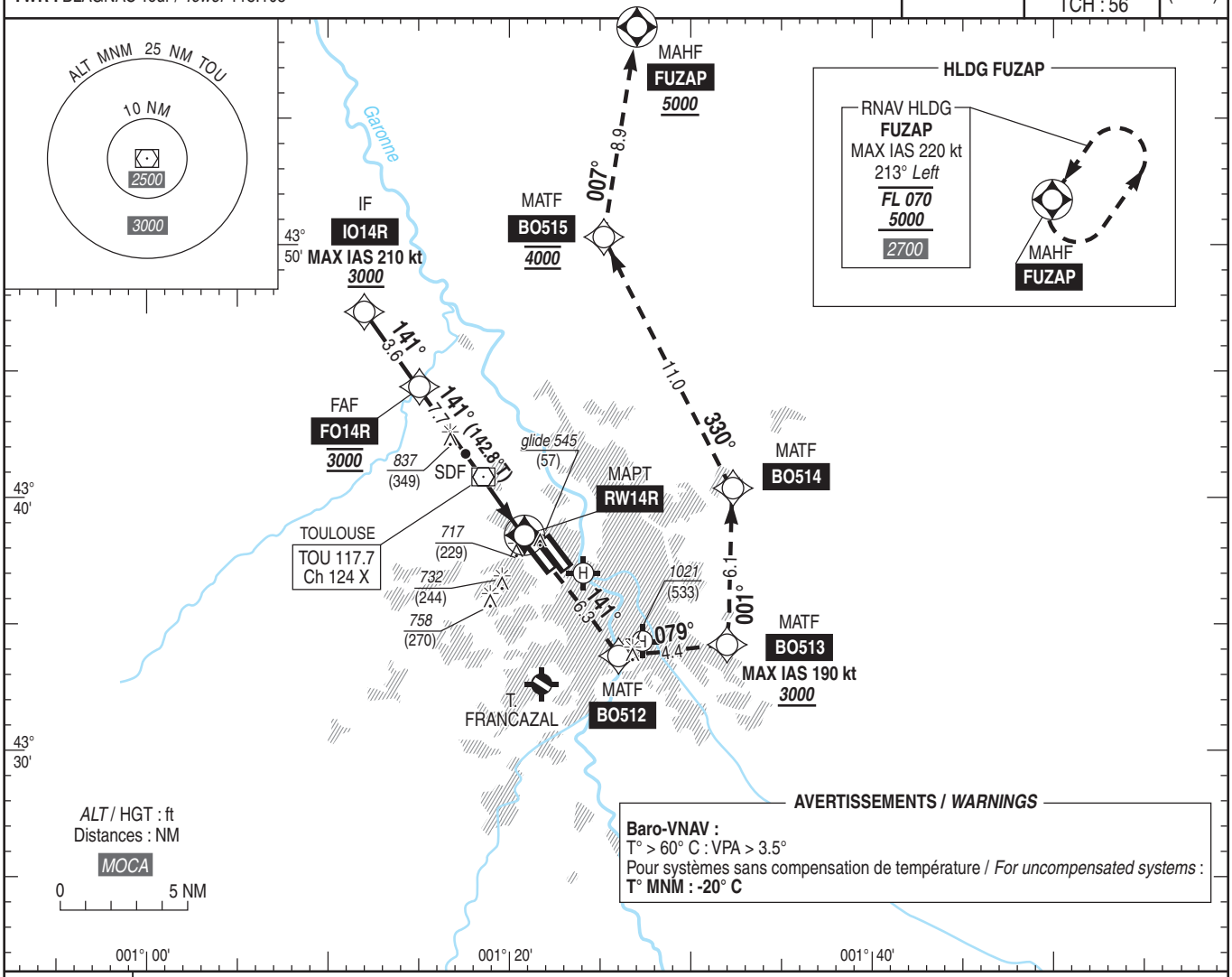
CAT A B C D
ALT AD : 499, ***THR : 488 (18 hPa)***

FNA **RNP** RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

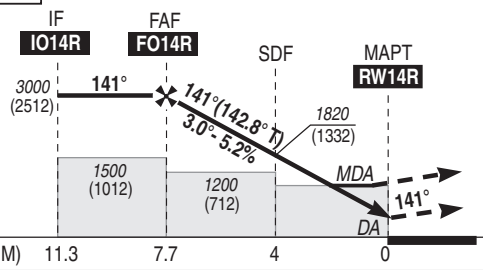
RNP APCH	EGNOS Ch 57314 E14A TCH : 56	VAR 2°E (2025)



AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Baro-VNAV :
T° > 60° C : VPA > 3.5°
Pour systèmes sans compensation de température / *For uncompensated systems* :
T° MNM : -20° C

TA : 5000



API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à ***3000*** (2512) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à ***4000*** (3512), puis vers **FUZAP** à ***5000*** (4512) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***BO512*** *then to* ***BO513*** *up to* ***3000*** *(2512) MNM (MAX IAS 190 kt), then to* ***BO514****, then to* ***BO515*** *at* ***4000*** *(3512), then to* ***FUZAP*** *up to* ***5000*** *(4512) MNM or proceed according to ATC.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***690*** (200)	550	148	***900*** (420)	1200	312	***970*** (480)	1500	475	***1030*** (540)	1500	539
B			160	***920*** (430)	1300	324				***1060*** (570)	1600	565
C			173	***940*** (450)	1400	344				***1340*** (860)	2400	851
D			187	***960*** (480)	1500	371				***1420*** (930)	3600	926
DL			189	-								

DIST RW14R NM	7	6	5	4	3
ALT (HGT)	***2770*** (2282)	***2450*** (1962)	***2140*** (1652)	***1820*** (1332)	***1500*** (1012)
	2 ***1180*** (692)				

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

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	7.71 NM	6 min 37	5 min 27	4 min 38	4 min 01	3 min 34	2 min 54	2 min 30
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

INA **RNAV** (GNSS) RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

VAR
2°E
(2025)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP
2900

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
Procédures élaborées selon le concept CDO.
Procedures developed under the CDO concept.

Garonne

IAF
FUZAP
DTG : 27.5
FL 080

229°
11.1

RNAV HLDG
FUZAP
MAX IAS 220 kt
213° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 080
2800

991
(502)

IAF
AGN
DTG : 28
FL 080

094°
10.3

BO508
DTG : 17.6

140°
6.3

BO509
DTG : 16.4
4000

204°
5.1

IF
IO14L
MAX IAS 210 kt
DTG : 11.3
3000

11.7

BO506
DTG : 28.1
FL 080

306°
24.6

307°

IAF
ADIMO
DTG : 52.7
FL 080

BO507
DTG : 16.7

077°
5.4

141°

Vers / *To FNA* ILS Z ou / *or* LOC Z RWY 14L
Vers / *To FNA* RNP RWY 14L

RNAV HLDG
SURAS
MAX IAS 220 kt
076° *Right*
T 1 min
FL 140
FL 080
2300

004°
7.7

IAF
SURAS
DTG : 24.4
FL 080

TOULOUSE
TOU 117.7
Ch 124 X

T. BLAGNAC

TG Ch 26 X
(108.9)

T. FRANCAZAL

RNAV HLDG
ADIMO
MAX IAS 220 kt
292° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 080
4900

ADIMO

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
DTG : Distance To Go (to THR)
REF HGT : *ALT THR*

0 5 NM

44° 10'
44° 00'
43° 50'
43° 40'
43° 30'
001° 00'
001° 10'
001° 20'
001° 30'

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

INA **RNAV** (GNSS) RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV 1
GNSS seulement /*only*

VAR
2°E
(2025)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP
2900

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*
Procédures élaborées selon le concept CDO.
Procedures developed under the CDO concept.

Garonne

IAF
AGN
DTG : 27.3
FL 080

094°
10.3

BO508
DTG : 17

141°
5.7

BO509
DTG : 16.3
4000

211°
5.0

IAF
FUZAP
DTG : 27.4
FL 080

229°
11.1

RNAV HLDG
FUZAP
MAX IAS 220 kt
213° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 080
2800

991
(503)

IF
IO14R
MAX IAS 210 kt
DTG : 11.3
3000

BO507
DTG : 16.3

071°
5.0

141°

11.7

306°

BO506
DTG : 28
FL 080

24.6

307°

IAF
ADIMO
DTG : 52.6
FL 080

Vers / *To FNA* ILS Z CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC Z RWY 14R
Vers / *To FNA* RNP RWY 14R

RNAV HLDG
SURAS
MAX IAS 220 kt
076° *Right*
T 1 min
FL 140
FL 080
2300

7.7

004°

IAF
SURAS
DTG : 24
FL 080

TOULOUSE
TOU 117.7
Ch 124 X

T. BLAGNAC

TBS Ch 44 X
(110.7)

T. FRANCAZAL

RNAV HLDG
ADIMO
MAX IAS 220 kt
292° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 080
4900

ADIMO

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
DTG : Distance To Go (to THR)
REF HGT : *ALT THR*

0 5 NM

44° 10'
44° 00'
43° 50'
43° 40'
43° 30'
001° 00'
001° 10'
001° 20'
001° 30'

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

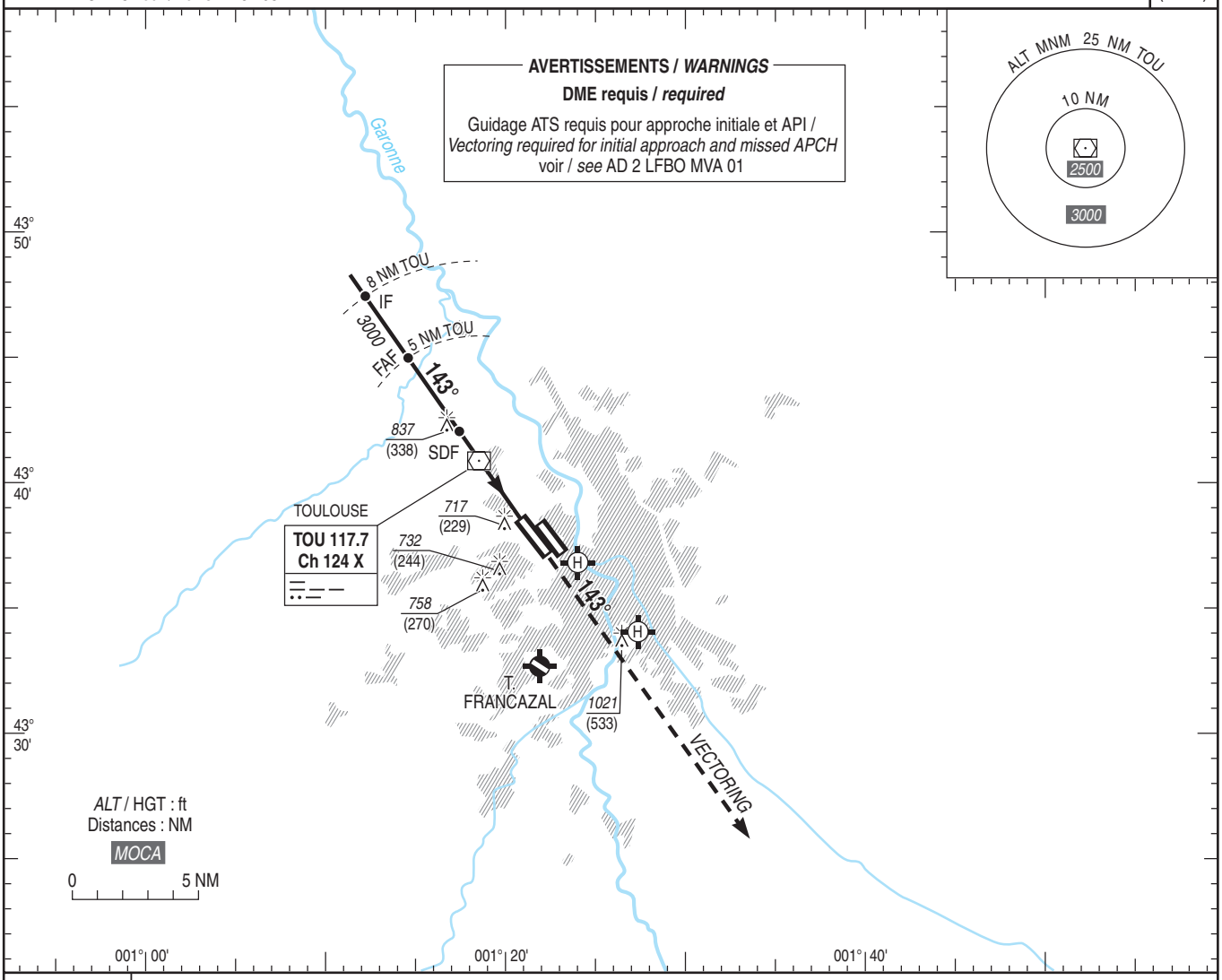
ALT AD : 499, ***THR : 488*** **(18 hPa)**

FNA VOR RWY 14R

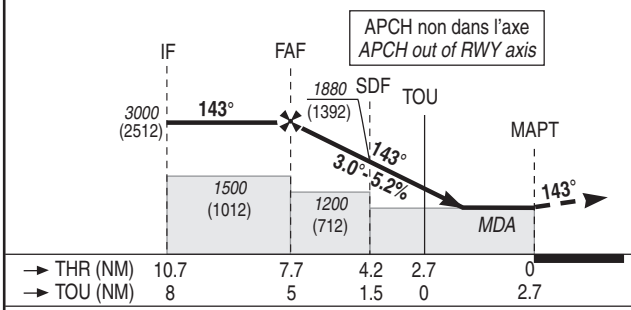
ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

VAR 2°E (2025)



TA : 5000



API : Monter sur **R 143 TOU** (143°) jusqu'à ***4000*** (3512) et suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 143 TOU** (143°) up to **4000** (3512) and follow ATC instructions.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	VOR + DME TOU			MVL / *Circling* (1)		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A B C D	***970*** (480)	1500	475	***1030*** (540) ***1060*** (570) ***1340*** (860) ***1420*** (930)	1500 1600 2400 3600	539 565 851 926

DME TOU							
NM	**5**	**4**	**3**	**2**	**1**	**0**	**1**
ALT (HGT)	***3000*** (2512)	***2680*** (2192)	***2360*** (1872)	***2040*** (1552)	***1720*** (1232)	***1410*** (922)	***1090*** (602)

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
TOU - MAPT	2.7 NM	2 min 19	1 min 55	1 min 37	1 min 25	1 min 15	1 min 01	0 min 53
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

