

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 Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	49°00'35"N 002°32'52"E TWR Centrale
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	13.5 NM de PARIS
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i>	392 ft 24.7 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	143 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i> Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	1.08°E 2020 (0.18°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS	DIRECTION DE L'AEROPORT DE PARIS CHARLES DE GAULLE BP 24101 - 95711 Roissy Charles de Gaulle CEDEX 01 48 62 25 25 / 71 72 01 48 16 30 61 Non disponible/Not available LFPGYDYX
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	NIL

## AD 2 LFPG.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	H24	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	H24	
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	H24	
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BRIA de rattachement : BORDEAUX	Connected with BRIA BORDEAUX
5	BDP / <i>ARO</i>	NIL	
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	ATS	Voir / see AD 2 LFPG.18	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	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 / <i>Handling</i>	H24	
10	Sûreté / <i>Safety</i>	H24	
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	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 / <i>Remarks</i>	Vigie Traffic 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

AD 2 LFPG.4

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

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	Installations modernes de manutention.	Modern handling facilities.
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants : TR 0 - TR 4 (CIV) Lubrifiants : tous indices (CIV).	Fuel types: TR 0 - TR 4 (CIV) Oil grades: all grades (CIV).
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR. Pas de restriction.	HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR. No limitations.
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	<p>Les moyens/équipements de dégivrage disponibles du 15 Octobre au 15 Mai.</p> <p>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.</p> <p>Équipements : 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aires de dégivrage THR 09R et THR 08L (voir AD 2 LFPG GMC 04)</li> <li>- Aires de dégivrage THR 27L et THR 26R (voir AD 2 LFPG GMC 05)</li> <li>- Aires de dégivrage ROMEO et JULIETT (voir AD 2 LFPG GMC 06)</li> <li>- Des aires de dégivrage dédiées à FEDEX sont également implantées sur BM2 et BM3.</li> </ul>	<p>De-icing facilities are available from 15th October to 15th May.</p> <p>De-icing operations are carried out with engines running at idle using ACFT de-icing/anti-icing fluids and are followed by post-de-icing/anti-icing checks.</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De-icing areas THR 09R and THR 08L (see AD 2 LFPG GMC 04)</li> <li>- De-icing areas THR 27L and THR 26R (see AD 2 LFPG GMC 05)</li> <li>- De-icing areas ROMEO and JULIETT (see AD 2 LFPG GMC 06)</li> <li>- De-icing areas dedicated to FEDEX are also located on BM2 and BM3.</li> </ul>
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Eventuellement par les compagnies exploitantes.	On occasion, by operating airlines.
7	Observations / <i>Remarks</i>	<p>1- SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE (1) Coordonnateur des aéroports parisiens : TEL : 01 49 75 88 10 FAX : 01 49 75 88 20 SITA : HDQCOXH Adresse postale : ORLYTECH - Bât. 527 - 3 allée Maryse Bastié - Paray-Vieille-Poste - 91325 WISSOUS CEDEX France. E-mail : hdqcoxh@cohor.org Site web : www.cohor.org</p> <p>(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</p> <p>(3) Assistance Air France (CDG1 - CDG2) : TEL : 01 48 64 13 31 (Chef d'escale de permanence) SITA : RSYKAF (Chef d'escale de permanence) TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1) SITA : RSYKAF (CDG1) TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2) SITA : RSYKAF (CDG2) FAX : 01 74 29 23 89 E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr Fréquence : 131.585 (moyen courrier) / 131.880 (long courrier)</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(7) Pour correspondance uniquement entre/avec vols AIR FRANCE : Poste de décision et coordination des</p>	<p>1- HANDLING SERVICES (1) Parisian airports coordinator: TEL : 01 49 75 88 10 FAX : 01 49 75 88 20 SITA: HDQCOXH Postal address: ORLYTECH - Bât.527 - 3 allée Maryse Bastié - Paray-Vieille-Poste - 91325 WISSOUS CEDEX France. E-mail : hdqcoxh@cohor.org Website : www.cohor.org</p> <p>(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</p> <p>(3) Air France ground handling (CDG1 - CDG2) : TEL : 01 48 64 13 31 (Station Manager on duty) SITA : RSYKAF (Station Manager on duty) TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1) SITA : RSYKAF (CDG1) TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2) SITA : RSYKAF (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)</p> <p>(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</p> <p>(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</p> <p>(6) Airport Manager : TEL : 01 48 16 11 79 (Airport Operations Manager) TEL : 01 48 62 39 79 (Airsides Operations Center) FAX : 01 48 62 94 44 SITA : CDGXJXH</p> <p>(7) For Air France on-line connection or connection with</p>

	<p>operations (PCO) pour la compagnie AIR France          TEL : 01 48 64 21 06          FAX : 01 74 29 23 89          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</p>	<p>an Air France flight only: operations coordinating and control (PCO) for Air France Company          TEL : 01 48 64 21 06          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</p>
--	---	--

**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 / <i>Transportation facilities</i>	Taxis, autobus, voitures de louage, SNCF.	Taxis, buses, car rental, railway station.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	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 <i>Bank and Post Office</i>	Sur l'aéroport.	At airport.
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	Sur l'aéroport.	At airport.
7	Observations / <i>Remarks</i>	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 <i>AD level for fire fighting</i>	10	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	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 <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	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 / <i>Remarks</i>	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 Évaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	Déneigeuses compactes haute performance, Fraises à neige haute performance, Déneigeuses tractées, Déneigeuses compactes soufflantes, Tracteurs avec un équipement lame/balai, Porte outils, Épandeurs de produit déverglaçant liquide, Épandeurs de produit déverglaçant solide, Chargeurs et camions d'enlèvement des tas de neige, Camions avitailleurs carburant.	High-performance compact snowploughs, High-performance snow tillers, Pulled snowcleaners, Compact blowing snow cleaners, Tractors equipped with blade/brush, Tool carriers, Liquid deicing agent sprayers, Solid deicing agent sprayers, Chargers and removing piles of snow trucks, Fuel bowsers trucks.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	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 / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Épandage de produits à base de formiate de potassium liquide (KFOR) et/ou de formiate de sodium solide (NAFO) sur piste et TWY. 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 on RWYs and TWYs. No urea treatment is applied at PARIS CDG.
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 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

AD 2 LFPG.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Béton.	Concrete.	
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	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 / <i>TWY width</i>	>=23 m < 23 m : - Y1A - Y1 entre D3 et D4 - Y3 entre Y4 et D7 - Y4 entre D7 et Q - Y5 entre Y3 et Q - Y6 entre Q1 et Q - W2 entre T7 et T - W3 entre W5 et T - W4 entre T7 et T - W5 entre W3 et T - W6 entre T8 et T - 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 : - Y1A - Y1 between D3 and D4 - Y3 between Y4 and D7 - Y4 between D7 and Q - Y5 between Y3 and Q - Y6 between Q1 and Q - W2 between T7 and T - W3 between W5 and T - W4 between T7 and T - W5 between W3 and T - W6 between T8 and T - 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 / <i>TWY surface</i>	Béton et béton bitumineux.	Concrete and bituminous concrete.
		Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	100 R/C/W/T BM1 : 37 R/B/W/T	
3		Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Sur satellites et postes de stationnement.	On satellites and apron stands.
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	ALT moyenne : 107 m.	Mean ALT: 107 m.	
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>			
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	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 C04A 49°00'07.29"N 002°34'00.05"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	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 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	

C14 49°00'09.17"N 002°34'10.82"E	J41 49°00'17.99"N 002°36'13.02"E
CF9 49°00'00.94"N 002°34'04.91"E	K01 49°00'27.18"N 002°35'06.92"E
CFE 49°00'09.09"N 002°34'10.89"E	K05 49°00'26.93"N 002°35'06.88"E
CFW 49°00'07.65"N 002°33'57.26"E	K09 49°00'24.77"N 002°35'07.22"E
D02 49°00'19.22"N 002°34'09.69"E	K13 49°00'22.65"N 002°35'07.47"E
D03 49°00'26.32"N 002°34'06.33"E	K17 49°00'22.41"N 002°35'07.51"E
D05 49°00'26.18"N 002°34'04.30"E	K21 49°00'20.08"N 002°35'07.80"E
D06 49°00'19.44"N 002°34'08.11"E	K26 49°00'27.72"N 002°35'23.18"E
D07 49°00'26.21"N 002°34'02.52"E	K32 49°00'25.38"N 002°35'23.73"E
D08 49°00'20.13"N 002°34'06.32"E	K38 49°00'23.04"N 002°35'23.73"E
D09 49°00'26.07"N 002°34'02.26"E	K44 49°00'20.69"N 002°35'23.95"E
D10 49°00'19.74"N 002°34'04.99"E	K52 49°00'14.23"N 002°35'24.81"E
D11 49°00'25.96"N 002°34'00.23"E	K53 49°00'13.10"N 002°35'08.57"E
D12 49°00'19.88"N 002°34'04.92"E	K58 49°00'11.89"N 002°35'25.10"E
D13 49°00'26.06"N 002°33'59.83"E	K59 49°00'10.20"N 002°35'09.01"E
D14 49°00'20.03"N 002°34'02.62"E	K64 49°00'09.55"N 002°35'25.67"E
D15 49°00'25.99"N 002°33'58.18"E	K65 49°00'07.29"N 002°35'09.37"E
D16 49°00'19.64"N 002°33'59.67"E	K70 49°00'07.21"N 002°35'25.61"E
D17 49°00'25.92"N 002°33'57.14"E	K71 49°00'04.97"N 002°35'09.65"E
D18 49°00'19.91"N 002°33'57.18"E	K76 49°00'04.85"N 002°35'26.03"E
D19 49°00'25.88"N 002°33'56.15"E	L27 49°00'27.89"N 002°35'27.81"E
D20 49°00'19.50"N 002°33'55.02"E	L33 49°00'25.07"N 002°35'28.16"E
D22 49°00'18.76"N 002°33'54.23"E	L39 49°00'22.24"N 002°35'28.51"E
D24 49°00'18.65"N 002°33'54.13"E	L53 49°00'13.96"N 002°35'29.88"E
E01 49°00'13.20"N 002°35'02.70"E	L59 49°00'11.13"N 002°35'30.16"E
E05 49°00'11.82"N 002°35'02.83"E	L65 49°00'08.31"N 002°35'30.51"E
E09 49°00'10.46"N 002°35'03.14"E	L71 49°00'05.49"N 002°35'30.86"E
E10 49°00'04.37"N 002°34'25.17"E	M06 49°00'01.45"N 002°32'45.31"E
E12 49°00'04.32"N 002°34'25.74"E	M07 49°00'01.25"N 002°32'41.75"E
E13 49°00'09.09"N 002°35'03.31"E	M08 49°00'01.06"N 002°32'38.20"E
E14 49°00'05.06"N 002°34'27.91"E	M09 49°00'00.91"N 002°32'34.64"E
E16 49°00'04.85"N 002°34'27.72"E	M10 49°00'00.70"N 002°32'31.08"E
E17 49°00'07.34"N 002°35'03.52"E	M11 49°00'00.52"N 002°32'27.51"E
E18 49°00'05.33"N 002°34'30.95"E	M12 49°00'00.30"N 002°32'23.99"E
E20 49°00'05.51"N 002°34'34.46"E	M13 49°00'00.01"N 002°32'20.64"E
E21 49°00'05.97"N 002°35'03.69"E	M14 48°59'59.93"N 002°32'16.78"E
E22 49°00'05.94"N 002°34'37.89"E	M15 48°59'59.74"N 002°32'13.35"E
E24 49°00'06.16"N 002°34'41.44"E	M16 48°59'59.78"N 002°32'10.92"E
E25 49°00'04.60"N 002°35'03.86"E	M17 48°59'59.52"N 002°32'04.92"E
E26 49°00'06.29"N 002°34'45.00"E	M20 48°59'57.64"N 002°32'10.81"E
E29 49°00'03.23"N 002°35'04.03"E	M21 49°00'00.01"N 002°32'10.71"E
E30 49°00'06.27"N 002°34'48.59"E	M22 48°59'59.08"N 002°32'10.63"E
E32 49°00'06.19"N 002°34'52.06"E	M23 48°59'59.93"N 002°32'08.95"E
E34 49°00'06.13"N 002°34'55.92"E	M24 48°59'59.68"N 002°32'07.29"E
E38 49°00'08.92"N 002°34'52.84"E	N01 48°59'48.20"N 002°31'52.66"E
E40 49°00'09.45"N 002°34'50.09"E	N02 48°59'46.19"N 002°31'52.71"E
E42 49°00'08.72"N 002°34'49.04"E	N03 48°59'44.17"N 002°31'52.93"E
E44 49°00'09.31"N 002°34'45.93"E	N04 48°59'41.94"N 002°31'54.25"E
EN20 49°00'54.56"N 002°30'42.59"E	N05 48°59'39.55"N 002°31'54.21"E
EN21 49°00'54.37"N 002°30'39.05"E	N06 48°59'37.13"N 002°31'54.51"E
EN22 49°00'54.18"N 002°30'35.51"E	N08 48°59'32.09"N 002°31'55.48"E
EN23 49°00'53.99"N 002°30'31.97"E	N09 48°59'29.66"N 002°31'55.68"E
EN24 49°00'53.80"N 002°30'28.43"E	N10 48°59'27.12"N 002°31'56.10"E
EN51 49°00'47.66"N 002°30'39.56"E	N11 48°59'24.70"N 002°31'56.40"E
EN52 49°00'44.82"N 002°30'37.90"E	N31 48°59'44.72"N 002°31'53.33"E
EN55 49°00'42.76"N 002°30'38.21"E	N33 48°59'43.59"N 002°31'53.47"E
EN56NOSEIN 49°00'47.76"N 002°30'41.35"E	N41 48°59'42.41"N 002°31'53.62"E
EN56NOSEOUT 49°00'47.93"N 002°30'44.45"E	N43 48°59'41.31"N 002°31'54.69"E
F02 49°00'19.74"N 002°34'25.04"E	N51 48°59'40.00"N 002°31'54.80"E
F03 49°00'26.77"N 002°35'01.79"E	N53 48°59'38.07"N 002°31'54.96"E
F04 49°00'20.93"N 002°34'24.73"E	N60 48°59'29.30"N 002°31'57.70"E
F08 49°00'22.26"N 002°34'24.15"E	N61 48°59'28.99"N 002°31'58.13"E
F09 49°00'24.06"N 002°35'02.12"E	N63 48°59'28.97"N 002°31'55.29"E
F10 49°00'23.39"N 002°34'23.80"E	N68 48°59'32.71"N 002°31'58.24"E
F14 49°00'24.29"N 002°34'23.84"E	N69 48°59'33.01"N 002°31'57.63"E
F15 49°00'21.28"N 002°35'02.46"E	N70 48°59'24.33"N 002°31'58.32"E
F16 49°00'24.96"N 002°34'25.00"E	N71 48°59'24.02"N 002°31'58.74"E
F20 49°00'25.53"N 002°34'26.35"E	N72 48°59'24.22"N 002°31'56.11"E
F22 49°00'25.68"N 002°34'27.96"E	N73 48°59'24.00"N 002°31'55.90"E
F26 49°00'25.47"N 002°34'30.50"E	N78 48°59'27.74"N 002°31'58.86"E
F28 49°00'25.34"N 002°34'30.95"E	N79 48°59'28.04"N 002°31'58.25"E
F30 49°00'24.72"N 002°34'31.92"E	P70 48°59'33.85"N 002°32'09.34"E
F32 49°00'23.64"N 002°34'32.23"E	P71 48°59'32.77"N 002°32'09.48"E
F34 49°00'22.57"N 002°34'33.04"E	P72 48°59'31.58"N 002°32'09.53"E
F66 49°00'22.71"N 002°34'39.76"E	P73 48°59'30.27"N 002°32'09.69"E
F68 49°00'23.83"N 002°34'39.80"E	P74 48°59'27.78"N 002°32'10.20"E
F70 49°00'25.20"N 002°34'39.98"E	P75 48°59'26.57"N 002°32'10.02"E
F72 49°00'25.29"N 002°34'39.88"E	P80 48°59'33.76"N 002°32'10.75"E
F74 49°00'25.04"N 002°34'39.94"E	P81 48°59'31.75"N 002°32'12.92"E
F76 49°00'25.92"N 002°34'40.66"E	P82 48°59'31.88"N 002°32'15.39"E
F80 49°00'26.37"N 002°34'42.46"E	P83 48°59'33.99"N 002°32'16.66"E
F82 49°00'26.41"N 002°34'44.86"E	P84 48°59'35.50"N 002°32'17.51"E
F84 49°00'26.40"N 002°34'46.29"E	P90 48°59'28.01"N 002°32'12.63"E
F86 49°00'25.61"N 002°34'47.73"E	P91 48°59'28.24"N 002°32'16.29"E
F90 49°00'24.59"N 002°34'48.06"E	P93 48°59'27.72"N 002°32'14.30"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  
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

P94 48°59'27.86"N 002°32'16.88"E  
Q01 49°00'41.52"N 002°33'10.36"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°00'42.85"N 002°32'11.26"E  
S07 49°00'42.45"N 002°32'10.25"E  
S07B 49°00'42.42"N 002°32'11.86"E  
S08 49°00'41.63"N 002°32'11.37"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°00'38.47"N 002°32'17.40"E  
S14 49°00'39.18"N 002°32'18.32"E  
S15 49°00'39.03"N 002°32'20.68"E  
S16 49°00'38.69"N 002°32'21.13"E  
S17 49°00'39.24"N 002°32'22.73"E  
S18 49°00'38.81"N 002°32'24.25"E  
S19 49°00'39.35"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°00'39.72"N 002°32'36.75"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°00'40.27"N 002°32'42.13"E  
S27 49°00'39.67"N 002°32'44.35"E  
S28 49°00'40.49"N 002°32'46.39"E  
S29 49°00'40.05"N 002°32'47.88"E  
S30 49°00'40.56"N 002°32'48.53"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°32'44.31"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

		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 I4O 49°00'48.43"N 002°29'59.79"E I4P 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 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	W08 49°00'59.25"N 002°32'26.72"E X01 49°00'58.36"N 002°32'24.97"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 <i>Aircraft stands ID signs</i>	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 / <i>TWY guide lines</i>	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	Voir AD 2 LFPG.20-3.5.1	See AD 2 LFPG.20-3.5.1
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	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 / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFPG .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	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*

**AD 2 LFPG.11**

**Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	CRA-ROISSY
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFPG .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	CRA-ROISSY
	Période de validité / <i>Validity period</i>	30 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	H24
5	Briefing, consultation	P - T - D
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C - PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	AD WARNING PREDEC
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR APP
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 01 74 04 18 05.



## AD 2 LFPG.12

Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY ID	Orientation Geo (MAG)	Dimensions RWY	PCN	Surface	Position GEO THR (DTHR)	ALT	SWY CWY	Bande Strip	
08L	085 (084)	4142 x 45	100 R/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°59'44.47"N 002°33'09.88"E	THR: 338 ft	CWY 60 m	4262 x 280	(1)
26R	265 (264)	4142 x 45	100 R/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°59'55.32"N 002°36'32.99"E ( 48°59'53.95"N 002°36'07.24"E )	THR: 316 ft DTHR : 318 ft	CWY 60 m	4262 x 280	(2)
08R	085 (084)	2700 x 60	100 R/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°59'34.49"N 002°33'56.38"E	THR: 337 ft	CWY 60 m	2820 x 280	(3)
26L	265 (264)	2700 x 60	100 R/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	48°59'41.56"N 002°36'08.77"E	THR: 317 ft	CWY 60 m	2820 x 280	(4)
09L	085 (084)	2700 x 60	100 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	49°01'28.99"N 002°31'29.61"E	THR: 378 ft	CWY 60 m	2820 x 280	(5)
27R	265 (264)	2700 x 60	100 F/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	49°01'36.10"N 002°33'42.09"E	THR: 392 ft	CWY 60 m	2820 x 280	(6)
09R	085 (084)	4200 x 45	100 R/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	49°01'14.22"N 002°30'47.01"E	THR: 371 ft	CWY 60 m	4320 x 280	(7)
27L	265 (264)	4200 x 45	100 R/B/W/T	béton bitumineux / bituminous concrete	49°01'25.29"N 002°34'13.06"E ( 49°01'23.71"N 002°33'43.62"E )	THR: 386 ft DTHR : 387 ft	CWY 60 m	4320 x 280	(8)

(1) PCN 100 F/C/W/T sur les 526 derniers mètres.

RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.

La piste 08L est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.

PCN 100 F/C/W/T for the last 526 m.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 08L is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis.

(2) PCN 100 F/C/W/T sur les 526 premiers mètres.

RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.

La piste 26R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.

PCN 100 F/C/W/T for the first 526 m.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 26R is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis.

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.

La piste 08R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 08R is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.

La piste 26L est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 26L is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(5) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.

La piste 09L est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 09L is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(6) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) 240 x 150 m.

La piste 27R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 7,5 m de part et d'autres de l'axe.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 27R is in accordance, letters code F, with 7.5 m paved shoulders on each side of the axis.

(7) PCN 95 F/C/W/T sur les 600 derniers mètres.

RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.

La piste 09R est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.

PCN 95 F/C/W/T for the last 600 m.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 09R is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis.

(8) PCN 95 F/C/W/T sur les 600 premiers mètres.

RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 150 m.

La piste 27L est conforme, lettre de code F, avec accotements revêtus de 15 m de part et d'autre de l'axe.

PCN 95 F/C/W/T for the first 600 m.

RESA (Runway End Safety Area) 240 x 150 m.

RWY 27L is in accordance, letters code F, with 15 m paved shoulders on each side of the axis.

AD 2 LFPG.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
08L	4142	4202	4142	4142	TORA 4142 ou 3969 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée. Autres vols : TORA 3751. TORA 4142 or 3969 long range flights only PPR PN 30 min 1st contacted FREQ. Others flights: TORA 3751.
TWY T2	3969	4029	3969		
TWY T3	3751	3811	3751		
TWY T4	3589	3649	3589		
TWY T5	3408	3468	3408		
TWY T6	3166	3226	3166		
26R	4142	4202	4142	3616	TORA 4142 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée. Autres vols : TORA 3737. l'accès au THR26R par la voie R1 pour un DEP avec 4142 m n'est pas autorisée lorsque l'aire de dégivrage 26R est en service. TORA 4142 long range flights only PPR PN 30 min 1st contacted FREQ. Others flights: TORA 3737. Access to THR26R by TWY R1 for a 4142 m DEP is not authorised when de-icing area 26R is in use.
TWY T10	3468	3528	3468		
TWY T11	3616	3676	3616		
TWY T12	3737	3797	3737		
TWY T9	3241	3301	3241		
08R	2700	2760	2700	2700	
TWY V2	2621	2681	2621		
26L	2700	2760	2700	2700	
TWY V7	2513	2573	2513		
09L	2700	2760	2700	2700	
TWY Z2	2560	2620	2560		
27R	2700	2760	2700	2700	
TWY Z7	2508	2568	2508		
09R	4200	4260	4200	4200	TORA 4200 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée. Autres vols : TORA 3631. TORA 4200 long range flights only PPR PN 30 min 1st contacted FREQ. Others flights: TORA 3631.
TWY D3	3631	3691	3631		
TWY D4	3463	3523	3463		
TWY D5	3180	3240	3180		
TWY D6	2962	3022	2962		
27L	4200	4260	4200	3600	TORA 4200 seulement pour les vols très long courrier PPR PN 30 min 1ère FREQ contactée. Autres vols : TORA 3874. TORA 4200 long range flights only PPR PN 30 min 1st contacted FREQ. Others flights: TORA 3874.
TWY Q2	3182	3242	3182		
TWY Q3	3436	3496	3436		
TWY Q4	3598	3658	3598		
TWY Q5	3874	3934	3874		

## AD 2 LFPG.14

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

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balisage axial <i>Centerline LGT</i>			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
08L	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	66 ft	900 m	4142 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
26R	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	66 ft	900 m	4142 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
08R	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	63 ft	900 m	2700 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
26L	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	63 ft	900 m	2700 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
09L	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	63 ft	900 m	2700 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
27R	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	63 ft	900 m	2700 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
09R	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	63 ft	900 m	4200 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
27L	CAT III - 900 m - LIL/LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	66 ft	900 m	4200 m	15 m	W / W-R / R	LIH-LED
RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour	Longueur Length	Couleur Colour		
08L	4142 m	60 m	W / Y	LIH-LED	R			(1)	
26R	4142 m	60 m	R / W / Y	LIH-LED	R			(2)	
08R	2700 m	60 m	W / Y	LIH-LED	R			(3)	
26L	2700 m	60 m	W / Y	LIH-LED	R			(4)	
09L	2700 m	60 m	W / Y	LIH-LED	R			(5)	
27R	2700 m	60 m	W / Y	LIH-LED	R			(6)	
09R	4200 m	60 m	W / Y	LIH-LED	R			(7)	
27L	4200 m	60 m	R / W / Y	LIH-LED	R			(8)	

(1) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :

- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
  - Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.
- Feux d'identification de seuil de piste.

Balisage de piste :

- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.

- Ligne axiale HI-LED.

- Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.

Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.

Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.

Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.

Approach lighting (distance-coded centerline) :

- CAT II strengthening in the last meters.
  - Flashing lights in the first 600 meters of the approach.
- RWY THR identification lights.

RWY lighting :

- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.

- Runway centerline : LIH-LED.

- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.

Edge lights yellow on the last 600 m.

RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.

RWY centerline red between 300 m and RWY end.

(2) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :

- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
  - Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.
- Feux d'identification de seuil de piste.

Balisage de piste :

- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.

- Ligne axiale HI-LED.

- Dégagements grande vitesse et sorties de piste : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.

Balisage latéral rouge sur les 600 premiers mètres.

Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.

Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.

Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.

Approach lighting (distance-coded centerline) :

- CAT II strengthening in the last meters.
  - Flashing lights in the first 600 meters of the approach.
- RWY THR identification lights.

RWY lighting :

- THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.

- Runway centerline : LIH-LED.

- Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.

Edge lighting red on the first 600 m.

Edge lighting yellow on the last 600 m.

Runway centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.

Runway centerline red between 300 m and RWY end.

(3) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :

- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
- Feux d'identification de seuil de piste.

Balisage de piste :

- Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.

- Ligne axiale HI-LED.

- Dégagements grande vitesse et sorties de piste : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.

Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.

06 OCT 2022

RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>	SWY	
	Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>		Longueur <i>Length</i>	Couleur <i>Colour</i>
	<p>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.            Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.            Approach lighting (distance-coded centerline) :            - CAT II strengthening in the last meters.            RWY THR identification lights.            RWY lighting :            - THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.            - Runway centerline : LIH-LED.            - Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.            Edge lights yellow on the last 600 m.            RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.            RWY centerline red between 300 m and RWY end.</p>						
	<p>(4) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :            - Renforcement CAT II dans les derniers mètres.            Feux d'identification de seuil de piste.            Balisage de piste :            - Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.            - Ligne axiale HI-LED.            - Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.            Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.            Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.            Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.            Approach lighting (distance-coded centerline) :            - CAT II strengthening in the last meters.            RWY THR identification lights.            RWY lighting :            - THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.            - Runway centerline : LIH-LED.            - Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.            Edge lights yellow on the last 600 m.            RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.            RWY centerline red between 300 m and RWY end.</p>						
	<p>(5) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :            - Renforcement CAT II dans les derniers mètres.            Feux d'identification de seuil de piste.            Balisage de piste :            - Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.            - Ligne axiale HI-LED.            - Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.            Balisage latéral Jaune sur les 600 derniers mètres.            Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.            Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.            Approach lighting (distance-coded centerline) :            - CAT II strengthening in the last meters.            RWY THR identification lights.            RWY lighting :            - THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.            - Runway centerline : LIH-LED.            - Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.            Edge light Yellow on the last 600 m.            RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.            RWY centerline red between 300 m and RWY end.</p>						
	<p>(6) Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :            - Renforcement CAT II dans les derniers mètres.            Feux d'identification de seuil de piste.            Balisage de piste :            - Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.            - Ligne axiale HI-LED.            - Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.            Balisage latéral Jaune sur les 600 derniers mètres.            Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste.            Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.            Approach lighting (distance-coded centerline) :            - CAT II strengthening in the last meters.            RWY THR identification lights.            RWY lighting :            - THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.            - Runway centerline : LIH-LED.            - Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.            Edge light Yellow on the last 600 m.            RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.            RWY centerline red between 300 m and RWY end.</p>						

RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>	SWY		
	Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>		Couleur <i>Colour</i>	Longueur <i>Length</i>	
(7)	<p>Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.</li> <li>- Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.</li> </ul> <p>Feux d'identification de seuil de piste.</p> <p>Balisage de piste :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.</b></li> <li>- <b>Ligne axiale HI-LED.</b></li> <li>- <b>Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.</b></li> </ul> <p>Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.</p> <p>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant extrémité de piste.</p> <p>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.</p> <p>Approach lighting (distance-coded centerline) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CAT II strengthening in the last meters.</li> <li>- Flashing lights in the first 600 meters of the approach.</li> </ul> <p>RWY THR identification lights.</p> <p>RWY lighting :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.</b></li> <li>- <b>Runway centerline : LIH-LED.</b></li> <li>- <b>Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.</b></li> </ul> <p>Edge lights yellow on the last 600 m.</p> <p>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.</p> <p>RWY centerline red between 300 m and RWY end.</p>							
(8)	<p>Balisage d'approche (ligne axiale à distance codée) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Renforcement CAT II dans les derniers mètres.</li> <li>- Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.</li> </ul> <p>Feux d'identification de seuil de piste.</p> <p>Balisage de piste :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Seuil extrémités HI-LED. Zone de toucher des roues HI-LED sur 900 m.</b></li> <li>- <b>Ligne axiale HI-LED.</b></li> <li>- <b>Dégagements grande vitesse et sorties de pistes : axiaux alternés vert/jaune HI-LED jusqu'au point de dégagement de piste.</b></li> </ul> <p>Balisage latéral rouge sur les 600 premiers mètres.</p> <p>Balisage latéral jaune sur les 600 derniers mètres.</p> <p>Balisage axial blanc/rouge entre 900 m et 300 m avant extrémité de piste.</p> <p>Balisage axial rouge entre 300 m et l'extrémité de piste.</p> <p>Approach lighting (distance-coded centerline) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- CAT II strengthening in the last meters.</li> <li>- Flashing lights in the first 600 meters of the approach.</li> </ul> <p>RWY THR identification lights.</p> <p>RWY lighting :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>THR ends LIH-LED. Touchdown area : LIH-LED 900 m.</b></li> <li>- <b>Runway centerline : LIH-LED.</b></li> <li>- <b>Rapid Exit TWY and RWY exit : alternate centerline lights green/yellow LIH-LED until RWY vacated point.</b></li> </ul> <p>Edge lights red on the first 600 m.</p> <p>Edge lights yellow on the last 600 m.</p> <p>RWY centerline white/red between 900 m and 300 m before RWY end.</p> <p>RWY centerline red between 300 m and RWY end.</p>							

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 / <i>LDI</i>	NIL	
	Anémomètre / <i>Anemometer</i>	Voir carte AD 2 LFPG ADC 01	See chart AD 2 LFPG ADC 01
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i>	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 AD 2 LFPG GMC 03) O - HI-LED sur TWY G3, G4, TB2 et P3 (voir carte AD 2 LFPG GMC 03) L'écartement des feux axiaux par rapport au marquage axial de taxiway peut varier de 0 à 65 cm.	G - LIH-LED R- LIH-LED on no entry TWY (Rapid Exit TWY and MD2 taxiway between M and B taxiways) B - LIH-LED on G3, G4, TB2 and P3 TWYs (see chart AD 2 LFPG GMC 03) O - LIH-LED on G3, G4, TB2 and P3 TWYs (see chart AD 2 LFPG GMC 03) The spacing of the axial lights in relation to the axial marking of the taxiway can vary from 0 to 65 cm.
	Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	Délimitation par balises inertes bleues réfléchissées, associées à des feux bleus aux carrefours.	TWY edges B inert reflectors associated with B lights at cross-ways.
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i>	Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire.	Full power by power supply.
	Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	0 sec	0 sec
5	Observations / <i>Remarks</i>	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 <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
<p><b>CTR PARIS</b></p> <p>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</p>	D	2000ft AMSL ----- SFC	<p>APP</p> <p>DE GAULLE Approche (FR) DE GAULLE Approach (EN)</p> <p>ORLY Approche (FR) ORLY Approach (EN)</p> <p>VILLA Approche (FR) VILLA Approach (EN)</p>	<p>H24</p> <p>Espace de procédures DE GAULLE - ORLY - LE BOURGET - VILLACOUBLAY.</p> <p>A l'exclusion : - des zones LF-R 84 A et B, LF-R 113, LF-R 262 ENGHEN et de la partie interférente de la LF-R 333 BRETAGNE LEUDEVILLE, - de la CTR VILLACOUBLAY lorsqu'elles sont actives.</p> <p>F-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, et LF-P 82 BRETAGNE : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1.</p> <p>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).</p> <p>DE GAULLE - ORLY - LE BOURGET - VILLACOUBLAY airspace procedures.</p> <p>Except for: - LF- R 84 A and B, LF- R 113, LF- R 262 ENGHEN and interfering part of LF- R 333 BRETAGNE LEUDEVILLE, - VILLACOUBLAY CTR when active.</p> <p>LF-P 21 BRUYERES LE CHATEL, LF-P 23 PARIS, LF-P 25 FONTENAY AUX ROSES, LF-P 47 BALARD, and LF-P 82 BRETAGNE : entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1.</p> <p>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).</p>

## AD 2 LFPG.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	118.150 MHz	H24	Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz, voir AD2.23.5 / State aircraft not having compatible radio communication equipment in 8.33 KHz spacing, see AD2.23.5
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	119.850 MHz	H24	Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz, voir AD2.23.5 / State aircraft not having compatible radio communication equipment in 8.33 KHz spacing, see AD2.23.5
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	121.155 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	124.355 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	125.830 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	126.430 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	126.575 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 25
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	131.200 MHz	H24	Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz, voir AD2.23.5 / State aircraft not having compatible radio communication equipment in 8.33 KHz spacing, see AD2.23.5
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	133.380 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) <i>DE GAULLE Approach (EN)</i>	136.275 MHz	H24	Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz, voir AD2.23.5 / State aircraft not having compatible radio communication equipment in 8.33 KHz spacing, see AD2.23.5
TWR	DE GAULLE Prevol (FR) <del>DE GAULLE Delivery</del> (EN)	121.730 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Prevol (FR) <del>DE GAULLE Delivery</del> (EN)	121.840 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) <i>DE GAULLE Ground (EN)</i>	121.610 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) <i>DE GAULLE Ground (EN)</i>	121.780 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) <i>DE GAULLE Ground (EN)</i>	121.810 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) <i>DE GAULLE Ground (EN)</i>	121.980 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) <i>DE GAULLE Tower (EN)</i>	118.655 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) <i>DE GAULLE Tower (EN)</i>	119.250 MHz	H24	Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz, voir AD2.23.5 / State aircraft not having compatible radio communication equipment in 8.33 KHz spacing, see AD2.23.5
TWR	DE GAULLE Tour (FR) <i>DE GAULLE Tower (EN)</i>	119.630 MHz	H24	Fréquence feu. Fire frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) <i>DE GAULLE Tower (EN)</i>	120.655 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) <i>DE GAULLE Tower (EN)</i>	120.900 MHz	H24	Aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz, voir AD2.23.5 / State aircraft not having compatible radio communication equipment in 8.33 KHz spacing, see AD2.23.5
TWR	DE GAULLE Tour (FR) <i>DE GAULLE Tower (EN)</i>	123.605 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) <i>DE GAULLE Tower (EN)</i>	125.330 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) <i>DE GAULLE Apron (EN)</i>	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) <i>DE GAULLE Apron (EN)</i>	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) <i>DE GAULLE Apron (EN)</i>	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) <i>DE GAULLE Apron (EN)</i>	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) <i>DE GAULLE Apron (EN)</i>	121.930 MHz	0630 - 0000 locales/local	Au profit des postes de stationnement A, C et E. / In respect of parking stands A, C and E.

Service	Indicatif d'appel (langue) Call-sign (language)	FREQ	HOR	Observations Remarks
			times	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) DE GAULLE (EN)	127.130 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR (EN)/ARR-DEP parameters broadcasting(EN). Canal 8.33
ATIS	DE GAULLE (FR) DE GAULLE (EN)	128.230 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR (FR)/ARR-DEP parameters broadcasting. 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.

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 au pied Root ALT	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location
DME	CGN	115.35 MHz CH 100Y	H24	49°01'11.7"N 002°30'00.4"E	385 ft	60NM FL250		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
GP 09R		334.4 MHz		49°01'19.4"N 002°31'02.6"E	373 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	063°/356 m THR 09R
DME 09R		CH 38X		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
GP 27L		330.2 MHz		49°01'27.1"N 002°33'26.2"E	383 ft		17.1 m/56 ft (3 °)	286°/369 m DTHR 27L
DME 27L		CH 44X		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
GP 08R		329.75 MHz		48°59'31.0"N 002°34'12.2"E	335 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	109°/339 m THR 08R
DME 08R		CH 22Y		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
GP 26L		333.95 MHz		48°59'36.4"N 002°35'53.9"E	315 ft		17.3 m/57 ft (3 °)	242°/342 m THR 26L
DME 26L		CH 20Y		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
GP 26R		330.95 MHz		48°59'48.8"N 002°35'52.1"E	318 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	242°/347 m DTHR 26R
DME 26R		CH 56Y		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
GP 08L		330.5 MHz		48°59'40.3"N 002°33'26.7"E	339 ft		17.3 m/57 ft (3 °)	110°/365 m THR 08L
DME 08L		CH 24X		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	H24	49°01'38.7"N 002°34'31.4"E	382 ft			085°/1005 m THR 27R
GP 09L		331.85 MHz		49°01'34.1"N 002°31'43.8"E	381 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	061°/330 m THR 09L
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	H24	49°01'26.0"N 002°30'33.2"E	365 ft			265°/1154 m THR 09L
GP 27R		334.85 MHz		49°01'39.5"N 002°33'24.4"E	386 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	286°/375 m THR 27R
DME 27R		CH 40Y		49°01'39.5"N 002°33'24.4"E	408 ft	25NM FL250		286°/375 m THR 27R



## AD 2 LFPG.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***20.1 ORGANISMES ASSURANT LES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

L'ACC Paris assure le service de contrôle à l'intérieur de certaines parties de la TMA PARIS. Voir carte de croisière espaces inférieurs ENR 6.1.

