



Service
de l'Information
Aéronautique

DSNA



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Tél : 05 57 92 57 97 ou 57 95
e-mail : sia.supaip@aviation-civile.gouv.fr
Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr

SUP AIP 280/19
Date de publication : 26 SEP

Objet : Modification AIP FRANCE, AD 2 Paris Orly LFPO 2.20 et 2.21
En vigueur : Du 10 octobre au 04 décembre 2019

Les parties AD 2.20 LFPO et AD 2.21 LFPO publiées dans l'AIP France, AMDT 11/19, sont remplacées par les pages ci-après.

Ces informations seront reprises dans l'AIP au cycle 13/19 AIRAC en vigueur le 05 décembre 2019.

INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

AD-2.LFPO-10

AD 2 LFPO.20 Règlements de circulation locaux Local traffic regulations

20.1 AIRES DE STATIONNEMENT

Les feux anticollision doivent être allumés avant la mise en route des moteurs et le rester pendant leur fonctionnement sur les aires de stationnement.

20.2 CIRCULATION AU SOL DES AERONEFS

Limitations d'accessibilité

Compte tenu de la largeur des voies, de la proximité d'obstacles par rapport à l'axe de certaines voies de circulation avion ou des risques de souffle, l'accès aux voies ou portions de voies ci-dessous est limitée au code d'avions précisé :

- aires d'attente W37 et W47 : positionnement d'1 aéronef code D ou E ou 2 aéronefs code C,
- LNA, LRA, aire d'attente W42, W32, WG et LG : code C.
- W3 entre LR et LP sens cap Est uniquement : code C maximum.
- Virage W45/W47 cap à l'Ouest et virage W47 cap à l'Est/W45 limités code C.
- Circulation en ZIN (Zone Industrielle Nord) sur W2 : code E interdit, code D et inférieurs uniquement par tractage.

Recommandations au roulage

Les équipages d'appareil d'envergure supérieure à 63 m signaleront lors du premier contact avec le contrôle d'Orly, puis sur la fréquence ORLY SOL, le type d'aéronef.

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

Il est recommandé aux équipages d'appareils de code de lettre E, en particulier d'A340-600, de B777-300 ou d'A350-1000 de rouler avec précaution et d'utiliser la technique de l'over steering en virage.

Les équipages sont informés que certaines voies de circulation avions sont traversées par des routes de service utilisées par des véhicules sans contact radio. La priorité absolue est réservée aux avions.

Pré-marquage lumineux des DGV : RETIL

Des feux indicateurs de voie de sortie rapide (RETEL) sont implantés afin de renseigner la distance restante avant la voie de sortie rapide la plus proche (voir schéma ci-dessous).

Ce dispositif est installé sur les voies à dégagement grande vitesse (DGV) associées à la piste 06 : W43 et W44 ; à la piste 24 : W45 et W46 ; à la piste 25 : W35.

20.1 PARKING AREA

Lights must be turned on before engine start-up and must stay on when engines still running on the apron.

20.2 AIRCRAFT GROUND MOVEMENTS

Accessibility limitations

Taking into account TWY widths, proximity of obstacles regarding to axis of some TWY or jet blast risks, access to TWYs or sections of TWY below mentioned is restricted to following code-letter aircraft:

- holding bay W37 and W47 : positioning 1 ACFT code D or E or 2 ACFT code C,
- LNA, LRA, holding bay W42, W32, WG and LG: code C.
- W3 between LR and LP facing East only: code C maximum.
- Turn W45/W47 heading West and turn W47 heading East/W45 : code C maximum.
- Taxiing inside ZIN (North Industrial Apron) on W2 : ACFT code letter E not allowed, ACFT code letter D and lower only towed.

Taxiing recommendation

Crews of ACFT with wing span in excess of 63 m shall specify at first contact with ORLY ATC and ORLY GROUND frequencies the type of ACFT.

Pilot's attention is drawn towards jet blast risks. A reduced thrust is recommended during start-up sequences and when taxiing near aprons.

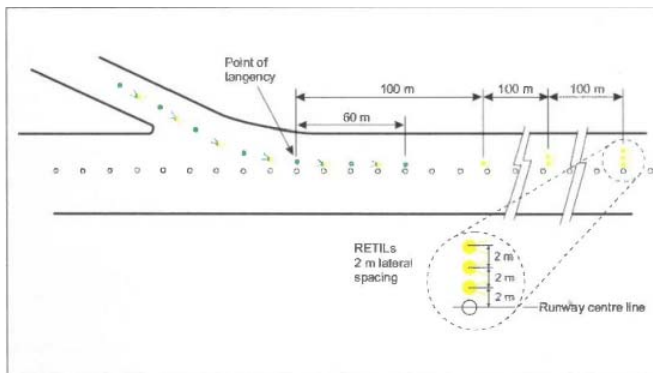
It is recommended for ACFT code letter E crews, especially for A340-600, B777-300 and A350-1000 to taxi with caution and use over steering judgemental technique for curves.

Crews are informed that several taxiways are crossed by service roads used by vehicles without radio contact with Air Traffic Control services. Aircraft have absolute right of way over vehicles.

Light pre-marking : RETIL

Exit Taxiway Indicator Light (RETEL) are established to inform the nearest remaining distance before the rapid exit taxiway (see diagram below).

This device is installed on high speed taxiways turn-off to RWY 06 : W43 and W44 ; RWY 24 : W45 and W46 ; RWY25 : W35.



20.2.1 CIRCULATION AU SOL POUR B777-300, B777-300ER, A340-600 ET A350-1000

Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 03.

20.3 EXPLOITATION DE L'A380 ET B747-800 EN DEROUTEMENT

A380 et B747-800 autorisés à PARIS ORLY suite à déroutements de vols à destination de PARIS CHARLES DE GAULLE uniquement.

20.3.1 Caractéristiques physiques

- Pistes 07/25 et 06/24 conformes code E : 45 m de large avec accotements de 7.5 m de part et d'autre de la piste. Balisage latéral hors sol.
- Voies de circulations conformes code E : 22.5 m ou 23 m de large, avec accotements stabilisés non revêtus,
- Ouvrage d'art de piste 07/25 : 300 m de large, portance limitée à 600 t,
- Ouvrages d'art de voie de circulation : 50 m de large minimum sans

20.2.1 B777-300, B777-300ER, A340-600 AND A350-1000 GROUND MOVEMENTS

Taxiing only on specified taxiways as shown on AD 2 LFPO GMC 03.

20.3 OPERATIONS OF DIVERTED A380 and B747-800

A380 and B747-800 approved at PARIS ORLY only in case of diversion from PARIS CHARLES DE GAULLE.

20.3.1 Physical characteristics

- RWY 07/25 and 06/24 comply with code E letter : 45 m wide with 7.5 m paved shoulders on each side of RWY. Elevated RWY edge lights.
- TWY comply with code E letter : 22.5 m or 23 m wide with unpaved shoulders,
- RWY 07/25 structure (bridge for ACFT) : 300 m wide, weight limited to 600 t,
- TWY structures (bridges for ACFT) : minimum 50 m wide without

protection latérale pour le souffle, portance limitée à 391 t,
 - Dégagements de voies de circulation de 47.5 m. Présence d'obstacles bas, fixes ou mobiles.