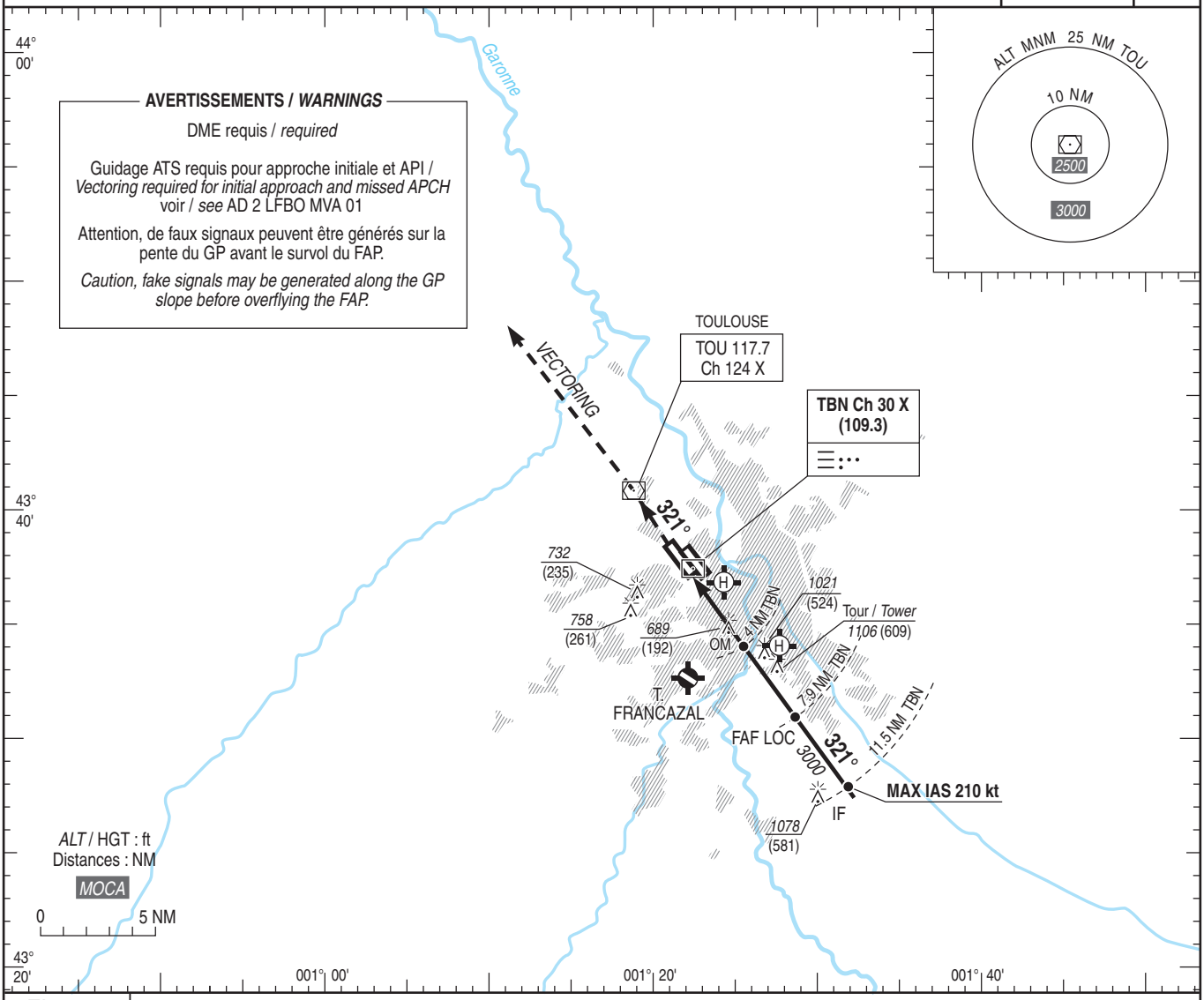
ALT AD : 499, ***THR : 497 (19 hPa)***

FNA ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

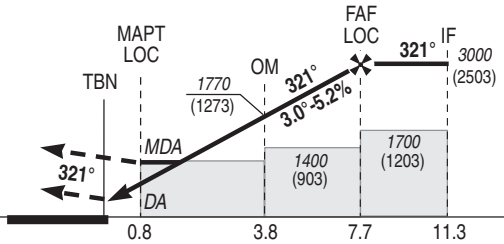
ILS - DME	VAR
TBN 109.3	2°E
RDH : 50	(2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** (321°) jusqu'à ***4000*** (3503) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *(321°) up to* ***4000*** *(3503) and follow ATC instructions.*
Acceleration level not studied.



THR ← (NM)	0.8	3.8	7.7	11.3
TBN ← (NM)	0.2	1	4	7.9	11.5

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 Y			LOC Y + DME TBN			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***750*** (250)	1300	191	***940*** (440)	1500	439	***1030*** (530)	1500	530
B			203		1500		***1060*** (560)	1600	556
C			211		2000		***1340*** (850)	2400	842
D			222		2000		***1420*** (920)	3600	917
DL			222	-					

DME TBN						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT	***1130***	***1450***	***1770***	***2090***	***2410***	***2730***
(HGT)	(633)	(953)	(1273)	(1593)	(1913)	(2233)

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAP/FAF - THR	7.7 NM	6 min 36	5 min 26	4 min 37	4 min 01	3 min 33	2 min 53	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 499, ***THR : 497 (19 hPa)***

TOULOUSE BLAGNAC
FNA ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 32L

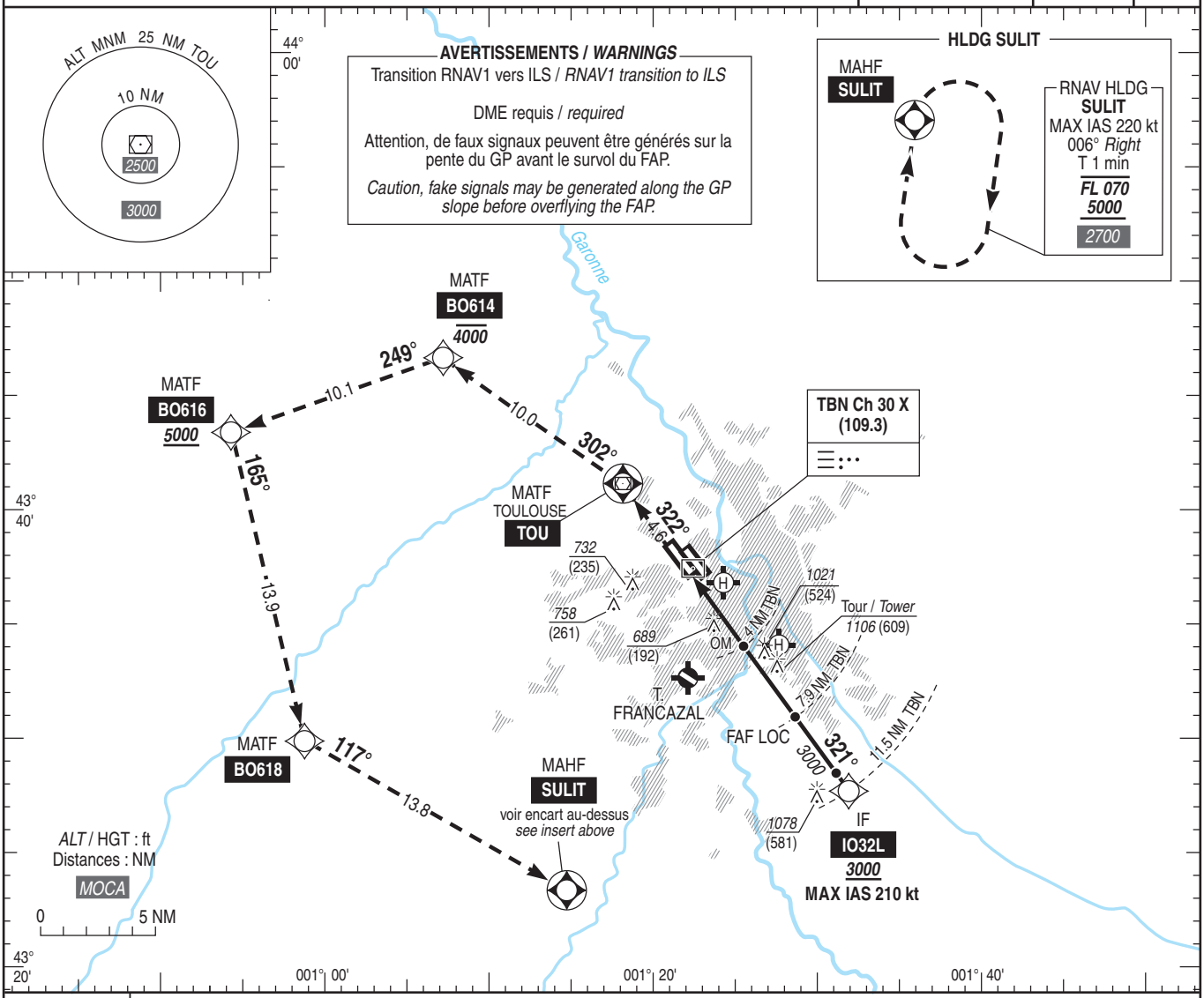
ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV1
GNSS seulement / *only*

ILS - DME
TBN 109.3
RDH : 50

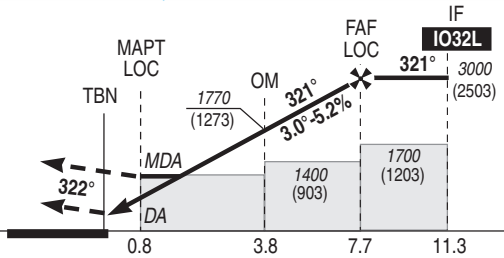
VAR
2°E
(2025)



TA : 5000

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle. Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions. Acceleration level not studied.*



THR ← (NM)
TBN ← (NM)

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

CAT	ILS Z			LOC Z + DME TBN			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***750*** (250)	1300	191	***940*** (440)	1500	439	***1030*** (530)	1500	530
B			203		1500		***1060*** (560)	1600	556
C			211		2000		***1340*** (850)	2400	842
D			222		2000		***1420*** (920)	3600	917
DL			222	-					

DME TBN						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT	***1130***	***1450***	***1770***	***2090***	***2410***	***2730***
(HGT)	(633)	(953)	(1273)	(1593)	(1913)	(2233)

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

FAP/FAF - THR	7.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		6 min 36	5 min 26	4 min 37	4 min 01	3 min 33	2 min 53	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

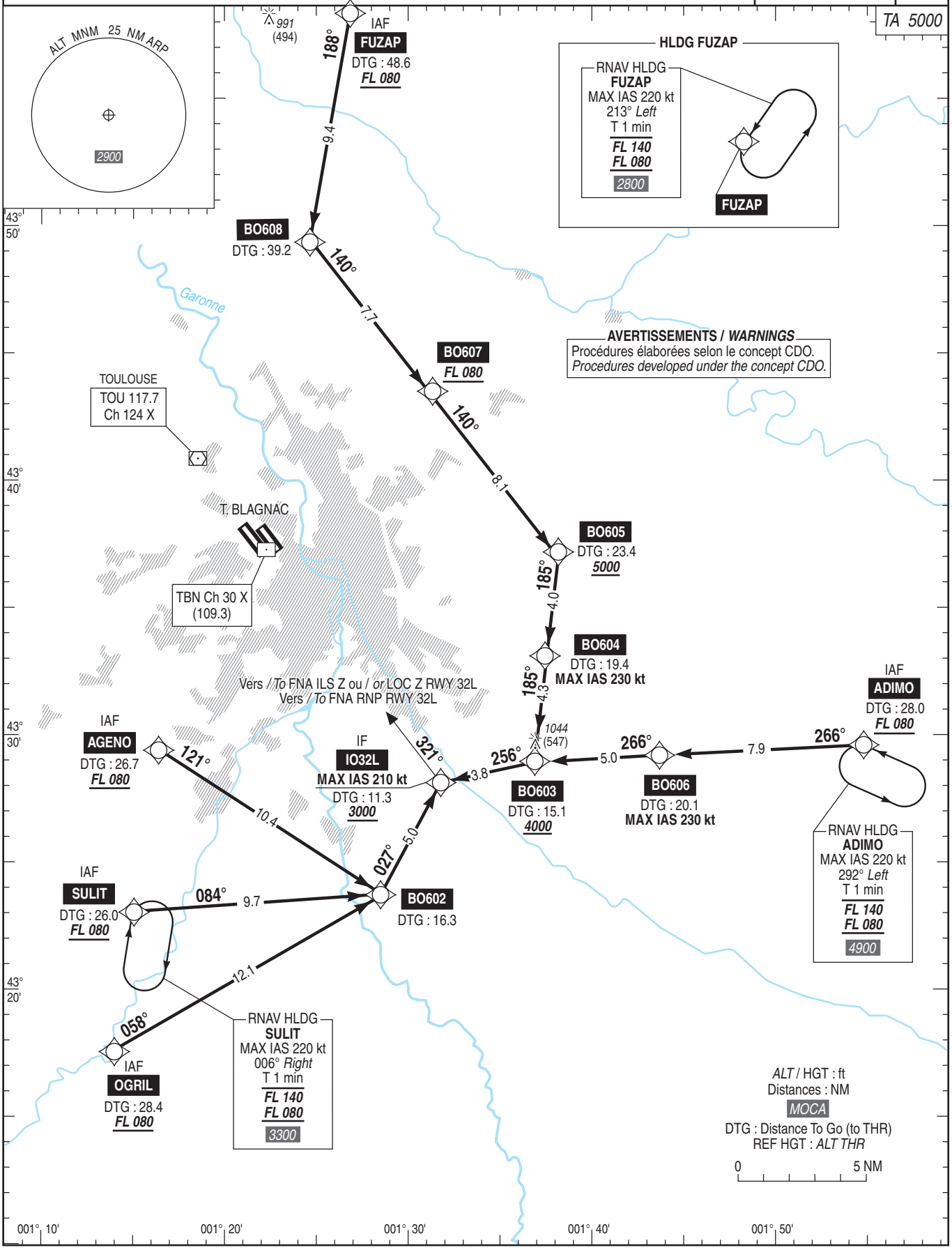
INA **RNAV** (GNSS) RWY 32 L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV 1
GNSS seulement / *only*

VAR
2°E
(2025)



© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

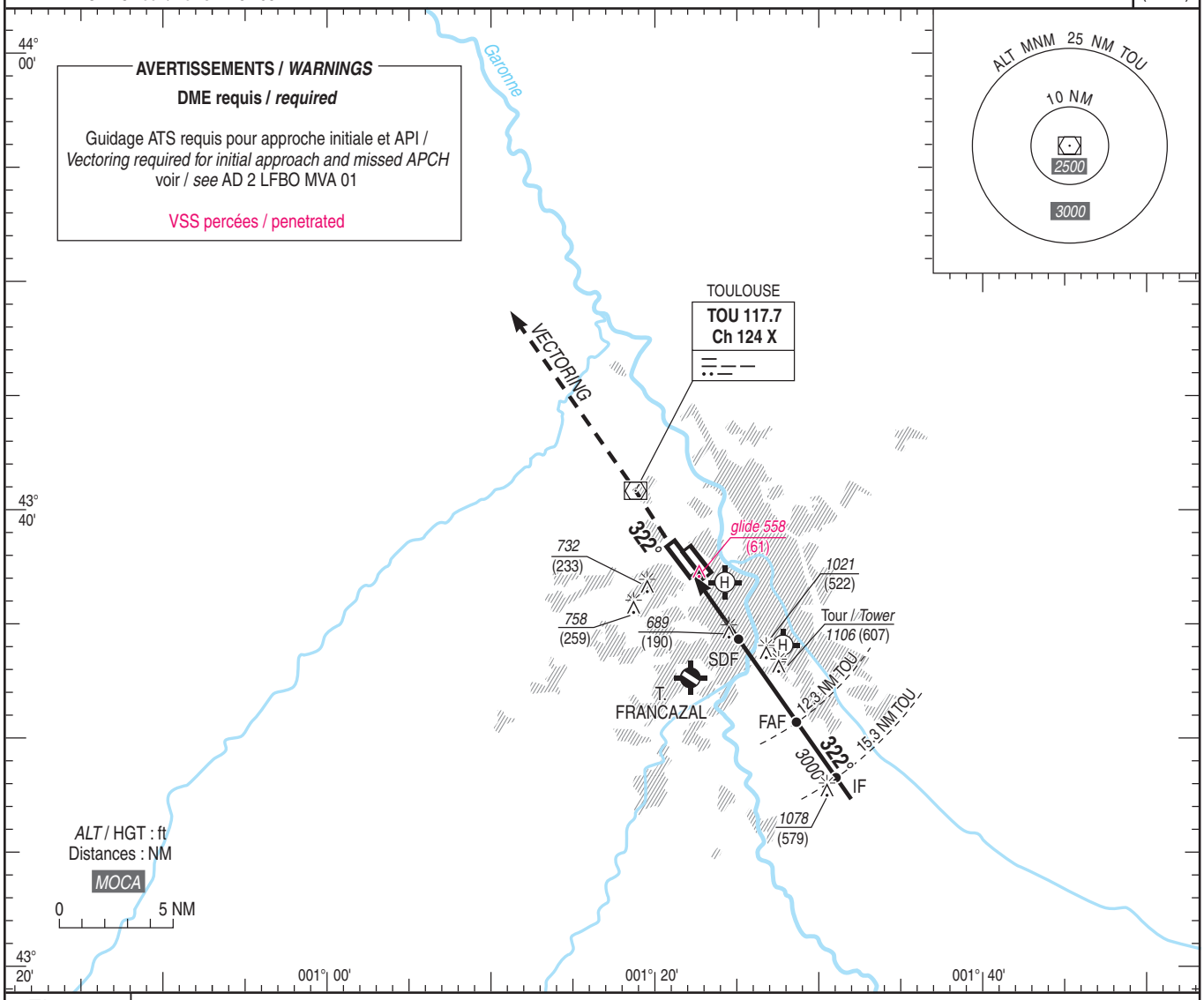
APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
***ALT AD : 499 (18 hPa)**, THR : 497*

TOULOUSE BLAGNAC
FNA VOR RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

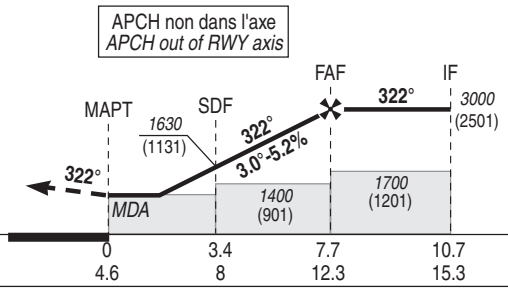
VAR 2°E (2025)



TA : 5000

API : Monter sur **R 142 TOU** (322°) jusqu'à ***4000*** (3501) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

*Missed APCH : Climb **R 142 TOU** (322°) up to **4000** (3501) and follow ATC instructions.*
Acceleration level 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 AD*

CAT	VOR + DME TOU			MVL / *Circling* (1)		
	MDA (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***940*** (440)	1500	437	***1030*** (530)	1500	528
B		1500		***1060*** (560)	1600	554
C		2000		***1340*** (840)	2400	840
D		2000		***1420*** (920)	3600	915

DME TOU							
NM	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**
ALT (HGT)	***990*** (491)	***1310*** (811)	***1630*** (1131)	***1950*** (1451)	***2270*** (1771)	***2590*** (2091)	***2900*** (2401)

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAP - MAPT	7.3 NM	6 min 36	5 min 26	4 min 37	4 min 01	3 min 33	2 min 53	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

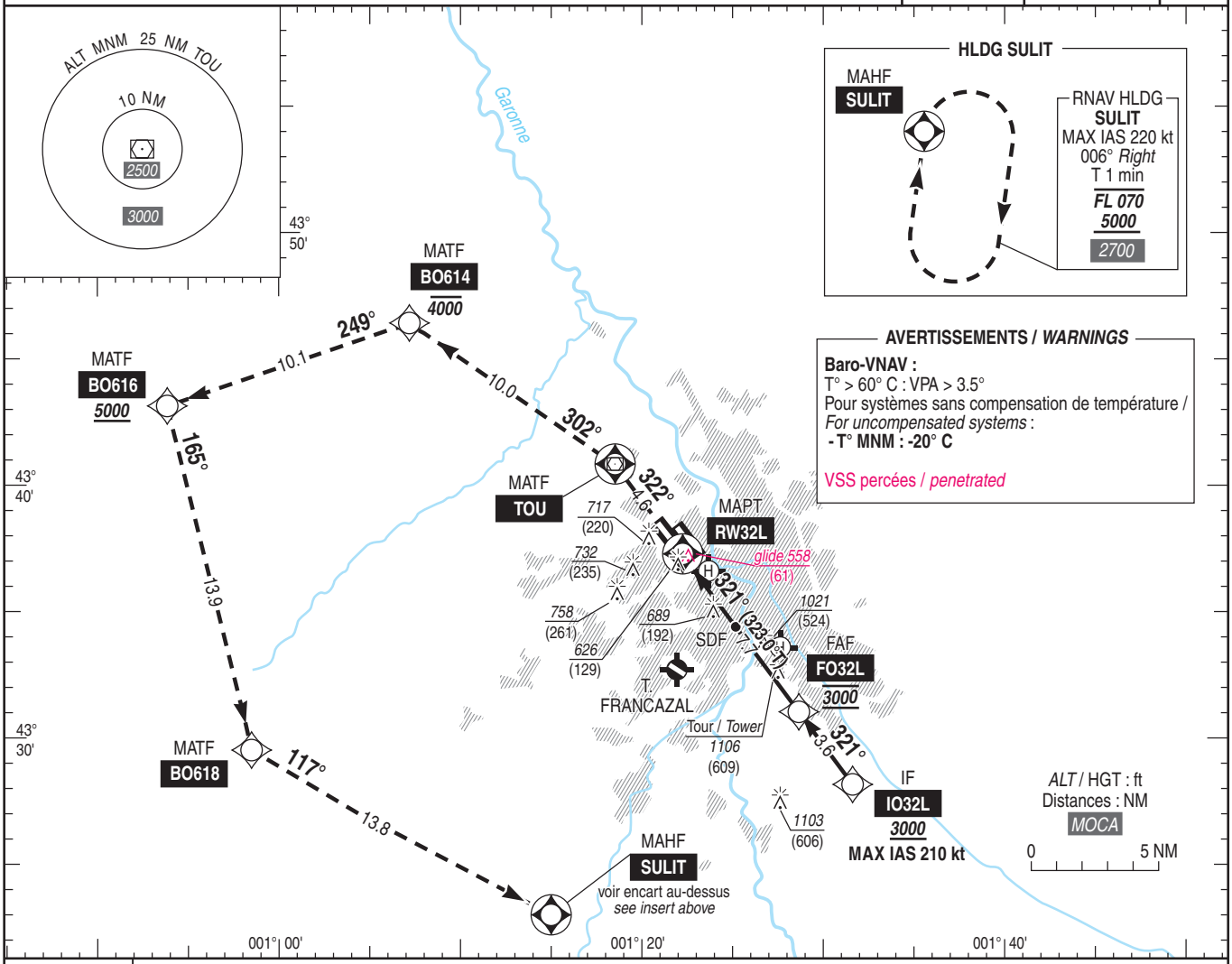
CAT A B C D
ALT AD : 499, ***THR : 497 (19 hPa)***

FNA **RNP** RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

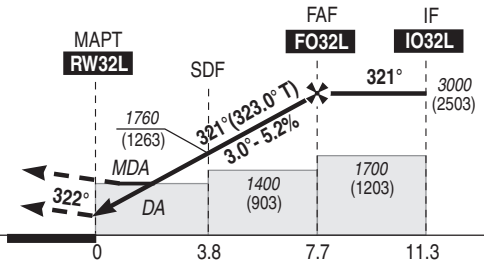
RNP APCH	EGNOS Ch 57202 E32A TCH : 50	VAR 2°E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions.*
Acceleration level not studied.



THR ← (NM)

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

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A			191	***860*** (360)	1500	259		1500		***1030*** (530)	1500	530
B			203	***870*** (380)	1500	271	***940*** (440)	1500	439	***1060*** (560)	1600	556
C	***750*** (250)	1300	211	***880*** (380)	1700	279		2000		***1340*** (850)	2400	842
D			222	***890*** (390)	1800	289		2000		***1420*** (920)	3600	917
DL			222	-								

DIST RW32L

NM	2	3	4	5	6	7
ALT (HGT)	***1180*** (683)	***1500*** (1003)	***1820*** (1323)	***2140*** (1643)	***2460*** (1963)	***2780*** (2283)

Observations/*Remarks* : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East RWY.*
Panne de guidage GNSS durant l'approche / *GNSS guidance loss during approach* : voir/*see* AIP ENR 1.5.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - MAPT	7.71 NM	6 min 36	5 min 26	4 min 37	4 min 01	3 min 33	2 min 53	2 min 30
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

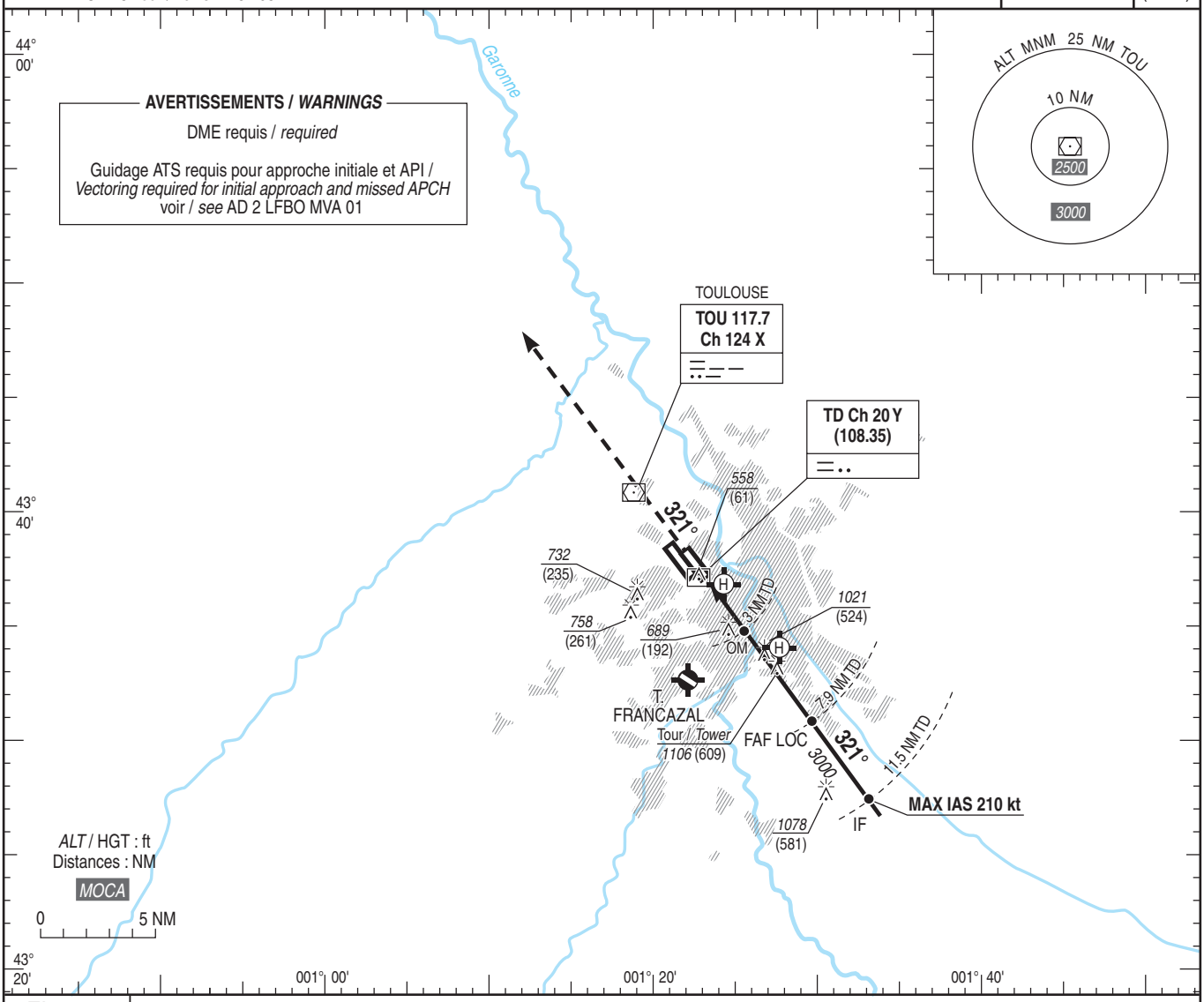
ALT AD : 499, ***THR : 497 (19 hPa)***

FNA ILS Y ou/*or* LOC Y RWY 32R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

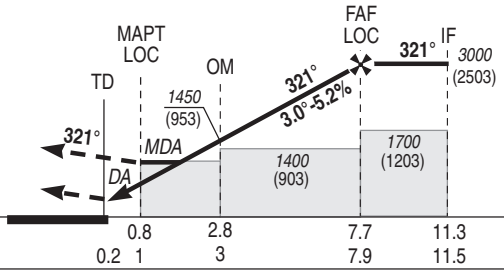
ILS - DME	VAR
TD 108.35	2°E
RDH : 50	(2025)