PARIS CHARLES DE GAULLE Approche et PARIS ORLY Approche assurent le service de contrôle dans certaines parties de la TMA PARIS définies ci-après.

PARIS CHARLES DE GAULLE Approche assure le service de contrôle des aéronefs au départ et à destination des aéroports de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET et PONTOISE.

PARIS ORLY Approche assure le service de contrôle des aéronefs au départ et à destination des aéroports de PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY et TOUSSUS LE NOBLE.

Pour les aéroports de BEAUVAIS, EVREUX, MELUN et ROUEN, les organismes assurant le service de contrôle sont indiqués dans les pages AD 2 des aéroports correspondantes.

**20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

Dans la TMA PARIS, l'altitude de transition (TA) est fixée à 5000 ft AMSL. Voir carte AD 2 LFPG AMG 01.

**20.3 MANOEUVRE AU SOL****20.3.1 Généralités**

Aéroport certifié lettre de code E avec extension pour une exploitation de l'A380 et du B748 sur cheminements spécifiés.

Interdit aux ACFT non munis des fréquences APP et TWR. Voir cartes AD 2 LFPG GMC 07 08.

**20.3.2 Pistes****20.3.2.1 Utilisation particulière des pistes**

Pour garantir la meilleure capacité de l'aéroport, les pistes de PARIS - CHARLES DE GAULLE sont exploitées de la manière suivante :

- pistes extérieures (08R/26L et 09L/27R) de manière préférentielle pour les arrivées;

- pistes intérieures (08L/26R et 09R/27L) de manière préférentielle pour les départs.

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.

**20.3.2.1.1 HIRO**

Les procédures HIRO sont en vigueur à l'Aéroport de Paris Charles de Gaulle.

Lors de ces procédures, les pilotes doivent s'assurer d'un temps d'occupation minimal de la piste. Voir AD 2 LFPG.20-3.2.3

**20.3.2.1.1.1 Arrivée**

Les procédures HIRO sont actives H24.

Au stade du briefing, planifier une voie de sortie rapide compatible avec les performances du jour et permettant un temps d'occupation minimal de la piste.

Distance du seuil à la voie de sortie rapide (m)* / Distance from threshold to Rapid Exit Taxiway (m)*			
<b>08R</b>	V5 : 1408	V6 : 1950	V7 : 2411
<b>08L</b>	W4 : 1459	W5 : 2104	W6 : 2665
<b>09R</b>	Y4 : 1459	Y5 : 1996	Y6 : 2637
<b>09L</b>	Z5 : 1429	Z6 : 1967	Z7 : 2420
<b>26R</b>	W3 : 1455	W2 : 2076	W1 : 2647
<b>26L</b>	V4 : 1428	V3 : 2068	V2 : 2519
<b>27R</b>	Z4 : Fermé / Closed	Z3 : 1970	Z2 : 2474
<b>27L</b>	Y3 : 1461	Y2 : 1998	Y1 : 2649

\*Pour le calcul des distances mentionnées, on suppose que le point de divergence de l'axe du DGV est franchi à 50 kt.

Maintenir la vitesse de dégagement jusqu'au franchissement des panneaux de dégagement, puis décélérer vers la vitesse de roulage et maintenir le point d'attente de la voie spécifiée par le contrôleur Tour avant la piste intérieure.

**20.3.2.1.1.2 Traversée**

Voir AD 2 LFPG.20-3.2.3

**20.1 RELEVANT AIR TRAFFIC SERVICE**

Paris ACC provides air traffic services within certain parts of PARIS TMA. See En-Route chart lower airspace ENR 6.1.

PARIS CHARLES DE GAULLE APP and PARIS ORLY APP provide air traffic services within certain parts of PARIS TMA defined as follows.

PARIS CHARLES DE GAULLE APP ensures ATC services for outbound and inbound traffic from/to PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET and PONTOISE aerodromes.

PARIS ORLY APP ensures ATC services for outbound and inbound traffic from/to PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY and TOUSSUS LE NOBLE aerodromes.

Air traffic services organisms ensuring services for BEAUVAIS, EVREUX, MELUN and ROUEN are shown in pages AD 2 aerodromes.

**20.2 ALTIMETER SETTING**

Within the PARIS TMA, the transition altitude (TA) is 5000 ft AMSL. See chart AD 2 LFPG AMG 01.

**20.3 GROUND MOVEMENT****20.3.1 General information**

Airport certified letters code E with extension for A380 and B748 operations, on specified routes.

Prohibited for ACFT not equipped with APP and TWR FREQ. See charts AD 2 LFPG GMC 07 08.

**20.3.2 Runways****20.3.2.1 Specific RWY use**

In order to optimise arrival and departure rates, runways are operated as follow :

- outer RWY (08R/26L and 09L/27R) preferential use for arrivals.

- inner RWY (08L/26R and 09R/27L) preferential use for departures.

A landing clearance can be issued if the preceding aircraft (arrival or departure) has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway. A takeoff clearance can be issued if the preceding aircraft departing has passed a point at least 2400 m from the threshold of the runway.

**20.3.2.1.1 High Intensity Runway Operations**

high Intensity Runway Operations (HIRO) are in force at Paris Charles de Gaulle Airport.

During these operations pilots are expected to ensure minimum runway occupancy time (MROT). See AD 2 LFPG.20-3.2.3

**20.3.2.1.1.1 Arrival**

High Intensity Runway Operations (HIRO) are active H24.

During the arrival, select an appropriate and achievable Rapid Exit Taxiway to ensure MROT.

\* Distances calculated to begin turnoff at 50 kt.

Maintain exit speed until the runway vacated signs before decelerating to taxi speed and hold short of the inner runway at the holding point allocated by the Control Tower.

**20.3.2.1.1.2 Crossing**

See AD 2 LFPG.20-3.2.3

**20.3.2.1.1.3 Départ**

Les pilotes doivent être prêts au départ à l'approche du point d'attente, dans le cas contraire avertir le contrôle Sol.

**20.3.2.1.2 Dispositions particulières concernant les doublets**

Pour minimiser le risque de confusion de piste en finale :

- l'ILS de la piste intérieure n'est généralement pas activé (sauf si RVR < 150 m, pour les besoins départ LVP);
- la rampe d'approche de la piste intérieure et TDZ ne sont pas allumés.

**20.3.2.1.3 Dispositions particulières concernant les conditions LVP**

En fonction des conditions météorologiques prévalant sur chaque doublet de pistes, les procédures LVP peuvent être mises en œuvre sur un doublet de pistes uniquement, le second doublet restant en exploitation CAT I.

Les équipages sont informés d'une telle situation par l'ATIS ou sur les fréquences de contrôle.

Les pistes à l'arrivée et au départ sont attribuées selon des critères objectifs d'optimisation de la circulation aérienne.

Sauf pour des critères de sécurité du vol, il est demandé aux équipages de s'y conformer sans argumenter.

**20.3.2.1.4 Transmission des RVR**

Les RVR ne seront transmises que lorsque la visibilité météorologique sera < 1500 m.

**20.3.2.1.5 Utilisation des points à 90 m et 107,50 m des axes de piste**

Des points d'attente situés à 90 et 107,50 m des axes de piste sont matérialisés sur les voies d'accès et de traversée de piste.

Hors période d'exploitation par faible visibilité ("LVP" transmis à l'ATIS ou sur la fréquence contrôle), il est demandé aux pilotes de s'approcher jusqu'au point situé à 90 m sans demande sur les fréquences de contrôle.

Les pilotes doivent dégager les pistes rapidement au-delà des points d'attente 90 m pour libérer la piste pour le suivant. Le contrôleur peut donner une clearance de départ ou d'arrivée si l'appareil précédent a dépassé 60 m.

**20.3.2.1.6 Points d'attente avant piste**

**20.3.2.1.6.1 Description**

**Points d'attente CAT I 90 et 107,50 m**

Piste / RWY	VDC / TWY
09L/27R	Z1, Z2, Z7, Z8 (1)
09R/27L	D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K6, K7, K8
08L/26R	T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9
08R/26L	V1, V2, V7, V9 (1)

(1) VDC Z1, Z2, Z7, Z8 et V1, V2, V7, V9. Points d'attente CAT I (107,50 m)

**Marquage diurne :**

Marque de point d'attente d'avant piste simple,  
Marque "RWY AHEAD" au sol.

**Balisage lumineux :**

De chaque côté de la voie :  
Identification de la piste, CAT I (caissons lumineux),  
2 paires de feux de protection de piste de couleur jaune à éclats (de type Wig Wag).

**Points d'attente CAT III (LVP)**

Piste / RWY	VDC / TWY
09L/27R	Z1, Z8
09R/27L	D1, D3, D4, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K3, K6, K7, K8
08L/26R	T1, T2, T3, T4, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9
08R/26L	V1, V9

**Marquage diurne :**

Marque de point d'attente d'avant piste CAT III.

**20.3.2.1.1.3 Departure**

Pilots should be ready for departure when reaching the holding point, if not, advise ground control.

**20.3.2.1.2 Specific measures for the use of close parallel runways**

To minimise the risk of confusion between runways during final approach :

- the inner runway ILS is "off" most of the time (except when RVR < 150 m, for the need of LVP departures);
- the inner runway approach lighting system and TDZ is switched off.

**20.3.2.1.3 Specific measures about LVP procedures**

Depending on the actual weather conditions on each pair of runways, LVP may be in use on one pair only, the 2nd pair operating CAT I approach.

This information will be transmitted by ATIS.

Runways, for either arrival or departure, are allocated according to objective criteria of air traffic optimization.

Crews are requested to comply with the runway assigned on first contact with DE GAULLE, the only exemption would be given for flight safety reasons.

**20.3.2.1.4 RVR transmission**

RVR will be transmitted only when the MET VIS < 1500 m.

**20.3.2.1.5 Use of taxi holding points located at 90 and 107,50 m from the RWY axis.**

Some taxi holding points located at 90 and 107.50 m from RWY axis are marked on way in and crossing taxiways.

Except in LVP conditions (according to ATIS or control frequencies), pilots shall taxi up to the 90 m holding point without any request on CTL frequencies.

Pilots must vacate quickly the runway beyond the 90 m holding points to clear the runway for the next aircraft.

ATC can issue landing or takeoff clearance as soon as the preceding aircraft is 60 m away from the runway center line.

**20.3.2.1.6 Holding points**

**20.3.2.1.6.1 Description**

**Holding points CAT I 90 and 107,50 m**

Piste / RWY	VDC / TWY
09L/27R	Z1, Z2, Z7, Z8 (1)
09R/27L	D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K6, K7, K8
08L/26R	T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9
08R/26L	V1, V2, V7, V9 (1)

(1) TWY Z1, Z2, Z7, Z8 and V1, V2, V7, V9. Holding point CAT I (107,50 m)

**Marking :**

Single RWY holding point marking,  
Ground mark "RWY AHEAD".

**Lighting :**

Each side of TWY :  
RWY ident, CAT I (lighting box),  
2 pairs of yellow flashing runway guard lights (Wig Wag type).

**Holding points CAT III (LVP)**

Piste / RWY	VDC / TWY
09L/27R	Z1, Z8
09R/27L	D1, D3, D4, Q4, Q5, Q6, K1, K2, K3, K6, K7, K8
08L/26R	T1, T2, T3, T4, T11, T12, R1, S1, S2, S3, S6, S7, S9
08R/26L	V1, V9

**Marking :**

RWY holding point CAT III.

**Balisateur lumineux :**

De chaque côté de la voie :

Identification de la piste, CAT III (caissons lumineux),

1 paire de feux de protection de piste de couleur jaune à éclats (de type Wig Wag),

Barre d'arrêt commandable, composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté

**Note 1** : les voies de circulation non utilisables en LVP sont équipées d'une barre d'arrêt permanente composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté .

**Note 2** : en cas de panne d'une barre d'arrêt commandable, cette dernière est éteinte .

**20.3.2.1.6.2 Fonctionnement**

Les points d'attente CAT I et CAT III fonctionnent H24, en mode alternatif, c'est-à-dire :

Hors conditions LVP

- La signalisation CAT III est éteinte (caisson lumineux, Wig Wag et barre d'arrêt),

- La signalisation CAT I fonctionne (caisson lumineux et Wig Wag).

En conditions LVP :

- La signalisation CAT I est éteinte (caisson lumineux et Wig Wag),

- La signalisation CAT III fonctionne (caisson lumineux, Wig Wag et barre d'arrêt commandable),

- Sur les voies d'alignement non utilisables en LVP, la barre d'arrêt permanente fonctionne.

**Lighting :**

Each side of TWY :

RWY ident, CAT III (lighting box),

1 pair of yellow flashing runway guard lights (Wig Wag type),

Controlled stop bar, composed of red lights recessed with 1 pair of red lights above ground on each side.

**Note 1** : TWY, unusable in LVP are equipped with a permanent stop bar composed of red lights recessed with 1 pair of red lights above ground on each side.

**Note 2** : In case of stop controllable bar failure, the stop bar are switched off.

**20.3.2.1.6.2 Operating**

Holding points CAT I and CAT III, are in use H24, in alternative mode :

Out of LVP conditions :

- CAT III signs are off (lighting box, Wig Wag and stop bar),

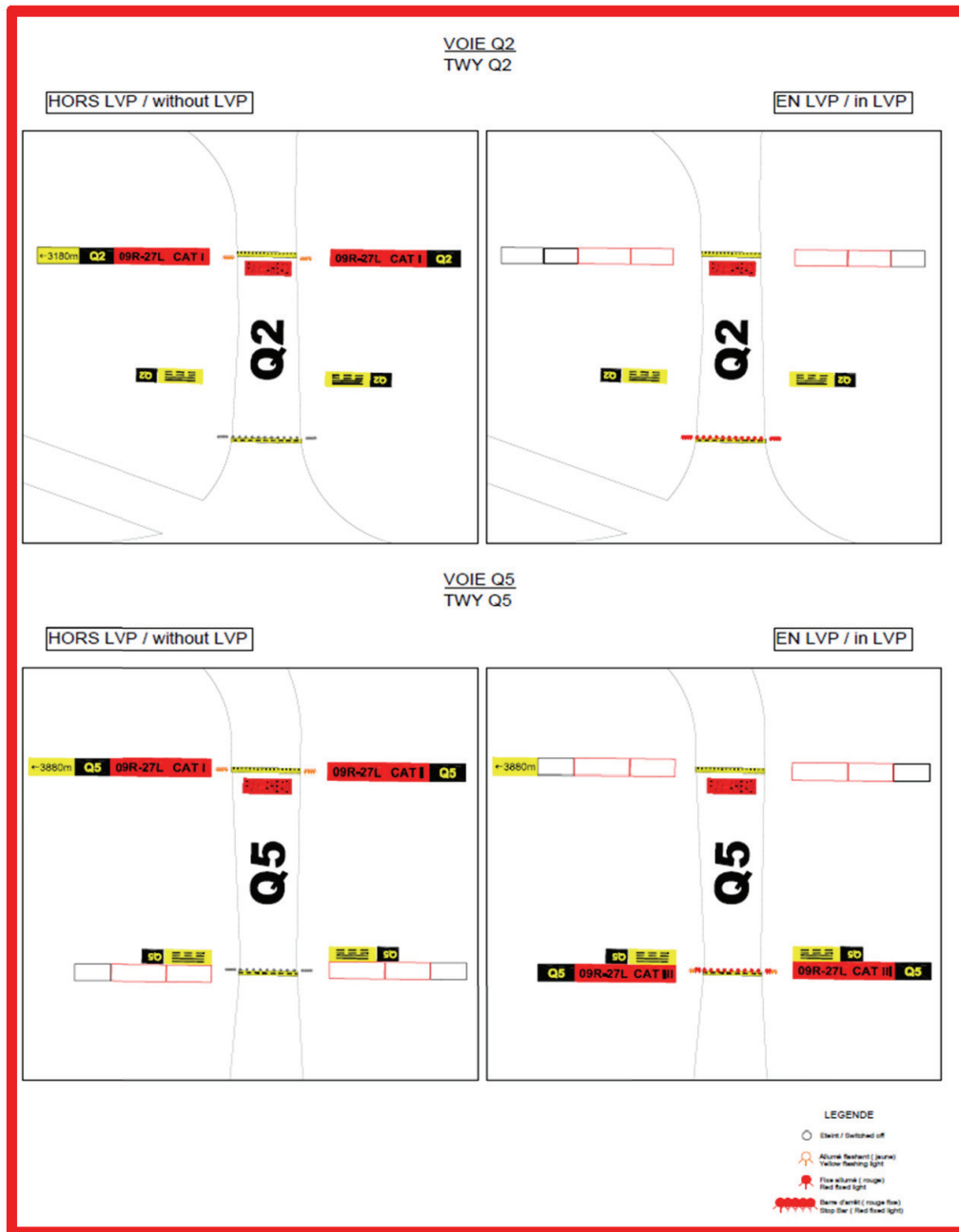
- CAT I signs are in use (lighting box and Wig Wag),

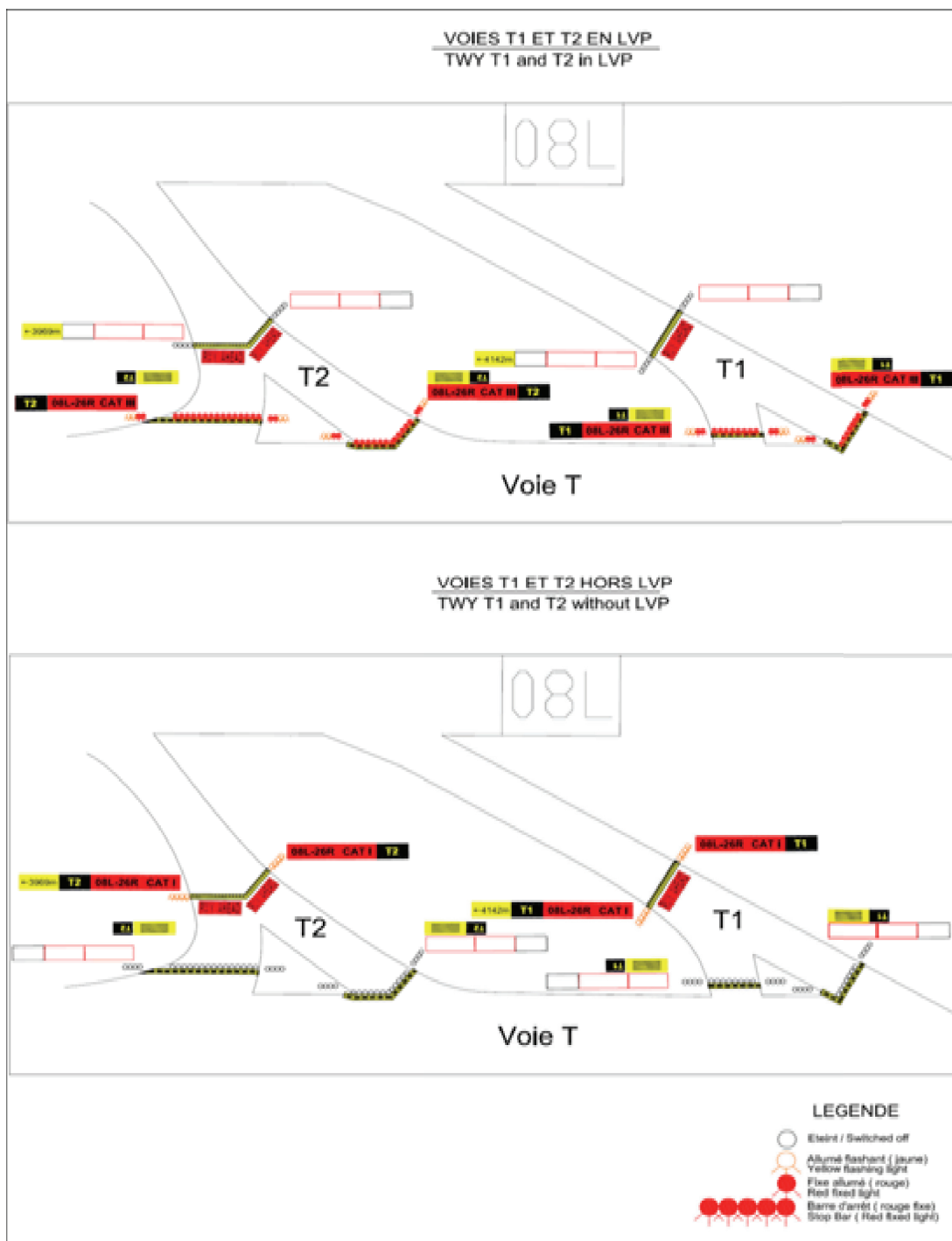
In LVP conditions :

- CAT I signs are off (lighting box and Wig Wag),

- CAT III signs are in use (lighting box, Wig Wag and controlled stop bar),

- On TWY unusable in LVP, permanent stop bar is in use.





**20.3.2.1.7 Barres d'entrée interdite**

**20.3.2.1.7.1 Description**

Pour éviter des incursions sur pistes, des barres d'entrée interdite sont matérialisées sur les voies en entrée interdite non utilisable à l'alignement.

**Barres d'entrée interdite**

**Piste / RWY**

09L/27R

09R/27L

08L/26R

08R/26L

**Marquage diurne :**

Marque "NO ENTRY" au sol.

**Balisage lumineux**

De chaque côté de la voie :  
sens interdit (caissons lumineux),  
Barre d'entrée interdite composée de feux rouges encastrés avec 1 paire de feux rouges hors sol de chaque côté.

**20.3.2.1.7 No entry bars**

**20.3.2.1.7.1 Description**

To avoid runway incursions, no entry bars are materialized on the no entry taxiways not usable with the alignment.

**No entry bars**

**VDC / TWY**

Z3, Z5, Z6

Y1A, Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6

W1, W2, W3, WT, W4, W5, W6

V3, V4, V5, V6

**Marking :**

Markers "NO ENTRY" on the ground

**Lighting :**

Each side of TWY :  
No entry (lighting box),  
No entry bar, composed of red lights recessed with 1 pair of red lights above ground on each side.

20.3.2.1.7.2 **Fonctionnement**

Les barres d'entrée interdite fonctionnent H24.

20.3.2.2 **Dégagement des pistes**

Les voies de sortie rapide inclinées avec la piste et permettant de dégager celle-ci avec une vitesse plus élevée sont les suivantes :

- RWY 27L : Y3, Y2 et/ and Y1
- RWY 09R : Y4, Y5 et/ and Y6
- RWY 08L : W4, W5 et/ and W6
- RWY 26 R : W3, W2 et/ and W1
- RWY 08R : V5, V6 et/ and V7
- RWY 26 L : V4, V3 et/ and V2
- RWY 09L : Z5, Z6 et/ and Z7
- RWY 27R : Z3 et/ and Z2

La vitesse de conception de ces voies de sortie rapide est 50 kts maximum au moment de quitter la piste.

Les autres voies de sortie sont utilisées à une vitesse de roulage usuelle (< 20 kts).

20.3.2.2.1 **Pré-marquage lumineux des DGV : RETIL**

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

20.3.2.1.7.2 **Operating**

No entry bars work H24.

20.3.2.2 **Exiting the runway**

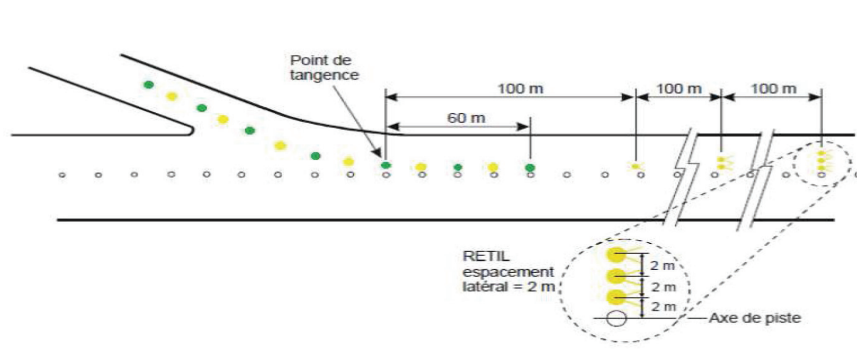
The rapid exit taxiways (RET) have an acute angle with the runway. They allow leaving the runway with higher speeds. These taxiways are :

The design speed of these rapid exit taxiways is 50 kts maximum when exiting the runway.

The other exit taxiways are used at a usual speed (< 20 kts).

20.3.2.2.1 **Light pre-marking : RETIL**

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



Ce dispositif est installé sur les voies à dégagement grande vitesse (DGV) suivantes :

- Piste 08R-26L : V3, V4, V5, V6
- Piste 08L-26R : W2, W3, W4, W5
- Piste 09L-27R : Z3, Z5, Z6
- Piste 09R-27L : Y2, Y3, Y4, Y5

This device is installed on Rapid Exit Taxiway turn-off as follows :

- RWY 08R-26L : V3, V4, V5, V6
- RWY 08L-26R : W2, W3, W4, W5
- RWY 09L-27R : Z3, Z5, Z6
- RWY 09R-27L : Y2, Y3, Y4, Y5

**20.3.2.3 Traversée de pistes intérieures**

Les pilotes sont invités à dégager rapidement la piste 08R/26L ou la piste 09L/27R hors conditions LVP, en utilisant la sortie rapide la plus proche, compatible avec la sécurité.

Après dégagement complet de la piste, les aéronefs doivent maintenir le point d'attente de la voie spécifiée par le contrôle avant la piste intérieure (maintenir le point d'attente CAT III en LVP et/ou si demandé).

Le collationnement systématique et complet de l'instruction de maintien du point d'attente avant la piste intérieure est exigé.

Il est impératif que les avions à l'arrivée en attente avant la piste intérieure restent sur la fréquence TWR.

Après atterrissage les aéronefs dégageant la piste 08R/26L ou la piste 09L/27R ne doivent EN AUCUN CAS traverser la piste 08L/26R ou la piste 09R/27L sans clearance ATC préalable.

Après autorisation, la traversée doit être effectuée rapidement et perpendiculairement à l'axe de piste.

Le contact sur la fréquence SOL ne s'effectue qu'une fois la piste intérieure traversée et dégagée.

**20.3.2.4 RWSL sur pistes 09R/27L et 08L/26R - Indication lumineuse d'occupation de la piste**

Le RWSL est installé en pistes 09R/27L et 08L/26R, et transmet automatiquement l'état d'occupation de la piste, indiquant quand celle-ci est dangereuse pour la pénétration ou la traversée, via l'utilisation de feux d'avertissement encastrés RELs (Runway Entrance Lights) et quand elle est dangereuse pour le décollage, via l'utilisation de feux d'avertissement encastrés THLs (Take-off Hold Lights).

**20.3.2.4.1 Principe d'utilisation des RELs et des THLs**

Les lampes des RELs et des THLs allumées rouges signifient : STOP L'extinction des lampes n'est pas une autorisation de traversée ou de décollage. Une autorisation de l'organisme ATS est toujours nécessaire.

**20.3.2.3 Inner RWY crossing**

*Pilots are requested to vacate the runway 08R/26L or 09L/27R in the shortest possible time, except in LVP conditions, by using the earliest highspeed turn off available in compliance with safety.*

*After full vacating of the runway, aircraft have to hold short of the inner runway at the holding point allocated by the TWR (hold short CAT III holding point in LVP and/or if requested).*

*Systematic and full read back of the instruction to hold before the inner runway is mandatory.*

*Arriving aircraft waiting before the inner runway must remain on the TWR frequency.*

*Aircraft vacating runway 08R/26L or 09L/27R after landing must NEVER cross RWY 08L/26R or RWY 09R/27L without first receiving specific ATC clearance.*

*Once clear to do so, pilots should cross rapidly, perpendicular to the inner runway.*

*Contact the ground frequency only after the inner runway has been crossed and vacated.*

**20.3.2.4 Runway Status Lights (RWSL) on runways 09R/27L and 08L/26R - Lights indicating runway occupancy status**

*The RWSL is installed on runways 09R/27L and 08L/26R, and conveys automatically the runway occupancy status, indicating when a runway is unsafe to enter or cross, through the use of in-pavement warning Runway entrance Lights (RELs) and when it is unsafe to take off, through the use of in-pavement warning Take-off Hold Lights (THLs).*

**20.3.2.4.1 Runway entrance Lights (RELs) and Take-off Hold Light (THLs) - Instruction for use**

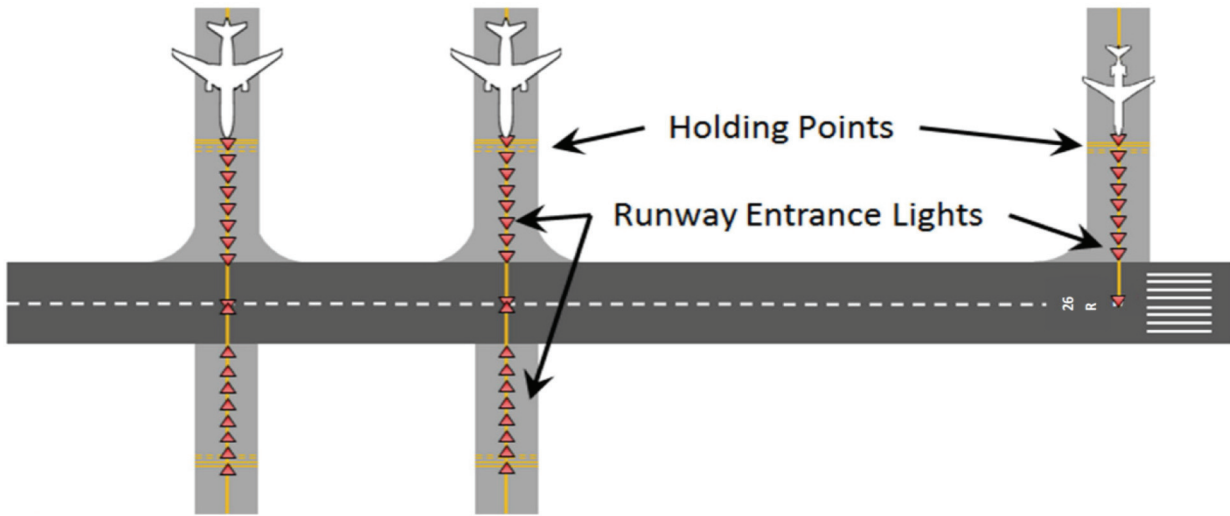
*RELs and THLs that are illuminated Red means: STOP Lights that are off are not a permission to cross or take-off. A clearance from ATS is still mandatory.*

20.3.2.4.2 Description des RELs

RELs le long de l'axe d'une voie d'entrée de piste. (pas à l'échelle)

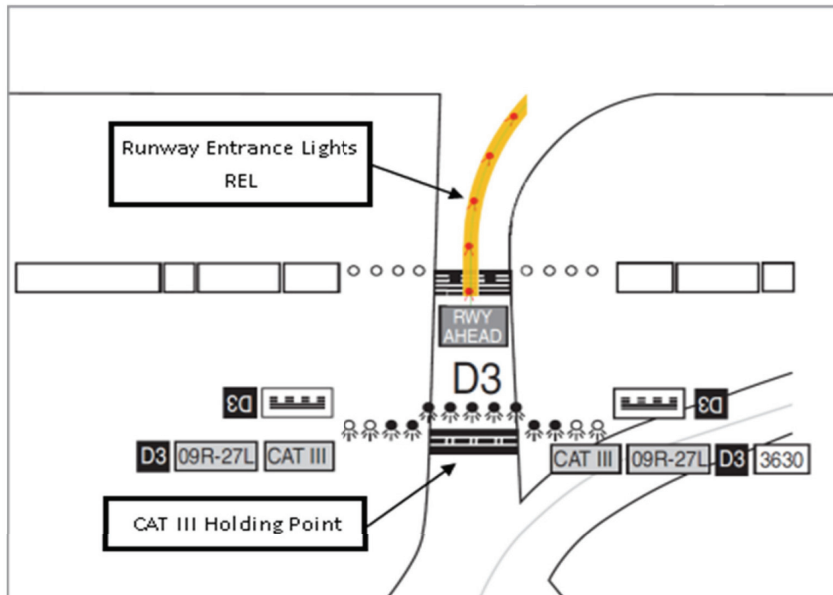
20.3.2.4.2 Runway Entrance Lights (RELs) description

Runway Entrance Lights (RELs) along a straight taxiway centerline. (not to scale)



Point d'attente CAT III avec RELs allumés. (pas à l'échelle)

Holding point CAT III with Runway Entrance Lights (RELs) illuminated in red. (not to scale)

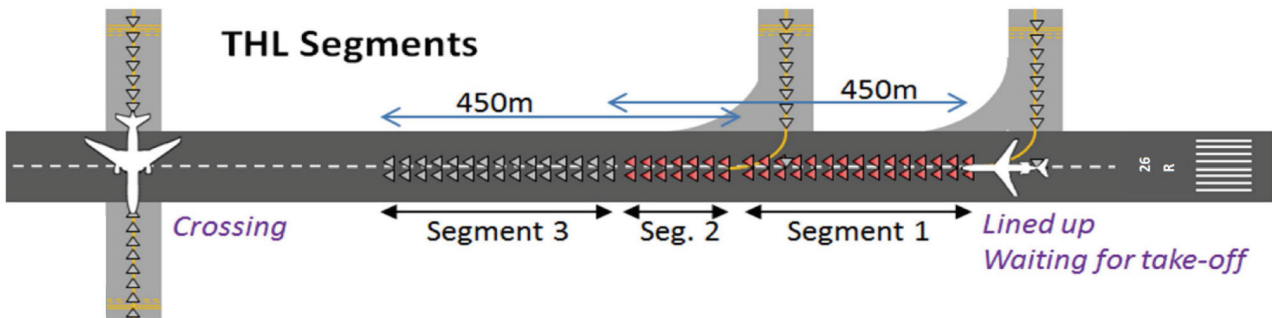


20.3.2.4.3 Description des THLs

Double ligne de feux THLs situés de part et d'autre de l'axe de piste. (pas à l'échelle)

20.3.2.4.3 Take-off Hold Lights (THLs) description

Double-row Take-off Hold Lights (THLs) straddling the runway centerline lights. (not to scale)





**20.3.2.4.4 Positionnement des RELs sur piste 09R-27L**

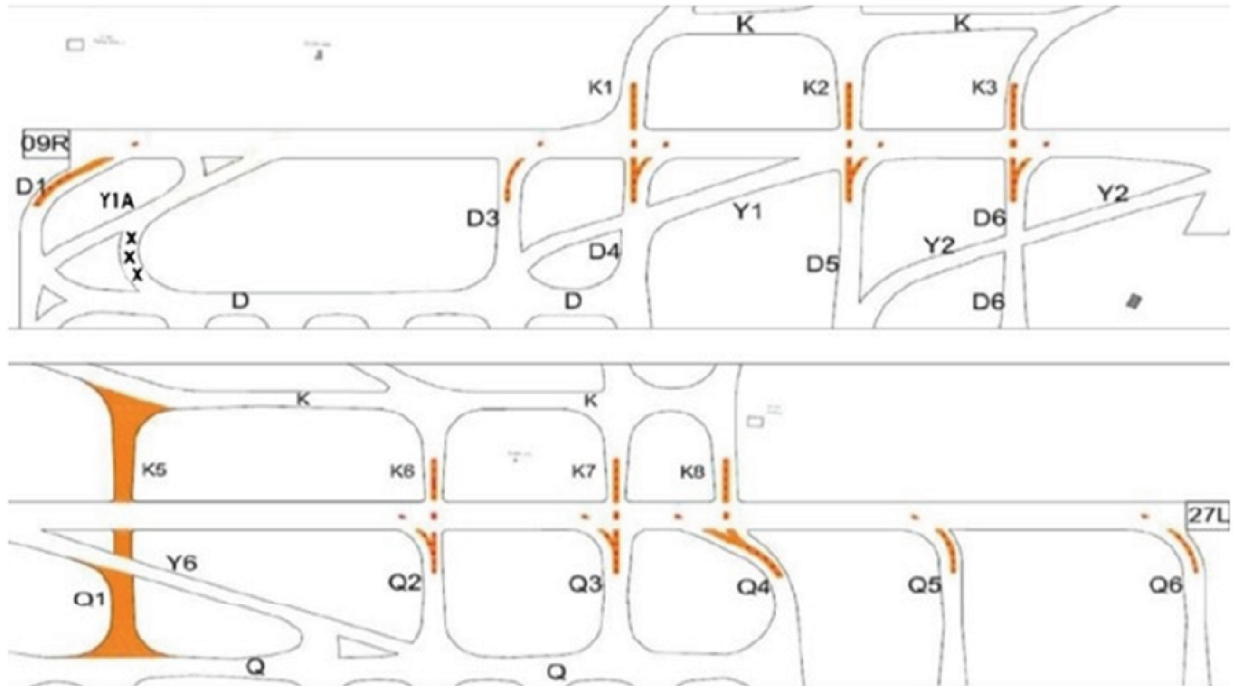
Les RELs sont opérationnelles sur les taxiways suivants de la piste 09R/27L :

- Côté Nord : sur les Taxiways K1, K2, K3, K6, K7 et K8;
- Côté Sud : sur les Taxiways D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5 et Q6.