20.3.2. Restrictions d'exploitation

- Masse maximale au sol (roulage, décollage, atterrissage) limitée à 391 t,
- Roulage limité aux cheminements publiés sur carte AD 2 LFPO GMC 02,
- Utilisation de la technique de l'oversteering recommandée,
- Roulage obligatoire avec moteurs extérieurs au ralenti sol,
- Précautions à prendre pour limiter le souffle en entrée de poste N25,
- Opérations sur la piste 02/20 interdites,

- Après atterrissage en piste 07, roulage convoyé par véhicule "Follow Me" sans interruption dans la mesure du possible vers le poste B03.
 - Traitements hivernaux des pistes : limités à une largeur de 45 m.

blast side protective device, weight limited to 391 t,
 - Obstacle clearance strip of TWY : 47.5 m with low fixed or mobile obstacles.

20.3.2. Operating conditions

- Weight limitation : 391 t (landing, taxiing, take-off).
- Taxi only on specified routes as shown on AD 2 LFPO GMC 02.
- Pilots are advised to use over steering technique in the curve.
- Taxi compulsory with outer engines at ground idle power.
- Taxi with caution when entering N25 gate to avoid blast damage.
- Operations on RWY 02/20 prohibited.

- After landing on RWY 07, taxiing behind a "Follow Me" vehicle to stand B03 should be uninterrupted wherever possible.
 - RWY snow clearing : limited to 45 m wide.

20.4 FONCTIONNEMENT DE LA SIGNALISATION LUMINEUSE

20.4 SIGNS OPERATING

RWY	Voies de circulation associées / Associated taxiways
02-20	W21, W22, W23, W28, W31, W5
06-24	W47, W46, W45, W44-L44, W43-L43, W42-L42, W41
07-25	W37, W36, W35, W28, W4, W34, RWY 02/20, W33, W32, W31

Aéroport d'Orly en Conditions LVP quand au moins une des deux conditions suivantes est respectée :

- plafond <= 200ft
- RVR <= 600m

VIS > 1500 m et Hors LVP

- La signalisation lumineuse de protection de piste associée aux points d'arrêt simple est allumée (caissons lumineux, WIG-WAG).
- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie sont allumées.
- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' et barres d'entrée interdite 'BI' sont éteintes.
- La signalisation lumineuse CAT III est éteinte (caissons lumineux, WIG-WAG, barres d'arrêt commandables 'BAC')

VIS <= 1500 m et Hors LVP

- Les alignements s'opèrent uniquement aux seuils de piste en service;
- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' et barres d'entrée interdite 'BI' sont allumées.
- Les barres d'arrêt Commandables 'BAC' situées aux seuils opposés de ceux en service sont allumées.
- La signalisation lumineuse associée au point d'arrêt simple d'alignement est allumée (caissons lumineux, WIG WAG).
- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie restent allumées

VIS <= 1500 m et LVP

- La signalisation lumineuse CAT III est allumée (caissons lumineux, WIG-WAG, barres d'arrêt commandables).
- Les barres d'arrêt permanentes 'BAP' sont allumées.
- Lors d'un double point d'arrêt les caissons lumineux et WIG-WAG associés au point d'arrêt simple sont éteints;
- Les barres d'arrêt spécifiques PRKG F04 et W4 en emplanture de voie restent allumées;

Conditions LVP in force on Orly Airport when at least one of following conditions is true:

- Ceiling <= 200ft
- RVR <= 600m

VIS > 1500 m and no LVP

- The luminous signs associated with holding points is lit (luminous panels, WIGWAG)
- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.
- Permanent stop bars 'BAP' and no entry bars 'BI' are off.

- The CAT III luminous signs are off (luminous panels, runway guard lights WIGWAG, controlled stop bars 'BAC').

VIS <= 1500 m and no LVP

- Lining-up only at threshold in force.
- Permanent stop bars 'BAP' and no entry bars 'BI' are lit.

- Controlled stop bars 'BAC' are lit only at the opposite threshold.

- The luminous signs associated with holding points is lit (luminous panels, runway guard lights WIG-WAG).

- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.

VIS <= 1500 m and LVP

- The luminous signs associated with 'CAT III' holding points are lit (luminous panels, runway guard lights WIG-WAG, controlled stop bars).
- Permanent stop bars 'BAP' are lit.
- When double holding point luminous panels and associated runway guard light WIG WAG of single holding point are off.
- Specific stop bars for aircraft stand F04 and at the entry of taxiway W4 are lit.

AD-2.LFPO-12

20.5	DESCRIPTIF SIGNALISATION DE ET VERS LA PISTE	20.5	SIGNS DESCRIPTION FROM AND TO THE RUNWAY
Vers la piste 06-24 / To the runway 06-24			
	06-24	W47, W46, W45, W44-L44, W43-L43, W42-L42, W41	
	W47	<p>Marque de point d'attente simple avant piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 06 " au sol Balisage lumineux : - Caissons : Identification de la piste, position, - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) <p>Marque de point d'attente CAT III avant piste</p> <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : <p>Identification de la piste, CAT II /CAT III, position</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt commandable. 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 06 " Lighting: - Box : RWY ident, position. - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) <p>RWY CAT III holding point marking</p> <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box: <p>RWY ident, CAT II /CAT III, position.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 pair of yellow flashing lights (Wig-Wag type) <p>- Controlled stop bar.</p>
	W46, W45, W44-L44, W43-L43	<p>Marque de point d'attente intermédiaire en limite de servitude de piste.</p> <p>Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " NO ENTRY " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caisson d'interdiction - Barre d'entrée interdite 'BI' 	<p>Intermediate holding point located at the edge of the runway strip.</p> <p>Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of taxiway:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "NO ENTRY" ground mark <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prohibition sign box - No entry bar 'BI'.
	W42-L42	<p>Marque de point d'attente simple avant piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 06 - 24 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position, distance déclarée - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voies. 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 06 - 24 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position. - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) - Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway.
	W41	<p>Marque de point d'attente simple avant piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 24 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position, - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) <p>Marque de point d'attente CAT III avant piste</p> <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : <p>Identification de la piste, CAT II /CAT III, position</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt commandable. 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 24 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position. - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) <p>RWY CAT III holding point marking</p> <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box: <p>RWY ident, CAT II /CAT III, position.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 pair of yellow flashing lights (Wig-Wag type). <p>- Controlled stop bar.</p>
Vers la piste 07-25 / To the runway 07-25			
	07-25	W37, W36, W35, W28, W4, W34, RWY 02/20, W33, W32, W31	
	W31	<p>Marque de point d'attente simple avant piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 25 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) <p>Marque de point d'attente CAT III avant piste</p> <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : <p>Identification de la piste, CAT III, position</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt commandable. 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 25 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) <p>RWY CAT III holding point marking</p> <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box: <p>RWY ident, CAT III, position</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) <p>- Controlled stop bar</p>
	W36	<p>Marque de point d'attente simple avant piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 25 - 07 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position, distance déclarée - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie. 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 25 - 07 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position, take-off declared distance - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) - Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway

W35	<p>Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " NO ENTRY " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caisson d'interdiction - Barre d'entrée interdite (BI) 	<p>Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of taxiway</p> <ul style="list-style-type: none"> - "NO ENTRY" ground mark <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prohibition sign box - No entry bar (BI)
W37	<p>Marque de point d'attente simple avant piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 07 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIGWAG) <p>Marque de point d'arrêt CAT III avant piste</p> <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : identification de la piste, CAT III, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIGWAG) <p>Barre d'arrêt commandable</p>	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground marks " 07 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box: RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) <p>RWY CAT III holding point marking</p> <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box: RWY ident, CAT III, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) <p>Controlled stop bar</p>
W34	<p>Marque de point d'attente simple associée aux caissons d'interdiction en emplanture de voie</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " NO ENTRY " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caisson d'interdiction - Barre d'entrée interdite (BI) 	<p>Holding point marking associated to the prohibition panels at the entry of taxiway</p> <ul style="list-style-type: none"> - "NO ENTRY" ground mark <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prohibition sign box. - No entry bar (BI)
W28	<p>Marque de point d'attente simple</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque 07/25 au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark 07/25 <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type)
W4	<p>Marque de point d'attente simple avant piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 25 - 07 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente. - Barres d'arrêt spécifiques en emplanture de voie et associées au poste F04. 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 25 - 07 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) - Permanent stop bar 'BAP' - Specific stop bars at the entry of taxiway and associated to aircraft stand F04.
RWY 02/20	<p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Barre d'arrêt permanente 20 en limite de servitude des voies W5 et W31 	<p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permanent stop bar 'BAP' located at the south of cleared strip of W5 and W31 and visible when moving facing south.
W32	<p>Marque de point d'attente simple</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 25 - 07 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position, distance déclarée - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 25 - 07 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box: RWY ident, position, take-off declared distance - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) - Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway
W33	<p>Marque de point d'attente simple</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque " 25 - 07 " au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position, distance déclarée - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type WIG-WAG) - Barre d'arrêt permanente en emplanture de voie 	<p>RWY holding point marking</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark " 25 - 07 " <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box: RWY ident, position, take-off declared distance - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) - Permanent stop bar 'BAP' at the entry of taxiway
Vers la piste 02-20 / To the runway 02-20		
02-20	W21, W22, W23, W28, W31, W5	
W21; W22	<p>Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque "20" au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) 	<p>RWY holding point marking located at the edge of the runway strip</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark "20" <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type)
W23	<p>Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque "20-02" au sol 	<p>RWY holding point marking located at the edge of the runway strip</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark "20-02"

AD-2.LFPO-14

	<p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position, distance déclarée - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) 	<p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position, take-off declared distance - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type)
W31	<p>Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque "02-20" au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) - Barre d'arrêt spécifique associée à l'utilisation de la piste 02/20 	<p>RWY holding point marking located at the edge of the runway strip</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark "02-20" <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) - Specific stop bar associated to the runway 02/20.
W5	<p>Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque "02-20" au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) - Barre d'arrêt spécifique associée à l'utilisation de la piste 02/20 	<p>RWY holding point marking located at the edge of the runway strip</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark "20-02" <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type) - Specific stop bar associated to the runway 02/20
W28	<p>Marque de point d'attente simple en limite de servitude de piste</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marque "02" au sol <p>Balisage lumineux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Caissons : Identification de la piste, position - 1 paire de feux de protection de piste, couleur Jaune à éclats (type Wig-Wag) 	<p>RWY holding point marking located at the edge of the runway strip</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ground mark "02" <p>Lighting:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Box : RWY ident, position - 1 pair of yellow flashing lights (runway guard lights - Wig-Wag type)
Venant de la piste / From the runway		
06-24	W47, W46, W45, W44-L44, W43-L43, W42-L42, W41	
07-25	W37, W36, W35, W28, W4, W34, RWY 02/20, W33, W32, W31	
Caissons de dégagement de bande et de position. / Standard box signalization for location and runway strip clearance. NOTA : Les marques de points d'attente intermédiaires positionnées sur W43, W44, W45, W46 ne sont pas destinées à la circulation des aéronefs. / Notice that intermediate holding point marks located on W43, W44, W45, W46 are not intended for aircraft.		
02-20	W21, W22, W23, W28, W31, W5	
	Pas de dispositif spécifique. Se référer aux marques de point d'attente simple.	No specific mark. Refer to holding point marking.

20.6 DESCRIPTIF SIGNALISATION SUR AIRE D'ATTENTE ET CONDITIONS D'UTILISATION

1. Caractéristiques aire d'attente W37

- L'aire d'attente W37 permet le positionnement indépendant et simultané de 2 aéronefs code C ou 1 aéronef de code D ou E.
- Elle est équipée de 3 points d'attente intermédiaires dénommés :
N : Nord
C : Centre
S : Sud

- Venant de la piste 25, les points d'attente intermédiaires C et N sont en fonction.

- Allant vers la piste 07, les points d'attente intermédiaires C et S sont en fonction.

- Les points d'attente intermédiaires N et S sont utilisables pour tous types d'aéronefs de code E maximum.

- Le point d'attente intermédiaire C est utilisable pour tous types d'aéronefs de code C maximum, derrière un aéronef de code C arrêté devant lui sur le point N ou S.

La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef code C est possible en présence d'un aéronef de code C positionné sur l'un des points d'attente intermédiaires N ou S.

Venant de la piste 25

Marque de point d'attente intermédiaire :

- Flèche de sortie d'aire d'attente au point d'attente intermédiaire C au sol.

- Marque MAX SPAN 36M au sol.

Vers la piste 07

Marque de point d'attente intermédiaire :

- Flèche de sortie d'aire d'attente au point d'attente intermédiaire C au sol

- Marque MAX SPAN 36M au sol.

Balisateur lumineux :

- Caisson de direction HOLDING BAY
- Caisson de position N, C et S
- 3 feux de couleur orange

20.6 SIGNS DESCRIPTION OF HOLDING BAY AND USING CONDITIONS

1. Holding bay W37 characteristics

- The holding bay W37 allows independent and simultaneous positioning of 2 aircraft code C or 1 aircraft code D or E.

- Equipped with 3 intermediate holding point called :

- N : North
- C : Center
- S : South

- From runway 25, intermediate holding points C et N are used

- To runway 07, intermediate holding points C et S are used

- The intermediate holding points N and S can be used by all types of aircraft up to code E.

- The intermediate holding point C can be used by all types of aircraft up to code C, behind another code C aircraft stopped ahead on N or S holding point.

The exit of the holding bay of a code C aircraft is possible in the presence of another code C aircraft stopped on intermediate holding points N or S.