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** (RM 321°) jusqu'à ***4000*** (3503) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb ***straight ahead*** *(MAG 321°) up to* ***4000*** *(3503) and follow ATC instructions.*
Acceleration level 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 THR*

CAT	ILS Y			LOC Y + DME TD			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***750*** (250)	1300	191	***940*** (440)	1500	439	***1030*** (530)	1500	530
B			203		1500		***1060*** (560)	1600	556
C			212		2000		***1420*** (920)	2400	917
D			222		2000		***1420*** (920)	3600	917
DL			222	-					

DME TD						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT	***1130***	***1450***	***1770***	***2090***	***2410***	***2730***
(HGT)	(633)	(953)	(1273)	(1593)	(1913)	(2233)

Observations / *Remarks* :
(1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / *Circling prohibited North-East of RWY.*

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAP/FAF - THR	7.7 NM	6 min 36	5 min 26	4 min 37	4 min 01	3 min 33	2 min 53	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, ***THR : 497 (19 hPa)***

TOULOUSE BLAGNAC

FNA ILS Z ou/*or* LOC Z RWY 32R

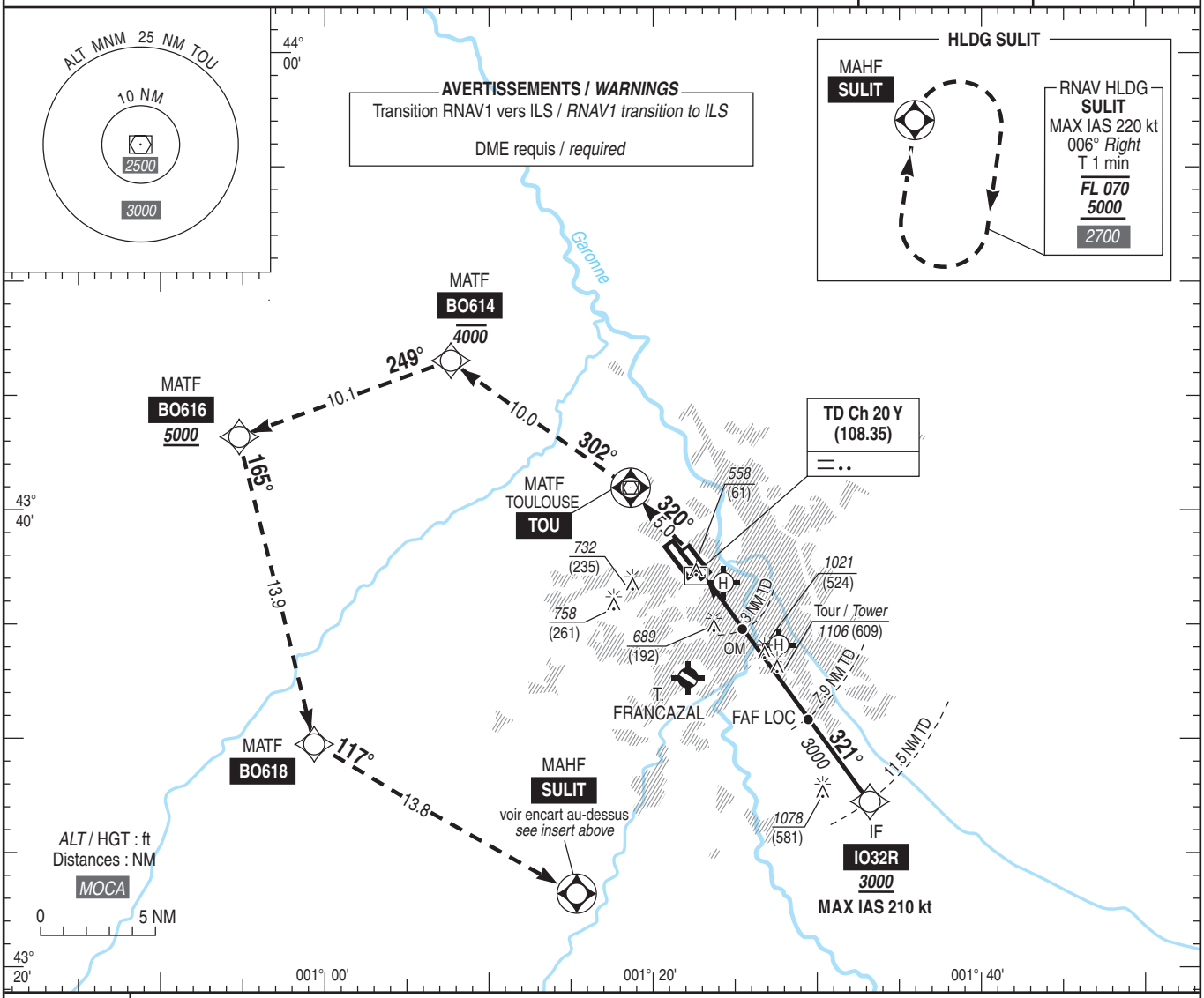
ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV1
GNSS seulement / *only*

ILS - DME
TD 108.35
RDH : 50

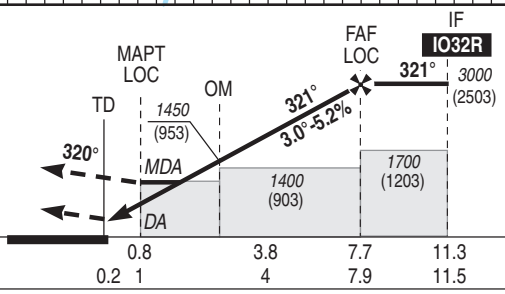
VAR
2°E
(2025)



TA : 5000

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle. Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions. Acceleration level 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 THR*

CAT	ILS Z			LOC Z + DME TD			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A	***750*** (250)	1300	191	***940*** (440)	1500	439	***1030*** (530)	1500	530
B			203		1500		***1060*** (560)	1600	556
C			212		2000		***1420*** (920)	2400	917
D			222		2000		***1420*** (920)	3600	917
DL			222		-				

DME TD						
NM	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
ALT	***1130***	***1450***	***1770***	***2090***	***2410***	***2730***
(HGT)	(633)	(953)	(1273)	(1593)	(1913)	(2233)

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

FAP/FAF - THR	7.7 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		6 min 36	5 min 26	4 min 37	4 min 01	3 min 33	2 min 53	2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / *Not available*						

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

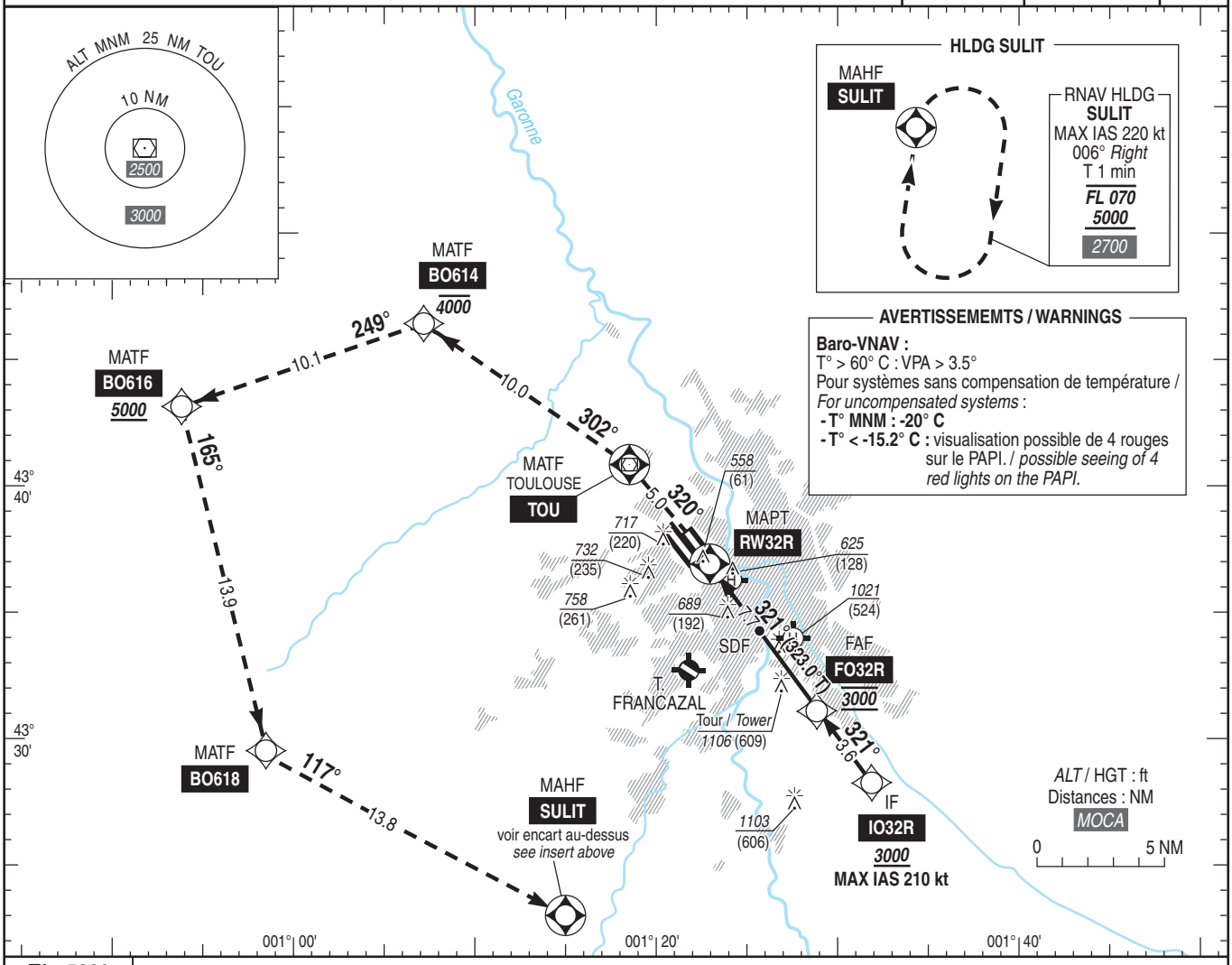
CAT A B C D
ALT AD : 499, ***THR : 497 (19 hPa)***

FNA **RNP** RWY 32R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

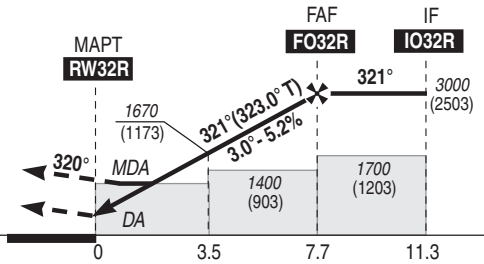
RNP APCH	EGNOS Ch 77492 E32B TCH : 50	VAR 2°E (2025)



TA : 5000

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers ***4000*** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers ***5000*** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to ***TOU*** *then to* ***BO614*** *up to* ***4000*** *(3503)* ***MAX****, then to* ***BO616*** *climbing up to* ***5000*** *(4503)* ***MNM****, then to* ***BO618****, then to* ***SULIT*** *or follow ATC instructions.*
Acceleration level not studied.



THR ← (NM)

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

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1)		
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS	OCH
A			191	***860*** (360)	1500	258		1500		***1030*** (530)	1500	530
B			203	***870*** (370)	1500	270	***940*** (440)	1500	439	***1060*** (560)	1600	556
C	***750*** (250)	1300	212	***880*** (380)	1700	278		2000		***1420*** (920)	2400	917
D			222	***890*** (390)	1800	289		2000		***1420*** (920)	3600	917
DL			222	-								

DIST RW32R

NM	2	3	4	5	6	7
ALT (HGT)	***1180*** (683)	***1500*** (1003)	***1820*** (1323)	***2140*** (1643)	***2460*** (1963)	***2780*** (2283)

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

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - RW32R	7.7 NM	6 min 36	5 min 26	4 min 37	4 min 01	3 min 33	2 min 53	2 min 30
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

INA **RNAV** (GNSS) RWY 32 R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.980 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

(1) Secteur Est / *East sector*
(2) Secteur Ouest / *West sector*

RNAV 1
GNSS seulement /*only*

VAR
2°E
(2025)

TA 5000

ALT MNM 25 NM ARP
2900

991
(494)

IAF
FUZAP
DTG : 48.3
FL 080

188°
9.4

BO608
DTG : 38.9

140°
7.7

BO607
FL 080

140°
8.1

BO605
DTG : 23.1
5000

185°
4.0

BO604
DTG : 19.1
MAX IAS 230 kt

185°
4.3

1044
(547)

HLDG FUZAP
RNAV HLDG
FUZAP
MAX IAS 220 kt
213° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 080
2800
FUZAP

Procédures élaborées selon le concept CDO.
Procedures developed under the concept CDO.