**20.3.2.4.4 Location of Runway Entrance Lights (RELs) on runway 09R-27L**

The RELs are operational at the following intersections of runway 09R/27L :

- North Side : at Taxiways K1, K2, K3, K6, K7 and K8;
- South Side : at Taxiways D1, D3, D4, D5, D6, Q2, Q3, Q4, Q5 and Q6.



**20.3.2.4.5 Positionnement des RELs sur piste 08L-26R**

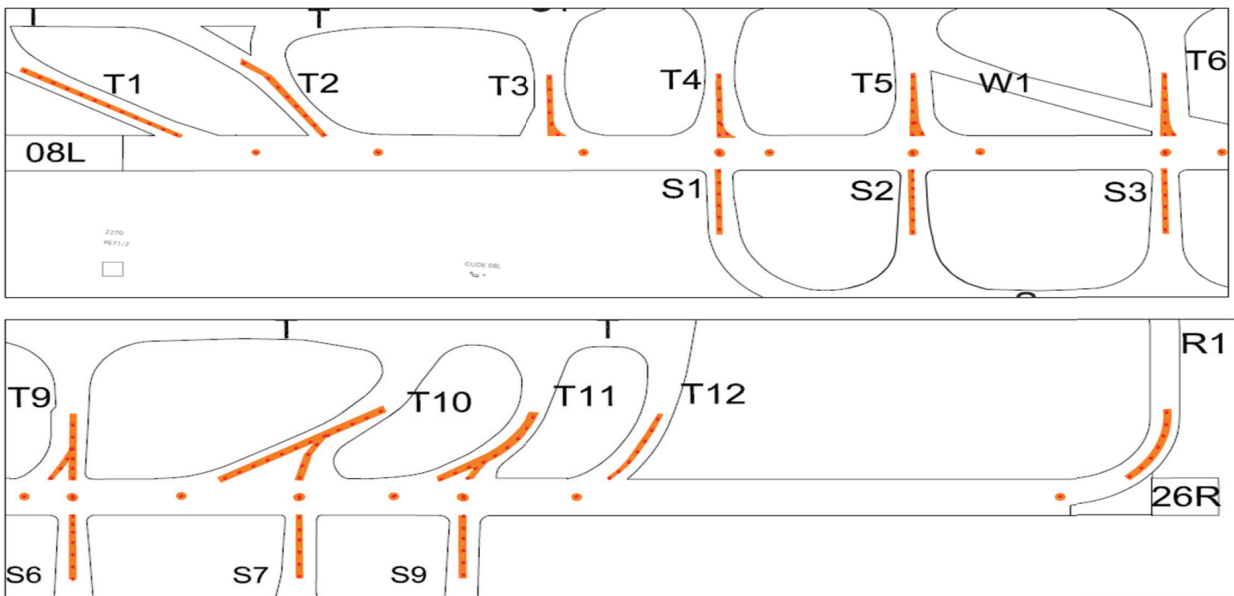
Les RELs sont opérationnelles sur les taxiways suivants de la piste 08L/26R :

- Côté Nord : sur les Taxiways T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12 et R1;
- Côté Sud : sur les Taxiways S1, S2, S3, S6, S7 et S9.

**20.3.2.4.5 Location of Runway Entrance Lights (RELs) on runway 08L-26R**

The RELs are operational at the following intersections of runway 08L/26R :

- North Side : at Taxiways T1, T2, T3, T4, T5, T6, T9, T10, T11, T12 and R1;
- South Side : at Taxiways S1, S2, S3, S6, S7 and S9.



**20.3.2.4.6 Positionnement des THLs sur piste 09R-27L**

Les THLs sont opérationnelles :

En piste 09R du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement D3, D4, D5, D6.

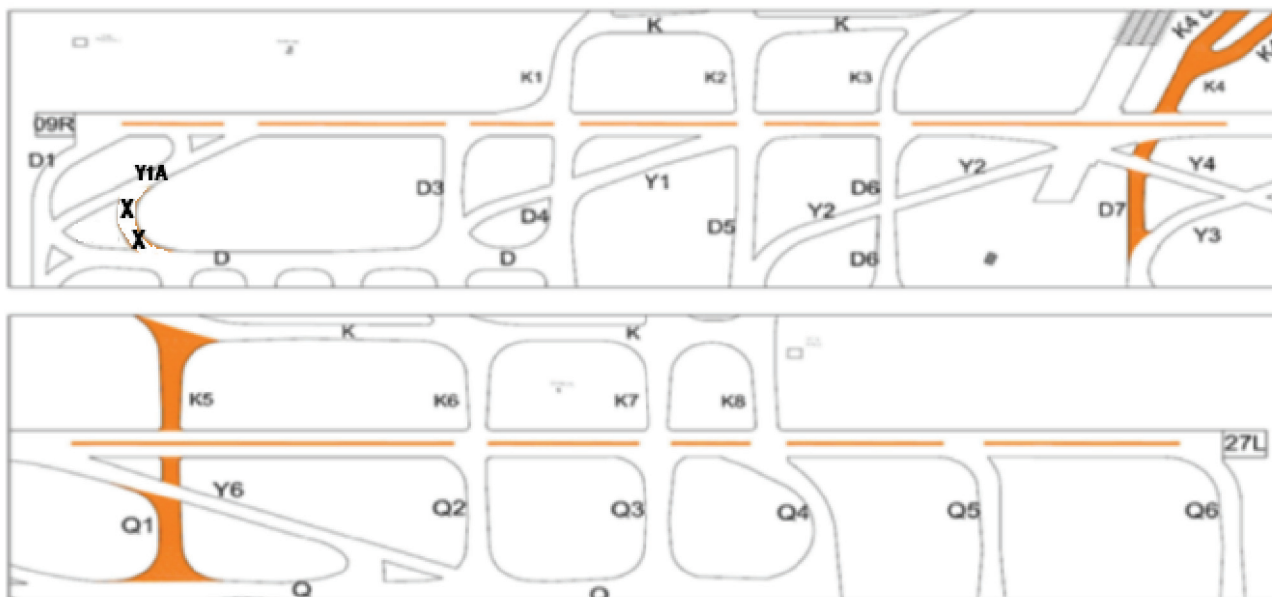
En piste 27L du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement Q5, Q4, Q3, Q2.

**20.3.2.4.6 Location of Take-off Hold Lights (THLs) on runway 09R-27L**

The THLs are operational :

On runway 09R, at the full-length and intersection departure positions D3, D4, D5, D6.

On runway 27L, at the full-length and intersection departure positions Q5, Q4, Q3, Q2.



**20.3.2.4.7 Positionnement des THLs sur la piste 08L-26R**

Les THLs sont opérationnelles :

En piste 08L du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement T2, T3, T4, T5, T6.

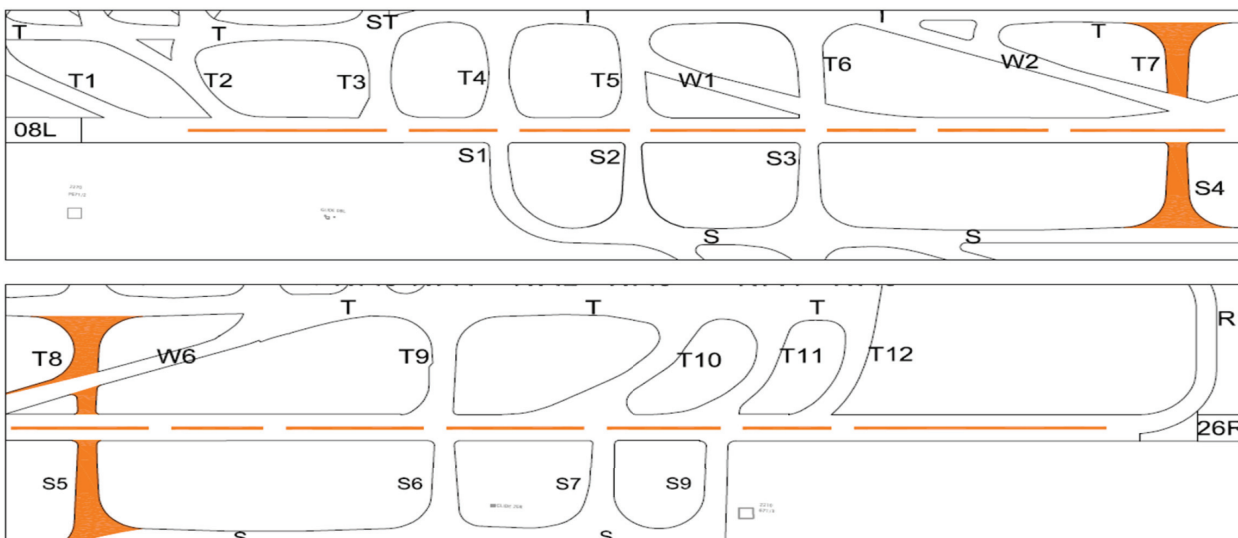
En piste 26R du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement T12, T11, T10, T9.

**20.3.2.4.7 Location of Take-off Hold Lights (THLs) on runway 08L-26R**

The THLs are operational :

On runway 08L, at the full-length and intersection departure positions T2, T3, T4, T5, T6.

On runway 26R, at the full-length and intersection departure positions T12, T11, T10, T9.



**20.3.2.5 Dégagement de pistes intérieures****20.3.2.5.1 Protection des aires critiques des ILS**

Afin de ne pas pénétrer dans les aires critiques des ILS, tous les aéronefs doivent privilégier si possible les voies de dégagement de pistes suivantes :

- Piste 08L : dégagement par la voie T10 ou avant ;
- Piste 09R : dégagement par la voie Q4 ou avant ;
- Piste 26R : dégagement par la voie T4 ou avant ;
- Piste 27L : dégagement par la voie D3 ou avant ;

**20.3.2.5.2 Face Est**

Les appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q).

Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie TANGO (T).

**20.3.2.5.3 Face Ouest**

Les appareils circulant sur la voie DELTA (D), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie DELTA (D).

Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T4, T5 et T6.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T4, T5 et T6 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie TANGO (T).

**20.3.3 Roulage****20.3.3.1 Cheminements standards**

Hors clairance contrôle, après traversée de la piste intérieure, suivre les cheminements publiés sur les cartes AD 2 LFPG GMC 01 02 07 08.

**20.3.2.5 Exiting the inner Runway****20.3.2.5.1 Protection of critical areas of ILS**

*In order not to infringe the critical areas of the ILS, all aircraft should prepare if possible the rapid exit taxiways indicated below :*

- RWY 08L : exit via T10 or before ;
- RWY 09R : exit via Q4 or before ;
- RWY 26R : exit via T4 or before ;
- RWY 27L : exit via D3 or before ;

**20.3.2.5.2 Face East**

*ACFT moving on TWY QUEBEC (Q), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4.*

*ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4 have right of way over ACFT moving on TWY QUEBEC (Q).*

*ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T9, T10 and T11.*

*ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T9, T10 and T11 have right of way over ACFT moving on TWY TANGO (T).*

**20.3.2.5.3 Face West**

*ACFT moving on TWY DELTA (D), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6.*

*CFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6 have right of way over ACFT moving on TWY DELTA (D).*

*ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T4, T5 and T6.*

*ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs T4, T5 and T6 have right of way over ACFT moving on TWY TANGO (T).*

**20.3.3 Taxiing****20.3.3.1 Standard paths**

*Out of control clearance, after passing through the inner RWY, follow the routes on maps published AD 2 LFPG GMC 01 02 07 08.*

**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 38m.  
 La voie P1 a une bande dégagée d'obstacles de 40m.  
 La voie U (entre UC1 et UC3), à une bande dégagée d'obstacles de 41,7m.  
 La voie C (entre C1 et C2), à une bande dégagée d'obstacles de 42,5m.  
  
 Le dual taxilane sur G3 et G4, a une bande dégagée d'obstacles de 23,5 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) limitées aux avions d'envergure max 36 m.  
 Voie 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 RT3 n'est pas utilisable par RVR < 350 m.  
 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 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 and G4 is 23,5 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 axes), P3 (orange and blue axes) 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 tons.  
 TWY RT3 is prohibited by RVR < 350 m.  
 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, taxiways WT, W1, W2, W3, W4, W5, W6, V4 and V5 are also equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".*

**20.3.3.2.4 Risque d'excursion au roulage****20.3.3.2.4.1 Recommandation au roulage**

Il est recommandé aux équipages de A340-600, A350-1000 et B777-300 de rouler avec précaution, notamment dans les virages. Il est conseillé d'utiliser pour ces derniers la technique de l'oversteering.

Il est recommandé aux équipages de CRJ-1000, E190, E195, A319, A320, BCS3 et DH8D de rouler avec précaution dans les virages TJ3, TJ4 et TJ5 (accès aux aires JULIETT du T2G). Il est conseillé pour ces derniers d'utiliser la technique de l'oversteering.

**20.3.3.2.4 Risk of taxiway excursion****20.3.3.2.4.1 Taxiing recommendation**

*It is recommended to the A340-600, A350-1000 and B777-300 crews to taxi with caution especially in the curves. It is recommended to this latter to use the oversteering technique.*

*It is recommended to the CRJ-1000, E190, E195, A319, A320, BCS3 and DH8D crews to taxi with caution especially in the TJ3, TJ4 and TJ5 curves (access to the JULIETT area of the T2G). It is recommended to this latter to use the oversteering technique.*

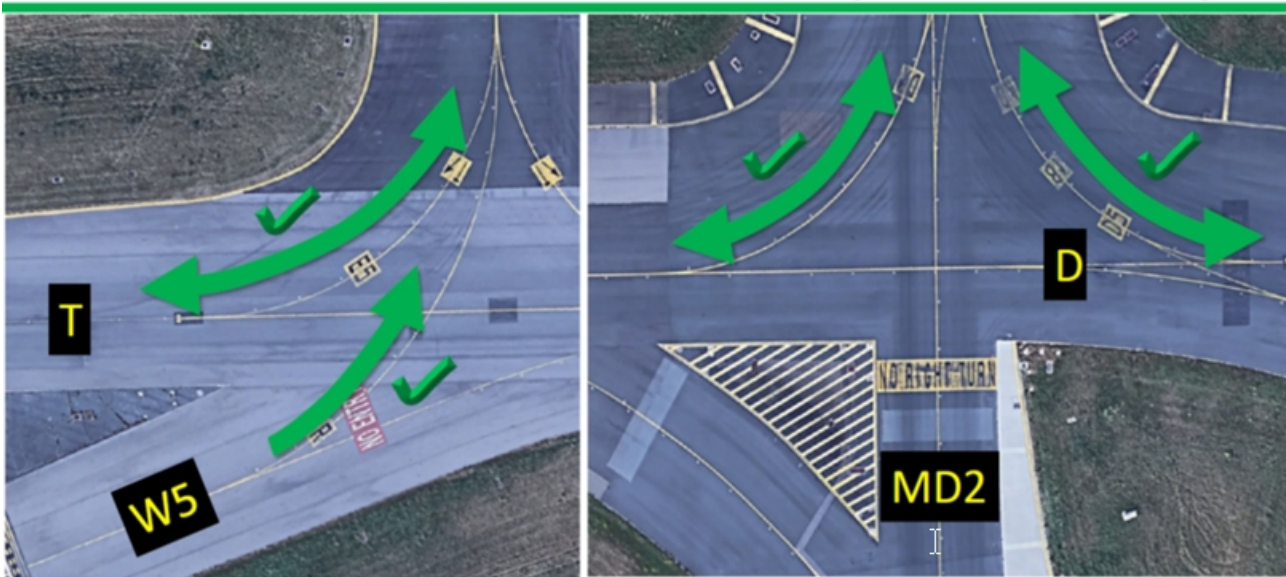
20.3.3.2.4.2 Virages interdits

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

20.3.3.2.4.2 Turn prohibited

When a turn is not marked nor lighted on the ground, it is forbidden.

**La présence de ligne axiale jaune arciforme indique un virage autorisé**  
**Turns are authorized when there is an arcing centerline marking**

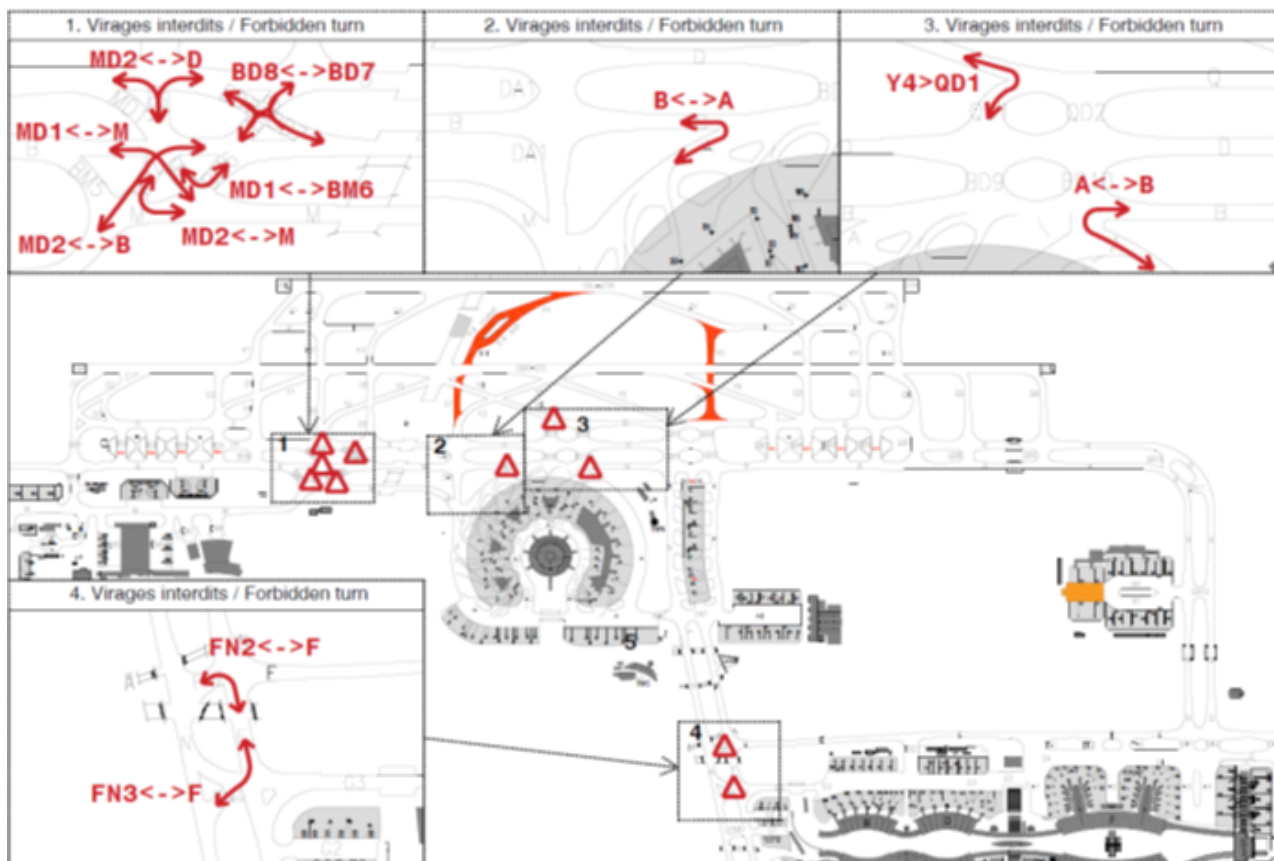


**L'absence de ligne axiale courbe indique un virage interdit**  
**Do not make turns that do not have an arcing centerline marking**



## 20.3.3.2.3 Carte des virages interdits les plus dangereux

## 20.3.3.2.3 Taxiway excursions Hot Spot Map



## 20.3.3.3 Consignes particulières A388 - A124

## 20.3.3.3.1 Dégagements des pistes

Afin de ne pas pénétrer dans les aires critique des ILS, les aéronefs A388 et A124 doivent privilégier si possible les voies de dégagement de piste suivantes :

- Piste 08L : dégagement par la voie W6 ou avant ;
- Piste 08R : dégagement par les voies V6 ou V7 ;
- Piste 09L : dégagement par la voie Z6 ;
- Piste 09R : dégagement par la voie Q2 ou avant ;
- Piste 26R : dégagement par la voie W1 ou avant ;
- Piste 27L : dégagement par la voie D5 ou avant ;
- Piste 27R : dégagement par la voie Z2 ou avant.

Lorsqu'un A388 ou A124 utilise l'ILS, tout aéronef en finale peut ressentir des fluctuations du LOC.

## 20.3.3.3.2 Voies interdites

Voir cartes AD 2 LFPG GMC 07 08.

## 20.3.3.3.3 Largeur de voies

Voir AD 2 LFPG.8-2.

Plusieurs voies de circulation autorisées à l'A380 et B748 en autonome ont des largeurs de 22.50 m ou 23 m.

## 20.3.3.3 Specific instructions A388 - A124

## 20.3.3.3.1 Exiting the runway

In order not to infringe the critical areas of the ILS, the A388 and A124 aircraft should prepare if possible the rapid exit taxiways indicated below :

- RWY 08L : exit via W6 or before ;
- RWY 08R : exit via V6 or V7 ;
- RWY 09L : exit via Z6 ;
- RWY 09R : exit via Q2 or before ;
- RWY 26R : exit via W1 or before ;
- RWY 27L : exit via D5 or before ;
- RWY 27R : exit via Z2 or before.

When A388 or A124 uses ILS, any aircraft on final approach can expect ILS interference.

## 20.3.3.3.2 Prohibited taxiways

See charts AD 2 LFPG GMC 07 08.

## 20.3.3.3.3 Width taxiways

See AD 2 LFPG.8-2.

Several TWY authorized for A380 and B748 in self-governing are 22.50 m or 23 m wide.

#### 20.3.3.3.4 Bande dégagée d'obstacles

Les bandes dégagées d'obstacles sur cheminements A380 respectent les conditions suivantes :

- Pas d'obstacle, à une distance inférieure à 45 m sur les parties rectilignes et à une distance inférieure à 5 m en bout d'aile sur les parties courbes de l'axe de la voie de circulation,
- Obstacle fixe ou mobile toléré à une distance comprise entre 45 m et 49 m sur les parties rectilignes et à une distance comprise entre 5 m et 9 m en bout d'aile sur les parties courbes de l'axe de la voie de circulation, si la hauteur est inférieure ou égale à 4,5 m,
- Obstacle fixe ou mobile toléré au-delà de 49 m sur les parties rectilignes et à une distance inférieure à 9 m en bout d'aile sur les parties courbes de l'axe de la voie de circulation, sans limitation de gabarit,
- Obstacle situé à une distance inférieure aux valeurs suscitées:

Bâtiment : N 48°59'58.15" - E002° 33'44.34",

- situé à 48,80 m de l'axe de la voie Romeo,
- balisage : jour et nuit,
- hauteur : 6,07 m au-dessus de la voie.

Les voies B (entre BD3 et BD5) et R (entre RT1 et TE3) ont une bande dégagée d'obstacles réduite à 47,5 m.

La voie A Est (entre NA1 et B) a une demi-bande dégagée d'obstacles réduite à 45 m.

Les bandes dégagées d'obstacles sur les cheminements A380 respectent les recommandations du AACG (Airbus Aircraft Compatibility Group).

Les bandes dégagées d'obstacles sur les cheminements B748 respectent les recommandations du BACG (Boeing Aircraft Compatibility Group).

#### 20.3.3.3.5 Ouvrages d'Art (ponts avion)

Voir cartes AD 2 LFPG GMC 07 08.

#### 20.3.3.3.6 Tractage

Le déplacement de l'A380 et du B748 au tracteur est également autorisé sur les voies :

- M : entre les voies BM3 et MD1
- B : entre les voies BM3 et BD1
- BM3, BM5, BM6, EM7, EM8.

#### 20.3.3.3.7 Risques de souffle

Pour éviter les risques de souffle sur les postes de stationnement, il est demandé aux équipages A380 de rouler sur les voies de circulation P1 et A avec une poussée répartie sur les quatre moteurs, lors de la procédure de roulage pour le décollage.

Les voies E5 à E8 (associées aux aires KILO et LIMA) sont les seules où les départs et arrivées d'un A380 peuvent se faire en configuration N-1 ou N-2 moteurs.

#### 20.3.3.4 Consignes particulières A225

Atterrissage et décollage uniquement sur les pistes 09R/27L et 08L/26R.

Atterrissage : rejoindre le point d'attente lié à son QFU par la dernière voie de sortie de piste et attendre la clairance du contrôle.

Voie de sortie de piste :

- Atterrissage QFU 09R : sortir Q6 pour rejoindre la voie Q travers QB9
- Atterrissage QFU 27L : sortir D1 pour rejoindre la voie D travers BD1
- Atterrissage QFU 08L : sortir R1 pour rejoindre la voie R1 avant RP15
- Atterrissage QFU 26R : sortir T1 pour rejoindre la UT1 entre les voies T et C

Point d'attente :

- QFU 09R : Voie Q travers QB8
- QFU 27L : Voie D travers BD4
- QFU 08L : Voie R1 avant RP15
- QFU 26R : Voie UT1 entre T et C

#### 20.3.3.4.1 Cheminements

"FOLLOW ME" obligatoire

#### 20.3.3.4.2 Risques de souffle

Pour éviter les risques de souffle sur les postes de stationnement, il est demandé aux équipages de rouler sur les voies d'aires de trafic (taxilanes) avec une poussée répartie sur l'ensemble des moteurs.

#### 20.3.4 Gestion de l'aire de trafic

##### 20.3.4.1 Généralités

Voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04.

#### 20.3.3.3.4 Obstacle clearance strip of TWY

The obstacles clearance strips of TWY used for A380 comply with following conditions :

- No obstacle, at a distance of less than 45 m on rectilinear parts and at a distance of less than 5 m at the end of the wing over the curved portions of the axis of the TWY,
- Fixed or mobile obstacle tolerated at a distance of between 45 m and 49 m on straight portions and at a distance of between 5 m and 9 m at the wing tip over the curved portions of the center line of the taxiway, if the height is less than or equal to 4.5 m,
- Fixed or mobile obstacle tolerated beyond 49 m on straight portions and at a distance of less than 9 m at the wing tip over the curved portions of the center line of the taxiway, without limitation of size,

- Obstacle located at a distance less than the aforementioned values :

Building : N 48 ° 59'58.15 " - E002 ° 33'44.34 " ,

- Located at 48.80 m from the axis of the TWY Romeo,
- Lighting : day and night,
- Height : 6.07 m above the TWY.

The obstacle clearance strip of TWYs B (between BD3 and BD5) and R (between RT1 and TE3) is reduced to 47.5 m.

The obstacle clearance half strip of TWY A East (between NA1 and B) is reduced to 45 m.

The obstacle clearance strips of TWY used for A380 comply with the recommendations of the AACG (Airbus Aircraft Compatibility Group).

The obstacles clearance strips of TWY used for B748 comply with the recommendations of the BACG (Boeing Aircraft Compatibility Group).

#### 20.3.3.3.5 Structures (bridges for ACFT)

See charts AD 2 LFPG GMC 07 08.

#### 20.3.3.3.6 Towing

The taxiing of A380 and B748 with a towing vehicle is also authorized on TWYs :

- M : between BM3 and MD1,
- B : between BM3 and BD1
- BM3, BM5, BM6, EM7, EM8.

#### 20.3.3.3.7 Risks of blast

To avoid risks of blast on parking stands, aircraft A380 pilots must taxi on taxiways P1 and A with thrust distributed on four engines before take-off.

TWYs E5 to E8 (associated with KILO and LIMA areas) are the only ones where departures and arrivals of an A380 can be done in N-1 or N-2 engine configuration.

#### 20.3.3.4 Specific instructions A225

Landing and take-off only on RWY 09R/27L and 08L/26R.

Landing : join holding point linked to its QFU by the last TWY and wait for clearance from ATC.

Turn off taxiway :

- Landing QFU 09R : leave Q6 to join TWY Q abeam QB9
- Landing QFU 27L : leave D1 to join TWY D abeam BD1
- Landing QFU 08L : leave R1 to join TWY R1 before RP15
- Landing QFU 26R : leave T1 to join TWY UT1 between TWY T and C

Holding point :

- QFU 09R : TWY Q abeam QB8
- QFU 27L : TWY D abeam BD4
- QFU 08L : TWY R1 before RP15
- QFU 26R : TWY UT1 between TWY T and C

#### 20.3.3.4.1 Paths

"FOLLOW ME" Mandatory

#### 20.3.3.4.2 Risks of blast

To avoid risks of blast on parking stands, flight crew must taxi on taxilanes with a thrust distributed over all the engines.

#### 20.3.4 Apron management

##### 20.3.4.1 General information

See charts AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04.



<p><b>20.3.4.2 Gestion du triple axes sur les voies d'aires de trafic G3, TB2, G4, P3</b></p> <p>Un service de gestion d'aire de trafic est mis en œuvre jusqu'aux indications des points d'attente intermédiaires.</p> <p>Au profit des postes de stationnement A, B, C, D, E et F.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquences : 121.640 MHz ; 121.580 MHz et 121.930 MHz</li> <li>- Indicatif : "DE GAULLE trafic"</li> <li>- Horaires : tous les jours de 0530 à 2300.</li> </ul> <p>Au profit des postes de stationnement K, L et J.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquences : 121.680 MHz ; 121.880 MHz</li> <li>- Indicatif : "DE GAULLE trafic"</li> <li>- Horaires : tous les jours de 0530 à 2300.</li> </ul> <p>Fréquence supplétive du service de gestion d'aire de trafic</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquence : 125.330 MHz</li> </ul> <p>Au profit des postes de stationnement I.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fréquence : 131.605 MHz</li> <li>- Indicatif : "FEDEX trafic"</li> <li>- Horaires : H24</li> </ul> <p>Nature du service rendu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Approuve les repoussages d'aéronefs,</li> <li>- Désigne aux aéronefs et à d'autres véhicules désignés, les axes et sens de circulation,</li> <li>- Fournit l'information de position des autres aéronefs ou véhicules désignés circulant à proximité.</li> </ul> <p>Pendant les heures d'activités des vigies trafic de CDG2, le roulage et le repoussage pour des appareils d'envergure maximale de 36 m, peuvent être effectués de manière indépendante sur les 2 axes bleu et orange. (voir carte AD 2 LFPG GMC 03)</p>	<p><b>20.3.4.2 Management of triple axis on G3, TB2, G4, P3 taxilanes</b></p> <p><i>A ground service has been set up up to the intermediate holding points.</i></p> <p><i>In respect of parking positions A, B, C, D, E and F.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Frequencies : 121.640 MHz ; 121.580 MHz and 121.930 MHz</i></li> <li>- <i>Callsign : "DE GAULLE Apron"</i></li> <li>- <i>SKED : every day from 0530 to 2300.</i></li> </ul> <p><i>In respect of parking positions K, L and J.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Frequencies : 121.680 MHz ; 121.880 MHz</i></li> <li>- <i>Callsign : "DE GAULLE Apron"</i></li> <li>- <i>SKED : every day from 0530 to 2300.</i></li> </ul> <p><i>Ground service additional frequency</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Frequency : 125.330 MHz</i></li> </ul> <p><i>In respect of parking positions I.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Frequency : 131.605 MHz.</i></li> <li>- <i>Callsign : "FEDEX Ramp Control ".</i></li> <li>- <i>SKED : H 24.</i></li> </ul> <p><i>Nature of the service :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>aircraft pushback approval,</i></li> <li>- <i>giving ACFT and some designated vehicles, instructions about center lines and ways to be followed,</i></li> <li>- <i>giving information about the position of other ACFT or designated vehicles taxiing in their vicinity.</i></li> </ul> <p><i>During the hours of operation of CDG aprons, taxiing and pushing back for maximum 36 m wingspan aircraft, can be performed independently on both blue and orange lines. (see chart AD 2 LFPG GMC 03)</i></p>
<p><b>20.3.4.3 Gestion des départs sur les voies de circulation avion d'aires de trafic du Terminal 1</b></p> <p>Les équipages reçoivent la clearance de repoussage/tractage avec la phraséologie ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "GREEN PUSH" / "GREEN PULL" : Repoussage / Tractage de l'avion lui permettant d'emprunter le sens de roulage vert,</li> <li>- "RED PUSH" / "RED PULL" : Repoussage / Tractage de l'avion lui permettant d'emprunter le sens de roulage rouge.</li> </ul> <p>Les équipages transmettent la phraséologie à l'agent au casque qui réalise le repoussage/tractage approuvé par DE GAULLE SOL.</p> <p>(Voir carte AD 2 LFPG APDC 02)</p>	<p><b>20.3.4.3 Management of departures on taxilanes around Terminal 1</b></p> <p><i>Crews receive push back/pull out clearance according to the phraseology below :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>"GREEN PUSH" / "GREEN PULL" : Push back / Pull out allowing the aircraft to follow the green taxiing direction,</i></li> <li>- <i>"RED PUSH" / "RED PULL" : Push back / Pull out allowing the aircraft to follow the red taxiing direction.</i></li> </ul> <p><i>Crews transmit the phraseology to the headset agent who performs the push back / pull out approved by DE GAULLE GROUND.</i></p> <p><i>(See chart AD 2 LFPG APDC 02)</i></p>
<p><b>20.3.5 Utilisation des postes de stationnement</b></p> <p>Consignes particulières d'utilisation des postes de stationnement disponibles auprès du gestionnaire d'aéroport : <a href="https://espacepro.groupeadp.fr/">https://espacepro.groupeadp.fr/</a></p>	<p><b>20.3.5 Use of parking stands</b></p> <p><i>Parking stand special operating instructions available from the airport operator :</i></p> <p><i><a href="https://espacepro.groupeadp.fr/">https://espacepro.groupeadp.fr/</a></i></p>
<p><b>20.3.5.1 Système de guidage et d'accostage</b></p> <p>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.</p>	<p><b>20.3.5.1 Visual docking - Parking guidance system</b></p> <p><i>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.</i></p>
<p><b>20.3.6 Roulage en configuration LVP</b></p> <p>Voir AD 2 LFPG.22-2.2</p>	<p><b>20.3.6 Taxiing in LVP procedures</b></p> <p><i>See AD 2 LFPG.22-2.2</i></p>
<p><b>20.3.7 Procédures de dégivrage</b></p> <p>Les demandes de dégivrage doivent être adressées au REP CDGR par TELEX et à la tour sur la fréquence 121,840 . TELEX : CDGDEXH</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>L'aire de dégivrage ROMEO est interdite aux A380, B748, A124, C5 et A225.</p>	<p><b>20.3.7 De-icing procedures</b></p> <p><i>The de-icing requests shall be addressed to REP CDGR by TELEX and to the TWR on 121.840 frequency.</i> <i>TELEX : CDGDEXH</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>A380, B748, A124, C5 and A225 aircrafts are not authorized to use the ROMEO de-icing pad.</i></p>

**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 dégivrage par le chef de poste dégivrage sont reprises sur des panneaux à message variable.

**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.

**20.3.7.1 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.

**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 JULIETT**

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 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'effectue 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 GMC01, 02, 07, 08) et avec autorisation de « De Gaulle Sol ». Lors du premier contact avec "De Gaulle Prévot" les équipages font part de leur volonté d'effectuer une procédure "Ice-Shedding".

Les zones Ice-shedding sont les suivantes :

- a) Pour un départ piste 08L, 08R, 09L ou 09R :
- Zone IS1 : Sur la voie M cap à l'est travers EM6
  - Zone IS2 : Sur la voie D cap à l'ouest avant la voie BD6
  - Zone IS3 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie BD6
  - Zone IS5 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB7
  - Zone IS6 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB7
  - Zone IS7 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB9
  - Zone IS8 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB9
  - Zone IS9 : Sur la voie C cap à l'est avant la voie UT1\* (travers route de service)
  - Zone IS10 : Sur la voie U cap à l'est entre les voies N et UT4
- b) Pour un départ piste 26L, 26R, 27L ou 27R :
- Zone IS1 : Sur la voie M cap à l'est travers EM6
  - Zone IS4 : Sur la voie D cap à l'est avant la voie QB2
  - Zone IS5 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB7
  - Zone IS6 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB7
  - Zone IS7 : Sur la voie Q cap à l'ouest avant la voie QB9
  - Zone IS8 : Sur la voie B cap à l'ouest avant la voie QB9
  - Zone IS11 : Sur la voie E cap au sud avant la voie GE7
  - Zone IS12 : Sur la voie R cap à l'est avant la voie RT11

**20.3.9 Informations complémentaires****20.3.9.1 GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste)**

H24

**20.3.9.2 Report pilote estimation de freinage (AIREP)**

L'ATIS reporte l'état de surface des pistes (Runway Condition Report) en indiquant pour chaque tiers de piste, le code d'état de surface, la nature, la profondeur et l'étendue des contaminants.

Les AIREP doivent être effectués, sur les fréquences TWR en utilisant les termes consacrés : BON, MOYEN-BON, MOYEN, MOYEN-MEDIOCRE, MEDIOCRE, MOINS QUE MEDIOCRE.

**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 GMC01, 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.

The Ice-shedding areas are the following :

"a) For departure runway 08L, 08R, 09L or 09R :

- Area IS1 : On taxiway M bearing east abeam EM6
- Area IS2 : On taxiway D bearing west before BD6 taxiway
- Area IS3 : On taxiway B bearing west before BD6 taxiway
- Area IS5 : On taxiway Q bearing west before QB7 taxiway
- Area IS6 : On taxiway B bearing west before QB7 taxiway
- Area IS7 : On taxiway Q bearing west before QB9 taxiway
- Area IS8 : On taxiway B bearing west before QB9 taxiway
- Area IS9 : On taxiway C bearing east before taxiway UT1\* (abeam service road)
- Area IS10 : On taxiway U bearing east between taxiways N and UT4

b) For departure runway 26L, 26R, 27L or 27R :

- Area IS1 : On taxiway M bearing east abeam EM6 taxiway
- Area IS4 : On taxiway D bearing east before QB2 taxiway
- Area IS5 : On taxiway Q bearing west before QB7 taxiway
- Area IS6 : On taxiway B bearing west before QB7 taxiway
- Area IS7 : On taxiway Q bearing west before QB9 taxiway
- Area IS8 : On taxiway B bearing west before QB9 taxiway
- Area IS11 : On taxiway E bearing south before GE7 taxiway
- Area IS12 : On taxiway R bearing east before RT11 taxiway

**20.3.9 Additional information****20.3.9.1 GRF (Global Reporting Format)**

H24

**20.3.9.2 Pilot braking estimate report (AIREP)**

The ATIS reports the runway surface condition (Runway Condition Report), indicating for each third of the runway, the surface condition code, the nature, depth and extent of the contaminants.