From runway 25

Intermediate holding point marking:

- Ground mark : arrow to exit holding bay at the intermediate holding point C

- Ground mark MAX SPAN 36M

To runway 07

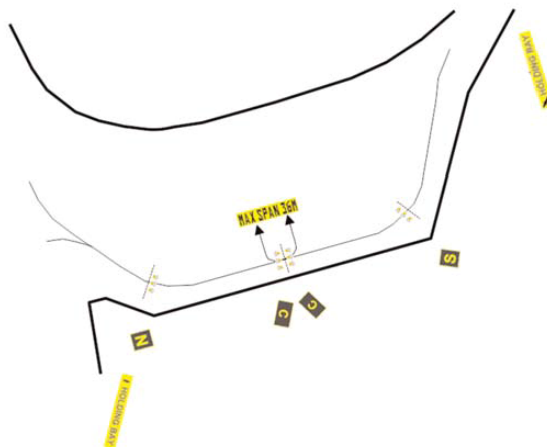
Intermediate holding point marking:

- Ground mark : arrow to exit holding bay at the intermediate holding point C

- Ground mark MAX SPAN 36M

Lighting:

- box position HOLDING BAY
- box position N, C or S
- 3 orange lights



2. Caractéristiques aire d'attente W47

- L'aire d'attente W47 permet le positionnement indépendant et simultané de 2 aéronefs code C ou 1 aéronef de code D ou E.

- Elle est équipée de 4 points d'attente intermédiaires dénommés : HB1, HB2, HB3, HB4.

- Venant de la piste 24, les points d'attente intermédiaires HB3 et HB4 sont en fonction.

- Allant vers la piste 06, les points d'attente intermédiaires HB1 et HB2 sont en fonction.

- Les points d'attente intermédiaires HB1 et HB3 sont utilisables pour tous types d'aéronefs de code E maximum.

- Le point d'attente intermédiaire HB4 est utilisable pour tous types d'aéronefs de code C maximum, derrière un aéronef de code C

2. Holding bay W47 characteristics

The holding bay W47 allows independent and simultaneous positioning of 2 aircraft code C or 1 aircraft code D or E.

- Equipped with 4 intermediate holding point called : HB1, HB2, HB3, HB4.

- From RWY 24, intermediate holding points HB3 and HB4 are used.

- To RWY 06, intermediate holding points HB1 et HB2 are used.

- The intermediate holding points HB1 and HB3 can be used by all types of aircraft up to code E.

- The intermediate holding point HB4 can be used by all types of aircraft up to code C, behind another code C aircraft stopped ahead on HB3

AD-2.LFPO-16

maximum arrêté devant lui sur le point HB3.

- Le point d'attente intermédiaire HB2 est utilisable pour tous types d'aéronefs de code C maximum, derrière un aéronef de code C maximum arrêté devant lui sur le point HB1.

La sortie de l'aire d'attente d'un aéronef code C est possible en présence d'un aéronef de code C positionné sur l'un des points d'attente intermédiaires HB1 ou HB3.

Venant de la piste 24 :

- Flèche de sortie d'aire d'attente au point d'attente intermédiaire HB4 au sol.
 - Marque MAX SPAN 36M au sol après point d'attente intermédiaire HB4.

Allant vers la piste 06 :

- Flèche de sortie d'aire d'attente au point d'attente intermédiaire HB2 au sol.
 - Marque MAX SPAN 36M au sol après point d'attente intermédiaire HB2.

En configuration décollage piste 06 : les pilotes doivent être prêts au départ avant l'aire d'attente W47. Sinon, informer l'ATC.

Balisage lumineux :

- caisson de direction HOLDING BAY
 - caisson de position HB1, HB2, HB3 et HB4
 - 3 feux de couleur orange

holding point.

- The intermediate holding point HB2 can be used by all types of aircraft up to code C, behind another code C aircraft stopped ahead on HB1 holding point.

The exit of the holding bay of a code C aircraft is possible in the presence of an another code C aircraft stopped on intermediate holding points HB1 or HB3.

From runway 24 :

- Ground mark : arrow to exit holding bay at the intermediate holding point HB4.
 - Ground mark MAX SPAN 36M after intermediate holding point HB4.

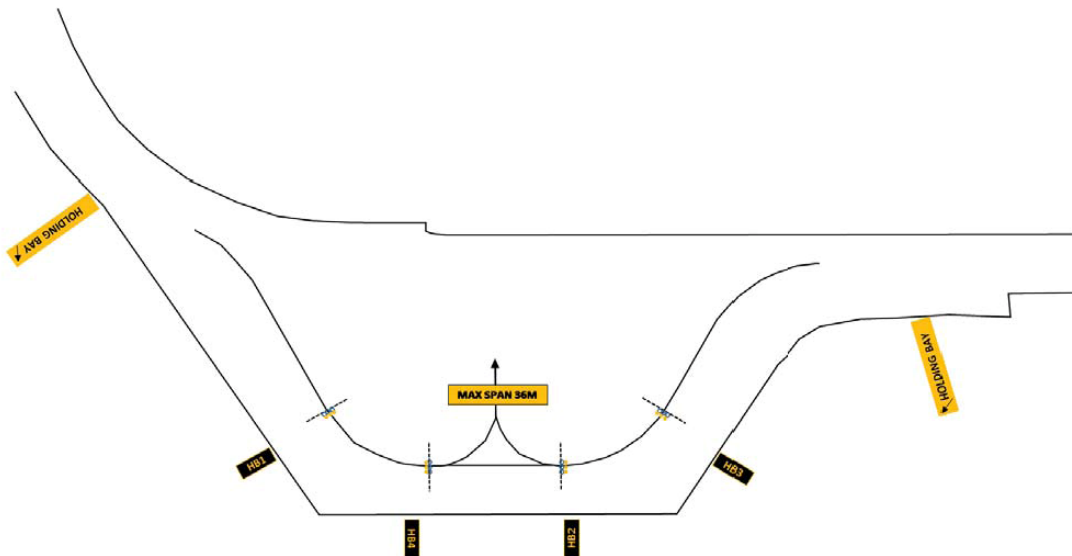
To runway 06 :

- Ground mark : arrow to exit holding bay at the intermediate holding point HB2.
 - Ground mark MAX SPAN 36M after intermediate holding point HB2.

When TKOF RWY 06 : pilots must be ready for departure before holding bay W47. If not, inform ATC.

Lighting:

- box position HOLDING BAY
 - box position HB1, HB2, HB3 and HB4
 - 3 orange lights



20.7 OCCUPATION DE PISTE

Après atterrissage, les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste en utilisant la sortie la plus proche compatible avec la sécurité.

20.8 MISE EN OEUVRE DE STRACTEURS TYPE "PPU"

Des tracteurs de repoussage télécommandés équipés de feux à éclats (Power Push Unit : PPU) sont mis en oeuvre par certaines compagnies à PARIS ORLY. Ces tracteurs positionnés à l'arrière du train d'atterrissage principal conduisent les aéronefs sur les voies de circulation puis sont débrayés et reculés de quelques mètres derrière les aéronefs ainsi repoussés.

Dès le début du roulage en autonome de l'aéronef, le PPU est dégagé de la voie de circulation.

Les équipages sont informés qu'ils peuvent, pendant un court instant, voir entre leur avion et celui qui précède un PPU en cours de dégagement de la voie de circulation.

20.9 ACCES AU POSTE DE STATIONNEMENT

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 l'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.

20.10 CONSIGNES PARTICULIERES

20.7 RWY OCCUPANCY

After landing, crews are invited to vacate the runway rapidly, using the nearest exit in compliance with safety.