Garonne

TOULOUSE
TOU 117.7
Ch 124 X

T. BLAGNAC

TD Ch 20 Y
(108.35)

Vers / *To FNA* ILS Z ou / *or* LOC Z RWY 32R
Vers / *To FNA* RNP RWY 32R

IAF
AGENO
DTG : 26.7
FL 080

121°
10.4

IF
IO32R
DTG : 11.3
3000
MAX IAS 210 kt

321°
3.5

251°
5.0

BO603
DTG : 14.8
4000

266°
7.9

BO606
DTG : 19.8
MAX IAS 230 kt

266°

IAF
ADIMO
DTG : 27.7
FL 080

RNAV HLDG
ADIMO
MAX IAS 220 kt
292° *Left*
T 1 min
FL 140
FL 080
4900

031°
5.0

BO602
DTG : 16.3

IAF
SULIT
DTG : 26
FL 080

084°
9.7

12.1

058°

IAF
OGRIL
DTG : 28.5
FL 080

RNAV HLDG
SULIT
MAX IAS 220 kt
006° *Right*
T 1 min
FL 140
FL 080
3300

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA
DTG : Distance To Go (to THR)
REF HGT : *ALT THR*

0 5 NM

43° 50'
43° 40'
43° 30'
43° 20'
001° 10'
001° 20'
001° 30'
001° 40'
001° 50'

© SIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	119.600 MHz	HOR ATS	Particulière transit - veillée - RAI / Particular to transit - monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	121.500 MHz	HOR ATS	Détresse civile - veillée/Civilian distress - monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	142.450 MHz	HOR ATS	Commune recueil - veillée / Common to list - monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	232.600 MHz	HOR ATS	Particulière recueil - veillée / Particular to list - monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	243.000 MHz	HOR ATS	Détresse militaire - veillée / Military distress - monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	251.500 MHz	HOR ATS	Particulière arrivée - non veillée / Particular to arrival - not monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	265.625 MHz	HOR ATS	Particulière arrivée - non veillée / Particular to arrival - not monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	277.300 MHz	HOR ATS	Particulière départ - veillée / Particular to departure - monitored
APP	CAZAUX Approche (FR) *CAZAUX Approach (EN)*	362.300 MHz	HOR ATS	Commune recueil UHF - veillée / Common to UHF list - monitored
PAR	CAZAUX Precision (FR) *CAZAUX Precision (EN)*	120.100 MHz	HOR ATS	Particulière GCA - non veillée / Particular to GCA - not monitored
PAR	CAZAUX Precision (FR) *CAZAUX Precision (EN)*	123.300 MHz	HOR ATS	Commune GCA - non veillée / Common to GCA - not monitored
PAR	CAZAUX Precision (FR) *CAZAUX Precision (EN)*	265.900 MHz	HOR ATS	Commune GCA - non veillée / Common to GCA - not monitored
PAR	CAZAUX Precision (FR) *CAZAUX Precision (EN)*	336.100 MHz	HOR ATS	Commune GCA - non veillée / Common to GCA - not monitored
TWR	CAZAUX Tour (FR) *CAZAUX Tower (EN)*	118.400 MHz	HOR ATS	Particulière air/sol - veillée / Particular to air/ground - monitored
TWR	CAZAUX Tour (FR) *CAZAUX Tower (EN)*	121.500 MHz	HOR ATS	Détresse civile - veillée / Civilian distress - monitored
TWR	CAZAUX Tour (FR) *CAZAUX Tower (EN)*	122.100 MHz	HOR ATS	Commune sol - veillée / Common to ground - monitored
TWR	CAZAUX Tour (FR) *CAZAUX Tower (EN)*	243.000 MHz	HOR ATS	Détresse militaire - veillée / Military distress - monitored
TWR	CAZAUX Tour (FR) *CAZAUX Tower (EN)*	257.800 MHz	HOR ATS	Commune sol - veillée / Common to ground - monitored
TWR	CAZAUX Tour (FR) *CAZAUX Tower (EN)*	375.975 MHz	HOR ATS	Particulière air/sol - veillée / Particular to air/ground - monitored

AD 2 LFBC.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*	
TACAN	CAA	CH 45X	H24	44°31'52.2"N 001°08'09.7"W	128 ft	60NM		242°/1,13NM THR 24	
LOC 24 (I)	CAA	110.1 MHz	HO	44°31'32.5"N 001°08'34.6"W	82 ft			237°/1,55 NM THR 24	
GP 24		334.4 MHz		44°32'14.8"N 001°06'54.8"W	131 ft		15.9 m/52 ft (3 °)	215°/341 m THR 24	
MM 24		75 MHz	HO	44°32'41.5"N 001°06'08.6"W	88 ft			057°/988 m THR 24	

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.1 INFORMATIONS GENERALES

AD fermé à la CAP sauf emergency.

AD interdit aux ACFT non munis de radio et aux GLD.

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

ACFT de code supérieur à 4C : plan de roulage particulier . Se conformer aux instructions du contrôle.

Atterrissage soumis à autorisation préalable de la direction des vols 05.40.51.05.36 / 06.49.56.26.97 / 865.120.3810 (DV) - la veille avant 1600 loc.

Le NR d'accord délivré sera porté en case 18 du PLN.

Les descentes, remontées, procédures APP/APP et exercices utilisant les espaces aériens associés à Cazaux par des appareils non basés sont soumis à accord du chef opérations du CMC (865 120 0680) ou le jour même du chef de quart (811 520 5001- 865 120 4066- secours 05 56 22 99 11).

Le numéro d'accord approche sera rajouté en case 18 du PLN

20.2 DEPART CAG IFR

Plan de vol obligatoire spécifiant la rejointe des points ASKAN, MOTIK ou LAPOS

20.3 ARRIVEE CAG IFR

PLN mixte CAG/CAM obligatoire, CAM à l'entrée des zones de la manière suivante :

- CNA DCT ETPAR DCT ASKAN / N0380F140 OAT DCT CAA
- ROYAN DCT ETPAR DCT ASKAN / N0380F140 OAT DCT CAA
- OBLOC DCT MOTIK...
- VAVIX DCT LAPOS / N0380F140 OAT DCT CAA

20.1 GENERAL INFORMATIONS

AD closed to public air traffic (CAP) except emergency.

AD prohibited to ACFT not equipped with radio and to GLDs.

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

ACFT with code above 4C : particular taxiing plan . Follow the instructions from the control.

Landing subject to prior permission from flight director 05.40.51.05.36 / 06.49.56.26.97 / 865.120.3810 (DV)- eve before 1600 loc.

The permission NR issued will be entered in box 18 of the PLN.

The descent and climbing operations, the APP/APP procedure and exercises using the air spaces associated to Cazaux by non-based aircraft are subjected to permission of the CMC operations chief (865 120 0680) or on the day itself of the Duty officer (811 520 5001 - 865 120 4066 - emergency 05 56 22 99 11).

The approach permission NR will be entered in box 18 of the flight plan.

20.2 CAG IFR DEPARTURE

Flight plan mandatory specifying the meeting of points ASKAN, MOTIK or LAPOS

20.3 CAG IFR ARRIVAL

Combined CAG/CAM PLN mandatory: CAM at entry of zones, in the following manner :

Priority reception to military use.

- ROYAN DCT ETPAR DCT ASKAN / N0380F140 OAT DCT CAA
- OBLOC DCT MOTIK...
- VAVIX DCT LAPOS / N0380F140 OAT DCT CAA

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

Quand les procédures anti-bruit sont en vigueur, la hauteur des circuits à vue est relevée de 1000 ft jusqu'à l'IP pour une arrivée au break à 1500 ft.	*When the noise abatement procedures are in force, the altitude of the visual circuits is increased by 1000 ft up to the IP for an arrival at the break at 1500 ft*

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

Départs omnidirectionnels pour avions conventionnels QFU 24 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de piste, puis monter à 8%, route magnétique 237° jusqu'à 2600ft AMSL puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route. QFU 06 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de piste, puis monter à 8%, route magnétique 057° jusqu'à 2600ft AMSL puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.	Omnidirectional departures for conventional aircrafts QFU 24 : Climb to a maximum of 800 ft QNH until reaching the end of the runway, then climb to 8%, magnetic course 237° up to 2600ft AMSL then direct course up to en-route safety altitude. QFU 06 : Climb to a maximum of 800 ft QNH until reaching the end of the runway, then climb to 8%, magnetic course 057° up to 2600ft AMSL then direct course up to en-route safety altitude.
Auto information A/A réservée exclusivement aux usagers autorisés selon consignes locales.	*Air to air procedure* *A/A for authorized users only as per local rules.*
VFR Spécial / CAM V spécial Sur clairance. ACFT : VIS > 3 km ou 30 SEC de vol et plafond > 1000 ft SFC HEL : VIS > 500 m ou 30 SEC de vol et hors des nuages	*Special VFR / Special OAT V* *On clearance.* *ACFT : VIS > 3 km or 30 SEC of flight and ceiling > 1000 ft SFC* *HEL : VIS > 500 m or 30 SEC of flight and outside the clouds*

AD 2 LFBC.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

NIL

AD 2 LFBC.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 LFBC.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

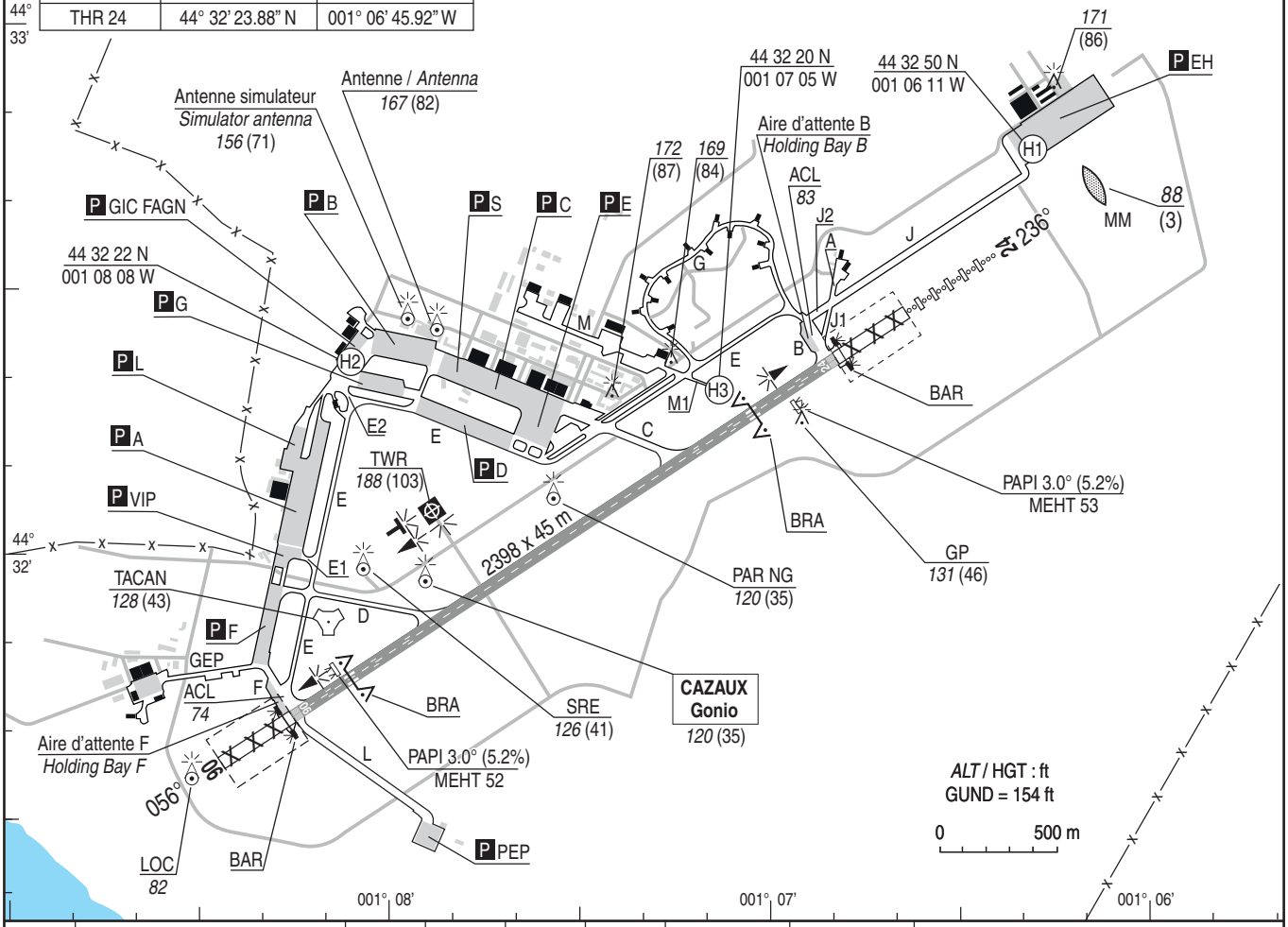
Fermé à la CAP
Closed to public air traffic

CAZAUX
44 32 06 N - 001 07 53 W
ALT AD : 85 (3 hPa)

ATS : LUN-JEU : 0730-1610 PPR avant 1500, VEN : 0730-1430 PPR avant 1100, SAM-DIM-JF : PPR avant 1100 le dernier JO.
ETE : - 1HR
ATS : MON-THU: 0730-1610 PPR before 1500, FRI: 0730-1430 PPR before 1100, SAT-SUN-HOL: PPR before 1100 the last working day.
SUM : - 1HR.
BDP/BIA : HOR ATS ☎ 05.40.51.06.20. BNIA : BORDEAUX (voir / *see* GEN).
AVT : HOR ATS (en dehors de ces horaires O/R / *out of this hours O/R*) F34 - O135 - O138 - O147 - O150 - O156 - Azote - LHOX - LOX - H515.

VAR
1°E
(2025)

TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 06	44° 31' 41.05" N	001° 08' 16.57" W
THR 24	44° 32' 23.88" N	001° 06' 45.92" W



RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
06	NIL	LIH	2398	2716	2398	2398	Revêtue	21 R/B/W/T	550	550	550	550
24	LIH 900m	LIH	2398	2712	2398	2398	*Paved*	(*)	550	550	550	550

CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR / *Recommended instructions for IFR departures*

RWY 06 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de la piste, puis monter à 8% RM 056° jusqu'à *2600* (2515)(1)(2), puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Lorsque CALAMAR (R 170) active, suivre instructions de contrôle.
RWY 24 : Monter maximum à 800 ft QNH jusqu'à la fin de la piste, puis monter à 8% RM 236° jusqu'à *2600* (2515)(1)(3), puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Lorsque CALAMAR (R 170) active, suivre instructions de contrôle.
(1) Pente ATS : 8%.
(2) Hors pente ATS, monter à 3.4% jusqu'à *200* (115). Obstacle pénalisant : lampadaire de 171 ft située à 827 m de la DER et à 360 m à gauche de l'axe.
(3) Hors pente ATS, monter à 3.3%. Cette pente fait abstraction de la végétation de 115 ft située à 50 m à gauche de la DER.

RWY 06: Climb max 800 ft QNH until the end of RWY, then climb at 8% gradient MAG track 056° up to 2600 (2515)(1)(2), then direct route up to enroute safety altitude. If CALAMAR (R170) active follow ATC instructions.
RWY 24: Climb max 800 ft QNH until the end of RWY, then climb at 8% gradient MAG track 236° up to 2600 (2515)(1)(3), then direct route up to enroute safety altitude. If CALAMAR (R170) active follow ATC instructions.
(1) ATS gradient 8%.
(2) If disregard ATS gradient, climb at 3.4% up to 200 (115). Determining obstacle: 117 ft at 827 m from DER and at 360 m left of RWY axis.
(3) If disregard ATS gradient, climb at 3.3%. This gradient doesn't take in account the vegetation of 115 ft at 50 m left from DER.

BALISAGE / *Lighting :*
-Seuils / *THR* : vert / *green*
-Extrémités : rouge / *red*
-Panneaux lumineux indicateurs de distance restante tous les 300 m côté gauche de la piste.
Remaining distances panels each 300 m South of RWY.
-Balises / *lighting* (Réfléchissantes / *Reflecting*).