AIREPs must be carried out, on TWR frequencies, using the established terms : GOOD, MEDIUM-GOOD, MEDIUM, MEDIUM-Poor, Poor, LESS THAN Poor.

"Décélération et Contrôle Directionnel Observations". " <i>Deceleration and Directional Control Observations</i> ".	AIREP
"Décélération conforme à l'effort appliqué sur les freins. Contrôle directionnel normal". " <i>Deceleration in compliance with the pressure put on the brakes. Normal directional control</i> ".	Bon Good
"Décélération et contrôle directionnel entre Bon et Moyen". " <i>Deceleration and directional control between Good and Medium</i> ".	Bon à moyen Good to medium
"Décélération notablement réduite comparativement à l'effort appliqué aux freins. Contrôle directionnel légèrement diminué". " <i>Deceleration reduced in comparison with the pressure put on the brakes. Directional control slightly reduced</i> ".	Moyen Medium
"Décélération et contrôle directionnel entre Moyen et Médiocre. Risque éventuel d'aquaplaning". " <i>Deceleration and directional control between Medium and Poor. Possible risk of aquaplaning</i> ".	Moyen à médiocre Medium to poor
"Décélération significativement réduite comparativement à l'effort appliqué aux freins". "Contrôle directionnel pouvant être significativement réduit". " <i>Deceleration considerably reduced in comparison with the pressure put on the brakes. Directional control may be considerably reduced</i> ".	Médiocre Poor
"Décélération minimale voire inexistante comparativement à l'effort appliqué aux freins. Contrôle directionnel incertain". " <i>Minimum or no deceleration in comparison with the pressure put on the brakes. Uncertain directional control</i> ".	Moins que médiocre Less than poor

Les équipages devront également mentionner le type avion.  
A partir de deux AIREP consécutifs convergents indiquant une dégradation de l'état de freinage, les services ATS communiqueront en phonie aux équipages, les AIREP reportés en attendant que soit produit un nouveau rapport d'état de surface et la mise à jour de l'ATIS.

*The crews must also mention the type of aircraft.  
From two convergent consecutive AIREPs indicating a degradation of the braking state, the ATS services will communicate by voice to the crews, the postponed AIREPs pending the production of a new surface condition report and the update of the ATIS.*

A partir de deux AIREP consécutifs convergents indiquant une dégradation de l'état de freinage, les services ATS communiqueront en phonie aux équipages, les AIREP reportés en attendant que soit produit un nouveau rapport d'état de surface et la mise à jour de l'ATIS.

*From two convergent consecutive AIREPs indicating a degradation of the braking state, the ATS services will communicate by voice to the crews, the postponed AIREPs pending the production of a new surface condition report and the update of the ATIS.*

**20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES**

**20.4.1 Vols d'entrainement**

Interdit .

**20.4.2 Hélicoptères**

Caractéristiques FATO et TLOF :

Voir AD 2 LFPG.16.

Conditions d'utilisation :

**VFR :** conditions VMC de jour comme de nuit : VIS : 5000 m - Plafond : 1500 ft.

**VFR Spécial :** interdit de jour comme de nuit.

**Accès de nuit**

L'hélistation n'est pas utilisable de nuit, néanmoins l'accès à la plateforme de CDG est possible en VFR. Prévoir un atterrissage sur piste avion et translation sur les voies de circulation vers un poste de stationnement avion (usuellement aires ROMEO (R) ou SIERRA (S)). Coordination préalable obligatoire avec Aéroports de Paris, identique aux opérations sur l'hélistation.

**Danger au décollage**

La présence d'un A380 au roulage sur la voie de circulation FOX-TROT (F), constitue potentiellement un obstacle mobile par la hauteur de sa dérive (25m). En cas de besoin de lever le doute, demander au contrôle si un A380 roule sur la voie de circulation FOX-TROT (F).

Voir VAC HELISTATIONS et AD 1.3

**20.4.3 Planeurs**

Aucun.

**20.4.4 ULM**

Aucun.

**20.4.5 Aéronefs d'état**

Aucun.

**20.4 SPECIFIC ACTIVITIES**

**20.4.1 Training flights**

Prohibited.

**20.4.2 Helicopters**

FATO and TLOF characteristics :

See AD 2 LFPG.16.

Instructions for use :

**VFR :** VMC conditions day or night. VIS : 5000 m - Ceiling : 1500 ft

**Special VFR :** not available day and night.

**Night access**

*The use of the FATO is not permitted at night, nevertheless the access to CDG airport is possible in VFR. Expect landing on a ACFT runway and then translating towards a plane parking stand (usually ROMEO (R) or SIERRA (S) areas) . Prior coordination with Aéroports de Paris mandatory, identically to operations on the helistation.*

**Danger during take-off**

*The presence of an A380 taxiing on taxiway FOX-TROT (F) is a potential danger due to the height of its vertical stabilizer (25m). In case of any doubt, ask ATC if an A380 is taxiing on taxiway FOX-TROT (F).*

See VAC HELISTATIONS and AD 1.3

**20.4.3 Gliders**

NIL.

**20.4.4 Microlight Unit**

NIL.

**20.4.5 State aircrafts**

NIL.

<p><b>20.5 REDUCTION DE LA VALEUR DES SEPARATIONS RADAR EN APPROCHE</b> A PARIS - CHARLES DE GAULLE, la séparation minimale radar peut être réduite à 2,5 Nm :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- La séparation réduite ne s'applique pas derrière les avions gros porteurs et de type B757 et A380.</li> </ul>	<p><b>20.5 REDUCTION RADAR SEPARATION ON FINAL APPROACH</b> At PARIS CHARLES DE GAULLE Airport, the minimum radar separation on final approach may be reduced to 2,5 NM provided that :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- the leading aircraft's weight category according to the wake turbulence classification is the same as or less than that of the category of the ACFT following it,</li> <li>- reduced separation does not apply when following heavy ACFT and B757 and A380 type.</li> </ul>
<p><b>20.6 MANOEUVRES A VUE (MVL) SUR DOUBLET</b> Les minimums des manœuvres à vues (MVL) publiés ne concernent que les changements d'axe entre les pistes de chaque doublet. Piste 08R → 08L ou 08L → 08R et 26L → 26R ou 26R → 26L Piste 09L → 09R ou 09R → 09L et 27L → 27R ou 27R → 27L Ne pas overshooter au-delà de l'axe de la piste d'atterrissage.</p>	<p><b>20.6 CIRCLING ON CLOSE PARALLEL RUNWAYS</b> The published AD MNM (circling) are to be considered only for axis changes between each close parallel runways. RWY 08R → 08L or 08L → 08R and 26L → 26R or 26R → 26L RWY 09L → 09R or 09R → 09L and 27L → 27R or 27R → 27L Do not overshoot landing RWY centerline.</p>
<p><b>20.7 ENTRAÎNEMENT AUX APPROCHES DE PRECISION DE CATEGORIE III ET AUX ATTERRISSAGES AUTOMATIQUES EN DEHORS DU CADRE DE PROTECTION DES LVP</b></p>	<p><b>20.7 TRAINING IN CATEGORIE III PRECISION APPROACHES AND AUTOMATIC LANDING OUTSIDE DES LVP PROTECTION SCOPE</b></p>
<p><b>20.7.1 Principe d'utilisation</b> L'entraînement aux approches de précision de CAT III et aux atterrissages automatiques, en dehors du cadre des LVP, est possible sur l'aéroport de PARIS - CHARLES DE GAULLE. Les pilotes effectuent leur demande au premier contact avec l'approche CDG. Si certaines circonstances l'exigent (sécurité, trafic...), le contrôleur pourra toutefois refuser cette demande ou interrompre la procédure en cours.</p>	<p><b>20.7.1 Principle</b> Training in CAT III precision approaches and automatic landing outside the LVP protection scope, is possible on PARIS CHARLES DE GAULLE airport. Pilots shall ask on first contact with De Gaulle approach, if so required by certain circumstances (safety, traffic...), ATC may however reject such request or interrupt the current procedure.</p>
<p><b>20.7.2 Conditions météorologiques</b> Les entraînements sont possibles uniquement lorsque les conditions suivantes sont réunies : Visibilité horizontales &gt; 5 km Plafond &gt; 600 pieds Nota : Le pilote devra vérifier que les conditions météorologiques lui permettent une reprise en pilotage manuel de l'avion à tout moment.</p>	<p><b>20.7.2 Meteorological conditions</b> Training is possible only when the following conditions are met :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- horizontal visibility &gt; 5 km</li> <li>- ceiling &gt; 600 feet</li> </ul> <p>Note : The pilot shall check that MET conditions allow him to return to aircraft handling at any time.</p>
<p><b>20.8 CLAIRANCE DE SEPARATION VISUELLE</b> Lorsque la séparation radar minimale entre deux aéronefs établis en finale au sein du même doublet risque de ne plus être maintenue, le contrôleur peut proposer une clairance de séparation visuelle à l'aéronef rattrapant celui qui le précède. Les conditions d'application de cette séparation visuelle sont : - De jour; - Le pilote voit l'aéronef précédent; - Le pilote voit le terrain. S'il accepte la clairance de séparation visuelle, le pilote devient alors responsable de sa séparation avec le précédent, le contrôleur transmettant un message d'avertissement du risque de turbulence de sillage. S'il perd le visuel du précédent ou s'il est établi qu'une séparation supplémentaire est nécessaire, l'équipage en informe l'organisme ATC, en précisant ses besoins. Le contrôleur continue d'assurer une surveillance radar et reste responsable des séparations sur piste. Nota : Afin d'éviter tout rapprochement avec un aéronef en approche parallèle simultanée, l'équipage qui maintient une séparation visuelle veille à ne pas dévier de l'axe de piste.</p>	<p><b>20.8 VISUAL SEPARATION CLEARANCE</b> When there is a risk that the minimum required radar separation between two aircraft established on the same final approach can no longer be maintained, a controller may suggest a visual separation clearance to the aircraft which is closing in on a preceding aircraft. The conditions for applying this visual separation are : - Daytime - The pilot can see the preceding aircraft - The pilot can see the airfield If he accepts the visual separation clearance, the pilot is then responsible for his separation from the preceding aircraft; the controller will issue a wake turbulence risk warning. If the pilot loses sight of the preceding aircraft, or if an additional separation clearance is judged necessary, the pilot will contact ATC to communicate his requirements. Throughout, the controller continues to monitor the radar, and remains responsible for separation on the runway. N.B : To avoid any possible conflict with aircraft on simultaneous parallel approach, a crew maintaining visual separation must not deviate from the runway center line.</p>
<p><b>20.9 PROCEDURES D'UTILISATION DU MODE S AU SOL</b></p>	<p><b>20.9 PROCEDURES FOR USE OF MODE S ON THE GROUND</b></p>
<p><b>20.9.1 Introduction</b> L'aérodrome de PARIS CHARLES DE GAULLE 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 à la surface.</p>	<p><b>20.9.1 Introduction</b> A multi-lateration system is installed at PARIS CHARLES DE GAULLE aerodrome. This system using the Mode S transponder improves the accuracy and the reliability of the ground movement monitoring system.</p>
<p><b>20.9.2 Procédure à appliquer par les pilotes</b></p>	<p><b>20.9.2 Procedure to be applied by pilots</b></p>

**20.9.2.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur Mode S**

Les compagnies aériennes opérant à CDG 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 : BAW123, AFR456, SAS945) 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,

- Afficher le code Mode A 2000,

- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY.

**20.9.2.2 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.

**20.9.2.1 Aircraft equipped with Mode S transponder**

*Aircraft operators intending to use LFPG airport shall ensure that the Mode S transponders are able to operate when the aircraft is on the ground.*

*Pilot shall comply with the following procedure :*

a) For outbound aircraft : *pon request for pushback or taxiing from a parking stand whichever comes first :*

*- Enter, using either the FMS mode or the transponder control unit, the flight identification as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g : BAW123, AFR456, SAS945) 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 selected,*

*- Maintain AUTO mode selected if function available,*

*- Do not select the OFF and 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,*

*- Set Mode A code to 2000,*

*- Do not select the OFF and STDBY functions.*

**20.9.2.2 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 comply with 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.*

## AD 2 LFPG.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

Le non respect des dispositions énoncées dans ce paragraphe peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporquaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale, conformément aux termes des articles L6361-4 et L6361-9 du code des Transports.

*A failure to comply with the provisions set out in this paragraph may be the subject of an infringement statement, and lead the French Authority for Airport Noise Control (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroporquaires - ACNUSA) to impose a penalty in the form of an administrative fine of a maximum amount of 40,000 euros for a legal entity, in accordance with Articles L6361-4 and L6361-9 of the French Transport Code (Code des Transports).*

**21.1 Restrictions d'exploitation.****21.1 Operating restrictions.****21.1.1 Restrictions liées aux performances acoustiques.****21.1.1 Restrictions on acoustic performance.****21.1.1.1 Contexte****21.1.1.1 Context**

L'aéroport Paris – Charles de Gaulle a mis en place une série d'arrêtés visant à restreindre l'exploitation des aéronefs jugés trop bruyants (la liste des textes réglementaires se trouve à la fin du § 21.4). Ces restrictions sont détaillées dans le paragraphe 1.1.2.

*Paris-Charles de Gaulle airport has implemented a series of Orders that aim to restrict the use of aircraft considered too noisy (the list of the regulatory texts is at the end of § 21.4). These restrictions are set out in paragraph 1.1.2.*

**21.1.1.2 Restrictions en vigueur****21.1.1.2 Restrictions in effect**

- Restriction permanente d'accès pour les appareils chapitre 2. Les aéronefs équipés de turboréacteurs conformes aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, volume 1, 2ème partie, chapitre 2, sont interdits.

- *Permanent access restriction for Chapter-2 aircraft. Aircraft fitted with turbojet engines complying with the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 2, are prohibited.*

- Restriction permanente d'accès pour les appareils certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB.

- *Permanent access restriction for Chapter-3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 5 EPNdB.*

Les aéronefs équipés de turboréacteurs conformes aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, volume 1, 2ème partie, chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB sont interdits.

*Aircraft fitted with turbojet engines complying with the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3 with a cumulative margin of less than 5 EPNdB are prohibited.*

- Restriction d'accès de nuit pour les appareils certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB, à compter du 30 mars 2014.

- *Access restriction at night for Chapter-3 certified aircraft with a cumulative margin of less than 10 EPNdB, from 30 March 2014.*

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, volume 1, 2ème partie, chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB, ne peut :

*No aircraft fitted with turbojet engines complying with the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3 with a cumulative margin of less than 10 EPNdB may:*

- atterrir entre 22h00 et 06h00, heures locales ;
- quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 22h00 et 06h00, heures locales.

- *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.*

- Restrictions de nuit pour les appareils dépassant certains niveaux de bruit

- *Restriction at night for aircraft exceeding certain noise levels*

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 décoller de l'aérodrome de PARIS-CHARLES DE GAULLE entre 0 heure et 04h59, heures locales de départ du point de stationnement.

*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.*

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 7 décembre 1944, est supérieur à la valeur de 104,5 EPNdB ne peut atterrir de l'aérodrome de PARIS-CHARLES DE GAULLE entre 0h30 et 05h29, heures locales d'arrivées sur l'aire de stationnement.

*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 5:29, local time.*

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 dans ce paragraphe (99 EPNdB ou 104.5 EPNdB suivant le cas).

*An operator who makes the request may obtain authorization to move aircraft during these times 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 in this subsection (99 EPNdB or 104.5 EPNdB depending on the case).*

A l'appui de sa demande, l'exploitant présente au ministre chargé de l'aviation civile un dossier comprenant notamment :

*To support its request, the operator presents a dossier to the French Minister for Civil Aviation including in particular:*

- la définition des procédures correspondantes de décollage ou d'atterrissage ;
- les dispositions prises par l'exploitant pour se conformer à la méthode de conduite du vol approuvée et permettre le contrôle de l'administration.

- *the definition of the corresponding procedures for take-off and landing;*

- *the measures taken by the operator in order to comply with the approved method of conducting the flight and to enable checking by the public authorities.*

L'autorité de contrôle des nuisances sonores aéroporquaires est consultée, pour avis, sur ce dossier.

*The French Authority for Airport Noise Control is consulted for its opinion on the dossier.*

**21.1.2 Restrictions liées aux créneaux horaires.****21.1.2 Slot restrictions.****21.1.2.1 Contexte****21.1.2.1 Context**

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle a mis en place une série d'arrêtés en vue de réduire les nuisances sonores (cf. textes réglementaires dans le § annexe ci-dessous).

*Paris-Charles de Gaulle airport has adopted a series of Orders to reduce noise pollution (see the regulatory texts in the Appendix below).*

Les restrictions sont détaillées ci-après.

*These restrictions are set out below.*

**21.1.2.2 Restrictions en vigueur.****21.1.2.2 Restrictions in effect.**

En vue de réduire les nuisances sonores sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, le décollage d'un aéronef de cette plate-forme entre 0 heure et 4h59, heures locales de départ du point de stationnement,

*In order to reduce the noise pollution at Paris-Charles de Gaulle airport, 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*

est interdit s'il n'a pas fait l'objet de l'attribution d'un créneau horaire (COHOR) de départ dans ladite plage horaire le jour en question.

**21.1.3 Restrictions liées à la masse.**

N/A

**21.1.3.1 Contexte**

**21.1.3.2 Restrictions en vigueur.**

**21.1.4 Autres restrictions.**

N/A

**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).

A cela s'ajoute des procédures et des restrictions pour les arrivées.

Précisions concernant l'obligation de conduire le vol à l'intérieur des volumes de protection environnementale (VPE).

Conformément aux dispositions des articles R.221-3 du code de l'aviation civile et L6361-12 du code des transports, et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de PARIS-CHARLES DE GAULLE (Val d'Oise), des restrictions d'exploitation sont décidées sur cette plate-forme, dont le détail pour les arrivées et les départs est donné dans les paragraphes ci-dessous en accord avec les définitions préalables suivantes :

- Volume de protection environnementale : 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 AD 2 LFPG ENV 01 à 08, par lesquelles le vol peut sortir du volume ;
- Limites d'« entrée » : partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en AD 2 LFPG VPE 01 à 08, par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

**21.2.2 Arrivées**

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.

- Restrictions d'utilisation de certaines procédures

Face à l'est, 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, heure locale.

- Procédures et volumes de protection environnementale (VPE)

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 :

allotted a time slot (by COHOR, French association time slot coordinator) for departure within this period on the day in question.

**21.1.3 Restrictions relative to mass.**

N/A

**21.1.3.1 Context**

**21.1.3.2 Restrictions in effect.**

**21.1.4 Other restrictions.**

N/A

**21.2 Operational procedures.**

**21.2.1 General instructions for procedures.**

Three types of restriction 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).

There are also procedures and restrictions for arrivals.

Details of the obligation to conduct the flight within the environmental protection volumes.

Under the provisions in Articles R.221-3 of the French Civil Aviation Code and L6361-12 of the French Transport Code, and in order to reduce the noise pollution around Paris-Charles de Gaulle Airport (Val d'Oise), operating restrictions have been defined for the platform, the details of which are given in the paragraphs below for arrivals and departures. The following definitions apply :

- Environmental protection volume: that volume of airspace linked to a departure or arrival procedure made known to users through the aeronautical information channel, within which a flight is to be contained for environmental reasons;
- Exit limits : the length of the lateral boundary of the environmental protection volume located between the points defined in AD 2 LFPG ENV 01 - 08 via which the flight may leave the volume;
- Entry limits : the length of the lateral boundary of the environmental protection volume located between the points defined in AD 2 LFPG ENV 01 - 08 via which the flight may enter the volume;

**21.2.2 Arrivals**

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.

- Restrictions on the use of certain procedures

Eastbound, 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.

- Procedures and environmental protection volumes (VPE)

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:

Procédures Procedures	AIP FRANCE procédures See AIP FRANCE	Volumes de protection environnementale Volume of environmental protection
Arrivées/ Arrival ILS RWY 08R	AD2 LFPG IAC RWY08R FNA - ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY08R VPE DEP
Arrivées/ Arrival ILS RWY 09L	AD2 LFPG IAC RWY09L FNA - ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY09L VPE DEP
Arrivées/ Arrival ILS RWY 26L	AD2 LFPG IAC RWY26L FNA - ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY26L VPE DEP
Arrivées/ Arrival ILS RWY 27R	AD2 LFPG IAC RWY27R FNA - ILS CAT 123 LOC	AD2 LFPG STAR RWY27R VPE DEP

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 ».

- 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.

When an environmental protection volume is associated with an ILS arrival procedure, the captain is required to enter the volume within the "entry" limits.

- Procedures for an initial approach "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).



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 séquençage 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 (de préférence, le mode "VNAV" plutôt que le mode "Level Change"),
- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien contrôlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.

#### 21.2.2.1 Inverseur de poussée

A l'atterrissage les inverseurs de poussée seront limités au ralenti entre 22h00 et 05h00 locales, excepté pour des impératifs opérationnels et de sécurité.

#### 21.2.3 Départs

- 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 1500ft (Au-dessus du niveau de l'aérodrome) <i>Between Take Off and 1500ft (Above Aerodrome Level)</i>	Entre 1500ft et 3000ft (Au-dessus du niveau de l'aérodrome) <i>Between 1500ft and 3000ft (Above Aerodrome Level)</i>	Atteignant 3000ft (Au-dessus du niveau de l'aérodrome) <i>Reaching 3000ft (Above Aerodrome Level)</i>
Puissance de décollage Montée à V2 + 10 à 20 kts Volets et becs en configuration décollage <i>Take Off Power Climb at V2 + 10 to 20 kts Flaps and slats in Take Off configuration</i>	Puissance de montée maximale Montée à V2 + 10 à 20 kts Volets et becs en configuration décollage <i>Maximum climb power Climb at V2 + 10 to 20 kts Flaps and slats in Take Off configuration</i>	Accélération vers 250kts maximum, avec rétraction progressive des dispositifs hypersustentateurs. <i>Acceleration to 250kts maximum, with progressive retraction of high-lift devices.</i>

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 turbo-réacteurs sont tenus de suivre la partie initiale de la trajectoire standard de départ publiée dans les publications d'information aéronautique :

- sauf raccordement SID 5Z, 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.

- Procédures et volumes de protection environnementale (VPE)

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.

*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 ("VNAV" rather than "Level Change" mode where possible),*
- *the crew is responsible for maintaining its flight in controlled air space (Paris class A TMA) and must comply with the level constraints published in the IAF.*

#### 21.2.2.1 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.*

#### 21.2.3 Departures

- *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 5Z, 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.*

- *Procedures and environmental protection volumes (VPE)*

*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.*

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont décrits dans les publications aéronautiques suivantes :

The relevant procedures and their associated environmental protection volumes are described in the following Aeronautical Information Publications:

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 ou/ou CONV INI	AD 2 LFPG SID RWY08 VPE DEP
Départ/ Departure RWY 09R-09L	AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI ou/ou CONV INI	AD 2 LFPG SID RWY09 VPE DEP
Départ/ Departure RWY 26R-26L	AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ou/ou CONV INI	AD 2 LFPG SID RWY26 VPE DEP
Départ/ Departure RWY 27R-27L	AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ou/ou CONV INI	AD 2 LFPG SID RWY27 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).

Les dispositions 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.

• 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.

- 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 AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI INSTR 01) en vue de réduire les nuisances sonores.

• Procédures particulières pour les aéronefs re-certifiés chapitre 3

Entre 23h15 et 06h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement, tous les aéronefs initialement non certifiés acoustiquement ou certifiés conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention à l'aviation civile internationale, volume 1, 2ème partie, chapitre 2, ayant fait l'objet d'une re-certification acoustique conformément à l'annexe 16 de la convention à l'aviation civile internationale, volume 1, 2ème partie, chapitre 3 et équipés de turboréacteurs dont le taux de dilution, tel qu'il est défini dans le volume 1 de l'annexe 16 de la convention à l'aviation civile internationale, est inférieur à 3 doivent :

- être signalés comme tels par le commandant de bord lors du premier contact radiotéléphonique sur DE GAULLE PREVOL ;
- suivre SID 5Z décrites en AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL, AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV EVX LGL, et AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI

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).

Provisions 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.

• 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 PREVOL.

- Westbound, departures leaving the apron between 00:00 and 05:00 (local time) follow specific paths (described in AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI INSTR 01) in order to reduce noise pollution.

• Special procedures for aircraft re-certified to Chapter 3

All aircraft leaving the apron between 23:15 and 06:00 local time that were not certified acoustically initially or were certified to the Standards defined in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation, Volume 1, Part 2, Chapter 2; that have been re-certified acoustically under Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation, Volume 1, Part 2, Chapter 3; and that are fitted with turbo-jet engines with a bypass ratio (as defined in Volume 1 of Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation), of below 3 must:

- be reported as such by the captain at the first radio-telephone contact with DE GAULLE PREVOL ;
- follow SID 5Z described in AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL, AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV EVX LGL, and AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI

21.2.4 **Approches aux instruments.**

N/A

21.2.5 **Approches à vue.**

N/A

21.3 **Consignes particulières.**

21.3.1 **Utilisation des APU**

Voir § 23.4

21.3.2 **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.

Des dérogations 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.

21.3.3 **Vols d'entraînement**

N/A

21.4 **Exemptions-Dérogations**

21.4.1 **Exemptions**

21.2.4 **Instrument approaches.**

N/A

21.2.5 **Visual approaches.**

N/A

21.3 **Particular instructions.**

21.3.1 **Use of APUs**

See § 23.4

21.3.2 **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 on 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.

Derogations 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.

21.3.3 **Training flights**

N/A

21.4 **Exemptions-Exceptions**

21.4.1 **Exemptions**

Les dispositions du §1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage 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 au deuxième alinéa de l'article L.6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

#### 21.4.2 Dérogations

- Des dérogations aux règles définies au §1 du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.
- Le commandant de bord peut déroger aux durées d'utilisation de l'APU fixées au §3.1 lorsque des motifs de sécurité le justifient.
- Le commandant de bord ne peut déroger à la règle du respect des VPE du §2.2 que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

• Le commandant de bord ne peut déroger à la restriction d'utilisation de la procédure « Face à l'est » (procédure OKIPA 7E) du §2.2 (§ Restrictions d'utilisation de certaines procédures) que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

#### 21.4.3 Clairance ATC

L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux mesures anti-bruit présentées dans tout le §1.

##### Annexe - Textes réglementaires

- Arrêté du 6 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 6 novembre 2003 relatif à l'attribution de créneaux horaires la nuit sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle.
- Arrêté du 6 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 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise)
- Arrêté du 20 septembre 2011 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Paris - Charles-de-Gaulle (Val-d'Oise)

*The provisions in §1 do not prevent the following aircraft from landing or taking off:*

- *aircraft performing medical or humanitarian missions;*
- *aircraft in emergency situations related to flight safety reasons;*
- *aircraft listed in the second paragraph of Article L.6100-1 of the French Transport Code;*
- *aircraft on state flights.*

#### 21.4.2 Exceptions

- *Exceptions to the measures defined in §1 of this Order may exceptionally be granted by the French Minister for Civil Aviation.*
- *The captain may depart from the times of use of the APU defined in §3.1 when justified on safety grounds.*
- *The captain may not break the VPE rule in §2.2 unless he/she judges it absolutely necessary on safety grounds, or if he/she has received a controller instruction from the air traffic authority for flight safety reasons.*

• *The captain may not contravene the restriction on using the Eastbound (OKIPA 7E) procedure in §2.2 (§ Restrictions on the use of certain procedures) unless he/she judges it absolutely necessary on safety grounds, or if he/she has received a controller instruction from the air traffic authority for flight safety reasons.*

#### 21.4.3 ATC clearance

*Obtaining clearance to proceed from air traffic control is not equivalent to exemption from any of the noise-abatement measures set out in §1.*

##### Appendix - Statutory instruments

- *French Order of 6 November 2003 prohibiting unscheduled aircraft from taking off from Paris - Charles-de-Gaulle airport between 0:00 and 5:00.*
- *French Order of 6 November 2003 on assigning time slots at night at Paris - Charles-de-Gaulle airport.*
- *French Order of 6 November 2003 restricting the use at night of certain aircraft exceeding a noise level on take-off from or landing at Paris - Charles-de-Gaulle airport.*
- *French Order of 18 February 2003 restricting the use of Paris - Charles-de-Gaulle airport (Val-d'Oise) by creating environmental protection volumes.*
- *French Order of 20 September 2011 restricting the use of Paris - Charles-de-Gaulle airport (Val-d'Oise).*

18 MAY 2023

## AD 2 LFPG.22

Procédures de vol *Flight procedures*

## 22.1 GENERALITES

## 22.1 GENERAL INFORMATION

## 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.

## 22.1.1 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 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.

## 22.1.2 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 Guidage RADAR

Les altitudes minimales de guidage et les limites latérales des aires associées sont décrites en AD 2 LFPG AMG 01/LFPO AMG 01

Coordonnées de l'AMG 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

## 22.1.3 Radar vectoring

*The minimum vectoring altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD 2 LFPG AMG 01/LFPO AMG 01*

*Coordinates of AMG 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
Anticlockwise arc with 2 NM radius centered on 48°53'48"N , 002°36'22"E (CHELLES LE PIN ARP)		
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.

## 22.1.4 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 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.

## 22.1.5 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 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.

## 22.1.6 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 PISTES

## 22.2 RWY

## 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 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.*

<p><b>22.2.1.1</b> 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.</p> <p>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 autorisée, 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).</p>	<p><b>22.2.1.1</b> <i>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.</i></p> <p><i>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).</i></p>
<p><b>22.2.1.2 Réduction des minimums de séparation liés à la turbulence de sillage</b></p> <p>Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronef en fonction de leur turbulence de sillage, est en vigueur dans l'espace aérien géré par l'approche de CDG. 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.</p> <p>Pour profiter pleinement de cette réduction des minimums de séparation liés à la turbulence de sillage, il est demandé aux équipages de respecter scrupuleusement les vitesses assignées et de minimiser le temps d'occupation de la piste. En cas d'impossibilité de maintenir ces vitesses, l'équipage doit le signaler le plus rapidement possible aux services du contrôle.</p> <p>Le remplissage des cases du plan de vol et la phraséologie reste inchangés.</p>	<p><b>22.2.1.2 Reduction of separation minima linked to wake turbulence</b></p> <p><i>The RECAT-EU system, distinguishing six categories of aircraft according to wake turbulence, is used in the air space controlled by CDG approach. With this new classification, new separation minima based on distances are used for arriving and departing aircraft in flight.</i></p> <p><i>In order to benefit fully from this reduction of separation minima, crews are asked to scrupulously comply with assigned speeds and to minimize runway occupation time. When crews are unable to maintain the assigned speeds, they should inform ATC as soon as possible.</i></p> <p><i>There are no changes to boxes to be filled in on the flight plan form or in phraseology.</i></p>
<p><b>22.2.1.3 Gestion des aéronefs en interruption d'approche</b></p> <p>Selon l'organisation du trafic à l'arrivée ou au départ à PARIS - CHARLES DE GAULLE et à PARIS - LE BOURGET et en cas d'approches interrompues pistes 26L, 26R, 27R, 27L, 08R, 08L, 09L et 09R, l'organisme de contrôle pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiée.</p> <p>A proximité des seuils de piste, des clairances pourront être délivrées de tourner sous l'AMG (Altitude Minimale de Guidage), à ou au-dessus de 800 ft QNH en montée initialement vers 1500 ft QNH minimum, par analogie aux départs omnidirectionnels (voir § 22.2.4.2 ci-dessous).</p> <p>Toutes les procédures API de PARIS-CHARLES DE GAULLE sont des procédures RNAV1. La partie initiale de chaque procédure de remise de gaz prévoit le maintien de l'axe de piste et permet aux aéronefs en interruption d'approche finale de rester à l'écart des départs simultanés sur le même doublet de pistes.</p> <p>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, ce qui remettrait notamment en cause le maintien de l'axe de piste en partie initiale de la remise de gaz : 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...</p> <p>Durant l'approche finale, tout équipage anticipant le risque, en cas d'interruption d'approche, d'un suivi impossible de la procédure standard et notamment le risque d'un défaut de suivi de l'axe de piste, du fait de l'une de ces circonstances, doit se signaler comme tel au contrôle le plus tôt possible.</p> <p>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 :</p> <p>Monter dans l'axe de la piste attribuée, à l'altitude de l'API correspondante, puis demander un guidage radar.</p> <p>Le franchissement des obstacles jusqu'à l'AMG est assuré par le respect de la pente minimum de l'API (2,5%).</p>	<p><b>22.2.1.3 Management of aircraft on missed approach</b></p> <p><i>According to the arrival of departure traffic from PARIS CHARLES DE GAULLE and PARIS LE BOURGET and in the event of missed approaches on RWY 26L, 26R, 27R, 27L, 08R, 08L, 09L, and 09R, ATC may issue non standard missed approach instructions.</i></p> <p><i>Close to RWY thresholds, instructions may be delivered to turn below MVA (Minimum Vectoring Altitude), at or above 800 ft QNH and climb to 1500 ft QNH minimum initially, by analogy with multidirectional departures (see § 22.2.4.2 below).</i></p> <p><i>All PARIS CHARLES DE GAULLE API procedures are RNAV1 procedures. The initial part of each going-around procedure consists in maintaining runway track and enables aircraft cancelling final approach to remain apart from simultaneous departures on the same twin RWY.</i></p> <p><i>Nevertheless, on particular situations, a flightcrew may detect, in case of missed approach, a possible difficulty to perform all or part of the API procedure, what could call particularly into question the possibility to maintain runway track on the initial part of the going-around : such situations may include windshear on final, or a temporary aircraft inability, or a RNAV1 exemption, or a loss of GNSS signal...</i></p> <p><i>On final approach, every flightcrew that would predict, in case of missed approach, the chance of not being able to perform standard procedure and particularly the chance of not being able to maintain runway track, due to one of these situations, must report its situation to ATC as soon as possible.</i></p> <p><i>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 :</i></p> <p><i>Climb straight ahead on allocated RWY track, up to related API altitude, then ask for radar vectoring.</i></p> <p><i>Obstacle clearance is provided to minimum vectoring altitude in compliance with missed approach minimum slope gradient (2,5%).</i></p>
<p><b>22.2.1.4 Information aux commandants de bord</b></p> <p>La piste sera confirmée lors de la clairance d'interception de l'ILS.</p>	<p><b>22.2.1.4 Information to be provided</b></p> <p><i>Runway allocation will be confirmed when intercepting the ILS.</i></p>
<p><b>22.2.1.5</b> Tout écart par rapport à l'axe LOC et/ou toute anomalie dans son fonctionnement devront être signalés sans délai au contrôleur d'approche, de même que toute décision d'interruption de l'approche.</p>	<p><b>22.2.1.5</b> <i>Any excessive deviation from LOC center line and/or malfunction of LOC or decision to initiate a missed approach must be reported immediately to Approach Control.</i></p>
<p><b>22.2.1.6 Prévention de dépassement d'axe en l'absence d'instruction du contrôle</b></p> <p>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.</p>	<p><b>22.2.1.6 Procedures to guard against overshooting of the runway center line without ATC instruction</b></p> <p><i>After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway center line at an angle of less 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 centerline by ATC.</i></p>

18 MAY 2023

**22.2.1.7 Autorisation d'atterrissage**

Le collationnement de l'autorisation d'atterrissage et de la piste est obligatoire.

Hors LVP, l'autorisation d'atterrissage est effectuée de manière anticipée (cf RCA 3 § 5.6.6.3 et 5.6.6.4) au premier contact avec la tour de contrôle, un nombre d'aéronefs maximal de quatre peut recevoir une clairance anticipée, la tour effectuant un suivi radar et/ou visuel du bon dégagement des servitudes par le précédent.

En LVP, l'autorisation d'atterrissage peut être retardée jusqu'à ce que l'aéronef en approche soit parvenu à 1 NM du seuil de piste.

Les atterrissages sont effectués de manière simultanée et indépendante. Il en est de même pour les décollages.

**22.2.2 Départs**

Points d'attente pistes 08L, 08R, 09L, 09R, 26L, 26R, 27L, 27R.

En conditions "LVP" et barres d'arrêt allumées ou hors service signalées par l'ATIS :

- Attendre au point d'attente CAT3 (à 150 m de l'axe).

Hors conditions ci-dessus :

- Attendre au point d'attente CAT1 (à 90 m de l'axe).

(voir AIP carte AD2 LFPG ADC 02).

**22.2.3 Alignement et décollage**

L'utilisation des voies intermédiaires, à la demande des équipages ou sur proposition du contrôle, est très importante pour optimiser l'écoulement du trafic.

Pour éviter l'encombrement des fréquences TWR, les contrôleurs SOL peuvent demander aux équipages de se mettre à l'écoute de DE GAULLE TWR.

Après clairance d'alignement et/ou de décollage, ces opérations doivent être effectuées aussi vite que possible.

**22.2.4 Après décollage****22.2.4.1 Départs simultanés**

Des départs simultanés ont lieu sur les pistes 09R, 09L et 08R/08L ou 27L, 27R et 26R/26L. Ceci implique un suivi rigoureux des départs initiaux, que ce soit en navigation RNAV1 ou conventionnelle.