20.8 IMPLEMENTATION OF "PPU" TYPE VEHICLES

The push-back of certain companies aircraft at PARIS ORLY can be performed by using a remote controlled vehicle (Power Push Unit : PPU) fitted with rotary beacon lights. Those PPU vehicles are engaged at the rear of the main gear in order to move the aircraft to the taxiway centerline, then are disengaged and moved back a few meters behind the tail of the aircraft.

Once the aircraft has self departed, the PPU vehicle is moved away from the taxiway.

The attention of the flight crew is drawn to the possible presence, for a short time, of a PPU vehicle leaving the taxiway between their aircraft and the one ahead.

20.9 ACCESS TO PARKING STAND

Pilots should not enter a parking stand unless under instruction from a marshaller or following indications from an operational 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.

20.10 SPECIAL INSTRUCTIONS

20.10.1 PROCEDURE 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 TEXT 4)

- 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.

- 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'Arrêt 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".

20.10.2 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.

20.10.2.1 Arrivée

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.

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	W35 : 2053	W36 : 2349	
02	W5 : 1198	W23 : 1900		
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.

20.10.2.2 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.

20.10.1 PROCEDURE 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 obligatory for ground movements (see AD 2 LFPO TEXT 4)

- 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.

- 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" (PREFLIGHT) before leaving stand.

20.10.2 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.

20.10.2.1 Arrival

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.

20.10.2.2 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.

AD-2.LFPO-18

AD 2 LFPO.21

Procédures antibruit Noise abatement procedures

21.1 UTILISATION DE NUIT DE L'AERODROME DE PARIS ORLY

21.1 NIGHT OPERATION IN PARIS ORLY AERODROME

21.1.1 HORAIRES

21.1.1 OPERATING TIMES

21.1.1.1 Aucun atterrissage d'avion équipé de turbo-réacteurs ne sera programmé entre 2330 et 0615 (heure locale d'arrivée sur PRKG). Aucun atterrissage pour retard accidentel ne sera admis après 2330 ; cette disposition ne s'étend pas aux situations susceptibles de mettre en cause la sécurité de l'aéronef, réservées à la seule appréciation du CDT de bord, sous réserve d'une justification à posteriori.

21.1.1.1 No landing for turbo-jet aircraft will be planned between 2330 and 0615 (local time of arrival in PRKG). No landing which is due to unexpected delay will be allowed after 2330 ; this provision is not applicable to situations liable to impair the flight safety and subject only to the assessment of the pilot-in-command and subsequently to a justification.

21.1.1.2 Aucun décollage d'avion équipé de turbo-réacteurs ne sera programmé entre 2315 et 0600 (heure locale de départ de PRKG). Aucun décollage pour retard accidentel ne sera admis après 2330.

21.1.1.2 No take-off for turbo-jet aircraft will be planned between 2315 and 0600 (local time of departure from PRKG). No take-off due to unexpected delay will be allowed after 2330.

21.1.1.3 Toute dérogation exceptionnelle au régime défini aux articles 1 et 2 ci-dessus, au bénéfice d'avions commerciaux, ne pourra être accordée que par le Directeur de la DGAC.

21.1.1.3 Any exceptional dispensation from the regulations defined in articles 1 and 2 above for commercial aircraft will only be granted by the Director of DGAC (General directorate of civil aviation).

21.1.1.4 Les restrictions ci-dessus définies ne s'appliquent pas aux aéronefs d'Etat ni aux aéronefs effectuant des missions de caractère humanitaire, réserve faite pour ces derniers d'une justification à posteriori.

21.1.1.4 The above-defined restrictions are not applied to government aircraft or aircraft operating for humanitarian transport missions, but subject subsequently to a justification for the latter.

21.1.1.5 Toute programmation nouvelle de mouvements d'avions à hélices dans les plages horaires définies aux articles 1 et 2 devra être assortie de justifications particulières et fera l'objet, le cas échéant, d'une décision spéciale du Directeur de la DGAC.

21.1.1.5 Any new planning for propeller aircraft operation in the time slots defined in articles 1 and 2 should be accompanied by particular justifications and subject to a special decision of the Director of DGAC, as appropriate.

21.1.2 CONSIGNES TECHNIQUES D'EXPLOITATION

21.1.2 OPERATING INSTRUCTIONS

21.1.2.1 Tous les décollages effectués entre 2330 et 0600 (heure locale du lâcher des freins) auront lieu vers l'ouest soit sur la RWY 25, soit sur la RWY 24, en fonction de la disponibilité de ces deux pistes, et pour autant que la composante de vent arrière ne soit pas supérieure à 5 kts rafales comprises.

21.1.2.1 All take-offs between 2330 and 0600 (local time of brake release) will be performed westward either on RWY 25 or on RWY 24, according to the runway availability, and with a tail-wind component not more than 5 kts (gust included).

21.1.2.2 Tous les atterrissages effectués entre 2330 et 0600 (heure locale du toucher des roues) auront lieu vers l'est, soit sur la RWY 07, soit sur la RWY 06, en fonction de la disponibilité de ces deux pistes, pour autant que la composante de vent arrière, ne soit pas supérieure à 5 kt rafales comprises et que des considérations techniques (comme l'adhérence de la piste) ne s'y opposent pas. Dans ce dernier cas, le CDT de Bord fournira dans son rapport de vol les justifications du choix d'une autre piste et la compagnie les transmettra à ADP.

21.1.2.2 All landings between 2330 and 0600 (local time of touchdown) will be performed eastward, either on RWY 07, or on RWY 06, according to the runway availability, and with a tail-wind component not more than 5 kt including gusts as far as the operating conditions (like runway adhesion) are practicable. In this later case, the Pilot-in-command should justify the choice of another runway in his flight report and the appropriate Airline will send these justifications to the ADP (Paris Aerodrome Authority).

21.1.2.3 L'utilisation des dispositions de freinage au moyen des groupes moteurs (inversion de flux ou du pas des hélices) est interdite entre 2200 et 0615 (locales), sauf raisons particulières mettant en jeu la sécurité et dont le bien-fondé est apprécié à posteriori sur un rapport du CDT de Bord.

21.1.2.3 Use of engine braking devices (pitch reversing or thrust reversing) is prohibited between 2200 and 0615 (local time), except for particular safety reasons and whose the substantiation will be subsequently assessed on a Pilot-in-command report.

21.1.2.4 De 2315 à 0615 locales les essais moteurs sont interdits s'ils ne sont pas effectués avec un réducteur de bruit d'un modèle agréé par la DGAC. Cette restriction ne s'applique pas aux essais courts d'une durée inférieure à 5 min effectués à une puissance ne dépassant pas celles utilisées pour le ralenti sol ou les séquences de mise en route et de roulage.

21.1.2.4 From 2315 to 0615 (local time), engines tests are forbidden if they are not made with a noise reducer system approved by DGAC. This restrictions does not apply to short tests of less than 5 min done with a power not exceeding these used for ground idle or starting up and taxiing sequences.

21.2 ESSAIS MOTEURS

21.2 ENGINES RUN-UP

Essais moteurs soumis au respect des capacités des postes de stationnement définies par Aéroports de Paris.