OBSERVATIONS / *Remarks :*
Voir / *See* ADC 02
(*) Du seuil 06 vers le seuil 24 / *From THR 06 to THR 24* :
- 0 m - 150 m : 22 R/B/W/T
- 150 m - 2250 m : 23 F/C/W/T
- 2250 m - 2398 m : 21 R/B/W/T

© DIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : LANDI Information 142.225

ATS : Selon activité planifiée / *According to planned activity*

BDP : Selon activité planifiée / *According to planned activity*

☎ 02.98.24.26.32. BNIA BORDEAUX (voir GEN).

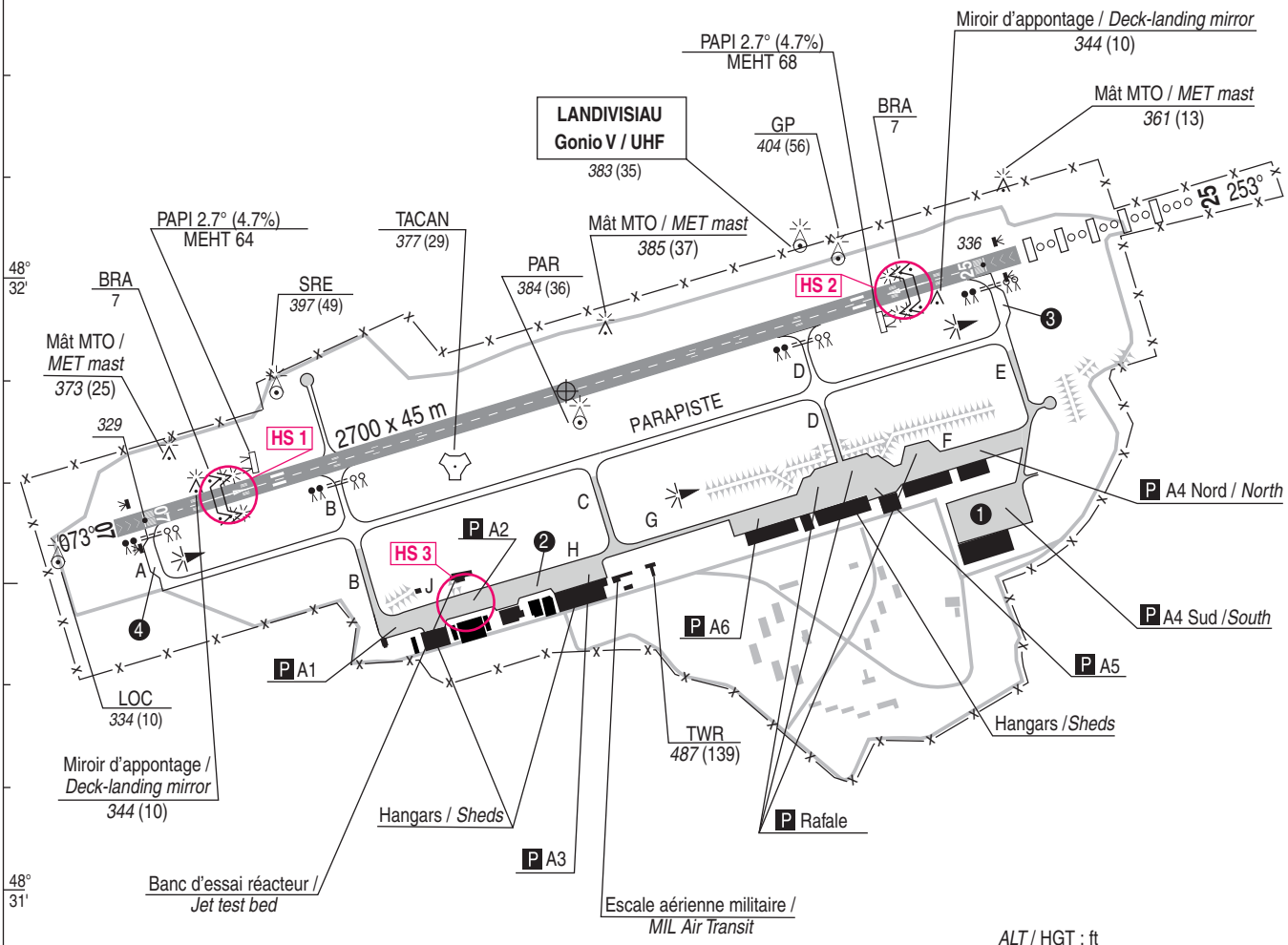
LANDIVISIAU
48 31 49 N - 004 09 06 W
ALT AD : 348 (13 hPa)

VAR 0° W (2025)

Fermé à la CAP
Closed to public air traffic

Points INS / *INS Checkpoints*
1. **48° 31' 37.32" N - 004° 08' 03.07" W**
2. **48° 31' 30.09" N - 004° 09' 08.74" W**
3. **48° 31' 56.61" N - 004° 08' 01.57" W**
4. **48° 31' 31.63" N - 004° 10' 06.94" W**

TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 07	48° 31' 36.28" N	004° 10' 09.42" W
THR 25	48° 32' 01.40" N	004° 08' 03.35" W



(1) ACFT non basés : TORA=TODA=ASDA=2410 m cause presence d'infrastructures specifiques dans la bande. 2700 m possible sur demande.
(1) *Non-based ACFT : TORA = TODA = ASDA = 2410 m due to the presence of specific infrastructure within the runway strip. 2700 m available on request*

LEGENDE / *KEY*
- HS — Point chaud / *Hot spot* (voir / *see* GMC 01)
- Point d'attente / *Holding Point*
- Wig-Wag

004° 10' — 004° 09' — 004° 08'

RWY	BALISAGE / / *Lighting*		TORA (1)	TODA (1)	ASDA (1)	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
07	NIL	LIH/LIL	2700	2700	2700	2700	Revêtue *Paved*	61 R/A/W/T	250	250	250	300
25	LIH AXIAL	LIH/LIL	2700	2700	2700	2700			250	250	250	300

© DIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

LANDIVISIAU

Consignes générales / General instructions

MIL fermé à la CAP / *AD closed to public air traffic*

AVT : F34 (MIL) - O150 - O156 - O159 - H515 (MIL) - H537 - Selon activité planifiée ou sur demande / *According to planned activity or OR.*

CONSIGNES RECOMMANDEES POUR UN DEPART IFR

RWY 07 :
Monter RM 073° jusqu'à 900 (552) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant la DER.
La pente fait abstraction de :
- végétation à 389 ft située à 377 m du THR 25 et à 34 m à gauche de l'axe de piste.
- végétation à 387 ft située à 384 m du THR 25 et à 76 m à gauche de l'axe de piste.
- végétation à 415 ft située à 705 m du THR 25 et à 212 m à gauche de l'axe de piste.
- mât météo à 361 ft situé à 94 m du THR 25 et à 166 m à gauche de l'axe de piste.
- végétation à 419 ft située à 798 m du THR 25 et à 183 m à droite de l'axe de piste.
- végétation à 418 ft située à 788 m du THR 25 et à 272 m à droite de l'axe de piste.

RWY 25 :
Monter RM 253° jusqu'à 900 (552) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.Ne pas tourner avant la DER.
La pente fait abstraction de :
- végétation à 375 ft située à 237 m du THR 07 et à 192 m à droite de l'axe de piste.

RECOMMENDED IFR DEPARTURE INSTRUCTIONS

RWY 07 :
Climb on MAG track 073° up to 900 (552), then proceed direct while climbing to the en-route safety altitude. Do not turn before DER.
Abstractions disregards :
- vegetation at 389 ft located 377 m from THR 25 and 34 m left of runway centreline.
- vegetation at 387 ft located 384 m from THR 25 and 76 m left of runway centreline.
- vegetation at 415 ft located 705 m from THR 25 and 212 m left of runway centreline.
- weather mast at 361 ft located 94 m from THR 25 and 166 m left of runway centreline.
- vegetation at 419 ft located 798 m from THR 25 and 183 m right of runway centreline.
- vegetation at 418 ft located 788 m from THR 25 and 272 m right of runway centreline.

RWY 25 :
Climb on MAG track 253° up to 900 (552), then proceed direct while climbing to the en-route safety altitude. Do not turn before DER.
Abstractions disregards :
- vegetation at 375 ft located 237 m from THR 07 and 192 m right of runway centreline.

OBSERVATIONS :
MIL : demande de PPR obligatoire à LFRJZPZX sauf ACFT relevant de l'aéronautique navale, avec préavis minimum de 48H.
Le n° de PPR doit figurer en case 18 du FPL.

REMARKS :
MIL : PPR mandatory to LFRJZPZX, except for aircraft belonging to French Naval Aviation, with a minimum 48-hour prior notice.
PPR number shall be entered in item 18 of the FPL.

Marquage RWY et TWY :
- Marquage axe d'appontage jaune (180 m x 50 m) partie gauche de chaque QFU, 210 m du seuil.
- Mire blanche triangulaire d'appontage placée partie gauche de chaque QFU, 210 m du seuil.

A chaque QFU, présence de BRA identifiés par des marquages ronds jaunes sur toute la longueur.

RWY and TWY markings :
- Yellow carrier landing centreline marking (180 m x 50 m) on the left side of each QFU, 210 m from threshold.
- White triangular carrier landing marker placed on the left side of each QFU, 210 m from threshold.

Presence of arresting gear at each QFU : yellow circular marking identify each arresting cable on the pavement.

Balisage RWY :
- panneaux lumineux jaunes BI au niveau de chaque brin d'arret (rond jaune sur fond noir) à chaque extrémité de piste.
- Présence d'optiques d'appontage, stationnés en permanence à 25 m côté gauche de l'axe de piste, hauteur 10 ft ASFC, balisés de nuit

Distance par rapport au seuil : RWY 07 : 193 m
RWY 25 : 175 m

- SEUIL RWY 07/25 : 16 verts BI
- Extrémités RWY 07/25 : 8 rouges BI
- Latéral RWY 07/25 : 2700/60 m blancs omn BI
- Panneaux lumineux de distance restante tous les 300 m

RWY lighting :
- Low intensity black panels with a yellow circular marking identify each arresting cable, on both sides of the runway.
- Presence of optical landing aids, permanently positioned 25 m left of runway centreline, height 10 ft ASFC, night-lighted
Distance from threshold: RWY 07 : 193 m
RWY 25 : 175 m
- RWY 07/25 thresholds : 16 green LIL lights
- RWY 07/25 runway ends : 8 red LIL lights
- RWY 07/25 edge lighting : white omnidirectional LIL lights (2700/60 m)
- Remaining distance panels every 300 m

© DIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

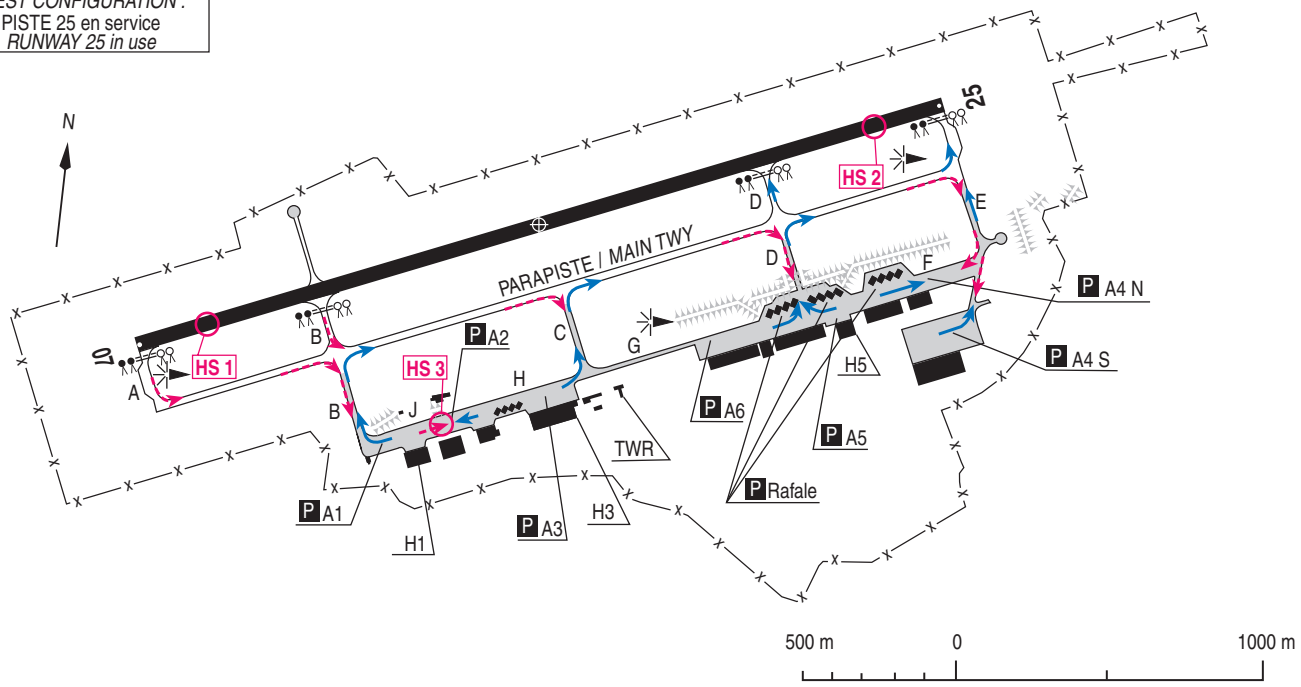
LANDIVISIAU

ATTENTION PARTICULIERE / *CAUTION*

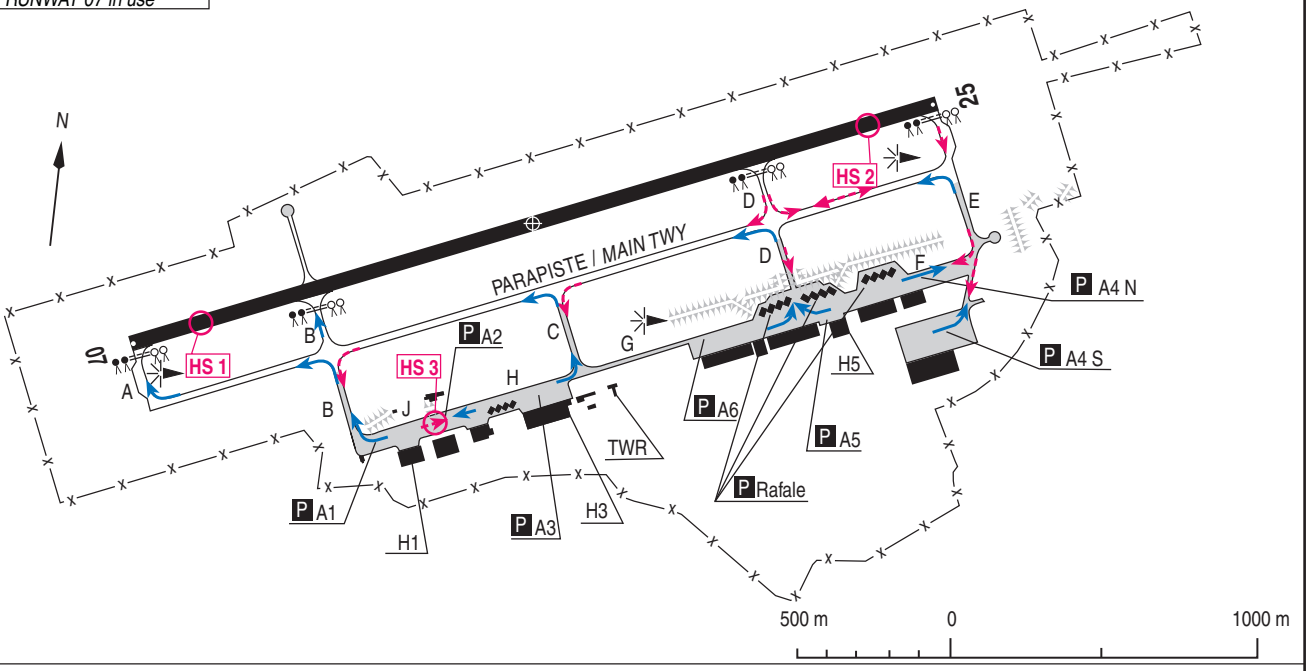
HS 1 + HS 2 : Présence fréquente des Equipes d'Installation d'AD aux abords de RWY /
Frequent presence of Airfield Installation Teams near the RWY