Sur chaque doublet de pistes exploité en mode spécialisé (voir § 20.3.2.1), les départs peuvent avoir lieu en simultané avec les arrivées.

Pour des raisons de sécurité, les procédures de remise de gaz prévoient en standard un maintien de l'axe de piste à l'arrivée : cela permet aux aéronefs en interruption d'approche finale de rester à l'écart des départs simultanés sur le même doublet de pistes.

Si pour une quelconque raison (voir § 22.2.1.3 ci-dessus), une arrivée en remise de gaz s'annonce ou se montre dans l'incapacité de suivre l'axe de piste à l'arrivée, le contrôle peut demander à tout équipage au départ de stopper immédiatement sa montée initiale à l'envol à une altitude supérieure ou égale à 1500 pieds (altitude minimale de guidage à 1500 pieds au voisinage immédiat de l'aérodrome - voir AD 2 LFPG AMG 01).

Tout départ à l'envol doit donc se tenir prêt, sur instruction du contrôle, à stopper immédiatement sa montée initiale à cette basse altitude et ce, en dépit de la procédure NADP1 en vigueur au départ.

**22.2.4.2 Départs omnidirectionnels**

Des départs omnidirectionnels peuvent être donnés aux aéronefs à hélices :

RWY 09L/27R et RWY 09R/27L

- TNA : 800 ft vers le Nord

- TNA : 900 ft vers le Sud

RWY 08L/26R et RWY 08R/26L

- TNA : 900 ft vers le Nord

- TNA : 800 ft vers le Sud.

**22.2.4.3 Départ à vue**

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

**22.2.1.7 Landing clearance**

The read back of landing and the RWY clearance is mandatory.

When LVPs are not in force, clearance to land is given using anticipated separation (see RCA 3 § 5.6.6.3 and 5.6.6.4) on first contact with the tower. A maximum of four aircraft can receive this type of clearance. The tower ensures visually and/or by radar tracking that the runway safety area has been vacated by the preceding traffic.

With LVPs in force, the landing clearance may be delayed until the aircraft on approach is 1NM from the runway threshold.

The landings are simultaneous and independent. It is the same for take-offs.

**22.2.2 Departures**

Holding point markings at 08L, 08R, 09L, 09R, 26L, 26R, 27L, 27R THR.

In "LVP" conditions and stop bar lighted or out of service transmitted by ATIS :

- Wait at holding point CAT3 (150 m from the axis).

Outside conditions above mentioned :

- Wait at holding point CAT1 (90 m from the axis).

(see AIP, AD2 LFPG ADC 02 chart).

**22.2.3 Line-up & Take-off clearances**

Unless otherwise instructed, Pilots are encouraged to take advantage of "intersection take-offs" to ensure minimum runway occupancy time.

On De Gaulle GROUND when instructed to change frequency, Pilots may be asked to "monitor" the "TWR" frequencies to guard against excessive frequency overloading.

On receipt of line-up or take-off clearances, pilots should ensure, commensurate with safety, that they are able to proceed expeditiously.

**22.2.4 Departure control****22.2.4.1 Simultaneous departures**

Simultaneous parallel departures are conducted from runways 27L, 27R & 26R/26L or 09R, 09L & 08R/08L. Pilots must adhere strictly to the published initial climb segments, whether using conventional navigation or RNAV1.

On each twin RWY operated with preferential use (one RWY for departures, one RWY for arrivals : see § 20.3.2.1), departures may be conducted simultaneously with arrivals.

For safety reasons, standard going-around procedures consists in maintaining arrival runway track : it enables aircraft cancelling final approach to remain apart from simultaneous departures on the same twin RWY.

If for any reason (see § 22.2.1.3 above), an arrival going around reports or becomes unable to maintain arrival RWY track, control may ask every flightcrew on departure to immediately stop the initial climb when airborne at altitude 1500 feet or more (minimum vectoring altitude is at 1500 feet on the immediate vicinity of aerodrome - see AD 2 LFPG AMG 01).

Hence, every departure when airborne may be prepared, under control instruction, to immediately stop the initial climb at this low altitude, even if NADP1 procedure is expected on departure.

**22.2.4.2 Multidirectional departures**

Propeller aircraft may obtain multidirectional departure clearances :

RWY 09L/27R and RWY 09R/27L

- TNA : 800 ft (early Northbound turn)

- TNA : 900 ft (early Southbound turn)

RWY 08L/26R and RWY 08R/26L

- TNA : 900 ft (early Northbound turn)

- TNA : 800 ft (early Southbound turn).

**22.2.4.3 Visual departure**

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

<p><b>22.3 VOLS A L'ARRIVEE</b></p> <p><b>22.3.1 Attribution de piste</b> La piste réellement attribuée à l'arrivée est donnée à l'équipage au premier contact avec De Gaulle Approche, en route vers l'IAF En évolution sur ou proximité des STAR, et si l'équipage en fait la demande, la piste prévue à l'arrivée : - peut être donnée par les contrôleurs de Paris Contrôle, - mais ne doit être considérée que comme une information. Cette information de piste à l'arrivée sera ensuite confirmée ou amendée, au besoin, au 1er contact avec De Gaulle Approche lors de la clairance d'approche initiale.</p> <p><b>22.3.2 Limitation de vitesse</b></p> <p><b>22.3.2.1</b> Voir cartes STAR et fiche INA  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.</p> <p><b>22.3.2.2 Gestion tactique des vitesses</b> 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. Les équipages doivent s'attendre en général aux instructions suivantes : 220 kt en étape de base et jusqu'à l'interception du localizer, 200 kt à 180 kt au glide, puis 160 kt en approche finale jusqu'à 4 Nm du seuil.  Si des restrictions de vitesse ne sont pas nécessaires, il sera clairement indiqué par l'ATC : "Pas de restriction de vitesse".</p> <p><b>22.3.3 Equipements RNAV</b> 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. En l'absence de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra poursuivre sur la route publiée RADAR.</p> <p><b>22.3.4 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)</b></p> <p><b>22.3.4.1</b> A l'arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés exclusivement de STAR RNAV.</p> <p><b>22.3.4.2 Domaine d'application</b> 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. En cas d'attente prévue, ne pas tenir compte des contraintes de niveau de vol publiées à l'IAF : se conformer au niveau de vol assigné par l'ATC pour exécuter l'attente.</p> <p><b>22.3.4.3 Utilisation</b> 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.</p> <p><b>22.3.4.4 Indicateurs d'itinéraires STAR</b></p>	<p><b>22.3 ARRIVAL FLIGHTS</b></p> <p><b>22.3.1 Runway allocation on arrival</b> <i>The runway effectively allocated on arrival is given to flightcrew on first contact with de Gaulle Approach, en-route to IAF.</i> <i>When flying on or close to STAR, and if flightcrew is asking for it, the expected runway on arrival :</i> <i>- may be given by controllers of Paris ACC,</i> <i>- but must be only considered as information.</i> <i>This piece of information about runway on arrival will then be either confirmed or amended, if needed, on first contact with de Gaulle Approach during initial approach clearance.</i></p> <p><b>22.3.2 Speed limitation</b></p> <p><b>22.3.2.1</b> See STAR and INA sheets  <i>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.</i> <i>However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.</i></p> <p><b>22.3.2.2 Tactical speed instructions</b> <i>Speed instructions during approach are issued by ATC for safety and efficiency purposes and are to be flown accurately.</i> <i>Pilots should advise immediately if circumstances necessitate a change of speed for aircraft performance reasons.</i>  <i>Pilots should typically expect to be given the following speed restrictions: 220 kt on base leg and until intercepting the localizer, between 200 kt and 180 kt capturing the glide, then 160 kt on final approach until 4 Nm DME.</i> <i>If speed restrictions are not necessary, ATC will announce clearly: "No speed restriction".</i></p> <p><b>22.3.3 RNAV equipment</b> <i>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.</i> <i>If no radar guidance clearance has been issued when passing over the last WP, the pilot should follow the published RADAR route.</i></p> <p><b>22.3.4 Standard instrument arrivals (STAR)</b></p> <p><b>22.3.4.1</b> <i>On arrival PARIS CHARLES DE GAULLE, all sectors in PARIS TMA are exclusively provided with RNAV STAR.</i></p> <p><b>22.3.4.2 Field of application</b> <i>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.</i>  <i>The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements.</i> <i>These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile. In case of expected holding, do not take into account flight level constraints published at the IAF: comply with flight level assigned by ATC to perform the holding.</i></p> <p><b>22.3.4.3 Operating procedures</b> <i>STAR published "RNAV" are to be filed with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.</i>  <i>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.</i> <i>The "STAR clearance" coverage only affects the published route data.</i>  <i>Any change in speed or flight level shall be subject to a clearance issued on the proposal of ATC unit or on pilot request.</i>  <i>On STAR or on radar guidance, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements.</i> <i>When it is not possible, pilot must immediately inform the ATC unit.</i></p> <p><b>22.3.4.4 STAR indicators</b></p>
--	---

	Face à l'Ouest <i>West facing</i>	Face à l'Est <i>East facing</i>
<b>Réacteurs / Jet</b>	W et / and J	E et / and R
<b>Hélices / Propellers</b>	P	H

**22.3.4.5 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.

**22.3.4.6 POGO**  
Pour les vols de liaison vers PARIS ORLY, voir cartes :  
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV  
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV  
ou  
Pour les vols de liaison vers BEAUVAIS TILLE voir cartes :  
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO  
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO

**22.3.4.6.1 Définition**  
Les itinéraires normalisés de liaison, appelés "POGO", au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE vers PARIS ORLY sont situés à l'intérieur des espaces gérés par les approches de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY et VILLACOUBLAY.  
Ils sont définis comme des SID RNAV au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE et comportent un segment de montée initiale (cf. volets SID RWY EAST/WEST INI RNAV) suivi d'un itinéraire de raccordement spécifique en navigation RNAV (vers LFPO).  
Aucun itinéraire normalisé de liaison "POGO", au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE n'est défini vers BEAUVAIS TILLE. En conséquence, pour tout vol de liaison de PARIS CHARLES DE GAULLE vers BEAUVAIS TILLE, prévoir une clairance départ constituée du suivi de la partie initiale :  
- D'un SID OPALE -A -D jusqu'à BOV, face Ouest à PARIS CHARLES DE GAULLE,  
- Ou d'un SID OPALE -G -K puis guidage radar vers BOV, face Est à PARIS CHARLES DE GAULLE.  
En cas de panne de radiocommunications, prévoir à partir de BOV d'exécuter l'une des procédures d'approche en vigueur annoncée à l'information ATIS de BEAUVAIS TILLE  
L'approche de PARIS CHARLES DE GAULLE n'accepte pas de départ avant 1000 (heure locale).  
Le transpondeur A + C est obligatoire pour les vols CAG IFR en TMA PARIS.

**22.3.4.7 Vols d'essais**  
Les vols d'essais sont interdits dans l'espace géré par l'approche de CDG.

**22.3.4.5 Visual approach**  
*The visual approach is allowed only for aircraft established on final axis inbound the allocated landing runway.*

**22.3.4.6 POGO**  
*For linking flights to PARIS ORLY, see charts :  
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R POGO LFPO RNAV  
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R POGO LFPO RNAV  
or  
For linking flights to BEAUVAIS TILLE, see charts :  
AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV OPALE ATREX NURMO  
AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OPALE ATREX NURMO*

**22.3.4.6.1 Definition**  
*Connecting routes called "POGO", linking PARIS CHARLES DE GAULLE to PARIS ORLY are located within airspace managed by PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY and VILLACOUBLAY approaches.  
They are defined as RNAV SID departing from PARIS CHARLES DE GAULLE and include an initial climb segment (See charts SID RWY EAST/WEST INI RNAV), followed by a specific RNAV junction route (to LFPO).  
No connecting route "POGO", departing from PARIS CHARLES DE GAULLE, is defined to BEAUVAIS TILLE. As a consequence, for every flight linking PARIS CHARLES DE GAULLE to BEAUVAIS TILLE, expect a departure clearance consisting in performing the initial part of :  
- One SID OPALE -A -D until BOV, facing west at PARIS CHARLES DE GAULLE,  
- Or one SID OPALE -G -K then radar vectors to BOV, facing east at PARIS CHARLES DE GAULLE.  
In case of radiocommunications failure, expect from BOV to perform one of the approach procedures in force forecast in ATIS information at BEAUVAIS TILLE.  
PARIS CHARLES DE GAULLE approach does not accept any departure before 1000 (local time).  
Mode A and C transpondeur is compulsory for all IFR general air traffic within PARIS TMA.*

**22.3.4.7 Test flights**  
*Test flights are prohibited in space managed by the CDG approach.*



<p><b>22.4 PROCEDURES DE NUIT</b></p> <p><b>22.4.1 QFU préférentiel face à l'Ouest de nuit</b></p> <p><b>22.4.1.1 Décollage</b></p> <p>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.</p> <p><b>22.4.1.2 Atterrissage</b></p> <p>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).</p> <p><b>22.4.2 Procédures d'approche initiale "Night"</b></p> <p><u>Restrictions d'utilisation :</u></p> <p>Toutes les procédures d'approche initiale "Night" sont <u>strictement interdites</u> en dehors du créneau 0030 - 0500 (heure locale), heure de passage IAF.</p> <p>Elles ne sont utilisables que sur instruction ATC <u>et</u> dans le créneau 0030 - 0500 (heure locale).</p> <p>A tout moment, durant ce créneau, les procédures "Night" peuvent être suspendues par les services ATS.</p> <p><u>Ne pas dépasser l'axe d'approche finale à l'interception :</u></p> <p>Tout équipage qui détecterait le risque d'un dépassement du localiser au passage de l'IF en fin de procédure Night :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- n'est pas autorisé à exécuter une procédure Night</li> <li>- et doit se signaler à l'ATC dès le survol de l'IAF</li> </ul> <p><u>Guidage radar :</u></p> <p>Le guidage radar des aéronefs en procédure "Night" reste possible à tout moment, pour les besoins du séquençage des arrivées par exemple.</p> <p>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.</p> <p><u>Niveaux et vitesses en approche Night :</u></p> <p>Les niveaux et vitesses sont soumis à instruction du contrôle.</p> <p>Une fois autorisé à descendre vers 4000 (ou 5000) ft QNH :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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"),</li> <li>- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien contrôlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.</li> </ul>	<p><b>22.4 NIGHT PROCEDURES</b></p> <p><b>22.4.1 Preferential QFU facing West at night</b></p> <p><b>22.4.1.1 Take-off</b></p> <p>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.</p> <p><b>22.4.1.2 Landing</b></p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p><b>22.4.2 Initial approach procedures "Night"</b></p> <p><u>Restrictions for use :</u></p> <p>All initial approach procedures "Night" are <u>strictly forbidden</u> out of the slot 0030 and 0500 (local time), time of IAF overflight.</p> <p>They are usable only on ATC instruction <u>and</u> during the slot between 0030 - 0500 (local time).</p> <p>During this slot, the "Night" procedures may be suspended at any time by ATS.</p> <p><u>Do not overshoot final approach course while intercepting :</u></p> <p>All flightcrews that would detect the chance of overshooting the Localizer on reaching the IF, at the end of a "Night" procedure :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- are not allowed to use "Night" procedures,</li> <li>- and must advise ATC of this inability as soon as IAF overflight.</li> </ul> <p><u>Radar vectoring :</u></p> <p>Radar vectoring for ACFT using a "Night" procedure remains possible at any time, for arrival sequencing needs for example.</p> <p>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).</p> <p><u>Levels and speeds on Night approach :</u></p> <p>Level and speed of all aircraft are subject to ATC instructions.</p> <p>Once cleared to descent to altitude 4000 (or 5000) ft QNH :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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),</li> <li>- Flight crews are responsible for maintaining their flight in air controlled airspace (A-class Paris TMA), and must comply with level constraints published at the IAF.</li> </ul>
<p><b>22.5 VOLS AU DEPART</b></p> <p><b>22.5.1 Procédure Départ et Mise en Route</b></p> <p><b>22.5.1.1 Définitions</b></p> <p>Paris-CDG est un A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) depuis novembre 2010.</p> <p>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.</p> <p>A CDG, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative).</p> <p>La SOBT (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire.</p> <p>L'ED (Estimated Departure) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc.</p> <p>La TOBT (Target Off Block Time) est la traduction par le système A-CDM de l'ED.</p> <p>La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.</p>	<p><b>22.5 DEPARTURES FLIGHTS</b></p> <p><b>22.5.1 Description of departure operational procedure</b></p> <p><b>22.5.1.1 Definitions</b></p> <p>Paris-CDG is an A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) since November 2010.</p> <p>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.</p> <p>At CDG airport, A-CDM system and associated procedures are called CPDS (Collaborative PreDeparture Sequencing).</p> <p>SOBT (Scheduled Off Block Time) is that time relating to airport slot.</p> <p>ED (Estimated Departure) is that target time set by airline itself as off-block departure time.</p> <p>TOBT (Target Off Block Time) is the translation by A-CDM system (PDS) of the ED.</p> <p>TSAT (Target Start-up Approval Time) is off-block departure approved time, calculated by A-CDM system.</p>

**22.5.1.2 Généralités**

Le concept A-CDM est basé sur le partage des informations relatives aux vols et sur l'ensemble des contraintes des acteurs travaillant en collaboration (compagnies aériennes, aéroports, assistants en escale et l'organisme ATS).

Le système GLD (composante technique du processus GLDC) de CDG calcule en permanence une séquence des heures de départ bloc délivrant pour chaque vol son heure de départ bloc optimisée et basée sur la TOBT.

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 pour échanger les messages de mise à jour des données de vol (Collaborative management of Flight Updates). Ces messages sont les DPI, 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. En mode séquencé, la mise à jour de la TOBT et/ou de l'EOBT est donc bénéfique pour les compagnies aériennes qui gardent leur priorité basée sur la référence de leur horaire de départ (SOBT) et bénéficient d'un calcul plus optimisé des CTOT.

Les différents types de DPI sont :

Early Departure Planning Information (E-DPI)

Target Departure Planning Information (T-DPI)

ATC Departure Planning Information (A-DPI)

Le message REA n'est plus utilisé et est remplacé par les messages DPI envoyés systématiquement et automatiquement.

**22.5.1.4 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 (Estimated Off Block Time) et la SOBT doivent être cohérent : l'EOBT doit être postérieure ou égale à la SOBT, sinon les opérations doivent un nouveau plan de vol.

**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.*

*PDS makes continuous calculation for best off-block departure sequence, providing for each flight an optimized off-block departure time based on TOBT.*

*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 for data exchange (Collaborative Management of Flight Updates). Data are automatically exchanged through DPI messages which include target take off times, taken into account by Network Manager Operation Center for En Route traffic prediction and for slot allocation. In sequenced mode management, the update of TOBT and/or EOBT is a benefit for airlines whose CTOT calculation gets better optimized, the priority order list in PDS still remaining based on airport schedule (SOBT).*

*DPI are of different types :*

*Early Departure Planning Information (E-DPI)*

*Target Departure Planning Information (T-DPI)*

*ATC Departure Planning Information (A-DPI)*

*The REA message is no longer to be used REA as it is replaced by DPI messages systematically and automatically sent.*

**22.5.1.4 SOBT and EOBT**

*EOBT serves as reference source to set flight priority when allocating position in off-block departure sequence.*

*Upon reception of flight plan (normally 3 hours or more prior to EOBT, Estimated Off-Block Time) EOBT and SOBT should be coherent: EOBT must be greater or equal to SOBT, otherwise the airline must file a new flight plan.*

**22.5.1.5 TOBT**

La TOBT (ou ED) 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.

Par défaut, sans indication des opérations, la GLD considérera que l'heure de départ possible, au plus tôt, est égale à la SOBT.

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.

En cas d'avance du vol, il est possible d'avancer la TOBT jusqu'à la limite de SOBT-15 min.

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.

Les ED utilisées pour prévenir d'un retard uniquement dû à une contrainte ATC ne doivent pas être émises vers la GLD.

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 intense 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.

**22.5.1.6 TSAT**

La TSAT est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système GLD en tenant compte de la capacité départ disponible sur l'aéroport, du programme des vols, des TOBT et des créneaux du centre des opérations du réseau (en route et à destination). Les TSAT sont ordonnées dans la séquence en fonction des heures de référence des vols (SOBT).

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.

Une TSAT est calculée pour tout vol programmé, dont le départ est prévu dans les 4 heures à venir.

Afin d'optimiser la séquence de départ bloc, la TSAT est calculée en permanence et peut donc être améliorée ou retardée à tout moment.

Un vol peut être sorti de la séquence (bloqué) s'il ne respecte pas sa TSAT.

Dans ce cas sa TSAT n'est plus valable et le vol n'est plus autorisé à partir (la TSAT n'est plus actualisée). Le seul moyen de re-séquenceur le vol est d'émettre une ED, ce qui donnera :

- Une nouvelle heure de référence dans la GLD égale à l'heure de réception de l'ED,
- Une nouvelle TSAT,
- Une nouvelle TOBT.

**22.5.1.5 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.*

*Failing this and with no notice of TOBT from the airline, PDS shall consider that the earliest possible departure time is SOBT.*

*An ED shall be sent by the airline operation as soon as the flight is delayed from its SOBT scheduled time, or if its target time (TOBT) changes by 5 minutes or more (later or earlier). The ED shall be addressed to CDGSJXH.*

*Whenever the flight is ahead of schedule, TOBT cannot be moved earlier than SOBT-15.*

*Any new ED shall be at least superior to current time and to SOBT-15. The updating time for a new ED is to be done not later than before previous ED value or before SOBT when no ED is available. There is no limitation on the number of EDs sent for one single flight.*

*The airline or handling agent is in charge of providing a flight ED. ED is transmitted either through direct link between airline systems and ADP, or by MVT message through SITA network with allocation of delay code.*

*ED advising of delay due to ATC constraints shall not be sent to PDS system.*

*It is still mandatory, in sequenced or non sequenced mode, to update flight plans with a DLA message when EOBT is modified by more than 15 minutes. When the difference between TOBT and EOBT is higher than 15 minutes, an alarm is triggered and displayed by PDS.*

*However, it must be underlined that ED and Flight Plans are processed differently : an ED can always be improved or delayed, whereas flight plan EOBT improvement is no longer possible once DLA has been sent to DNM. As a result, it is important that each airline manages its own procedure for flight plan updating according to ED.*

*Usual ICAO procedures for updating flight plans remain the same: transmission of DLA message when TOBT/SOBT > [EOBT + 15 min].*

*Airline is still required to :*

- update flight plan by sending DLA to avoid FLS triggered by FAM process,*
- comply with CTOT.*

**22.5.1.6 TSAT**

*TSAT is off-block departure approved time, calculated by PDS system taking into account available departure capacity at airport, flights program, TOBT and Network Manager Operation Center slots. TSAT are sorted in sequence according to reference times of flights (SOBT).*

*TSAT is the time the aircraft has to leave the block after receiving start-up and push-back or taxi clearance from ATS unit.*

*TSAT are calculated for every scheduled flight with departure taking place within the next 4 hours.*

*In order to optimize the off-block sequence, TSAT are constantly calculated and may therefore be improved or delayed at any time.*

*A flight may be put out of the sequence (blocked) if TSAT is not complied with.*

*When a flight gets blocked by PDS, its TSAT is no longer valid and it is no longer cleared for departure (on-screen TSAT is not updated). The only way to get sequenced again is to send an ED, which will provide :*

- a new priority time reference in PDS based on the ED reception time,*
- a new TSAT,*
- a new TOBT.*

Un vol peut être bloqué par l'Organisme ATS s'il ne respecte pas la procédure de mise en route avec l'ATC.

Les conditions de blocage d'un vol sont donc les suivantes :

- Vol n'ayant pas eu sa clairance départ à TSAT+3 min,
- Vol n'ayant pas quitté le point de parking après TSAT + 5 min,
- Vol bloqué manuellement par le Contrôle pour non respect de la procédure,
- Vol suspendu par le Centre des Opérations du Réseau pour cause, par exemple, de terrain de destination fermé (la compagnie doit émettre un DLA).

Tant que la compagnie informe d'un changement d'ED avant l'échéance de la TSAT le vol garde sa priorité initiale dans la séquence, basée sur sa SOBT. Si cette information arrive après, le vol perd sa priorité et sa nouvelle référence est l'heure à laquelle ED a été reçue.

#### 22.5.1.7 Procédure départ avec l'Organisme ATS en mode séquencé

##### 22.5.1.7.1 Communication des TOBT et TSAT

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont visualisables :

- sur le site Web du CDM : <https://www.cdmdcg.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.

##### 22.5.1.7.2 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.

Lorsque le pilote rappelle prêt au Départ, deux cas peuvent se présenter en fonction de la TSAT du vol :

1. Si TSAT = TOBT, 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 TSAT > TOBT, 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.

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.

Si l'appel a lieu trop tôt, le PREVOL demandera de rappeler à TOBT - 15 min.

Dans le cas d'un RCD, il n'y aura pas de réponse ACARS avant TOBT-15 min.

Si le pilote appelle ou envoie une RCD trop tard (après TSAT+3), le vol sera bloqué par la GLD et la clairance lui sera refusée. Le vol ne sera débloqué qu'après envoi d'une nouvelle TOBT (ED) par la compagnie.

*Any flight may be blocked by ATS unit if not complying with current departure procedure.*

*Conditions for flight blocking are as follows :*

- *Flight has not received departure clearance at TSAT+3 min,*
- *Flight has not left parking stand after TSAT +5 min,*
- *Flight has been blocked manually by ATC for non-compliance with procedure,*
- *Flight has been suspended by Network Manager Operation Center as a result, for example, of destination aerodrome closure. (In this case the airline shall send a DLA message).*

*As long as airline informs of an ED change before flight is blocked by PDS, flight shall keep its initial priority in the sequence based on SOBT. If the information arrives later, flight shall lose its priority and its new reference becomes the ED reception time.*

#### 22.5.1.7 Departure procedure with ATS unit in sequenced mode

##### 22.5.1.7.1 TOBT and TSAT communication

*TOBT and TSAT for all flights are available at the following :*

- *CDM's web site : <https://www.cdmdcg.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.*

##### 22.5.1.7.2 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.*

*When pilot calls back ready to depart, two options may arise in relation to flight's TSAT :*

1. *If TSAT = TOBT, 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 TSAT > TOBT, Clearance Delivery controller informs he will call the pilot back when clock time gets close to TSAT. The pilot shall keep monitoring the frequency as TSAT may improve at any time.*

*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.*

*If first call takes place too early, Clearance Delivery will ask the pilot to call again at TOBT - 15 min.*

*In case of a RCD, no reply is to be expected before TOBT - 15 min.*

*If pilot calls or performs RCD too late (after TSAT+3), flight will be blocked by CPDS and clearance will be denied. Flight shall not be unblocked until new ED (TOBT) has been sent by airline.*

**22.5.1.7.3 Repoussage**

Comme l'autorisation de mise en route, 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.

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.

Si le départ bloc n'a pas eu lieu à TSAT + 5 min, le vol sera bloqué par la GLD jusqu'à l'émission d'une nouvelle TOBT (ED).

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.).

**22.5.1.8 Procédure départ en mode non séquencé****22.5.1.8.1 Communication des heures de départ bloc**

En cas d'impossibilité technique ou opérationnelle d'utiliser la séquence de départs bloc calculée par la GLDC, 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 continu 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-15mn. 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.

**22.5.1.8.2 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.

**22.5.1.8.3 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.

**22.5.1.7.3 Push-back**

*As well as for Start up approval, push back will be given by Ground or Apron controller from TSAT – 5 min, flight being ready for push-back / off-block departure. This contact should allow push-back / off-block departure at TSAT.*

*Push-back approval is valid for 1 minute. Push-back is therefore to begin promptly after approval. Flight lays open to being blocked by ATC and having to redo whole of departure procedure if rule is not observed. If off-block departure did not occur at TSAT+ 5 min, flight will be blocked by PDS until transmission of new TOBT (ED).*

*All through departure procedure, if after controller call, a flight on hold does not acknowledge or states it is not ready for start-up or push-back, this flight is blocked manually in PDS by controller.*

*Flight is then to redo the whole departure procedure (transmission of new TOBT, Clearance Delivery call, etc.).*

**22.5.1.8 Departure procedure in non sequenced mode****22.5.1.8.1 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.

**22.5.1.8.2 Start-up in non sequenced vol**

*Pilot shall contact Clearance Delivery or perform RCD to request Departure Clearance at TOBT-15 .*

*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.*

**22.5.1.8.3 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 or before COBT+10 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.*

**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 aeronautical 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**

SID RNAV	Secteur / Sector		Réacteurs / Jets	Hélices / Propellers
	Nord / North	<b>OPALE – ATREX - NURMO</b>		FL > 115
Est / East		<b>RANUX – LANVI ( 1 ) - BUBLI</b>	FL > 195	FL > 195
		<b>DIKOL - BAXIR</b>	115 < FL < 195	115 < FL < 195
Sud / South		<b>AGOPA – ERIXU – LATRA – OKASI - PILUL</b>	FL > 195	non planifiable / unschedulable
		<b>OLZOM - MONOT - DORDI</b>	FL < 145	Tous FL / All FL
Ouest / West		<b>EVX - LGL</b>	FL > 115	FL > 115

(1) Réserve 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 runway until reaching the way point joining the "En-route" network. (see table §5.3)*

*Initial departures 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 lui sera attribué un départ initial conventionnel (voir descriptif AD 2 LFPG SID RWY EAST CONV INI et SID RWY WEST CONV 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 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**

	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	EVX - LGL	FL > 115	FL > 115

**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 PREFLIGHT.

RNAV 1 exempted flights :

Upon requesting start up clearance on PREFLIGHT 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.

The flight will be given a conventional initial departure (see AD 2 LFPG SID RWY EAST CONV INI and SID RWY WEST CONV 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 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 PREFLIGHT 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 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 occasionally 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**

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

Préciser PLN case 15 :

- vers le secteur Nord : DCT EGOZE puis DCT premier point de rejoincte de la structure En-Route,
- vers le secteur Est : DCT NIPOR ou ALIMO,
- vers le secteur Ouest : DCT EVX ou LGL,
- vers le secteur Sud : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR doivent préciser :  
après OLZOM : DCT AGOPA ou ERIXU,  
après MONOT : DCT LATRA - OKASI ou PILUL.

**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 rejoincte 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 EVX 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 EVX-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 AD 2 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 le RDL 259° CTL jusqu'à CTL puis RDL 093° CTL pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO,
- vers le secteur Ouest : à un guidage radar pour rejoindre EVX 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 AGOPA ou ERIXU,
- après MONOT : DCT LATRA - OKASI ou PILUL.

*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 EVX or LGL,*
- to South sector : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.*

*(1) The propeller ACFT inbound UIR must specify :  
after OLZOM : DCT AGOPA or ERIXU,  
after MONOT : DCT LATRA - OKASI or PILUL.*

**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 EVX 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 EVX-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 RDL 259° CTL to CTL then RDL 093° CTL to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM to proceed ALIMO,*
- to West sector : radar guidance to proceed EVX 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 AGOPA or ERIXU,*
- after MONOT : DCT LATRA - OKASI or PILUL.*



**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 FL100, particulièrement durant la montée dans le VPE départ,

- de toute intention de retarder l'accélération au-dessus du FL100,

- de tout besoin de décélération momentanée durant la montée, quelles qu'en soient les raisons.

Toute gestion économique de la montée du type "Opticlimb" ou équivalent, doit être annoncée dès le premier contact pour accord du contrôle. Le cas échéant, après accord, la vitesse indiquée doit être de 235 kt minimum après NADP1.

**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 Vois 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<sup>ème</sup> (Annexe à l'arrêté du 8 février 1984 modifié) "ITINERAIRES HELICOPTERES".

VFR de nuit : Voir AD 2 LFPG.20-4.2

**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.

**22.5.5 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, a 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 FL100, particularly during climb in the environment protection airspace for departures,

- Any intention to delay acceleration above FL100,

- Any need for temporary deceleration during climb, whatever the reasons.

Every economical management of the climb 'Opticlimb' or equivalent, must be announced at first contact with 'De Gaulle Departure' frequency, expecting control approval. If so, after approval, the minimum indicated airspeed must be 235 kt after 'NADP1'.

**22.6 TRANSIT ROUTES**

Those routes are defined on the area chart (ARC).

**22.7 SPECIFIC 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 cannot 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

**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.

21 MAR 2024

**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'héliport) 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****22.9.1.4 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 heliport) are temporarily forbidden in Special VFR conditions. These 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**

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 7E 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 7E et 7X 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 7N et 7R 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 7E et 7X 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 7E 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 7W et 7X 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 7W 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 7W 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 7W 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 7W 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 7E 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 7E and 7X 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 7N and 7R 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 7E and 7X 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 7E 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 7W and 7X 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 7W 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 7W 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 7W 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 7W 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

exécuter cette approche FNA (sinon approche ILS RWY 26L de préférence, via le point IF IG26L).

**INA RNAV BANOX 7W et 7X 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).

**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.**

**22.10.1.4 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.**

**22.10.1.5 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.

**22.10.2 Panne de radiocommunication au départ**

Afficher 7600.

**Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D28 PGS ou CGN puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.**

**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.

**22.12 MOYENS OBLIGATOIRES**

**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 pour limites verticales le FL 100 et le FL 195 ;

b) Espaces gérés par les approches de PARIS ORLY et PARIS CHARLES DE GAULLE définies ci-après.

En cas de panne du récepteur de bord, informer les organismes de contrôle de la Circulation Aérienne.

**22.12.2 Transpondeur**

**Le transpondeur A + C est obligatoire pour les vols CAG IFR en TMA PARIS.**

**22.13 INDICATEURS D'ITINERAIRES SID EN TMA PARIS**

**22.13.1 Configuration Ouest**

*approach (otherwise ILS approach, RWY 26L preferably, via WPT IF IG26L).*

**INA RNAV BANOX 7W and 7X 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 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 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 the approach procedure until landing.***

**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 been 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 Departure radiocommunication failure**

*Squawk 7600.*

***Comply with the departure route and assigned levels up to D28 PGS or CGN then continue the flight as indicated in the FPL in force.***

**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 REQUIRED EQUIPMENT**

**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 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.*

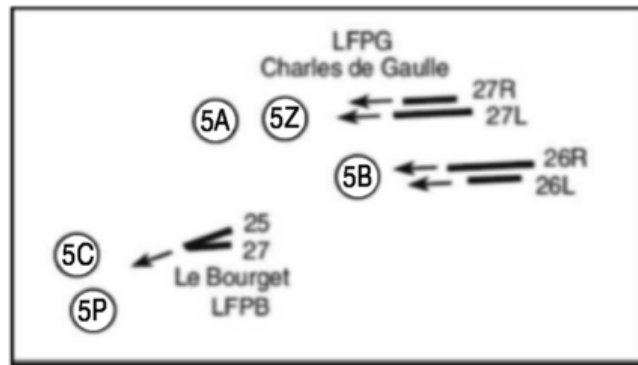
*In case of DME receiver failure, advise air traffic control organism.*

**22.12.2 Transponder**

***Mode A and C transponder is compulsory for all IFR general air traffic within PARIS TMA.***

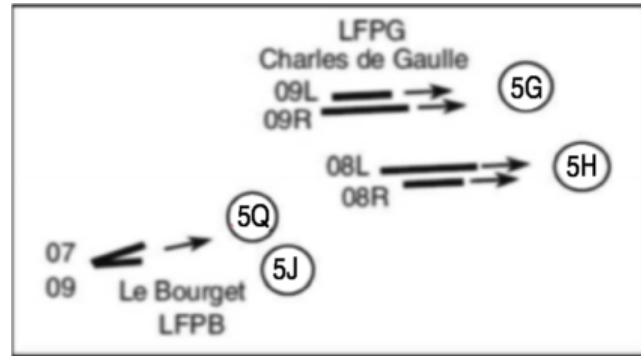
**22.13 SID INDICATORS WITHIN PARIS TMA**

**22.13.1 West configuration**



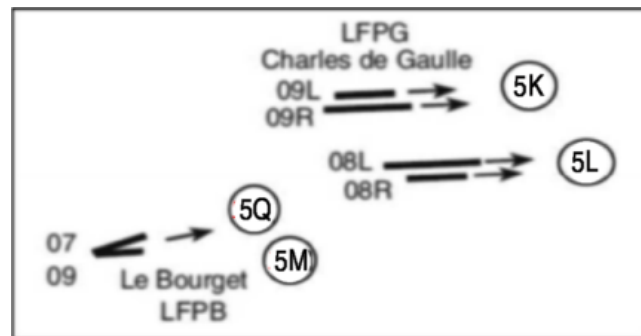
22.13.2 Configuration Est

22.13.2 East configuration



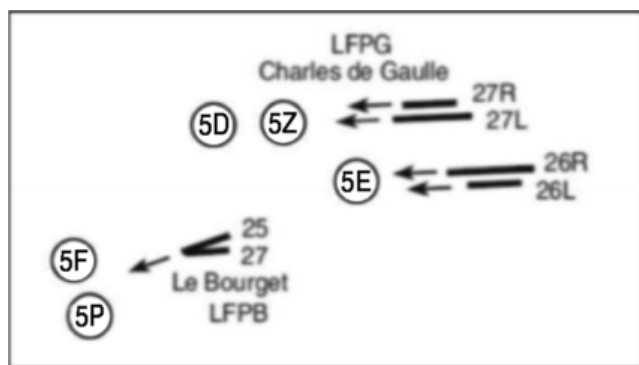
22.13.3 Configuration inverse  
LFPO : Ouest LFPG : Est

22.13.3 Opposite configuration  
LFPO : West LFPG : East



**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 OBSTACLES**

**22.14.1 Cartes d'obstacle**

**22.14.1 Obstacle charts**

Voir cartes :

See charts :

- 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 LFPG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L

- 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 LFPG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L

**22.14.2 Observations**

NIL

**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
- 23.2 PERIL ANIMALIER**  
Validité sur chaque doublet de LS-30 à CS+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.
- 23.4 Utilisation des APU**  
L'utilisation de l'APU fait l'objet de restrictions. 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.
- Au départ
    - sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes ou mobiles 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 30 min pour les appareils de MTOW<140 t et à 60 min pour les appareils de MTOW>140 t.
  - 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 aux moyens de substitution 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 20 min pour les appareils de MTOW<140 t et à 30 min pour les appareils de MTOW>140 t.
- 23.5 Aéronefs non équipés en 8.33 KHz**  
Au départ, les aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront les services ATS sur les fréquences :
- Approche de GAULLE Départ : 131,200 MHz
  - de GAULLE Tour - Départ :
    - Pistes 09R/L et 27L/R : 119,250 MHz
    - Pistes 08R/L et 26L/R : 120,900 MHz
- A l'arrivée ou en transit, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs d'état ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront en fonction du secteur d'arrivée, les services ATS sur les fréquences :
- Approche de GAULLE :
    - A l'arrivée : 118,150 MHz
    - En transit : 136,275 MHz ou 119,850 MHz
  - de GAULLE Tour - Arrivée :
    - Pistes 09R/L et 27L/R : 119,250 MHz
    - Pistes 08R/L et 26L/R : 120,900 MHz

- 23.1 TRANSFER OF COMMUNICATIONS**  
*See chart AD 2 LFPG AMG 01*
- 23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD**  
*Validity on each twin RWY from SR-30 to SS+30*
- 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.*
- 23.4 Use of APUs**  
*The use of APU is restricted. Except in case of system failure or technical incompatibility, 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.*
- *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 30 minutes for aircraft with a MTOW<140t, and 60 minutes for aircraft with a MTOW>140t.*
  - *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 20 minutes for aircraft with a MTOW<140t, and 30 minutes for aircraft with a MTOW>140t.*
- 23.5 Aircraft not equipped with 8.33 KHz**  
*On departure, state aircraft not having compatible radio communication equipment in 8.33 KHz spacing will contact the ATS services on the frequencies :*
- *Approach de GAULLE Departure : 131.200 MHz*
  - *de GAULLE Tower - Departure :*
    - *Runways 09R/L et 27L/R : 119.250 MHz*
    - *Runways 08R/L et 26L/R : 120.900 MHz*
- On arrival or in transit, in the absence of any other indication from the ATS services, state aircraft not having compatible radiocommunication equipment in 8.33 KHz spacing will contact, depending on the sector of arrival, the ATS services on frequencies :*
- *Approach de GAULLE :*
    - *At the arrival : 118.150 MHz*
    - *In transit : 136.275 MHz or 119.850 MHz*
  - *de GAULLE Tower - Arrival :*
    - *Runways 09R/L et 27L/R : 119.250 MHz*
    - *Runways 08R/L et 26L/R : 120.900 MHz*

## 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 <i>PROCEDURE IDENTIFICATION</i>	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS <i>LINE OF OPERATIONAL MINIMA</i>
voir cartes IAC en AD 2.24 / <i>see IAC Charts in AD 2.24</i>	

## PARIS CHARLES DE GAULLE

### 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 breakdown or at the time of maintenance work. A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.