Engines run-up submitted to respect of stands capacity as ruled by Airports of Paris Authority.

21.2.1 Aires de stationnement

21.2.1 Stands

F30 : essais moteurs à puissance ralenti sol pour aéronefs code C ou inférieurs, durée inférieure à 5 minutes.

F30 : engines run-up restricted to short test of less than 5 minutes with power not exceeding ground-idle power for aircraft code C or less.

B01, E04, E09 et S04 : essais moteurs interdits.

B01, E04, E09 et S04 : engines run-up prohibited.

K06, K23, K31 : essais moteurs à puissance supérieure à mise en route et roulage. Take-off pour aéronefs code C, D et certains code E (ex : A330). Limité à 50 % de N1 pour certains code E (ex : B777).

K06, K23, K31 : engines run-up only with power exceeding starting up and taxiing sequences. Take-off for ACFE code letters C, D and some E (ex : A330). Maximum 50 % of N1 for some code letter E (ex : B777).

Autres postes : essais moteurs limités à puissance ralenti sol, durée inférieure à 5 minutes.

Other stands : engines run-up restricted to short test of less than 5 minutes.

Autorisation préalable auprès d'Aéroports de Paris ou information pour les postes privés (1)

Prior permission from Airports of Paris Authority or information about private aircrafts stands (1).

21.2.2 Piste 02/20

21.2.2 RWY 02/20

Essais moteurs à puissance supérieure à mise en route et roulage.

Engines run-up with power exceeding starting up and taxiing sequences

Autorisation préalable auprès d'Aéroports de Paris (2).

Prior permission from Airports of Paris Authority (2).

(1) Aéroports de Paris - Coordonneurs Postes Avions (CPA)
TEL : 01 49 75 62 00.

(2) Aéroports de Paris - Responsable Process Avion (RPA Terrain)
TEL : 01 70 03 00 57 ou/ or 06 10 89 04 43.

21.3 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION VISANT A L'ATTENUATION DES NUISANCES PHONIQUES

21.3 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Les restrictions d'exploitation instituées en vue d'atténuer les nuisances phoniques associées à un aéroport relèvent de trois catégories.

The operating restrictions established for noise abatement associated with an airport consist of three categories.

1 - Les restrictions d'utilisation de l'aérodrome.

1- Operating restrictions for aerodrome.

2 - Les restrictions d'utilisation des aéronefs.

2 - Operating restrictions for aircraft.

3 - Les restrictions applicables en matière de circulation aérienne.

3 - Restrictions applicable to Air Traffic Service.

Pour l'aéroport d'ORLY ces restrictions sont les suivantes :

For ORLY airport, these restrictions are as follow:

21.3.1 RESTRICTIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME**21.3.1.1** Modalités d'utilisation des pistes

Pour les pistes principales ces modalités sont les suivantes :

Configuration	Face à l'ouest/ Facing West/	Face à l'est/ Facing East/
Piste préférentielle pour les décollages Preferred runway for take off	RWY 24	RWY 07
Piste préférentielle pour les atterrissages Preferred runway for landing	RWY 25	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.

21.3.1.2 Couvre-feu

Les règles applicables en matière de couvre-feu sont les suivantes :

* Programmation des vols

Aucune arrivée d'aéronef équipé de turboréacteurs ne peut être programmée entre 23h30 et 06h15 locales (heure d'arrivée au poste de stationnement).

Aucun départ d'aéronef équipé de turboréacteurs ne peut être programmé entre 23h15 et 06h00 locales (heure de départ du poste de stationnement).

Toute nouvelle programmation d'avion à hélices dans les plages horaires définies ci-dessus doit être autorisée par la DGAC.

* Retards au départ ou à l'arrivée Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non programmé dans le couvre-feu ne peut être autorisé à atterrir ou décoller après 23h30 locales sauf s'il a obtenu une dérogation de la DGAC.

* Exceptions

Les restrictions décrites ci-dessus ne s'appliquent pas :

- aux vols d'États,
- aux détournements météorologiques de l'aéroport de CDG,
- aux évacuations sanitaires et aux vols à caractère humanitaire,
- aux situations d'urgence.

* Utilisation des pistes pendant le couvre-feu

Entre 23h30 et 06h00 locales, pour autant que la composante de vent arrière ne soit pas supérieure à 5 kts rafales comprises et que des considérations techniques ne s'y opposent pas, les décollages seront effectués face à l'ouest et les atterrissages face à l'est.

21.3.1.3 Essais de moteurs

Les essais de moteurs ne peuvent être effectués qu'à des emplacements déterminés et suivant des modalités définies par Aéroports de Paris (voir AD2 LFPO ADC04 et 05 partie Essais Moteurs) et dans le respect des restrictions d'utilisation de nuit de l'aérodrome (voir AD2 LFPO ADC04, paragraphe 2.4).

21.3.1.4 Restriction d'usage de l'aéroport

I - A compter du 1er octobre 1999, sous réserve des dispositions prévues aux IV et V du présent article, le décollage ou l'atterrissage de tout aéronef relevant du chapitre 2 est interdit sur l'aérodrome de PARIS-ORLY, dès lors que le nombre de mouvements effectués avec des avions relevant du chapitre 2 par l'exploitant dont l'aéronef relève atteint les valeurs suivantes :

- 25% du nombre maximal de mouvements chapitre 2 pour le quatrième trimestre de l'année 1999 ;
- 100 % du nombre maximal de mouvements chapitre 2 pour les années 2000 et 2001 ;
- 25% du nombre maximal de mouvements chapitre 2 pour le premier trimestre 2002.

III - Les dispositions du I du présent article ne sont pas applicables à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs relevant du chapitre 2, dans les cas suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- urgence tenant à des raisons de sécurité de vol.

V - Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder, pour une année donnée, l'autorisation de dépasser, dans la limite de 10 %, la valeur du nombre maximal de mouvements chapitre 2 indiqué au I du présent article, aux exploitants dont, faute d'une telle dérogation, l'activité subirait une diminution importante.

213142

21.3.1 OPERATING RESTRICTIONS FOR AERODROME**21.3.1.1** OPERATING RESTRICTIONS FOR AERODROME

For the main runways, these procedures are as follow:

Configuration	Face à l'ouest/ Facing West/	Face à l'est/ Facing East/
Piste préférentielle pour les décollages Preferred runway for take off	RWY 24	RWY 07
Piste préférentielle pour les atterrissages Preferred runway for landing	RWY 25	RWY 06

The RWY 02/20 is exceptionally used in case of:

- unavailability of a main runway (it should be only used as additional runway);

- strong winds from North or South sectors

In addition, all available runways can be used to meet safety, control, security or protocol requirements.

21.3.1.2 Curfew period

The applicable rules with regard to the curfew are as follows:

* Flight scheduling

No arrival of aircraft equipped with turbojet engines may be planned between 2330 and 0615 local time (time of arrival in aircraft stand).

No departure of aircraft equipped with turbojet engines may be planned between 2315 and 0600 local time (time of departure from aircraft stand).

Any new flight scheduling for aircraft equipped with propeller engines in the time slots defined above should be authorized by the DGAC.