HS 3 : Présence fréquente de personnels accédant au Banc d'Essais Réacteur sur la voie de desserte /
Frequent presence of personnel accessing the Jet Test Bed on the service track

CONFIGURATION OUEST :
WEST CONFIGURATION :
PISTE 25 en service
RUNWAY 25 in use



CONFIGURATION EST :
EAST CONFIGURATION :
PISTE 07 en service
RUNWAY 07 in use



ACFT code 4D : TWY A, E et Parapiste utilisables, stationnement en aire A4S. /
ACFT code 4D : TWY A, E and main TWY can be used, apron on A4S.
Convoyage par véhicule "follow me" de nuit et par RVR inferieure à 1600 m. /
Only behind "follow me" by night or when horizontal visibility is below 1600 m.

Envergure MAX / *MAX Wingspan* :
TWY A, E et parapiste / *TWY A, E and main TWY* : 52 m
TWY B (Nord parapiste), C, D (Nord parapiste) / *TWY B (North main TWY), C, D (North main TWY)* : 36 m
B (Sud parapiste) / *B (South main TWY)* : 15 m
D (Sud parapiste) / *D (South main TWY)* : 11 m

LEGENDE / *KEY* :
ARR
DEP
Wig-Wag
HS
Point chaud / *Hot Spot*

© DIA

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

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

LFMC - LE LUC LE CANNET

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

1	Position GEO ARP	43°23'05"N 006°23'13"E	
	Situation de l'ARP / *ARP location*	Croisée des pistes.	Runway crossing.
2	Direction, distance de la ville *Direction, distance from city*	6 Km E LE LUC (83 - VAR)	
3	Altitude de référence / *Reference elevation*	265 ft	
	Température de référence / *Reference temperature*	31 ° C	
4	Ondulation du géoïde / *Geoid undulation*	162 ft	
5	Déclinaison magnétique / *Magnetic variation*	2.8207°E	
	Année (variation annuelle) / *Year (annual change)*	2025 (0.116°)	
6	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	MINISTERE DES ARMEES (ALAT)	MINISTRY OF DEFENCE (ALAT)
	Adresse / *Address*	Base école Général Lejay Quartier Général Lejay 83340 LE CANNET DES MAURES	
	Telephone	04.98.11.72.44 : Permanence Base (H24) 04.98.11.73.55 (DV-Conduite OPS/DV/OPS Chief)	
	FAX		
	TELEX		
	AFS	LFMCZPZX	
7	Type de trafic / *Type of traffic*	IFR, VFR	
8	Observations / *Remarks*	Email opérations (PPR) : begl-operations.resp.fct@intradef.gouv.fr Email opérations (vol drone) : begl-ops-drones.resp.fct@intradef.gouv.fr Email ATS : begl.chef-cont-aerodrome.fct@intradef.gouv.fr Email AIS : begl-bia-chef.fct@intradef.gouv.fr DV Hors ATS : HIV/WIN : 1600/0700 ; ETE/SUM : 1500/0600 / Flight director outside SKED : 06.14.63.62.69 CDT CLA : 04.98.11.74.51 (ligne TPH enregistrée / recorded TPH line)	

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	HOR ATS	ATS SKED
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	NIL	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	HOR ATS	ATS SKED
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	- HOR ATS - BNIA de rattachement : BORDEAUX 05 57 92 60 84 - Fax : 05 57 92 83 34	- ATS SKED - BNIA briefing office : BORDEAUX 05 57 92 60 84 - Fax : 05 57 92 83 34
5	BDP / *ARO*	HOR ATS	ATS SKED
6	Bureau MET / *MET briefing office*	LUN-JEU : (ETE) 0400-1500 (HIV) 0500-1600 VEN : (ETE) 0400-1000 (HIV) 0500-1100 SAM-DIM-JF : NIL	MON-THU : (SUM) 0400-1500 (WIN) 0500-1600 FRI : (SUM) 0400-1000 (WIN) 0500-1100 SAT-SUN-HOL : NIL
7	ATS	LUN-JEU : 0700-1615 VEN : 0700-1100 SAM-DIM-JF : fermé AD activable H24 selon les besoins du gestionnaire	MON-THU : 0700-1615 FRI : 0700-1100 SAT-SUN-HOL : closed AD activable H24 as required by managing organism
8	Avitaillement / *Fueling*	HOR ATS	ATS SKED
9	Services de manutention / *Handling*	NIL	
10	Sûreté / *Safety*	HOR ATS	ATS SKED
11	Dégivrage / *De-icing*	NIL	
12	Observations / *Remarks*		

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	1 camion MIL de dépannage 4 T MIL : 3 FENWICK H30 (3T), 1 FENWICK H80 (8T)	1 MIL tow truck 4 T MIL : 3 FENWICK H30 (3T), 1 FENWICK H80 (8T
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	MIL : F34 - F35 MIL : O138 - O150 - O155 - O156 - H515	MIL : F34 - F35 MIL : O138 - O150 - O155 - O156 - H515
3	Moyens et capacités d'avitaillement *Fueling facilities and capacities*	F34 : 200 m3 - 17 L/s F35 : 500 m3	
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	NIL	
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	Selon disponibilités pour HEL MIL uniquement	According to availability, for MIL HEL only
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	NTI 1/2 pour HEL PUMA - FENNEC - GAZELLE - TIGRE-NH90 Pièces et moteurs de rechange selon disponibilité	NTI 1/2 for HEL PUMA - FENNEC - GAZELLE - TIGRE-NH90 Parts and spare engines according to availability
7	Observations / *Remarks*		

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

1	Hôtels	AD : Hébergement MIL uniquement Ville : Hôtels (plus de 100 places disponibles)	AD : MIL lodging only City : Hotels (more than 100 rooms available)
2	Restaurants	AD : Mess pour MIL Ville : Nombreux restaurants	AD : Mess for MIL City : Numerous restaurants
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	AD : NIL Ville : Taxis O/R	AD : NIL City : O/R taxis
4	Services médicaux / *Medical facilities*	AD : Infirmerie, ambulances, permanence médicale Ville : Hôpitaux CIV à DRAGUIGNAN	AD : health care unit, ambulances, medical service City : CIV hospitals at DRAGUIGNAN
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	MIL : Vaguemestre LUN-JEU après-midi	MIL : Postal clerk MON-THU afternoons
6	Office de tourisme / *Tourist office*	3, place de la liberté - 83340 LE LUC EN PROVENCE	
7	Observations / *Remarks*		

AD 2 LFMC .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*	4	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Lot de sauvetage aéronautique : Mise en oeuvre normale : - 1 Véhicule Léger Tout Terrain type NAVARRA pour le Chef de manoeuvre, - 1 Véhicule d'Intervention Mousse : 2700 L d'eau + 407 L d'émulseur (plein débit : 1800 L / min et demi-débit : 900 L / min), 22 kg CO2, 250 kg de poudre, - 1 Véhicule d'Allègement Secours Routier : lot de désincarcération + une passerelle tigre. 1 VIM en renfort, 1 VIM en spare.	Aeronautical rescue and safety kit : Implementation under normal conditions : - 1 light off-road command vehicle, - 1 foam fire engine 2700 L water + 407 L foam concentrate (full flow 1800 L/min, half flow 900 L/min) 22 kg CO2, 250 kg of powder, - 1 road rescue lightening vehicle : exctrication rescue kit + Tiger rescue gangway. 1 second VIM, 1 spare VIM.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	Tracteur TRACMA uniquement. Procédure gestionnaire AD : contact AD. Aéronefs accidentés enlevés avec moyens extèrieurs à l'aéroport. Tractage aéronefs roulants <20T. Levage aéronefs <8T : Grue 8T GBC IAB	Tractor TRACMA only. AD operator procedure : contact AD. Damaged aircraft removed with means outside the airport. <20T rolling aircraft towing. <8T aircraft lifting : GBC IAB crane
4	Observations / *Remarks*	OACI 4 - OTAN : 4 OACI : 6 possible sur préavis de 72h Plan de secours Spécialisé d'aérodrome établi avec la préfecture du Var. Hors ATS : Niveau 1 assuré par les exploitants basés pour leurs opérations propres.	ICAO : 4 - NATO : 4 ICAO : 6 prior notice of 72h Aerodrome specialised contingency plan prepared with the Var prefecture. Outside ATS SKED CIV Operators ensure their own level 1.

AD 2 LFMC .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*	Balayeuse avec lame	Sweeper with blade
2	Priorités de dégagement / *Clearance priority*	NIL	NIL
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	NIL	NIL
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	AD inutilisable en cas de chute de neige.	AD unavailable in case of snowfall.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
09	799	799	799	799	
27	799	799	799	799	
13	1399	1399	1399	1131	SDE: 268 m
31	1399	1399	1399	1338	SDE: 61 m

AD 2 LFMC.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*
09	- 2 feux à éclats	G							
27	- 2 feux à éclats	G							

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY	
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*
09	799 m	60 m	W	HI-LI	R		
27	799 m	60 m	W	HI-LI	R		

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	Dans l'aire à signaux, lampes blanches.	In signal area, white lights.
	Anémomètre / *Anemometer*	A proximité de l'aire à signaux, 1 feu rouge.	Close to signal area, 1 red light.
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	NIL	
	Balisage latéral TWY / *TWY edge lighting*	TWY A, B, C, D, E : feux bleus TWY F, G : NIL	TWYs A, B, C, D, E : blue lights TWYs F, G : NIL
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Alimentation électrique auxiliaire	Auxiliary electrical power supply
	Temps de commutation / *Switch-over time*	Inférieur à 15 sec	less than 15 sec
5	Observations / *Remarks*	Manche à vent lumineuse à côté de l'ASI, lampes blanche.	Illuminated wind sock in signal area, with lights.

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

1	Description	

AD 2 LFMC.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*
	G			NIL

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	LE LUC Approche (FR) *LE LUC Approach (EN)*	122.200 MHz	HOR ATS	
APP	LE LUC Approche (FR) *LE LUC Approach (EN)*	141.300 MHz	HOR ATS	Finale PAR/PAR final
APP	LE LUC Approche (FR) *LE LUC Approach (EN)*	243.000 MHz	HOR ATS	Urgence/Emergency
APP	LE LUC Approche (FR) *LE LUC Approach (EN)*	276.025 MHz	HOR ATS	CTL MIL
PAR	LE LUC Precision (FR) *LE LUC Precision (EN)*	141.300 MHz	HOR ATS	PAR
SRE	LE LUC Radar (FR) *LE LUC Radar (EN)*	122.200 MHz	HOR ATS	RADAR
TWR	LE LUC Sol (FR) *LE LUC Ground (EN)*	121.850 MHz	HOR ATS	
TWR	LE LUC Tour (FR) *LE LUC Tower (EN)*	121.500 MHz	HOR ATS	Urgence/Emergency
TWR	LE LUC Tour (FR) *LE LUC Tower (EN)*	123.000 MHz	HOR ATS	
TWR	LE LUC Tour (FR) *LE LUC Tower (EN)*	374.525 MHz	HOR ATS	CTL MIL
VDF	LE LUC Gonio (FR) *LE LUC Homer (EN)*	121.500 MHz	HOR ATS	Urgence/Emergency
VDF	LE LUC Gonio (FR) *LE LUC Homer (EN)*	122.200 MHz	HOR ATS	CTL et/and transit
VDF	LE LUC Gonio (FR) *LE LUC Homer (EN)*	123.000 MHz	HOR ATS	
VDF	LE LUC Gonio (FR) *LE LUC Homer (EN)*	124.285 MHz	HOR ATS	AUTO-INFO Jour-Nuit/AUTO-INFO Day-Night
ATIS	LE LUC (FR) *LE LUC (EN)*	128.650 MHz	HOR ATS	

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	LU	378 kHz	H24	43°23'12.7"N 006°31'30.6"E				087°/5,98 NM THR 27	
VOR-DME	LUC	113 MHz CH 77X	H24	43°22'58.0"N 006°15'21.3"E				267°/5,37 NM THR 09	
LOC 09 (NOCAT)	LC	109.3 MHz	HO	43°23'05.1"N 006°23'24.9"E				086°/943 m THR 09	(1)
GP 09		332 MHz		43°23'07.7"N 006°22'52.6"E			15.5 m/51 ft (4 °)	062°/241 m THR 09	
DME 09		CH 30X	H24	43°23'07.7"N 006°22'52.6"E				062°/241m THR 09	

(1) Utilisation OPS restreinte : limitée aux seuls aéronefs et pilotes autorisés par le COMALAT./ restricted OPS use : limited to aircrafts only and pilots authorized by COMALAT.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
NDB	LOR	359 kHz	H24	47°45'47.5"N 003°26'26.5"W	188 ft	50NM FL500		350°/302 m ARP	
TACAN	LOR	CH 105X	H24	47°45'41.3"N 003°26'28.2"W	171 ft	100NM FL250		320°/138 m ARP	
LOC 25 (II)	BH	108.15 MHz	H24	47°45'21.1"N 003°27'39.6"W	140 ft	25		253°/145 m THR 07	
GP 25		334.55 MHz	H24	47°45'46.2"N 003°26'07.0"W	148 ft	10	17.4 m/57 ft (3 °)	269°/491 m THR 25	
DME 25		CH 18Y	H24	47°45'46.2"N 003°26'07.0"W	196 ft	25NM FL250		269°/491 m THR 25	

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

PPR obligatoire selon AD2 LFRH.23

AD à Usage restreint :
FPL obligatoire pour les aéronefs non basés.