ATIS DE GAULLE			128.230 (FR) - 127.130 (EN)
TWR DE GAULLE	Prévol / Delivery		121.840 - 121.730
	Trafic / Apron	Aires B et D	121.640
		Aire F	121.580
		Aires A, C et E	121.930
		Aires I, EN (1 à 9)	131.605
		Aires K, L et J	121.680 - 121.880 - 125.330 (s)
	Sol / Ground	Zone Nord	121.610 - 121.780 - 120.655 (s) - 119.630 (s)
Zone Sud		121.810 - 121.980 - 125.330 (s) - 119.630 (s)	
Tour / Tower	Pistes 09/27	119.250 - 123.605 - 120.655 (s) - 119.630 (s)	
	Pistes 08/26	120.9 - 118.655 - 125.330 (s) - 119.630 (s)	
APP DE GAULLE	Départ / Departure	OPALE - ATREX - NURMO EVX - RANUX - DIKOL	124.355 - 126.575 (s)
		LANVI - BUBLI - BAXIR	131.2 - 126.575 (s)
		AGOPA - ERIXU - LATRA OKASI - PILUL - LGL OLZOM - MONOT - DORDI	133.380 - 126.575 (s)
	Arrivée / Arrival	MOPAR - MOBRO - LORNI - VEBEK	121.155 - 126.430 - 126.575 (s)
		OKIPA - BANOX	125.830 - 118.150 - 126.575 (s)
Approche / Approach	ACFT à l'arrivée ou au départ de ACFT on arrival or departure from LFOB - LFPT	119.850	



**CONSIGNES***Instructions***PARIS CHARLES DE GAULLE****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 breakdown or at the time of maintenance work. A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.*

ATIS DE GAULLE			128.230(FR) - 127.130(EN)
APP DE GAULLE	Départ / <i>Departure</i>		124.355 - 133.380 - 131.2 - 126.575 (s)
	Approche / <i>Approach</i>		121.155 - 125.830 - 119.850- 126.430- 118.150 - 136.275 126.575 (s)
TWR DE GAULLE	Tour / <i>Tower</i>	RWY 09/27  RWY 08/26	119.250 - 123.605 - 120.655 (s) - 119.630 (s) 120.9 - 118.655 - 125.330 (s) - 119.630 (s)
	Sol / <i>Ground</i>		121.610 - 121.780 - 121.810 - 121.980
	Prévol / <i>Preflight</i>		121.840 - 121.730

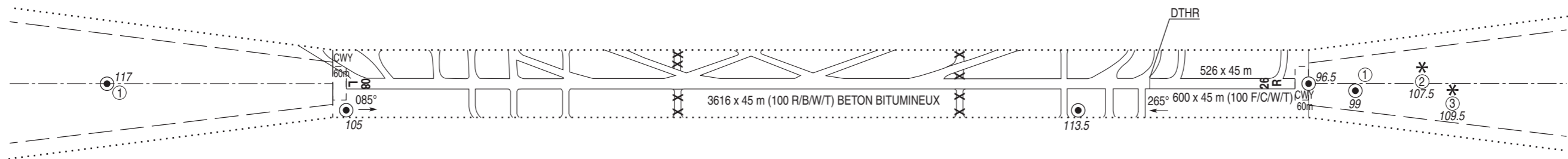
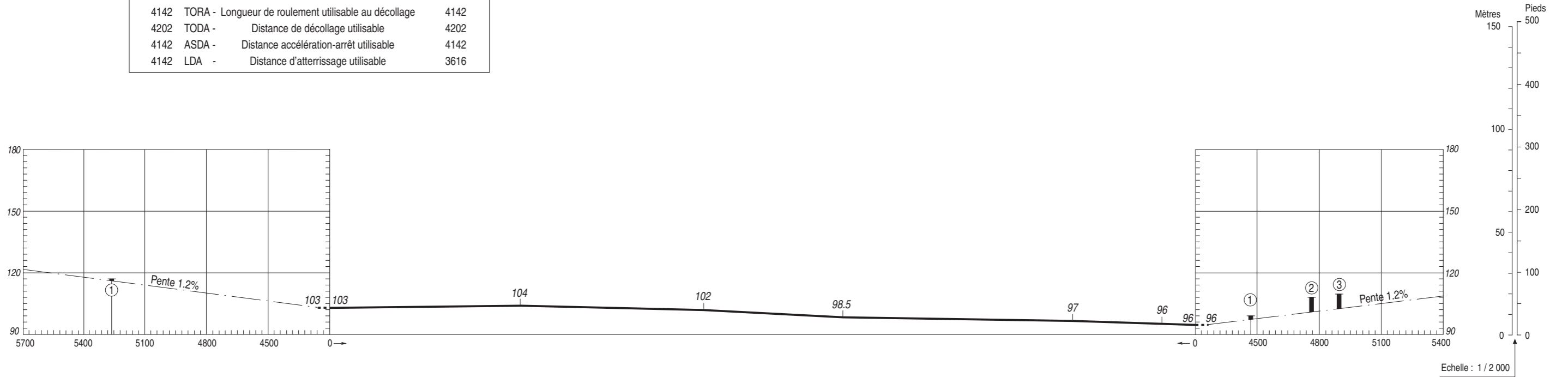
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**  
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 08L/26R

VAR 1°E (20)

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 INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

⑤	NUMERO D'IDENTIFICATION	⊥	OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
* (✳)	ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE	⊥	OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
⊙	MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...	---	TROUEE D'ENVOL
■	BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	⋯⋯⋯	ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES
▲	OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)		

Levé exécuté en Septembre 2016  
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

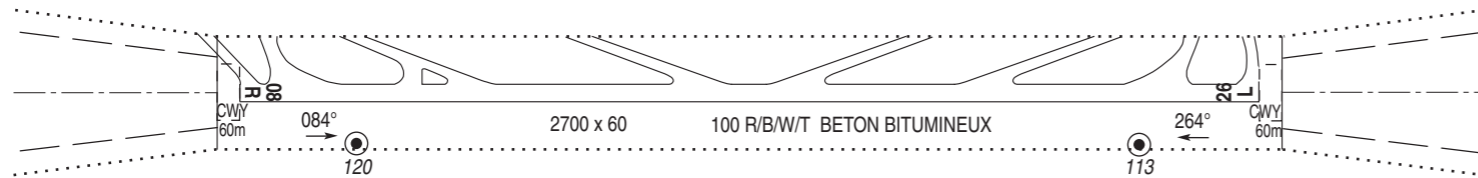
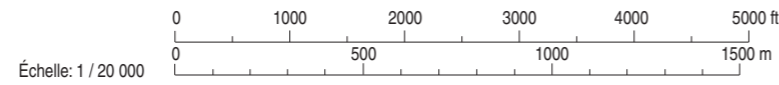
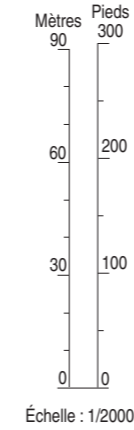
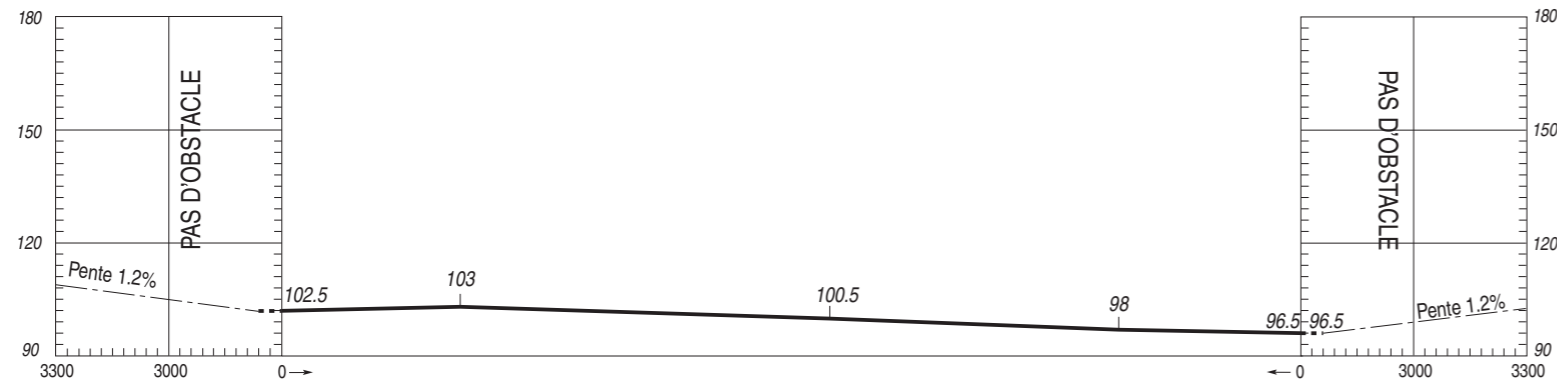
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**  
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 08R/26L

VAR 1° E (20)

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 INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE			
⑤	NUMERO D'IDENTIFICATION	⊥	OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
* (X)	ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE	⊥	OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
●	MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...	---	TROUEE D'ENVOL
■	BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	.....	ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES
⌒	OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)		

Levé exécuté en Septembre 2008  
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

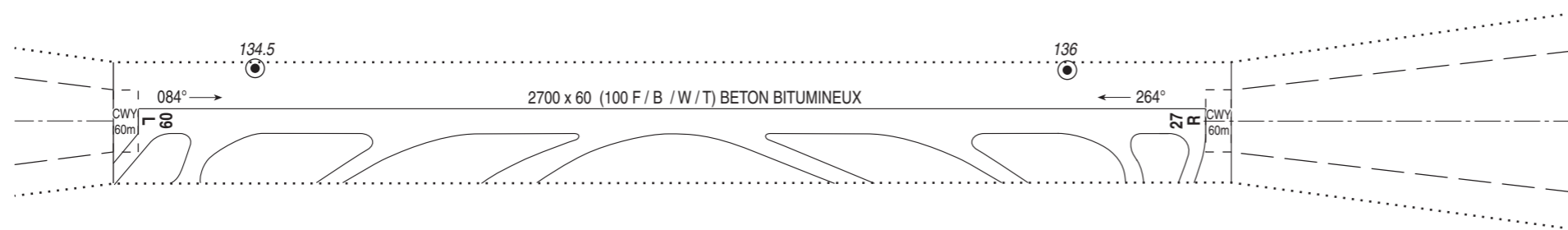
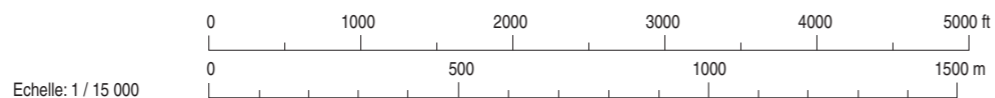
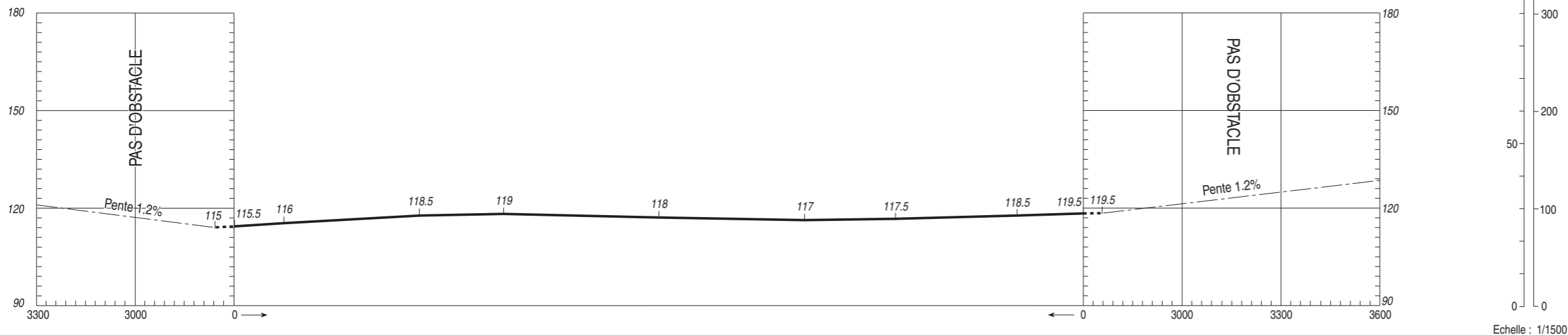
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**  
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 09L/27R

VAR 1°E (20)

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 INDICES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

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

Levé exécuté en Septembre 2008  
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

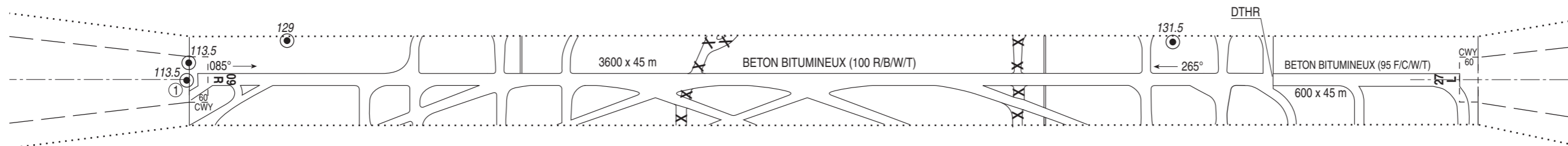
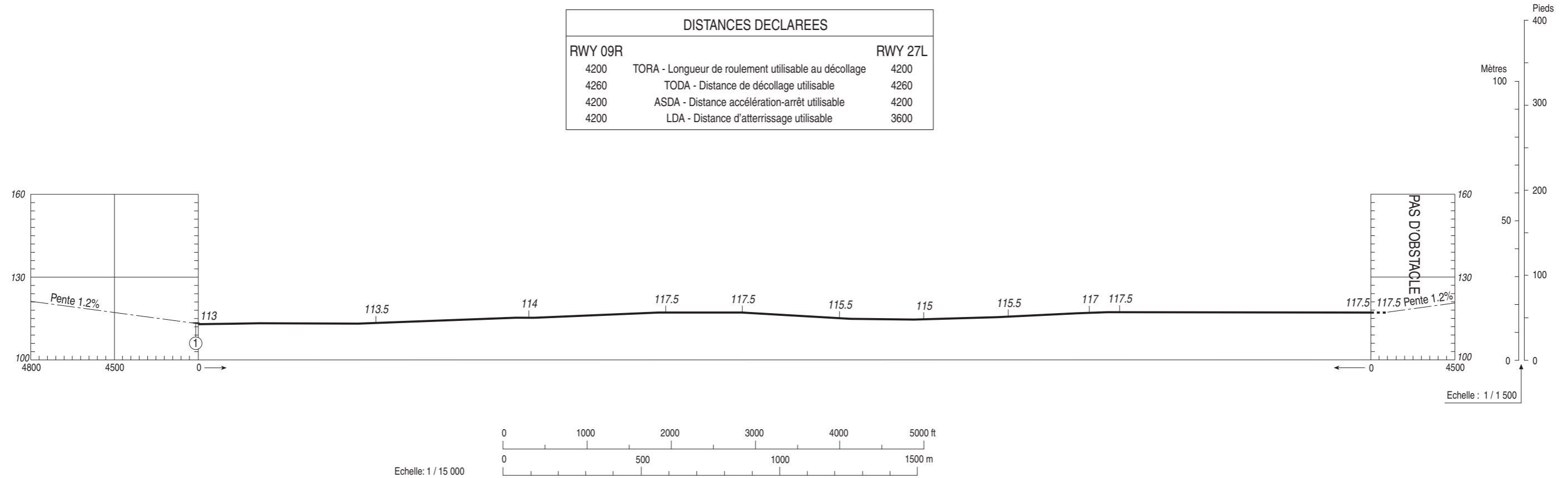
**CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A**  
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 09R/27L

VAR 1°E (20)

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 INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

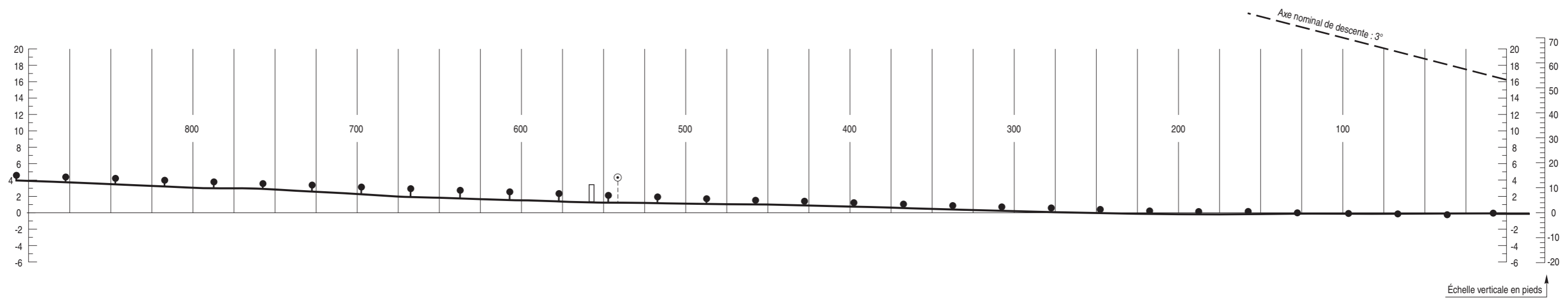
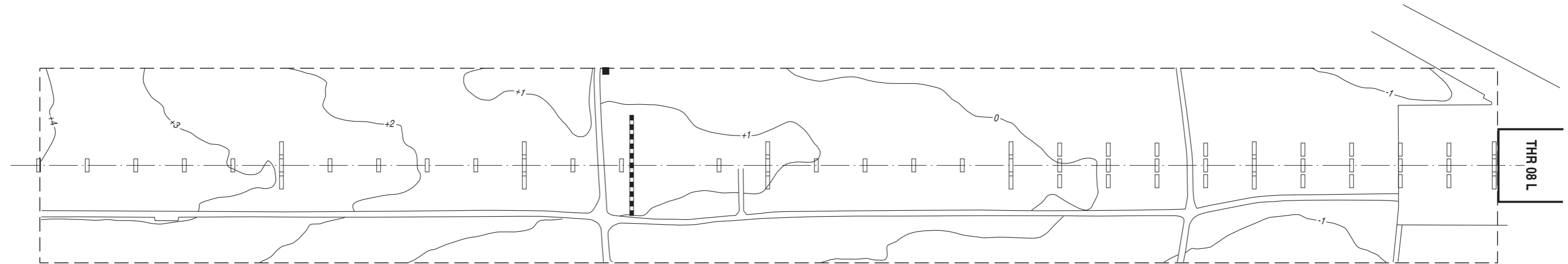
⑤	NUMERO D'IDENTIFICATION	⑤	OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
* (X)	ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE	⑤	OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)
●	MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...	---	TROUEE D'ENVOL
■	BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	.....	ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES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

**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 08 L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



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

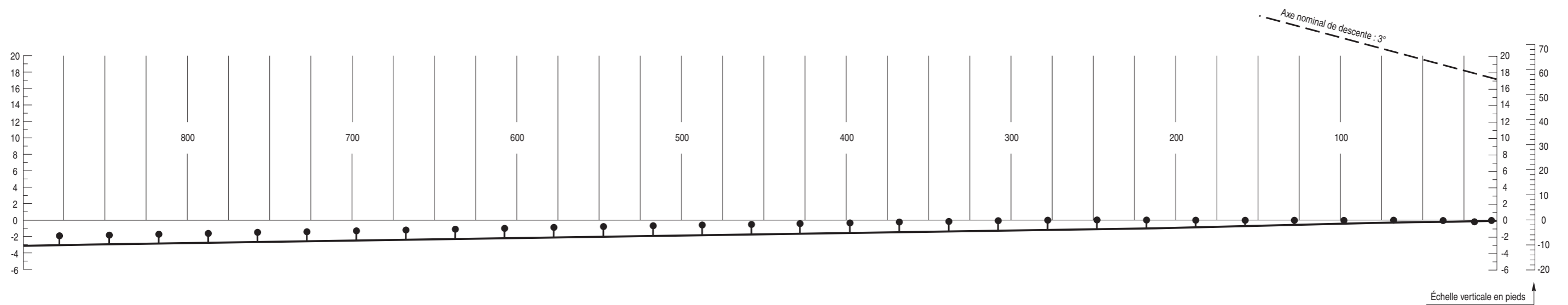
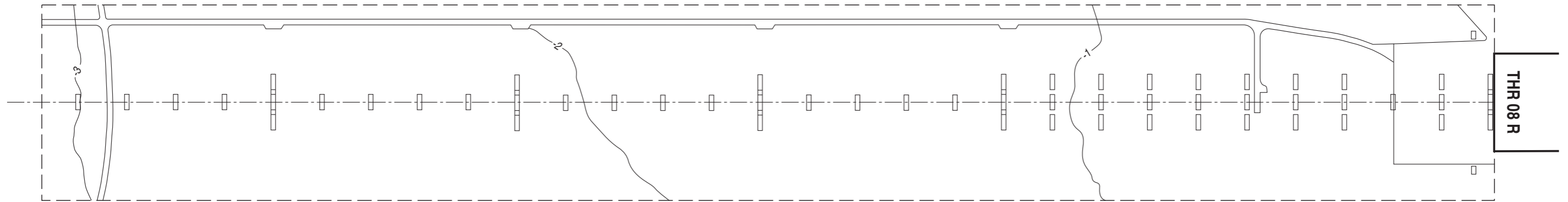
ECHELLE HORIZONTALE : 1/ 2500  
ECHELLE VERTICALE : 1/ 500  
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT  
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 08 R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



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

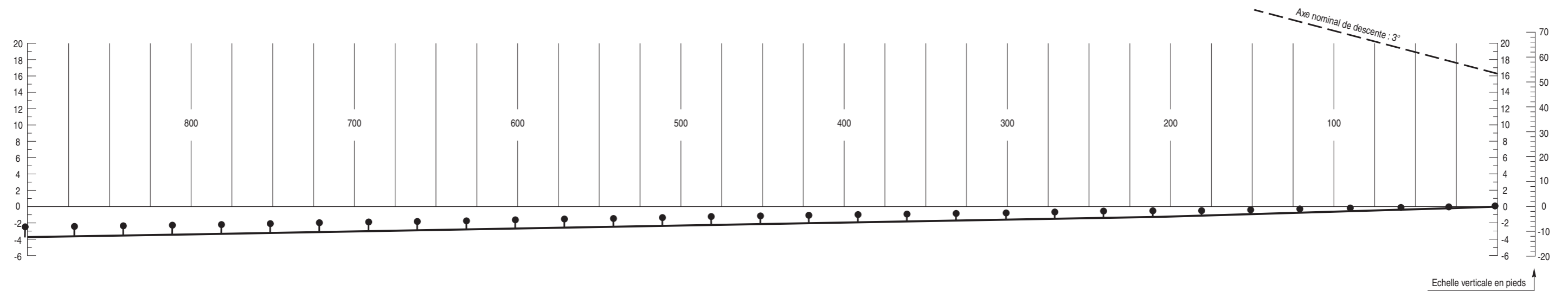
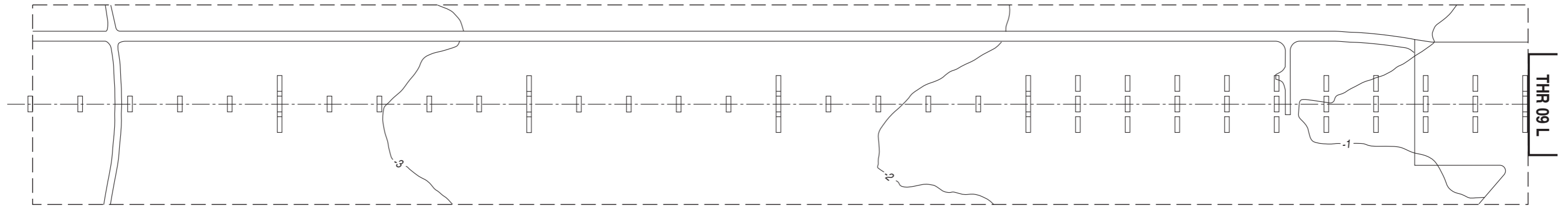
ECHELLE HORIZONTALE : 1/ 2500  
ECHELLE VERTICALE : 1/ 500  
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT  
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 09L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



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

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

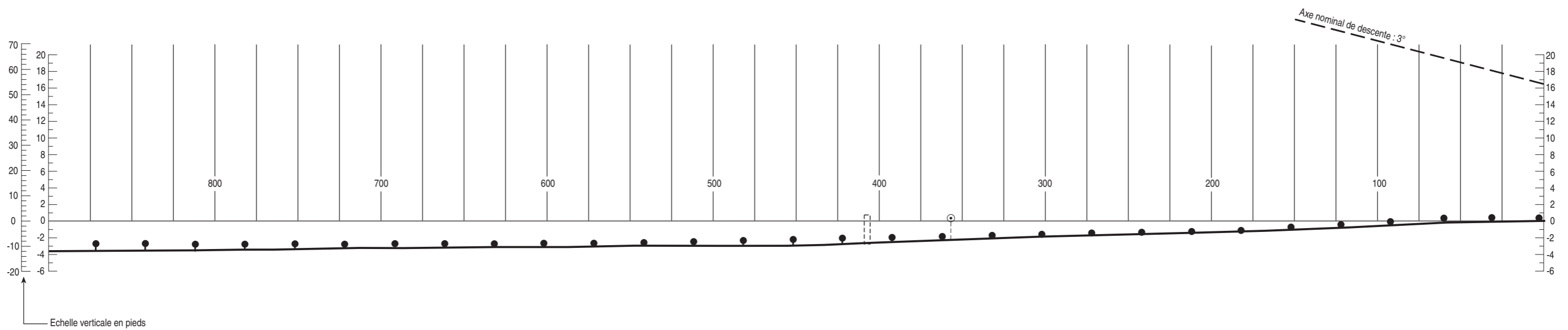
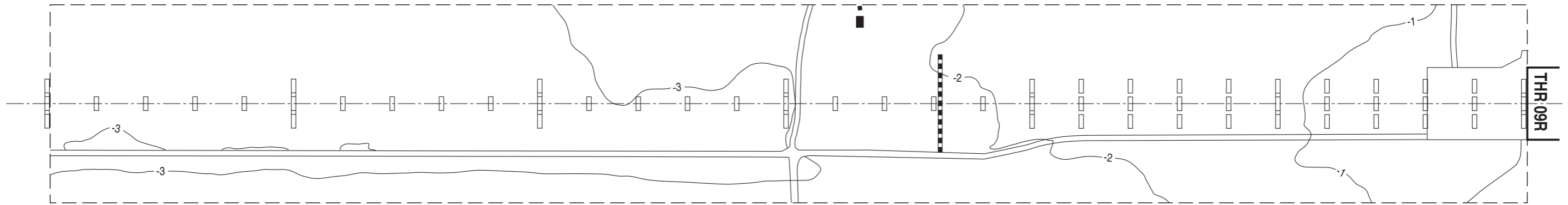


**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 09R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



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

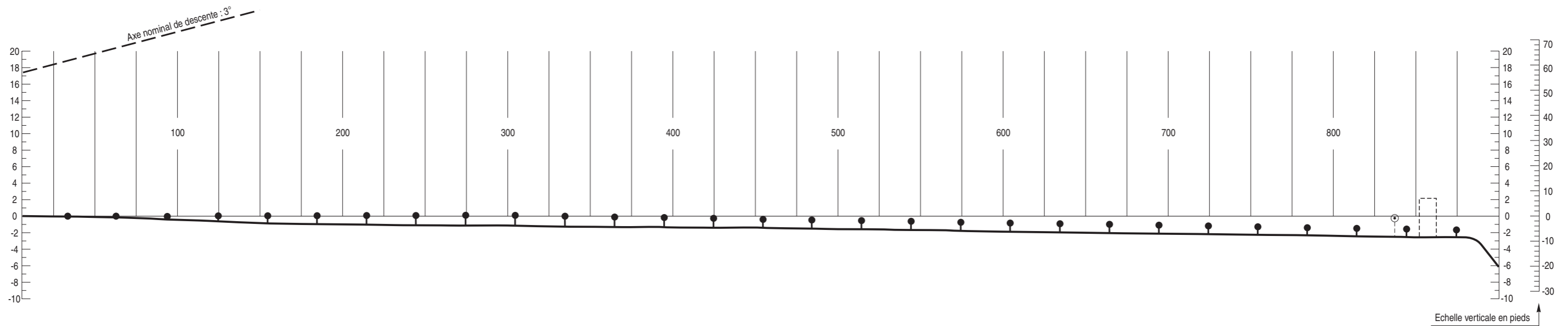
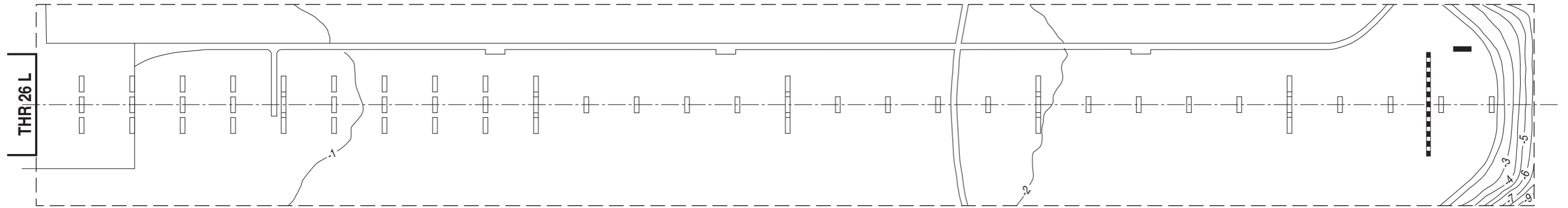
ECHELLE HORIZONTALE : 1/ 2500  
ECHELLE VERTICALE : 1/ 500  
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT  
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 26 L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



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

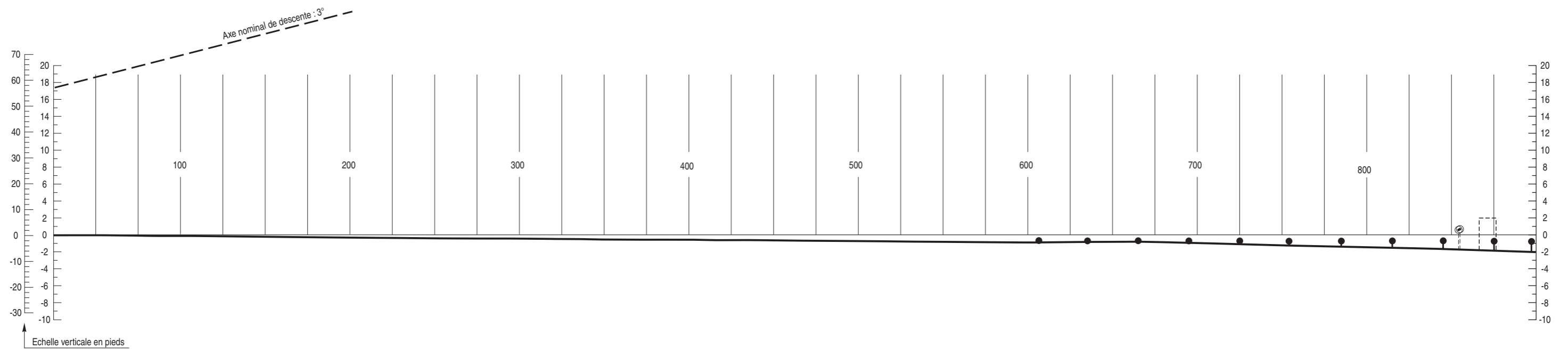
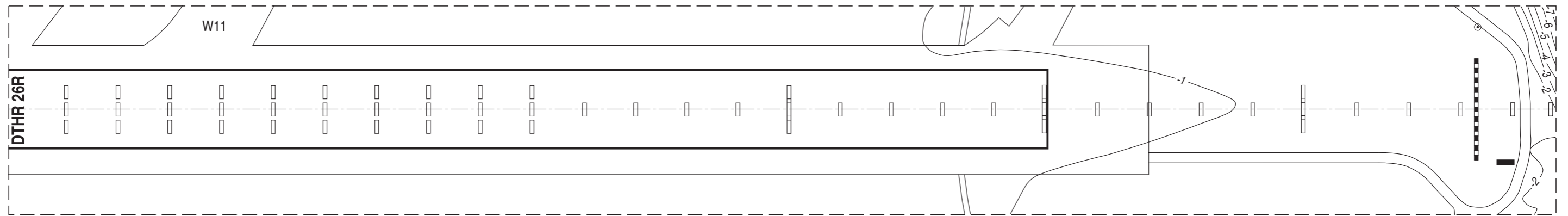
ECHELLE HORIZONTALE : 1/ 2500  
ECHELLE VERTICALE : 1/ 500  
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT  
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 26 R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



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

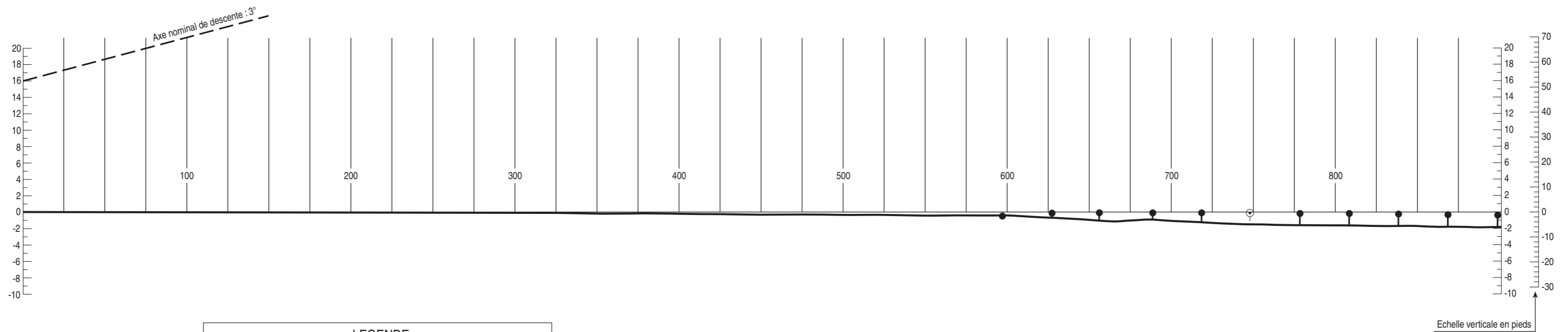
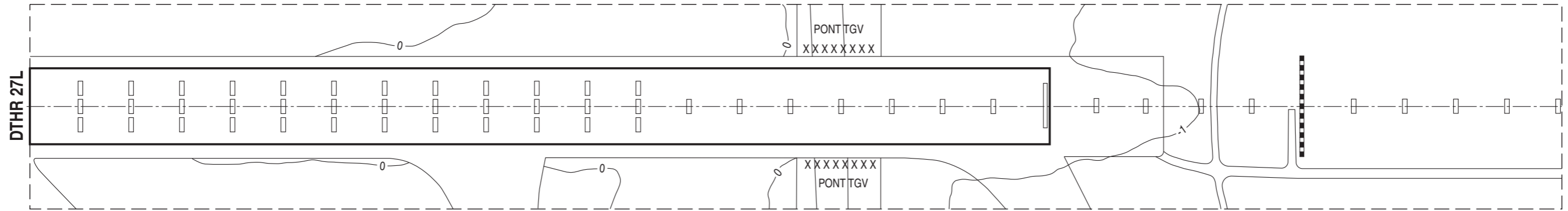
ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500  
ECHELLE VERTICALE : 1/500  
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT  
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 27L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