* Time delay for departure or arrival

No aircraft equipped with turbojet engines which is not planned in the curfew period, will be cleared for taking off or landing after 2330 local time except with a DGAC dispensation granted.

* Exceptions

The restrictions described above will not apply to:

- Government flights,
- Weather diversions from CDG airport,
- Ambulance or Humanitarian transport missions,
- Emergency situations.

* Use of runways during the curfew period

Between 2330 and 0600 local time, as far as the tail wind component does not exceed 5 knots (gust included) and there is no technical reason against it, all aircraft will take off to West direction and land to East direction.

21.3.1.3 Engine testing

Engine testing may only be carried out in determined locations and according to procedures defined by "Aéroports de Paris" authority (see AD2 LFPO ADC04 and 05, § Engines run-up) and according to night operating instructions (see AD2 LFPO ADC04, § 2.4).

21.3.1.4 Restrictions in use for the airport

I - With effect from October 1st, 1999, subject to provisions specified in paragraphs IV and V of this article, taking off and landing for any aircraft relevant to chapter 2 is prohibited at PARIS-ORLY aerodrome, when the number of flight operations using aircraft relevant to chapter 2 by the aircraft operator reaches the following values:

- 25 % of the maximum number for flight operations relevant to chapter 2 for the fourth quarter in year 1999;
- 100 % of the maximum number for flight operations relevant to chapter 2 for year 2000 and 2001;
- 25 % of the maximum number for flight operations relevant to chapter 2 for the first quarter in year 2002.

III - Exceptionally, the provisions of the paragraph I of this article are not applicable to landing and take off of aircraft relevant to chapter 2 in the following cases:

- aircraft operating for ambulance or humanitarian transport missions;
- emergency situations for flight safety reasons.

V - The Minister of Civil Aviation can grant, for a specified year, the authorisation to exceed, within the limits of 10 %, the value of the maximum number of flight operations relevant to chapter 2 which is specified in the paragraph I of this article, to the operators whose, failing such a dispensation, flight activity will be subject to a significant decrease.

213142

AD-2.LFPO -20

Un avion ne peut être exploité sur les aéroports de la France métropolitaine que s'il est muni d'un certificat acoustique attestant sa conformité aux normes énoncées dans la deuxième édition (1988) de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3.

Cette interdiction s'applique aux avions à réaction subsoniques civils 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 dix-neuf sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage.

21.3.2 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES AERONEFS

21.3.2.1 Procédures opérationnelles de décollage

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

D'une manière générale, le vol doit être conduit (en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef) de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3 000 pieds au-dessus du niveau de l'aéroport.

Les pilotes des avions munis de turboréacteurs doivent en outre utiliser les procédures de montée initiale suivantes :

- maintenir la vitesse V2 + 10 (ou celle que permet l'assiette de l'avion, selon le type de l'appareil) jusqu'à la hauteur de 3 000 pieds avec un braquage des volets correspondant à la configuration décollage ;
- maintenir la puissance de décollage jusqu'à la hauteur de 1 500 pieds, puis la puissance maximale de montée jusqu'à la hauteur de 3 000 pieds ;
- à 3 000 pieds reprendre la puissance normale de montée, procéder à la rentrée des volets et adopter la configuration de montée de route.

21.3.2.2 Procédures d'atterrissage

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.

Les inverseurs de poussée ou l'inversion du pas des hélices ne peuvent d'autre part être utilisés de 22h00 à 6h15 que dans le cas où la sécurité l'exigerait.

21.3.2.3 Limitation d'utilisation de l'APU

L'utilisation de l'APU fait l'objet de restrictions, sauf pour un motif de sécurité dûment justifié. Sauf en cas de défaillance ou d'incompatibilité technique, l'utilisation des moyens de substitution fixes (Prises 400 Hz ou 50 Hz et PCA), ou à défaut mobiles (GPU et ACU) mis à disposition de l'exploitant est obligatoire.

21.3.2.3.1 Au départ :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes ou mobile en électricité et en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ pour le démarrage des moteurs ;
- sur un poste non équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 60 mn pour les appareils de MTOW < 140t et à 80 mn pour les appareils de MTOW >= 140t.

21.3.2.3.2 A l'arrivée :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes ou mobile en électricité et en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 5 minutes plus le temps de branchement après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement ;
- sur un poste non équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, l'utilisation de l'APU est limitée à 30 mn ou au temps nécessaire au débarquement des passagers, aux opérations de déchargement des soutes ainsi qu'aux opérations liées à la touchée.

21.3.2.3.4 Le commandant de bord peut déroger aux durées fixées aux points 2.3.2 et 2.3.3 lorsque des motifs de sécurité le justifient.

21.3.2.3.5 En cas de procédure d'alerte à la pollution atmosphérique, Aéroports de Paris informe les exploitants et les assistants en escale afin que les équipages limitent au maximum l'utilisation de l'APU.

21.3.3 RESTRICTIONS APPLICABLES EN MATIERE DE CIRCULATION AERIENNE

- Les aéronefs doivent respecter les procédures de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores.

Ces procédures sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

- jusqu'à une distance de 7.1 milles nautiques de la balise NDB DME d'ORLY pour les décollages en pistes 24 et 25 ;
- jusqu'à une distance de 6,4 milles nautiques de la balise NDB DME d'ORLY pour les décollages en pistes 06 et 07 ;
- la manœuvre de virage ne sera en aucun cas initialisée avant d'avoir atteint cette distance.

An aircraft can be operated on French metropolitan airfields, only if it has an acoustic certificate attesting his compliance to the norms edicted in the second edition (1988) of the annex 16 of the ICAO convention relating to the international civil aviation, volume 1, second part, chapter 3.

This ban is applicable to the civilian subsonic aircraft whose maximum take off weight is equal or over 34000 kg or whose the maximal internal fitting certified for this type of aircraft comprise more than nineteen passengers seats excluding all seat reserved for the crew.

21.3.2 RESTRICTIONS FOR USE OF AIRCRAFT

21.3.2.1 Operational take off procedures

The following operational noise abatement take off procedures must be applied for outbound flights from PARIS ORLY.

As a general rule, aircraft must fly (in accordance with individual aircraft specifications) to climb to a height of 3,000 ft AAL as quickly as possible.

Captains of jet engined ACFT must amongst other things use the following initial climb gradient procedures:

- maintain take off speed V2+10 (or the appropriate speed for the altitude of the aircraft depending on type) up to a height of 3,000 ft with flaps set for take off.
- maintain power take off setting up to a height of 1,500 ft then full power up to 3,000 ft.
- at 3,000 ft reduce power to normal climb setting when putting flaps in return to normal climb gradient.

21.3.2.2 Landing procedures

Approaches must be made in such a way as to maintain the last given altitude by ATC services to ILS glide path interception. After intercepting the final approach must be carried out in such a way so as to avoid flying below the glide path.

Reverse thrust or pitch reversing may only be used from 2200 to 0615 for safety reasons.

21.3.2.3 Restrictions on the use of APU

21.3.2.3.1 The use of APU is restricted, except for duly justified safety reasons. The use of fixed alternative means (400 Hz or 50 Hz power supply and PCA) or when unavailable, alternative mobile means (GPU and ACU) provided to the operator is mandatory, except in case of system failure or technical incompatibility.