Inutilisable hors RWY et TWY.
TWY C, C1, D et E :
Restriction de roulage : ACFT de lettre code C et D avec empattement > 18m : Tractage obligatoire (follow me pour ACFT basés)
ACFT de lettre code E : Interdit
TWY A4 : Restriction de roulage : lettre code A à C avec empâtement <= 18m roulage autorisé

Prudence au roulage en raison nombreux carrefours routiers pas tous visibles de la TWR.

Interdit aux ACFT non munis de radio, de transpondeurs, aux planeurs et aux ACFT remorqueurs de panneaux publicitaires.

CTR - Restriction de survol :

• Survol de la ville de Lorient interdit en dessous de 5000ft ; présence d'un établissement à marques distinctives.

• Présence des zones LF-R13 (SFC/UNL) et LF-R14 (SFC/3000 ft AMSL) dans le sud-est du terrain : contournement obligatoire pendant les périodes d'activité.

Compulsory PPR per AD2 LFRH .23

AD with restricted use:
FPL mandatory for non based ACFT.

Unusable outside RWY and TWY
TWY C, C1, D and E :
Taxiing restriction : ACFT letter code C or D with wheelbase > 18m : Towing mandatory (follow me for home based ACFT)
ACFT letter code E : Prohibited
TWY A4 : Taxiing restriction ACFT letter code A to C with wheelbase <= 18m : taxiing authorized

Caution when taxiing due to numerous cross-roads not all visible from TWR

Prohibited to ACFT not equipped with radio, transponder, to gliders and to ACFT towing publicity panels.

CTR - Fly-over restriction :

• Fly-over of Lorient city prohibited below 5000ft; presence of an establishment with distinctive markings;

• Presence of areas LF-R13 (SFC/UNL) and LF-R14 (SFC/3000 ft AMSL) in the South-East of the field: by-pass mandatory during activity periods.

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

.

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

22.1 Départs omnidirectionnels

RWY 07 : Monter RM 073° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 25 : Monter RM 253° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

RWY 02 : Monter RM 017° à 4.1% (1) jusqu'à 400 (241) puis monter à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
(1) Pente théorique en montée, obstacle déterminant : chapelle de 278ft située à 870m de la DER, et à 285m à gauche de l'axe. Cette pente fait abstraction du bosquet de 235ft situé à 41m de la DER et à 160m à gauche de l'axe.
RWY 20 : Monter RM197° jusqu'à 1200 (1041) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

22.2 Auto information

A/A réservée exclusivement aux usagers autorisés selon protocole .

22.3 Procedures LVP

Les procédures LVP sont déclenchées quand la RVR est inférieure à 1600m.
L'intégralité du balisage lumineux est allumée .

22.4 Composante traversière

RWY 07/25 est limitée à des composantes traversières du vent :
-25kts sur piste sèche
-20kts sur piste mouillée

22.1 Omnidirectionnal departures

RWY 07 : Climb on MAG track 073° up to 1200 (1041) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

RWY 25 : Climb on MAG track 253° up to 1200 (1041) then direct route climbing up to enroute safety altitude.

RWY 02 : Climb RM 017° at 4.1% (1) to 400 (241), then climb to 1200 (1041), then follow a direct route climbing up to enroute safety altitude.
(1) Theoretical uphill gradient, determining obstacle : a 278ft chapel located 870m from the DER and 285m to the left of the centerline. This gradient does not include the 235ft grove located 41m from the DER and 160m to the left of the centerline.
RWY 20 : Climb RM197° to 1200 (1041) then follow a direct route climbing up to enroute safety altitude.

22.2 Air to air procedure

A/A for authorized users only as per protocol.

22.3 LVP Procedures

LVP procedures begin when RVR is lower than 1600m.
Lighting completeness is lit.

22.4 Crosswind limits

RWY 07/25 : max crosswind limits :
-25kts on dry RWY
-20kts on wet RWY

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFRH.23 **Renseignements supplémentaires *Additional information***

Plan de vol obligatoire pour ACFT non basés.

PRKG MIL : officier de quart

PRKG CIV : SEA LLB

Contact
PRKG MIL :
Email : bia.lbh@wanadoo.fr
Tél : 02 97 12 90 25
AFS : LFRHZPZX

PRKG CIV :
Email : trafic1.lorient@edeis.com
Tél.: 02 97 87 21 56
www.lorient.aeroport.fr

PPR
PRKG MIL
ACFT en provenance EEE, Canada, Suisse, US : Dernier jour ouvrable avant 12h.

Autres : PN 48H avant dernier jour ouvrable.

PRKG CIV
Assistance obligatoire pour ACFT de masse > 3T
PPR obligatoire site WEB : cy.myhandlingsoftware.com
PPR vol national 24H
PPR vol international 48H

HOR (ETE -1H)
PRKG MIL :
LUN-VEN : 0700-1600
Extension possible sur demande
PRKG CIV : 0700-1600
Extension possible sur site Web : cy.myhandlingsoftware.com

RWY 07/25 : BRA à 250m THR07 et 25, hauteur 9cm.
Présence d'un OBST balisé (optique d'appontage) à 27.5m du bord gauche RWY en service (hauteur 10ft ASFC) à 185m du THR07 et 198m du DTHR25.
Brins d'arrêt textiles hauteur 9cm, 114m du THR07 et 8m avant DTHR25.

- Un phénomène de perturbation du champ magnétique en RWY07/25 peut affecter les ACFT équipés de vannes de flux.

- Antenne LOC 10ft ASFC à 150m THR07 nécessite précaution particulière en APP.

Activité AEM : LS-CS

Hélistation : usage réservé exclusivement aux appareils de la Sécurité Civile.

Péril animalier : présence du fauconnier de LS-30' au CS+30'

Obstacles impactant les servitudes de dégagement aéronautiques :

-Trouée d'atterrissage QFU 20 : Zone boisée d'altitude 80m située à 960m du seuil 20 et à 240m à droite de l'axe de piste. Zone boisée d'altitude 73m située à 920m du seuil 20 et à 60m à gauche de l'axe de piste.

-Trouée de décollage QFU 20 : Zone boisée d'altitude 57m à 400m de la DER et à 80m à gauche de l'axe de piste. Zone boisée d'altitude 62m à 650m de la DER et dans l'axe de piste.

-Trouée de décollage QFU 02 : Zone boisée d'altitude 73m située à 755m de la DER et à 60m à droite de l'axe de piste.

-Surfaces latérales piste 02/20 : Zone boisée d'altitude 85m située à 960m du seuil 20 et à 260m à droite de l'axe de piste.

-Surfaces latérales piste 02/20 : Zone boisée d'altitude 58m située à 180m du seuil 07 et à 250m à droite de l'axe de piste.

PLN compulsory for non based ACFT

PRKG MIL : duty officer

PRKG CIV : SEA LLB

Contact
PRKG MIL :
Email : bia.lbh@wanadoo.fr
Tél : 02 97 12 90 25
AFS : LFRHZPZX

PRKG CIV :
Email : trafic1.lorient@edeis.com
Tél.: 02 97 87 21 56
www.lorient.aeroport.fr

PPR
PRKG MIL
ACFT from EEE, Canada, Suisse, US : Last working day before 12h.

Others : PN 48H before the last working day.

PRKG CIV
Compulsory facilities for weight of ACFT > 3T
Compulsory PPR Website : cy.myhandlingsoftware.com
PPR national flight 24H
PPR international flight 48H

HOR (ETE -1H)
PRKG MIL :
MON-FRI : 0700-1600
Possible extension on request
PRKG CIV : 0700-1600
Possible extension on Website : cy.myhandlingsoftware.com

RWY 07/25 : BRA 250m THR07 and 25, height 9cm.
Presence of lighted OBST (deck landing mirror) at 27.5m on the left side of the RWY in use (height 10ft ASFC) at 185m from THR07 and 198m from DTHR25.
Textile brakes, height 9cm, 114m from THR07 and 8m before DTHR25.

- Magnetic interference possible on RWY 07/25 “No entry” traffic on TWY, for road vehicles.

- Particular caution when approaching: LOC antenna 10 ft ASFC, 150 m from THR07.

AEM activity : SR/SS

Heliport : for the exclusive use of the Civil Security helicopters.

Wildlife strike hazard : falconer SR-30' to SS+30'

Vegetal obstacles impacting aeronautical servitudes :

-ldg funnel QFU 20 : wooded area, elev 80m, located at 960m from Thr20 and at 240m right of Rwy axis. Wooded area, elev 73m located at 920m from Thr20 and at 60m left of rwy axis.

-Tkof funnel QFU 20 : wooded area elevation 57m, located at 400m from DER and at 80m left of rwy axis. Wooded area elev 61m, located at 650m from DER and on rwy axis.

-Tkof funnel QFU 02 : wooded area elev 73m located at 755m from DER and at 60m right of rwy axis.

-lateral surfaces rwy 02/20 : wooded area elev 85m located at 960m from Thr20 and at 260m right of rwy axis.

-lateral surfaces rwy 02/20 : wooded area elev 58m located at 180m from Thr07 and at 250m right of rwy axis.

AD 2 LFRH.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 LFRH.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*
RWY 07	sans objet / *not applicable*
RWY 25	sans objet / *not applicable*

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFMO.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 ORANGE 44°25'00"N , 004°39'00"E - 44°23'00"N , 004°40'41"E - 44°17'52"N , 004°49'48"E - arc horaire de 10 NM de rayon centré sur 44°08'00"N , 004°52'00"E - 44°14'17"N , 005°02'49"E - 43°56'20"N , 005°02'20"E - 43°54'50"N , 004°59'35"E - 43°58'15"N , 004°53'40"E - 43°58'15"N , 004°47'57"E - 44°00'45"N , 004°45'54"E - 44°07'30"N , 004°36'00"E - 44°25'00"N , 004°39'00"E	D	FL 065 ---------- SFC	APP ORANGE Approche (FR) ORANGE Approach (EN) TWR ORANGE Tour (FR) ORANGE Tower (EN)	Activable H24. Espace défini à l'exclusion de la LF-R 55A ORANGE PLAN DE DIEU lorsqu'elle est active. Activité connue de : - PROVENCE APP / PROVENCE INFO, - AVIGNON TWR, - ORANGE APP ou annoncée sur RAI 118.925. LF-P 16 MARCOULE, LF-P 19 TRICASTIN : pénétration interdite. Dérogation : voir ENR 5.1-0 paragraphe 1.2.1. Airspace set excluding LF-R 55A ORANGE PLAN DE DIEU when active. Activity known on : - PROVENCE APP / PROVENCE INFO, - AVIGNON TWR, - ORANGE APP or announced on RAI 118.925. LF-P 16 MARCOULE, LF-P 19 TRICASTIN : entry prohibited. Exception : see ENR 5.1-0 paragraph 1.2.1.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	118.925 MHz	HOR ATS	O/T RAIZ
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	121.500 MHz	HOR ATS	Détresse VHF / VHF Distress
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	138.525 MHz	HOR ATS	FQ PAF, réservée aux militaires/FQ PAF, RESERVED TO MIL
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	142.450 MHz	HOR ATS	Commune APP, réservée aux militaires / Common to APP, RESERVED TO MIL
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	243.000 MHz	HOR ATS	Détresse UHF / UHF Distress
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	248.625 MHz	HOR ATS	Montée réacteurs/Climbing for jet engines
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	299.775 MHz	HOR ATS	Particulière Recueil, réservée aux militaires/ Particular to Recovery, RESERVED TO MIL
APP	ORANGE Approche (FR) *ORANGE Approach (EN)*	362.300 MHz	HOR ATS	Combiné Recueil, réservée aux militaires / Combined to Recovery, RESERVED TO MIL
PAR	ORANGE Precision (FR) *ORANGE Precision (EN)*	139.525 MHz	HOR ATS	NIL
PAR	ORANGE Precision (FR) *ORANGE Precision (EN)*	139.750 MHz	HOR ATS	NIL
PAR	ORANGE Precision (FR) *ORANGE Precision (EN)*	265.900 MHz	HOR ATS	Combiné GCA / Combined to GCA
PAR	ORANGE Precision (FR) *ORANGE Precision (EN)*	336.100 MHz	HOR ATS	Combiné GCA / Combined to GCA
SRE	ORANGE Radar (FR) *ORANGE Radar (EN)*	123.300 MHz	HOR ATS	Commune APP/ Common to APP
SRE	ORANGE Radar (FR) *ORANGE Radar (EN)*	372.225 MHz	HOR ATS	Particulière RADAR 1/ Particular to RADAR 1
SRE	ORANGE Radar (FR) *ORANGE Radar (EN)*	375.975 MHz	HOR ATS	Particulière RADAR 2/ Particular to RADAR 2
TWR	ORANGE Tour (FR) *ORANGE Tower (EN)*	122.100 MHz	HOR ATS	SOL/GND Commune Roulage VHF / Common to VHF Taxiing
TWR	ORANGE Tour (FR) *ORANGE Tower (EN)*	128.950 MHz	HOR ATS	AIR SOL/TWR Particulière TWR VHF / Particular to VHF TWR
TWR	ORANGE Tour (FR) *ORANGE Tower (EN)*	257.800 MHz	HOR ATS	SOL/GND Combiné Roulage UHF / Combined to UHF Taxiing
TWR	ORANGE Tour (FR) *ORANGE Tower (EN)*	388.775 MHz	HOR ATS	AIR SOL /TWR Particulière TWR, réservée aux militaires/ Particular to UHF TWR, RESERVED TO MIL

AD 2 LFMO.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*	
TACAN	ORG	CH 31X	H24	44°08'21.5"N 004°51'57.8"E	191 ft			153°/1179 m THR 14	
LOC 14 (I)	ORG	109.9 MHz	H24	44°07'44.1"N 004°52'47.2"E	172 ft			142°/2738 m THR 14	
GP 14		333.8 MHz		44°08'42.7"N 004°51'42.4"E	191 ft		17.4 m/57 ft (2.5 °)	157°/444 m THR 14	
OM 14		75 MHz	H24	44°12'23.6"N 004°48'05.0"E	269 ft			322°/4.28 NM THR 14	
MM 14		75 MHz	H24	44°09'19.6"N 004°51'11.8"E	193 ft			323°/893 m THR 14	

© Service de l'Information Aéronautique, France