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

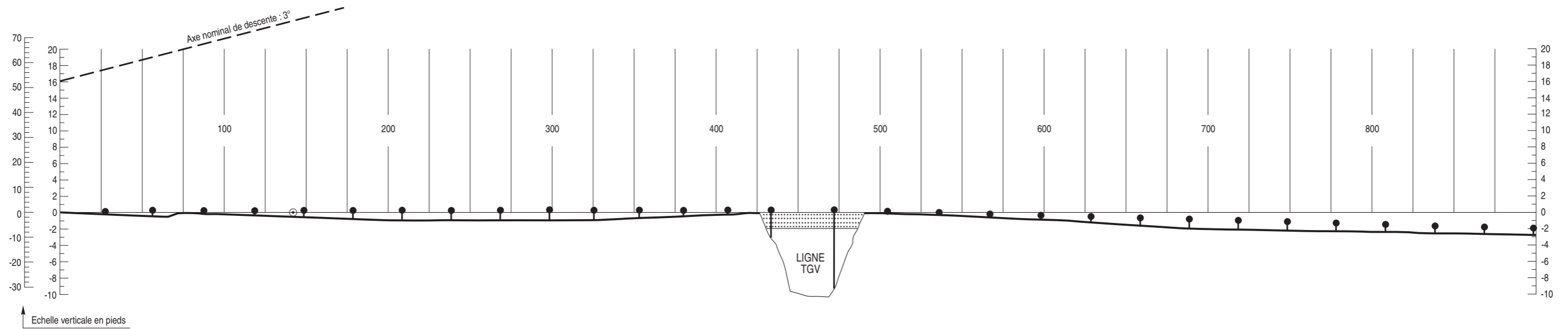
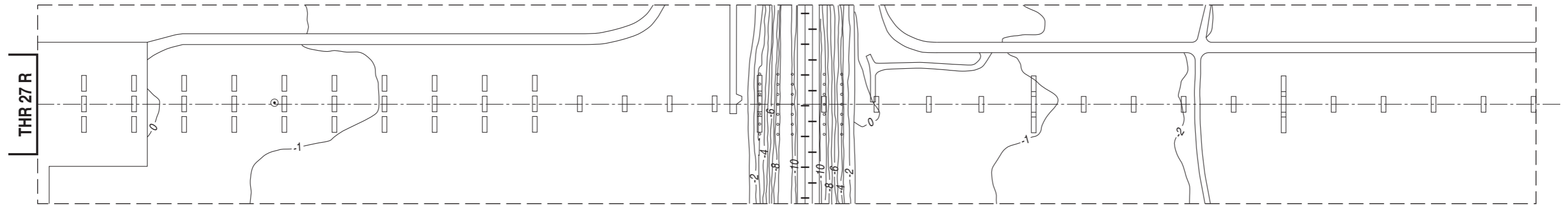
ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500  
ECHELLE VERTICALE : 1/500  
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT  
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
RWY 27R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



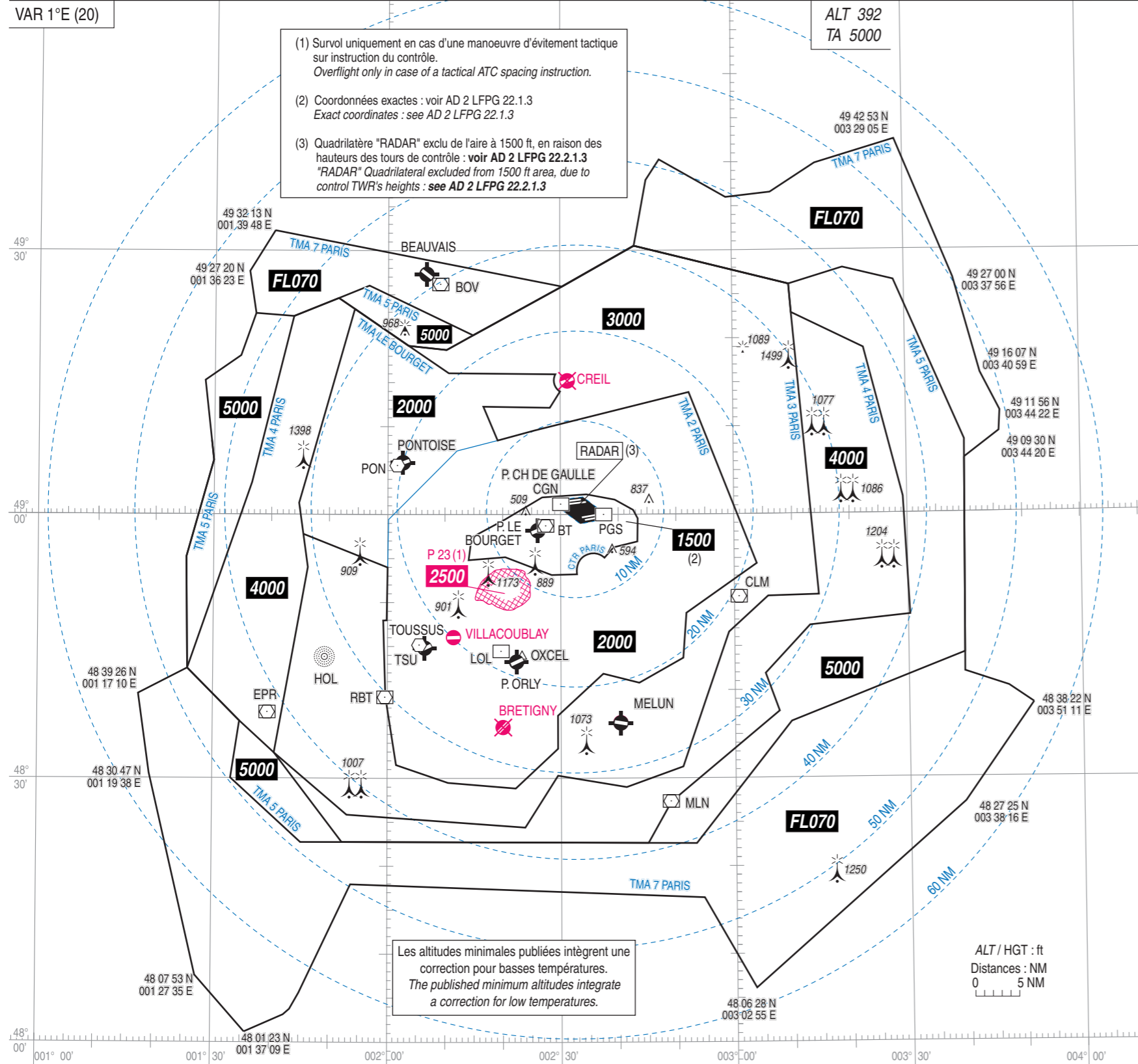
LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
COURBE DE NIVEAU	
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE	
ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Altitudes Minimales de Guidage**  
*Minimum Vectoring Altitudes*

FREQ : voir /see AD 2 LFPG COM 01

VAR 1°E (20)



- (1) Survol uniquement en cas d'une manoeuvre d'évitement tactique sur instruction du contrôleur.  
*Overflight only in case of a tactical ATC spacing instruction.*
- (2) Coordonnées exactes : voir AD 2 LFPG 22.1.3  
*Exact coordinates : see AD 2 LFPG 22.1.3*
- (3) Quadrilatère "RADAR" exclu de l'aire à 1500 ft, en raison des hauteurs des tours de contrôle : voir AD 2 LFPG 22.2.1.3  
*"RADAR" Quadrilateral excluded from 1500 ft area, due to control TWR's heights : see AD 2 LFPG 22.2.1.3*

**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.

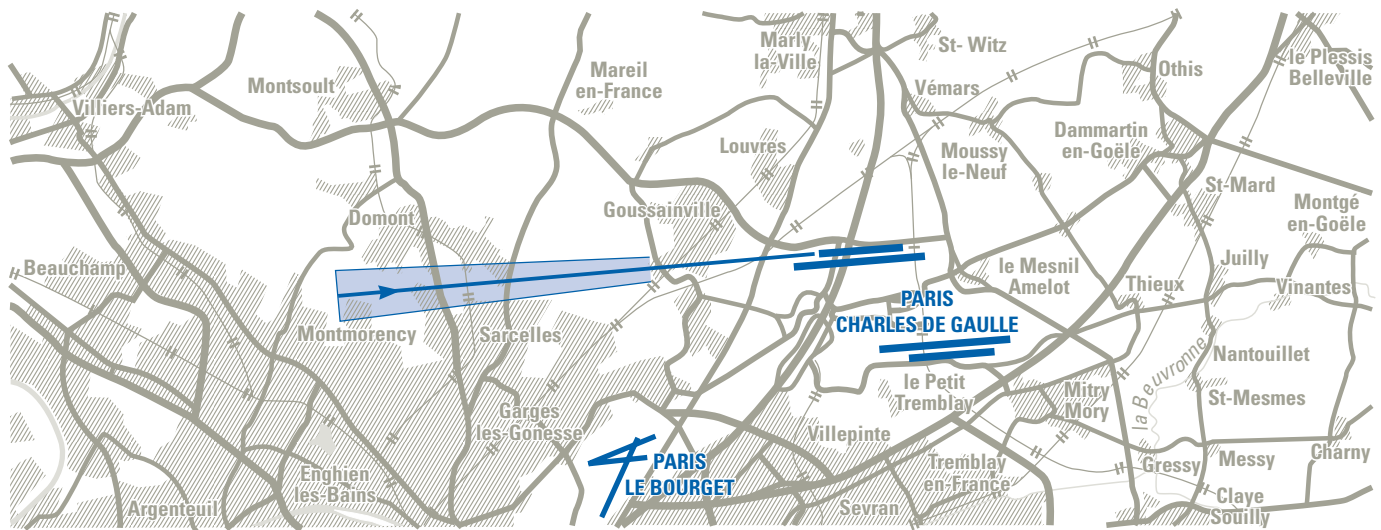
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ARRIVEES ILS RWY 09L**



**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 09L**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E - 2. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E
3. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E - 4. 49°00'19.01"N, 002°18'23.95"E
5. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E - 7. 49°01'31.63"N, 002°29'59.20"E
8. 49°01'16.69"N, 002°30'01.06"E - 9. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E
10. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

**Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 09L**

a1) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E - 2. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E
3. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E - 4. 49°00'19.01"N, 002°18'23.95"E
5. 49°01'12.51"N, 002°18'17.06"E

b1) Vertical limits : the lower limit is set to 2500 ft AMSL.

c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.

and,

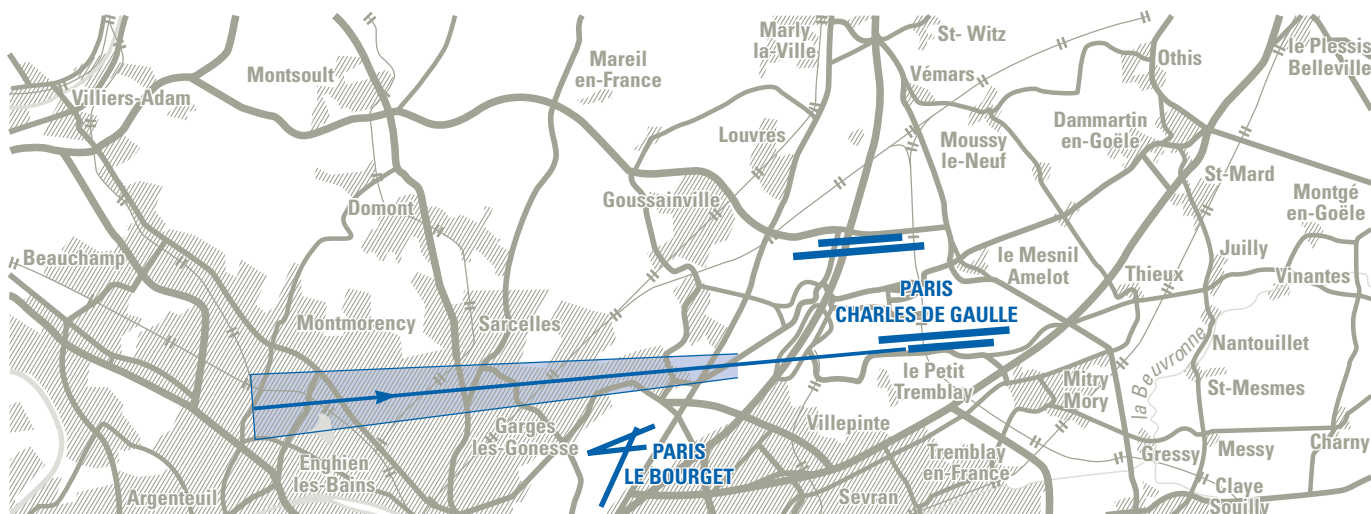
a2) Lateral limits : broken line joining the points :

6. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E - 7. 49°01'31.63"N, 002°29'59.20"E
8. 49°01'16.69"N, 002°30'01.06"E - 9. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E
10. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E

b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 2500 ft AMSL down to the runway threshold.

c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ARRIVEES ILS RWY 08R**



**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 08R**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E - 2. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E
3. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E - 4. 48°58'01.51"N, 002°16'10.03"E
5. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 3500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E - 7. 48°59'36.72"N, 002°32'17.82"E
8. 48°59'21.79"N, 002°32'19.68"E - 9. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E
10. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 3500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

**Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 08R**

a1) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E - 2. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E
3. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E - 4. 48°58'01.51"N, 002°16'10.03"E
5. 48°59'10.13"N, 002°16'01.15"E

b1) Vertical limits : the lower limit is set to 3500 ft AMSL.

c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.

and,

a2) Lateral limits : broken line joining the points :

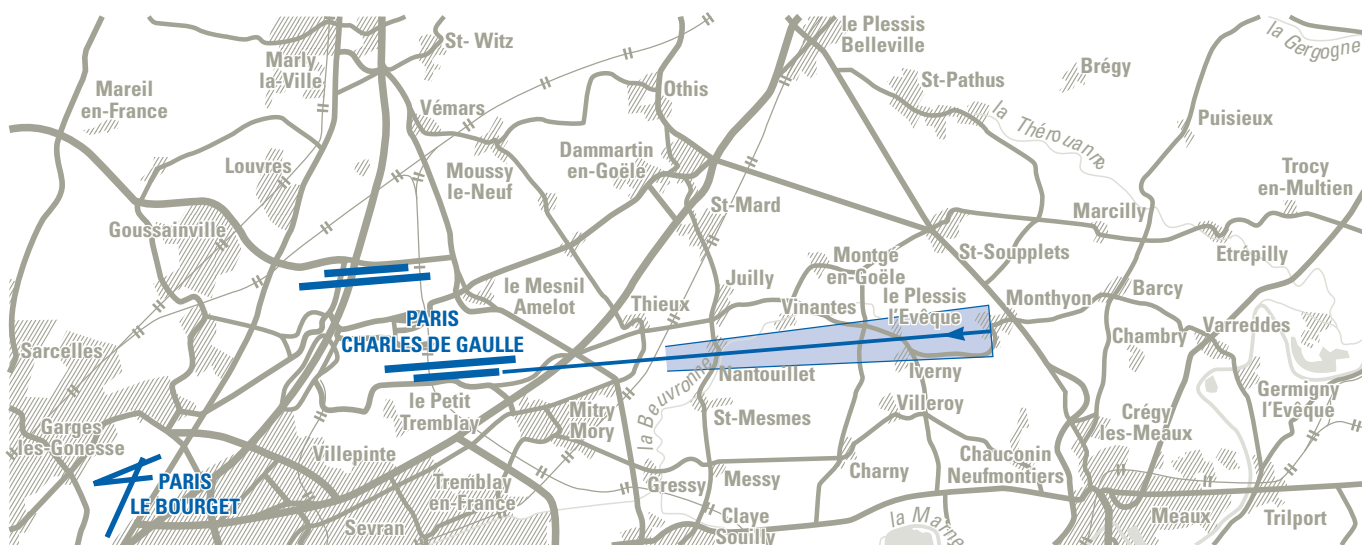
6. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E - 7. 48°59'36.72"N, 002°32'17.82"E
8. 48°59'21.79"N, 002°32'19.68"E - 9. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E
10. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E

b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 3500 ft AMSL down to the runway threshold.

c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.



**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ARRIVEES ILS RWY 26L**



**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 26L**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E - 2. 49°00'51.14"N, 002°49'31.39"E
3. 48°59'56.25"N, 002°49'37.90"E - 4. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E
5. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 2500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E - 7. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E
8. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E - 9. 48°59'38.42"N, 002°37'31.28"E
10. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 2500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

**Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 26L**

a1) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E - 2. 49°00'51.14"N, 002°49'31.39"E
3. 48°59'56.25"N, 002°49'37.90"E - 4. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E
5. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E

b1) Vertical limits : the lower limit is set to 2500 ft AMSL.

c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.

and,

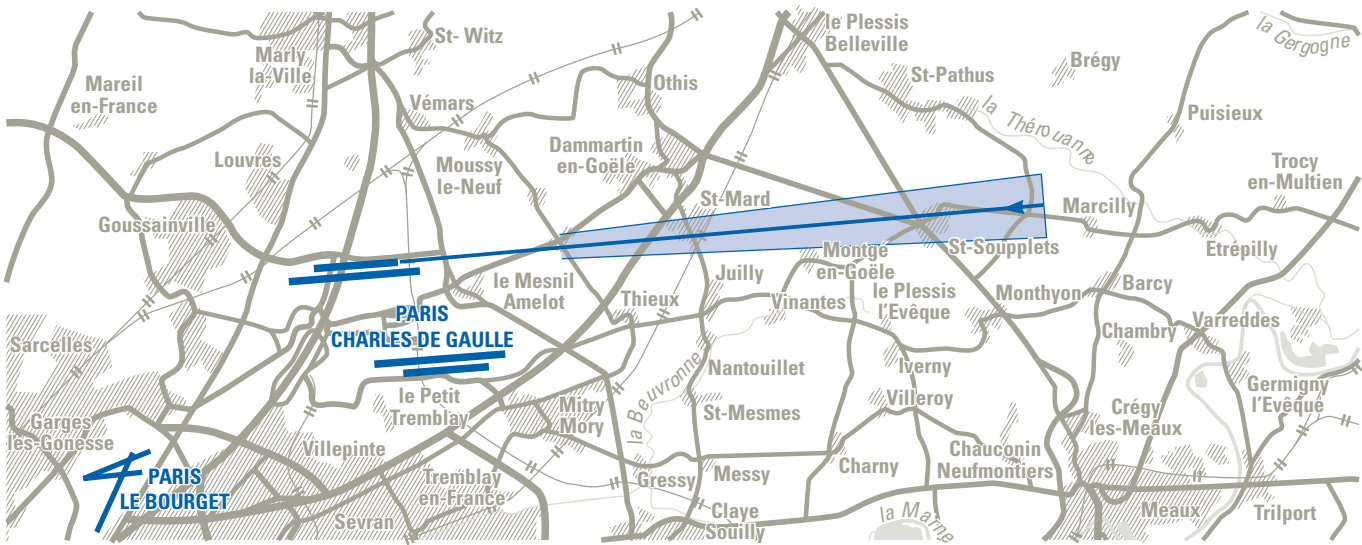
a2) Lateral limits : broken line joining the points :

6. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E - 7. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E
8. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E - 9. 48°59'38.42"N, 002°37'31.28"E
10. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E

b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 2500 ft AMSL down to the runway threshold.

c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ARRIVEES ILS RWY 27R**



**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 27R**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E - 2. 49°03'05.75"N, 002°51'15.32"E
3. 49°01'57.06"N, 002°51'23.43"E - 4. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E
5. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E

b1) Limites verticales : la limite inférieure est fixée à 3500 ft AMSL.

c1) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E - 7. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E
8. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E - 9. 49°01'33.02"N, 002°35'05.15"E
10. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E

b2) Limites verticales : la limite inférieure est définie par un plan incliné débutant au point de début de descente (FAP) à une altitude de 3500 ft AMSL et se terminant au seuil de piste.

c2) "Limites d'entrée" : partie des limites latérales situées entre les points 9. et 10.

**Environment protection airspace associated with the ILS procedure for runway 27R**

a1) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E - 2. 49°03'05.75"N, 002°51'15.32"E
3. 49°01'57.06"N, 002°51'23.43"E - 4. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E
5. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E

b1) Vertical limits : the lower limit is set to 3500 ft AMSL.

c1) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.

and,

a2) Lateral limits : broken line joining the points :

6. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E - 7. 49°02'59.91"N, 002°50'01.27"E
8. 49°01'55.31"N, 002°50'08.93"E - 9. 49°01'33.02"N, 002°35'05.15"E
10. 49°01'47.96"N, 002°35'03.31"E

b2) Vertical limits : the lower limit is defined by an inclined plane from the descent starting point (FAP) at an altitude of 3500 ft AMSL down to the runway threshold.

c2) "Entry limits" : section of lateral limits located between the points 9. and 10.

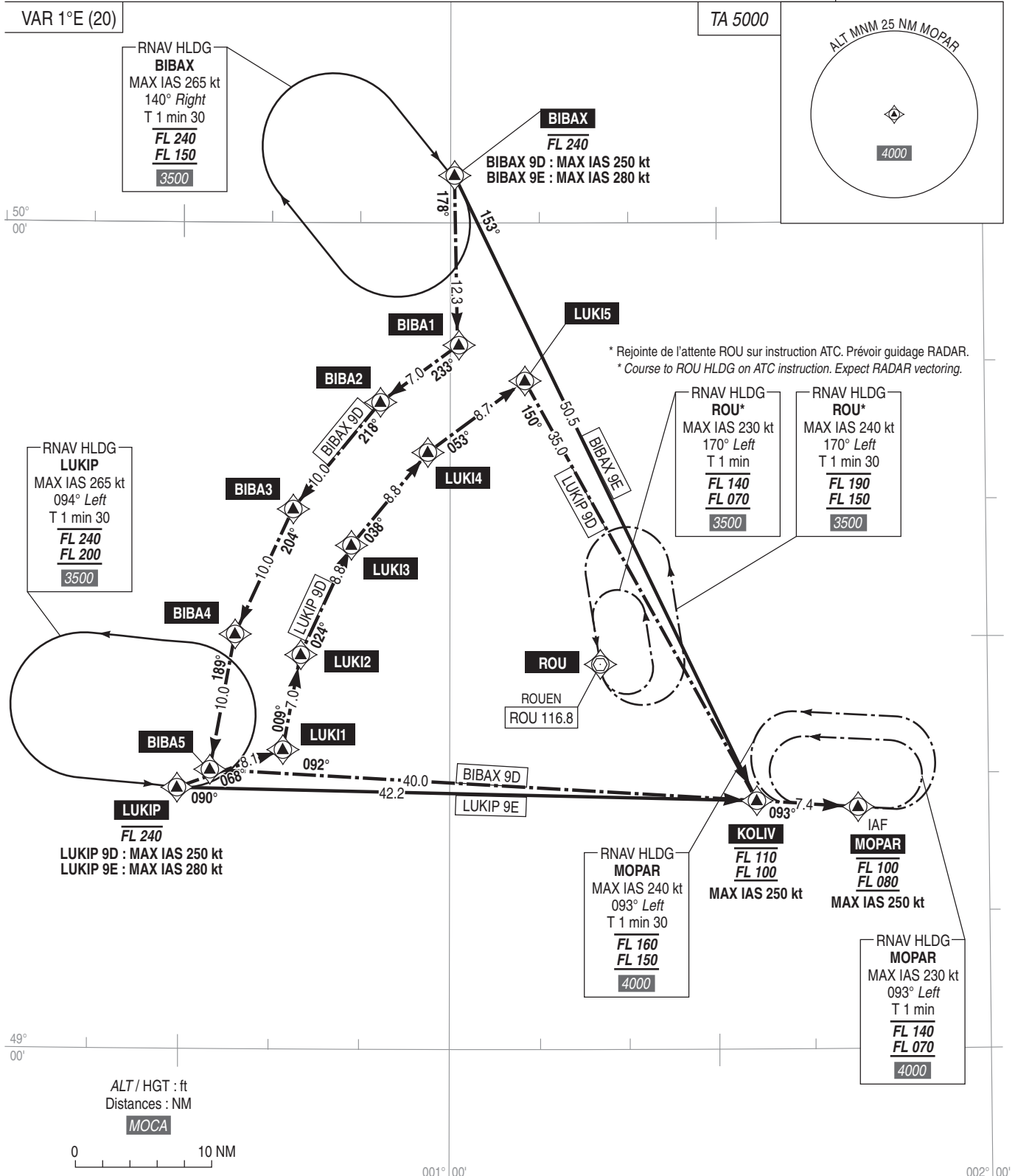
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08L - 08R - 09L - 09R**  
**BIBAX - LUKIP (9E - 9D <sup>(1)</sup>)**  
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : MOPAR**

ATIS DE GAULLE : Voir/See AD 2 LFPG IAC COM 01

← (1) STAR 9D : sur instruction ATC uniquement  
on ATC instruction only

**RNAV 1**  
GNSS ou/ou DME/DME



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR instructions AD 2 LFPG.22.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

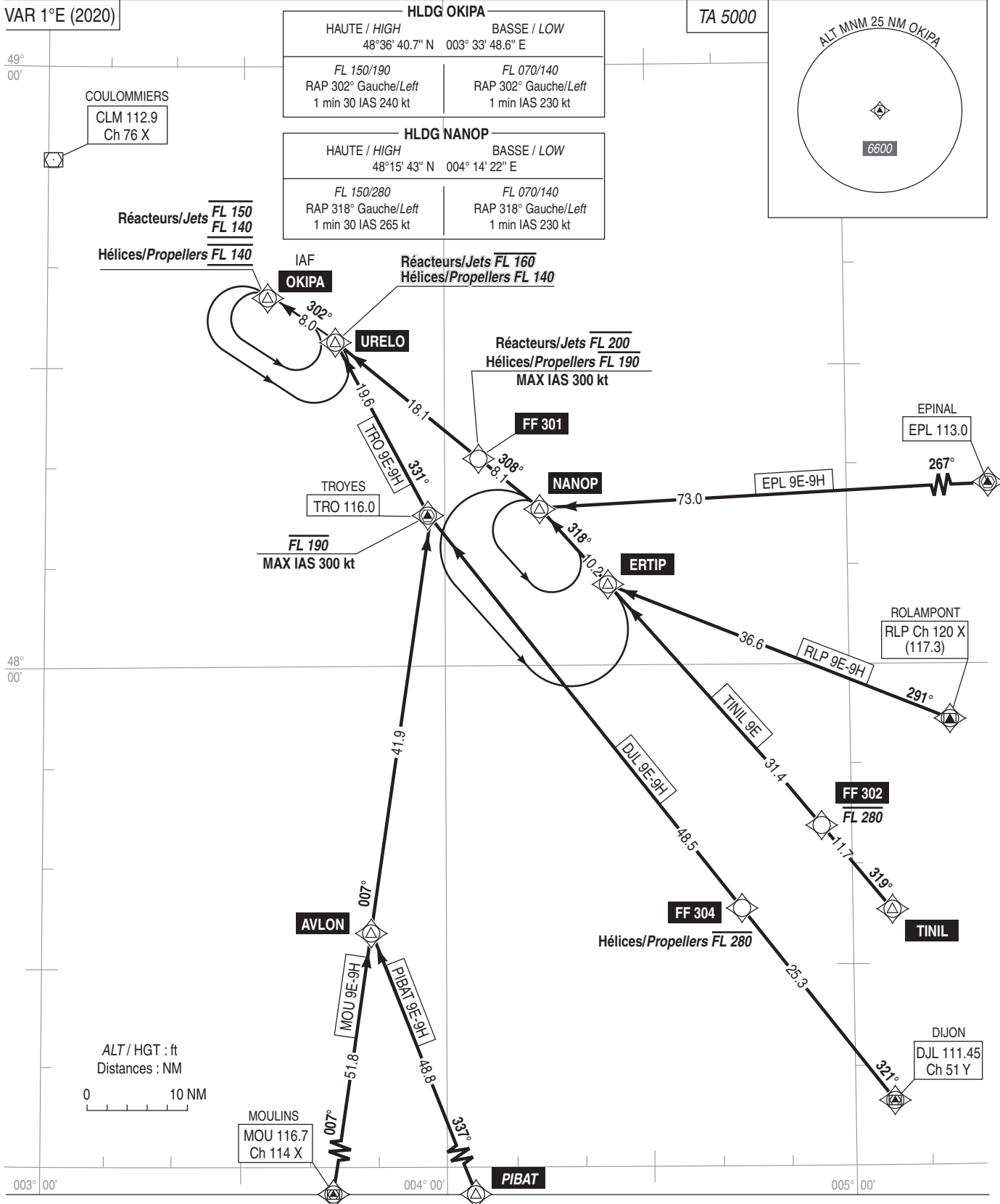
See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L - 09R - 08L - 08R (9E - 9H)**  
**EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU - TRO**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : OKIPA**  
**RNAV 1**  
GNSS ou /or DME/DME

ATIS : DE GAULLE 128.230 (FR) - 127.130 (EN)

VAR 1°E (2020)



Voir consignes STAR LFPG AD 2.22.  
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**  
Voir consignes particulières STAR LFPG AD 2.22.

See instructions STAR LFPG AD 2.22.  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**  
See special instructions STAR described on LFPG AD 2.22.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs uniquement / Jets only**  
**RWY 08L - 08R - 09L - 09R**  
**MOPIL - VEDUS (9X)**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

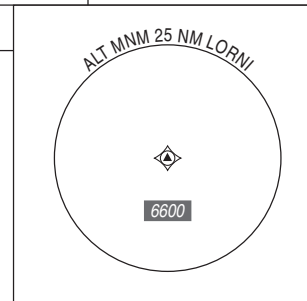
**IAF : LORNI**

**FREQ :** Voir/See AD 2 LFPG IAC COM 01

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

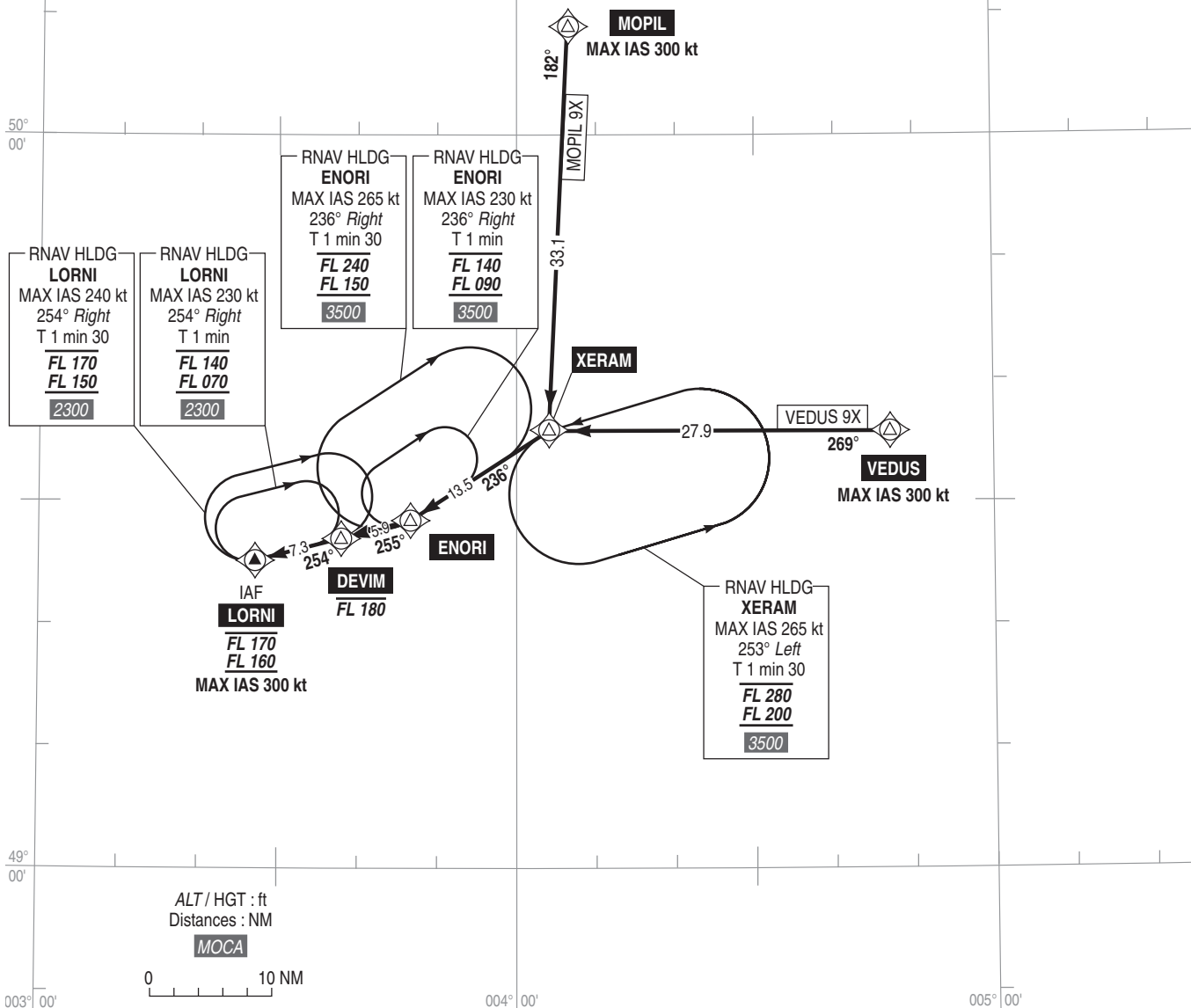
VAR 1°E (2020)

TA 5000



**Conditions d'utilisation de la procédure :**  
- Sur instruction ATC uniquement.  
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.  
- Associée à la procédure d'approche initiale LORNI 7X en aval ou, sur instruction du CTL, aux approches dites "Night" dans leur créneau d'utilisation.

**Procedure conditions of use :**  
- Upon ATC instruction only.  
- Not to be planned in FPL.  
- Followed by LORNI 7X initial approach procedure or, upon ATC instruction, by so-called "Night" procedures when usable.



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR instructions AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.