21.3.2.3.1 For departing flights :

- on parking stands equipped with fixed or mobile alternative means for power and air conditioning, the use of APU is limited to 10 minutes prior to the scheduled engine start-up time;

- on parking stands not equipped with such alternative means, the use of APU is limited to 60 minutes for aircraft with a MTOW < 140t, and 80 minutes for aircraft with a MTOW >= 140t.

21.3.2.3.2 For arriving flights :

- on parking stands equipped with fixed or mobile alternative means for power and air conditioning, the use of APU is limited to 5 minutes plus the time required to connect to these means, after the time of arrival at the parking stand;

- on parking stands not equipped with such alternative means, the use of APU is limited to 30 minutes or the required time to disembark all passengers, offload the cargo haul and perform all operations related to the arrival.

21.3.2.3.4 The captain may waive the durations specified on 2.3.2 and 2.3.3 for safety reasons.

21.3.2.3.5 In case of air pollution alerts, Aéroports de Paris will inform all operators and handling agents so that the crew can limit the use of APU as much as possible.

21.3.3 RESTRICTION APPLICABLE WITH REGARD TO AIR TRAFFIC

- Aircraft must observe the takeoff and initial climb procedures established for noise abatement.

These procedures are notified to users through aeronautical information service.

- for a distance of 7.1 nautical miles from the NDB DME beacon at ORLY for take offs on runways 24 and 25 ;
- for a distance of 6,4 nautical miles from the NDB DME beacon at ORLY for take offs on runways 06 and 07 ;
- turns must not be started under any circumstances before these distances have been flown.

- Ce suivi sera effectué avec la plus grande précision possible.
- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles établies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité de vol.
- L'organisme de contrôle peut, pour des motifs de sécurité de vol, délivrer des clearances dérogeant aux règles établies ci-dessus.
- Ces restrictions ne s'appliquent pas aux avions à hélices de moins de 5,7t.
- Les avions à hélices de plus de 5,7 t sont pour leur part libérés de cette contrainte lorsqu'ils dépassent l'altitude de 2 500 pieds.
- Les services de contrôle s'attachent par ailleurs dans toute la mesure du possible :
- 21.331 **A éviter pour les décollages en piste 06 et 07 les virages vers le nord à moins de 8.9 milles nautiques de la balise NDB DME d'ORLY en dessous du niveau de vol 060 pour les réacteurs ou de l'altitude de 2 500 pieds pour les hélices ;**
- A éviter pour les décollages des pistes 24 et 26 les virages vers le nord à moins de 9.5 milles nautiques de la balise NDB DME d'ORLY en dessous du FL 060 pour les réacteurs ou de l'altitude de 2500 pieds pour les hélices.
- 21.323 Approche à vue
- L'approche à vue telle que décrite dans le RDA 3 n'est pas autorisée de jour comme de nuit sauf pour raison de sécurité.
- 21.3.4 **MESURE DE BRUIT**
- Des stations de mesure de bruit sont implantées sous les axes des pistes 07 et 25 (cf AD2 LFPO INI 1/2). Les emplacements sont les suivants.
- CHAMPLAN : 48 42 23N - 002 16 44E
 - VILLEBON : 48 41 25N - 002 14 54E
 - VILLENEUVE-LE-ROI : 48 43 48N - 002 25 03E
 - LIMEIL BREVANNES : 48 44 22N - 002 29 27E
- 21.3.5 **VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE (VPE)**
- En vue de maîtriser les nuisances sonores autour de l'aérodrome de PARIS ORLY, les restrictions d'exploitation suivantes sont applicables sur cette plate-forme.
- 21.351 DEFINITION DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE (VPE)
- 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 situées entre les points définis en annexe, par lesquels le vol peut sortir du volume.
- Limites d'entrée** : Partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en annexe, par lesquels le vol peut pénétrer dans le volume.
- 21.352 OBLIGATION DE SUIVI DES VPE
- Le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles IFR 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 définis en annexe, au présent arrêté.
- Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initiale, le commandant de bord n'est plus tenu aux dispositions du présent article dès lors qu'il a atteint les "limites de sortie" ou la limite supérieure définie.
- 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".
- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au §2 du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité au 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.
- Les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initiales prévues au §2 du présent article.
- 21.353 LIMITES DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE
- Voir les cartes AD2 LFPO VPE 01 à AD2 LFPO VPE 04.
- This route must be flown as accurately as possible
- The pilot in command may only not to comply with the rules established above if he thinks it absolutely necessary for flight safety reasons.
- For flight safety reasons the air traffic control unit may issue clearances not complying with the rules established above.
- These restrictions do not apply to propeller powered ACFT weighing less than 5,7 tons.
- Propeller powered ACFT weighing more than 5,7 tons do not have to adhere to these restrictions when flying above 2,500 feet.
- Air traffic control services attempt whenever possible to :
- 21.331 **To avoid northward turns less than 8.9 nautical miles from the ORLY NDB DME below flight level 060 for jet engine aircraft or an altitude of 2,500 feet for propeller powered aircraft on runways 06 and 07 ;**
- To avoid northward turns less than 9.5 nautical miles from the ORLY NDB DME below FL 060 for jet engine ACFT or an altitude of 2500 ft for propeller powered ACFT on RWY 24 and 26.
- 21.323 Visual approach
- Visual approach as described in RDA 3 is not allowed by day or night. Except for safety reason.
- 21.3.4 **NOISE REDUCTION MEASURES**
- Noise level measuring stations have been set up under RWY axis 07 and 25 (see AD2 LFPO INI 1/2) and are located as follows.
- CHAMPLAN : 48 42 23N - 002 16 44E
 - VILLEBON : 48 41 25N - 002 14 54E
 - VILLENEUVE-LE-ROI : 48 43 48N - 002 25 03E
 - LIMEIL BREVANNES : 48 44 22N - 002 29 27E
- 21.3.5 **ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACES (VPE)**
- In order to control the sound nuisances around PARIS ORLY, the following operating restrictions are applicable on this platform.
- 21.351 DEFINITION OF ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACES (VPE)
- 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, located between the points defined in appendix, through which the flight can leave the environment protection airspace.
- Entry limits** : Section of lateral limits in environment protection airspace, located between the points defined in the attached appendix, through which the flight can enter the environment protection airspace.
- 21.352 APPLICATION OF VPE REQUIREMENTS
- 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 concerned procedures and the associated environment protection airspaces are defined in the appendix attached to this Ministerial Order.
- 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 he reaches the "exit limits" or the upper limit defined.
- When an environment protection airspace is associated with an ILS approach procedure (instrument landing system), the flight captain must enter this airspace through the "entry limits".
- The flight captain can only waive the regulations defined in paragraph 2 of this article if he thinks that it is absolutely necessary for safety reasons or if he has received an air traffic control instruction issued from the ATC unit for flight safety reasons.
- The propeller-driven aircraft are not concerned by the provisions relative to the environment protection airspaces associated with initial departure procedures specified in paragraph 2 of this article.
- 21.353 LIMITS OF ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACES
- See the charts AD2 LFPO VPE 01 to AD2 LFPO VPE 04.