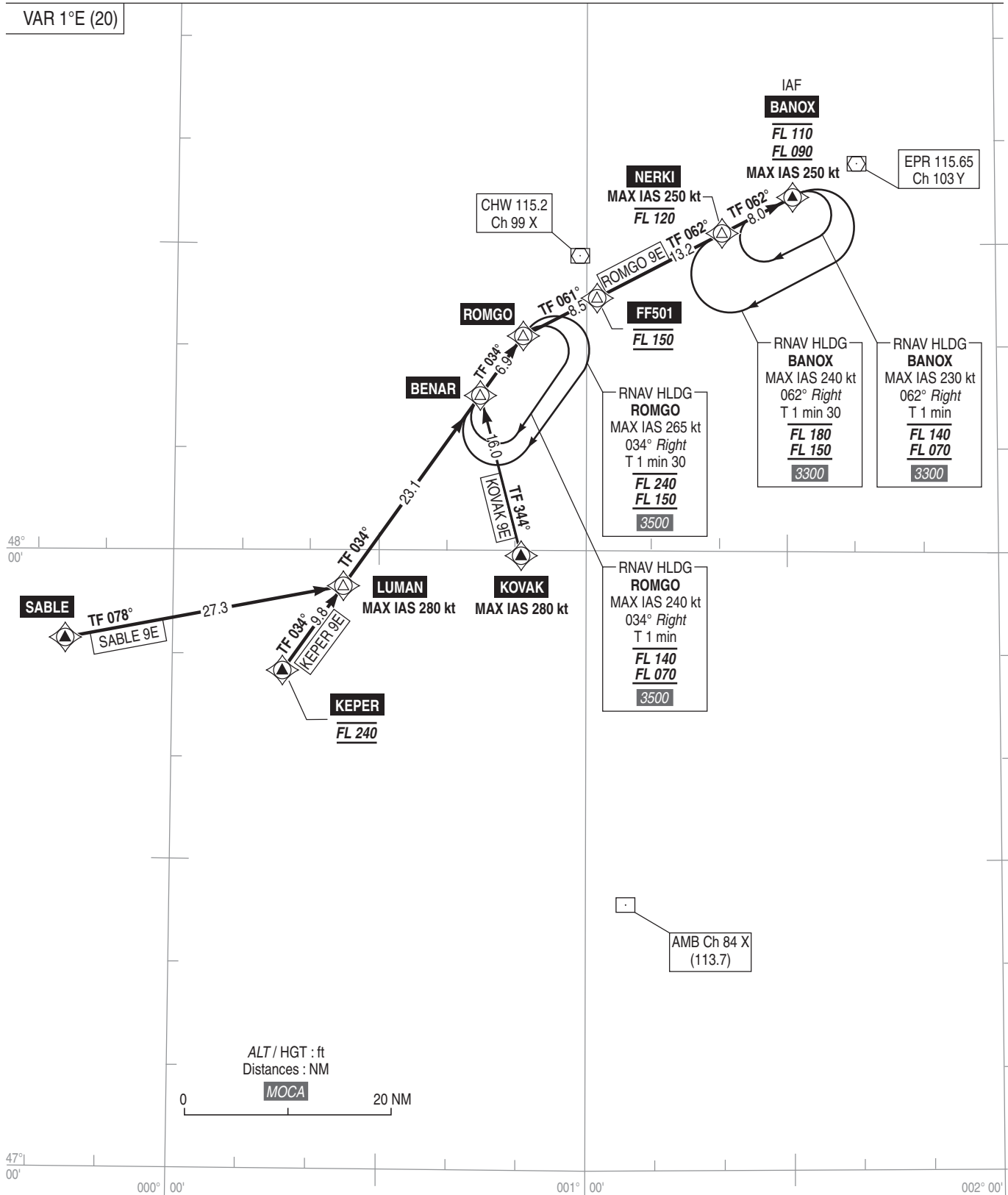
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08L - 08R - 09L - 09R (9E)**  
**KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO**  
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : BANOX**

ATIS DE GAULLE 128.225 (FR) - 127.125 (EN)

TF : Track to Fix

VAR 1°E (20)



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

See instructions STAR AD 2 LFPG.22.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

See STAR special instructions described in AD 2 LFPG.22.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08L - 08R - 09L - 09R**  
**MATIX - MOPIL - DINAN - VEDUS (9E - 9H)**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : LORNI**

ATIS DE GAULLE 128.225 (FR) - 127.130 (EN)

TF : Track to Fix

← Sur instruction ATC  
Upon ATC instruction

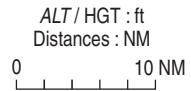
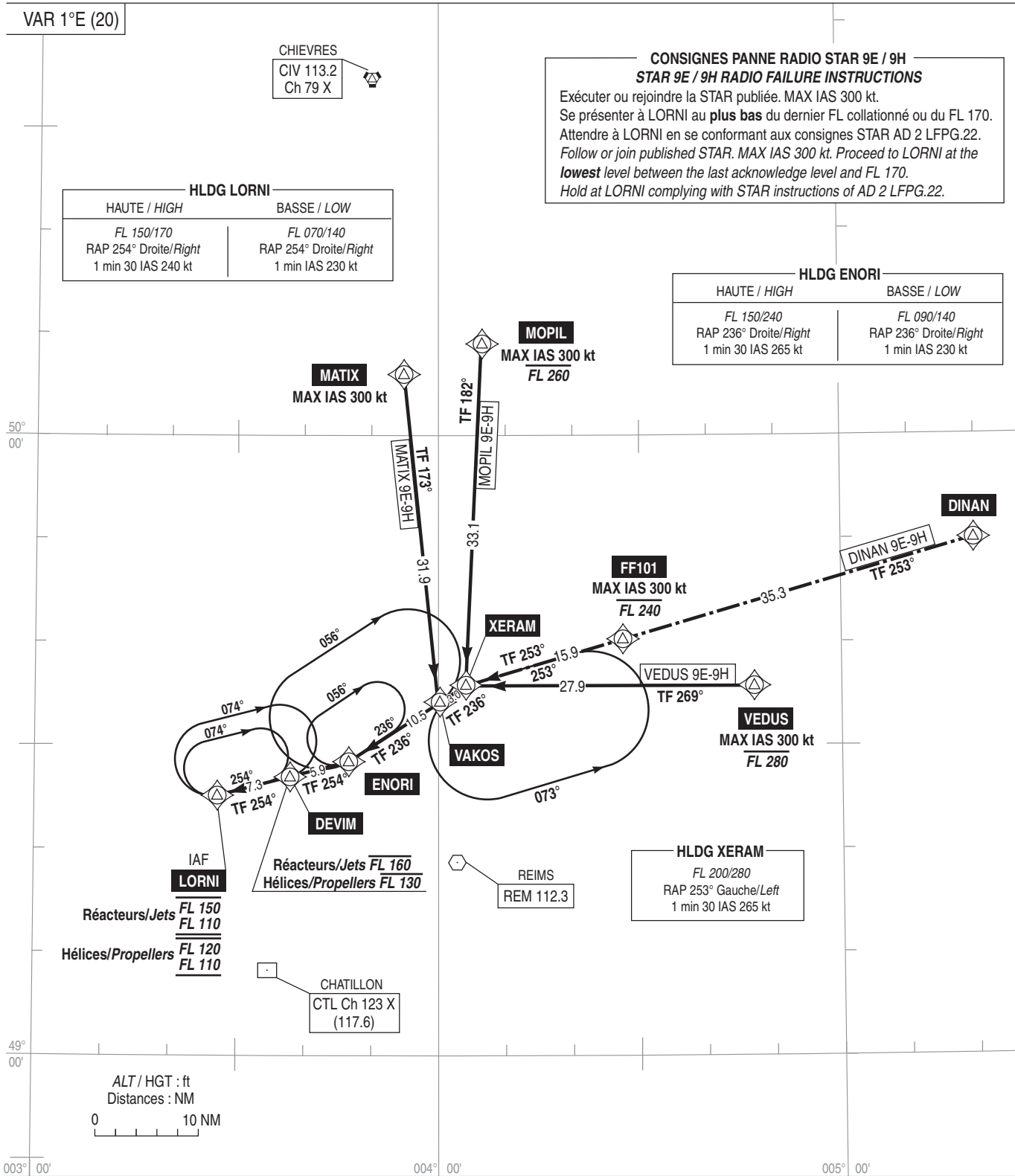
VAR 1°E (20)

CHIEVRES  
CIV 113.2  
Ch 79 X

HLDG LORNI	
HAUTE / HIGH	BASSE / LOW
FL 150/170 RAP 254° Droite/Right 1 min 30 IAS 240 kt	FL 070/140 RAP 254° Droite/Right 1 min IAS 230 kt

**CONSIGNES PANNE RADIO STAR 9E / 9H**  
**STAR 9E / 9H RADIO FAILURE INSTRUCTIONS**  
Exécuter ou rejoindre la STAR publiée. MAX IAS 300 kt.  
Se présenter à LORNI au **plus bas** du dernier FL collationné ou du FL 170.  
Attendre à LORNI en se conformant aux consignes STAR AD 2 LFPG.22.  
Follow or join published STAR. MAX IAS 300 kt. Proceed to LORNI at the **lowest level between the last acknowledge level and FL 170.**  
Hold at LORNI complying with STAR instructions of AD 2 LFPG.22.

HLDG ENORI	
HAUTE / HIGH	BASSE / LOW
FL 150/240 RAP 236° Droite/Right 1 min 30 IAS 265 kt	FL 090/140 RAP 236° Droite/Right 1 min IAS 230 kt



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR instructions AD 2 LFPG.22.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs uniquement / Jets only**  
**RWY 09L - 09R - 08L - 08R**  
**TINIL (9X)**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : OKIPA**

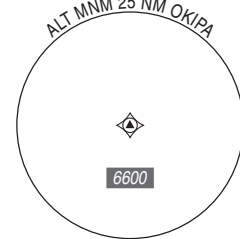
**FREQ :** Voir/See AD 2 LFPG IAC COM 01

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

VAR 1°E (2020)

TA 5000

49°  
00'

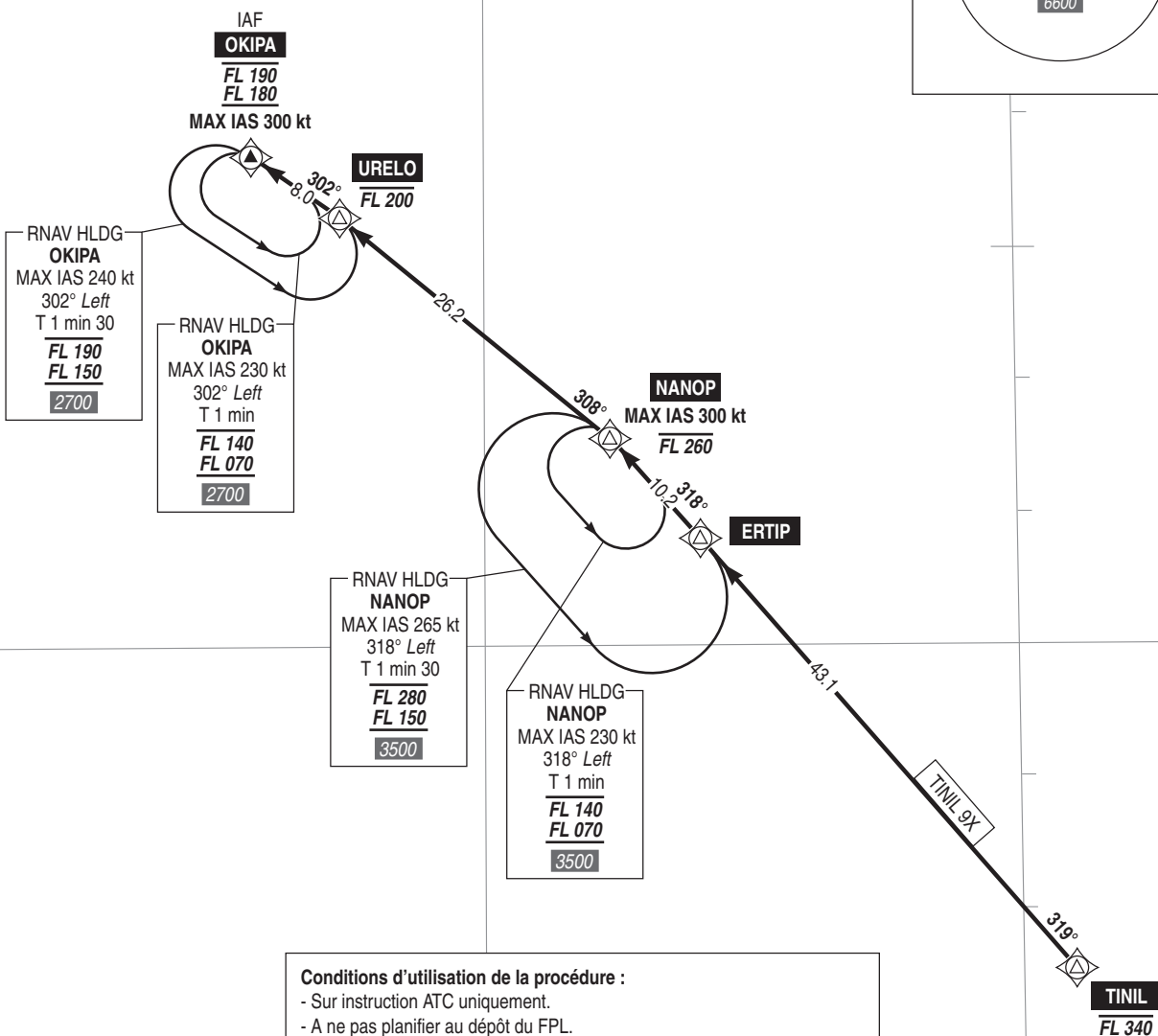


48°  
00'

003° 00'

004° 00'

005° 00'

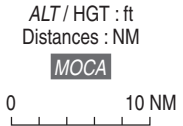


**Conditions d'utilisation de la procédure :**

- Sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Associée à la procédure d'approche initiale OKIPA 7X-7R en aval ou, sur instruction du CTL, aux approches dites "Night" dans leur créneau d'utilisation.

**Procedure conditions of use :**

- Upon ATC instruction only.
- Not to be planned in FPL.
- Followed by OKIPA 7X-7R initial approach procedure or, upon ATC instruction, by so-called "Night" procedures when usable.



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR instructions AD 2 LFPG.22.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.



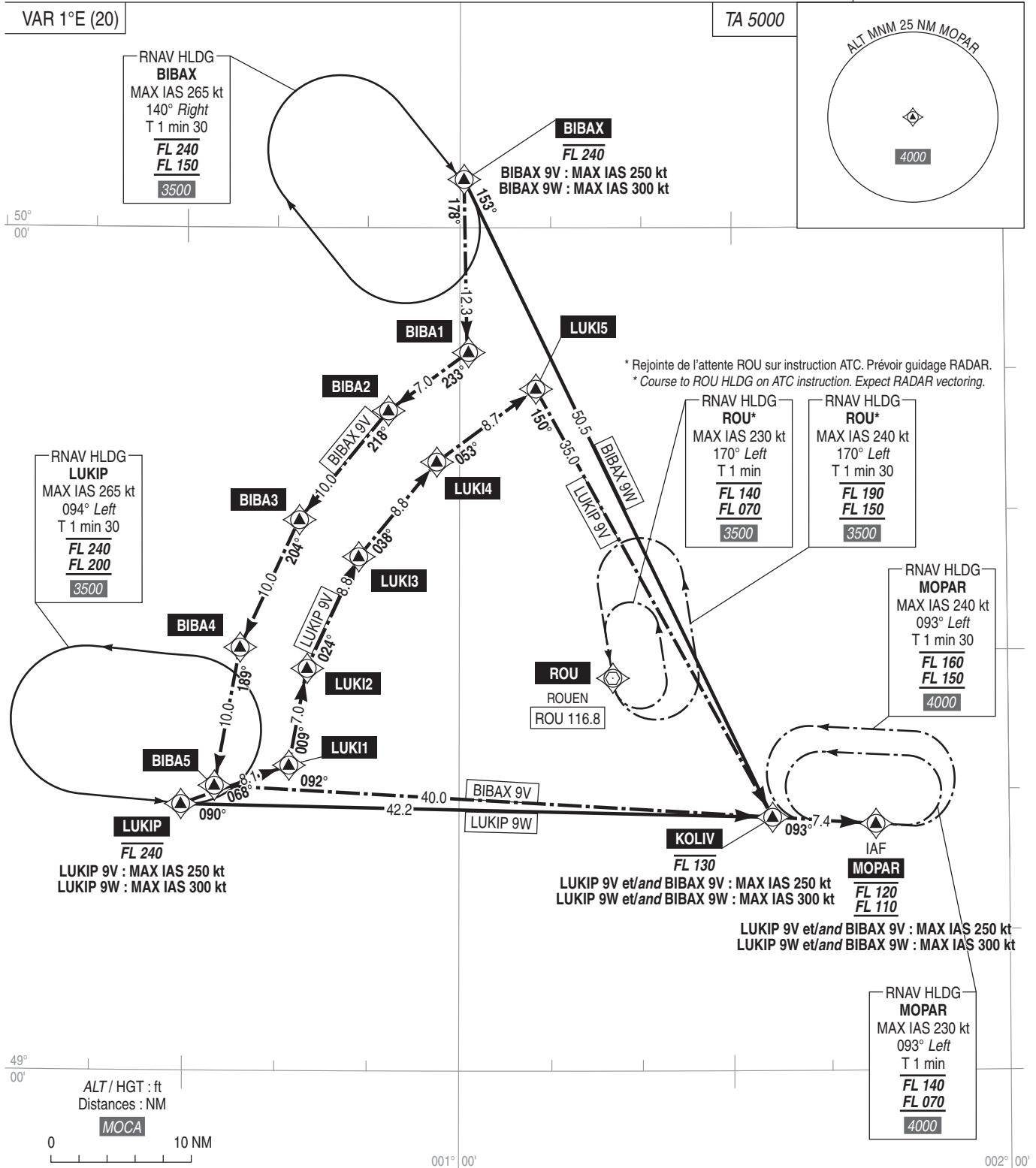
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (1)**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R**  
**BIBAX - LUKIP (9W - 9V (2))**  
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : MOPAR**

ATIS DE GAULLE : Voir/See AD 2 LFPG IAC COM 01

- (1) STAR 9V : sur instruction du CTL pour les hélices  
on ATC instruction for propellers
- (2) BIBAX 9V et/and LUKIP 9V : sur instruction ATC uniquement  
on ATC instruction only

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



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

See instructions STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**  
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**  
See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs uniquement / Jets only**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R**  
**BIBAX - LUKIP (9X)**  
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

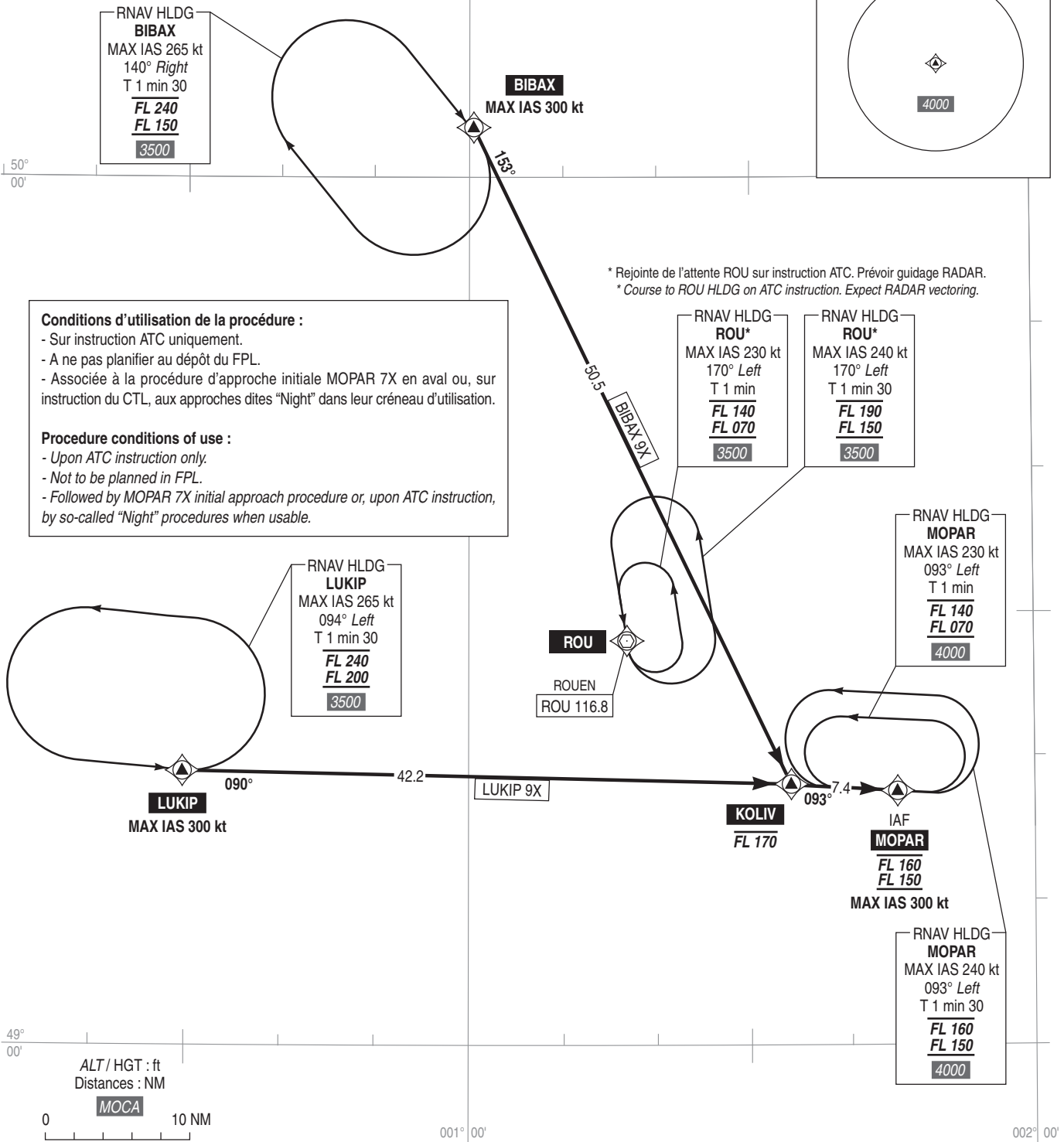
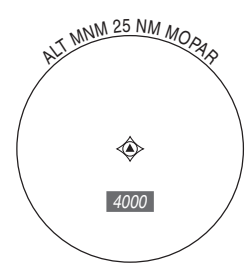
**IAF : MOPAR**

FREQ : Voir/See AD 2 LFPG IAC COM 01

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

VAR 1°E (2020)

TA 5000



\* Rejointe de l'attente ROU sur instruction ATC. Prévoir guidage RADAR.  
\* Course to ROU HLDG on ATC instruction. Expect RADAR vectoring.

**Conditions d'utilisation de la procédure :**

- Sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Associée à la procédure d'approche initiale MOPAR 7X en aval ou, sur instruction du CTL, aux approches dites "Night" dans leur créneau d'utilisation.

**Procedure conditions of use :**

- Upon ATC instruction only.
- Not to be planned in FPL.
- Followed by MOPAR 7X initial approach procedure or, upon ATC instruction, by so-called "Night" procedures when usable.

Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22. See instructions STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :** **RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**  
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22. See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Hélices / Propellers**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R**  
**BIBAX - LUKIP (9P)**

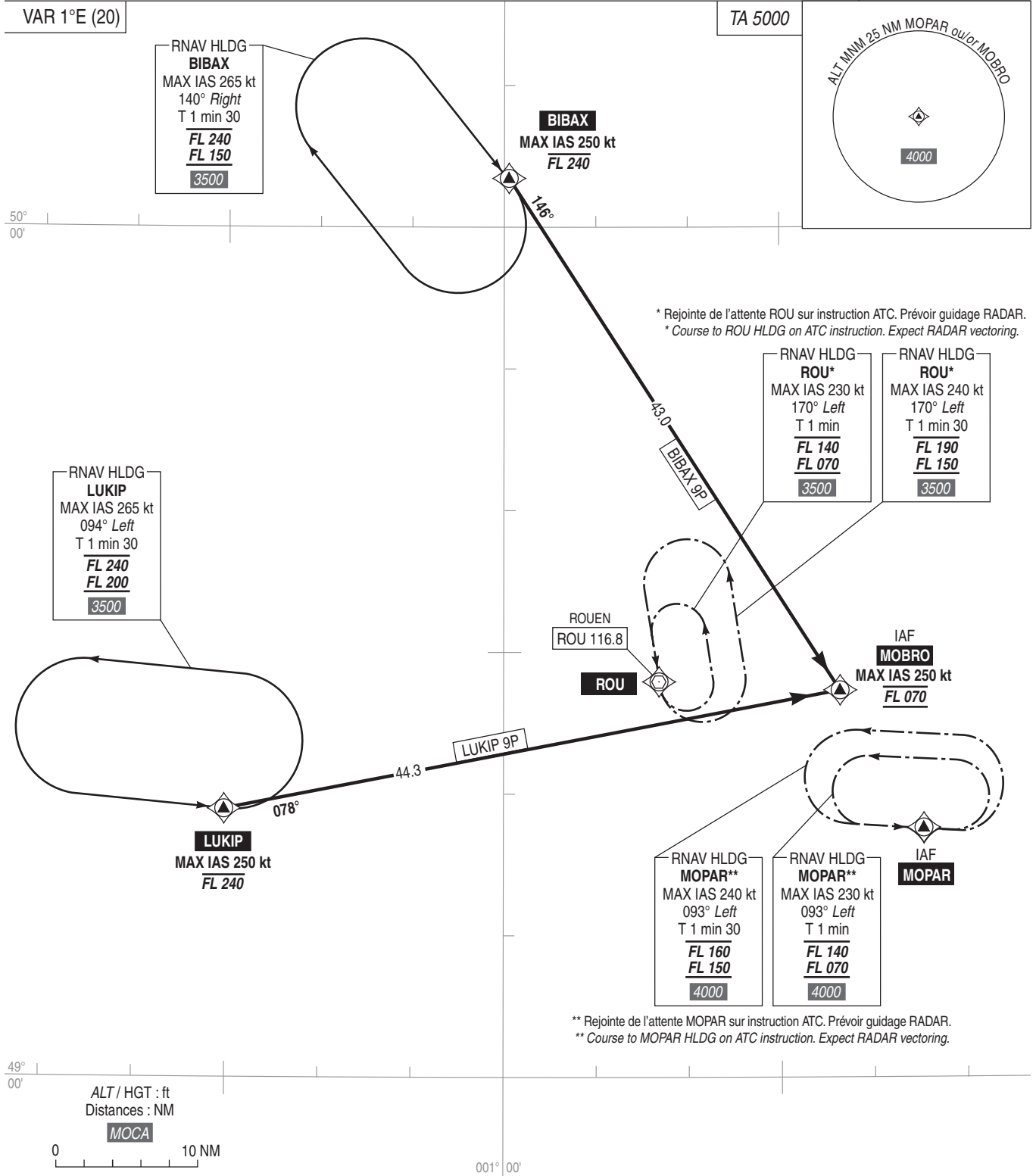
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : MOBRO/MOPAR (1)**

ATIS DE GAULLE : Voir/See AD 2 LFPG IAC COM 01

(1) IAF MOPAR : utilisable si attente prévue  
can be used if holding pattern expected

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



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Afficher 7600.

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22

See STAR instructions AD 2 LFPG.22.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

Squawk 7600.

See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22

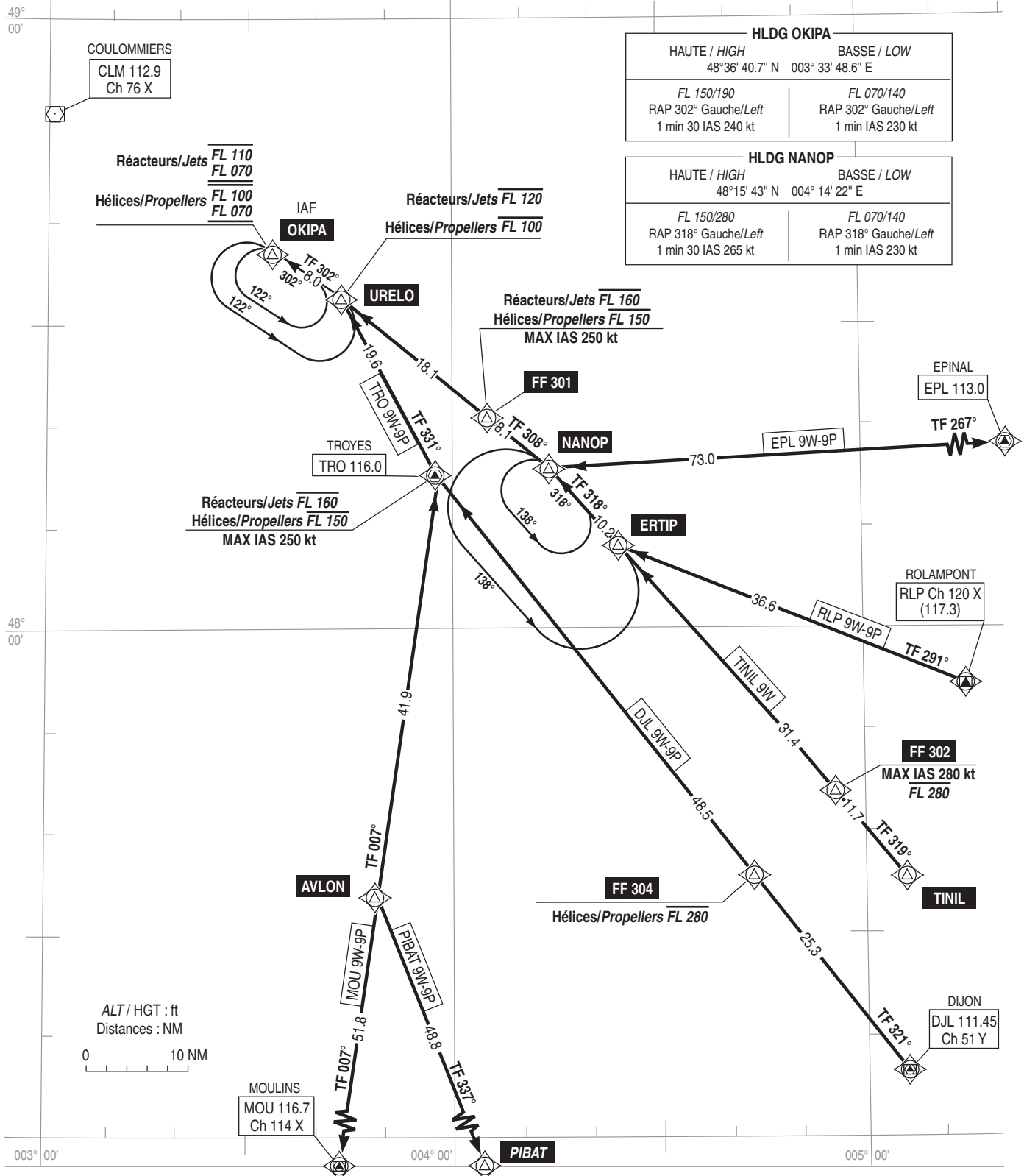
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27L - 27R - 26L - 26R (9W - 9P)**  
**EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU - TRO**  
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : OKIPA**

ATIS DE GAULLE 128.230 (FR) - 127.130 (EN)

TF : Track to Fix

VAR 1°E (20)



HLDG OKIPA	
HAUTE / HIGH	BASSE / LOW
48°36' 40.7" N	003° 33' 48.6" E
FL 150/190 RAP 302° Gauche/Left 1 min 30 IAS 240 kt	FL 070/140 RAP 302° Gauche/Left 1 min IAS 230 kt

HLDG NANOP	
HAUTE / HIGH	BASSE / LOW
48°15' 43" N	004° 14' 22" E
FL 150/280 RAP 318° Gauche/Left 1 min 30 IAS 265 kt	FL 070/140 RAP 318° Gauche/Left 1 min IAS 230 kt

Voir consignes STAR LFPG AD 2.22.  
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**  
 Voir consignes particulières STAR LFPG AD 2.22.

See instructions STAR LFPG AD 2.22.  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**  
 See special instructions STAR described on LFPG AD 2.22.

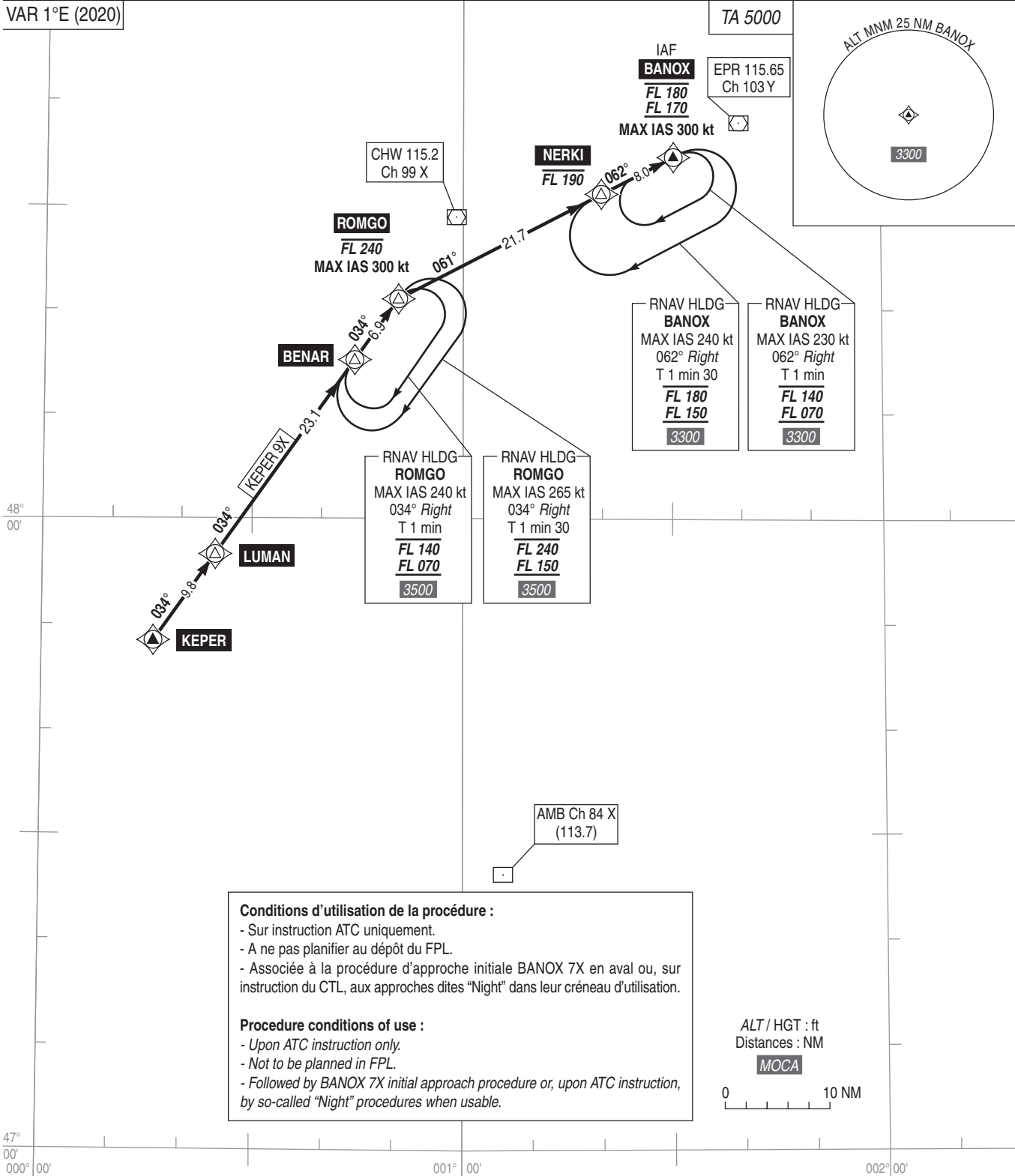
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs uniquement / Jets only**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R**  
**KEPER (9X)**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : BANOX**

FREQ : Voir/See AD 2 LFPG IAC COM 01

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

VAR 1°E (2020)



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

See instructions STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

See STAR special instructions described on AD 2 LFPG.22

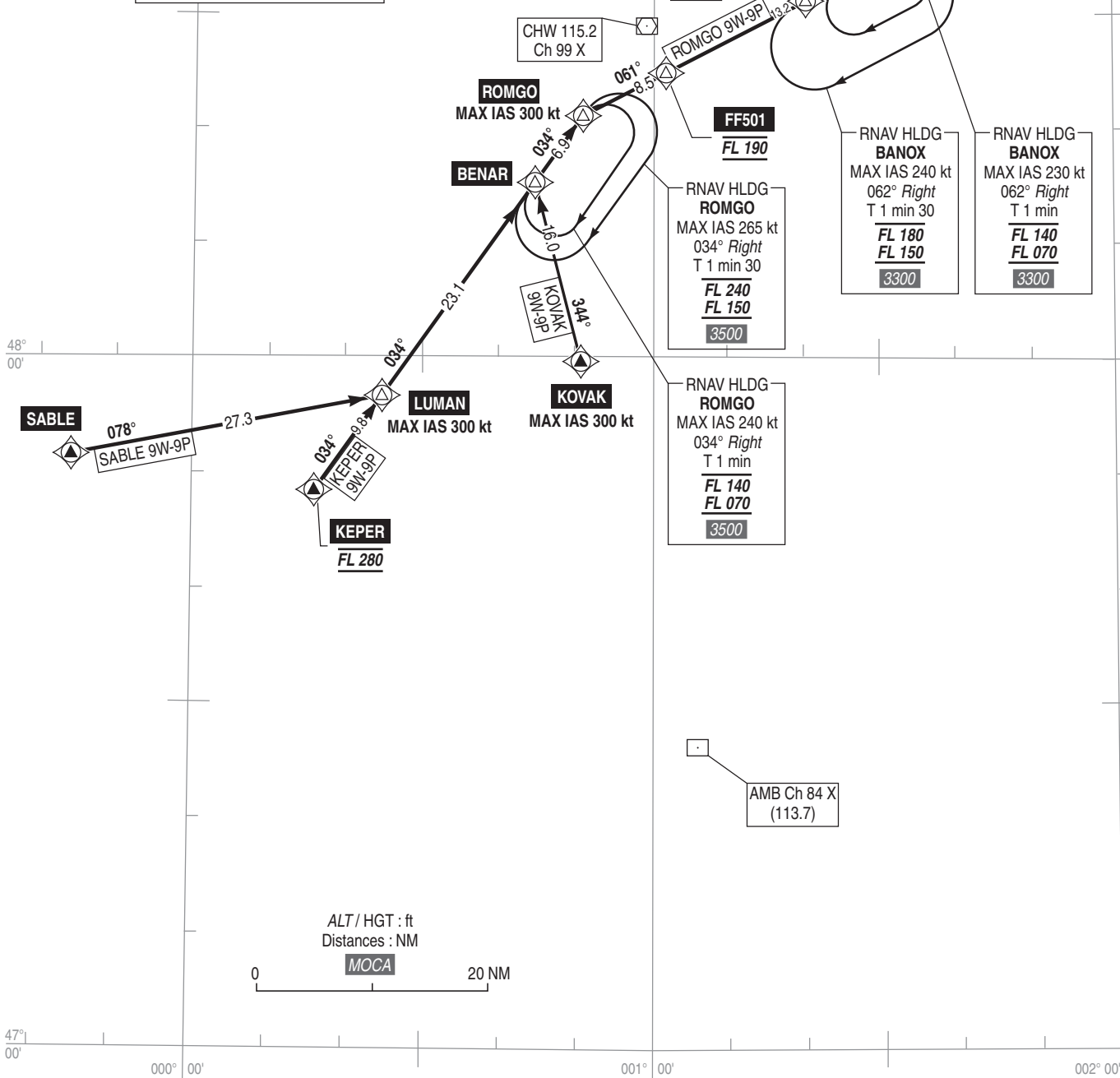
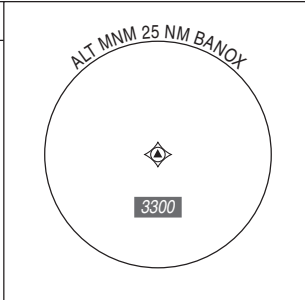
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R (9W - 9P)**  
**KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO**  
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : BANOX**

ATIS DE GAULLE 128.225 (FR) - 127.125 (EN)

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

VAR 1°E (2020)  
TA 5000



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22.

See instructions STAR AD 2 LFPG.22.

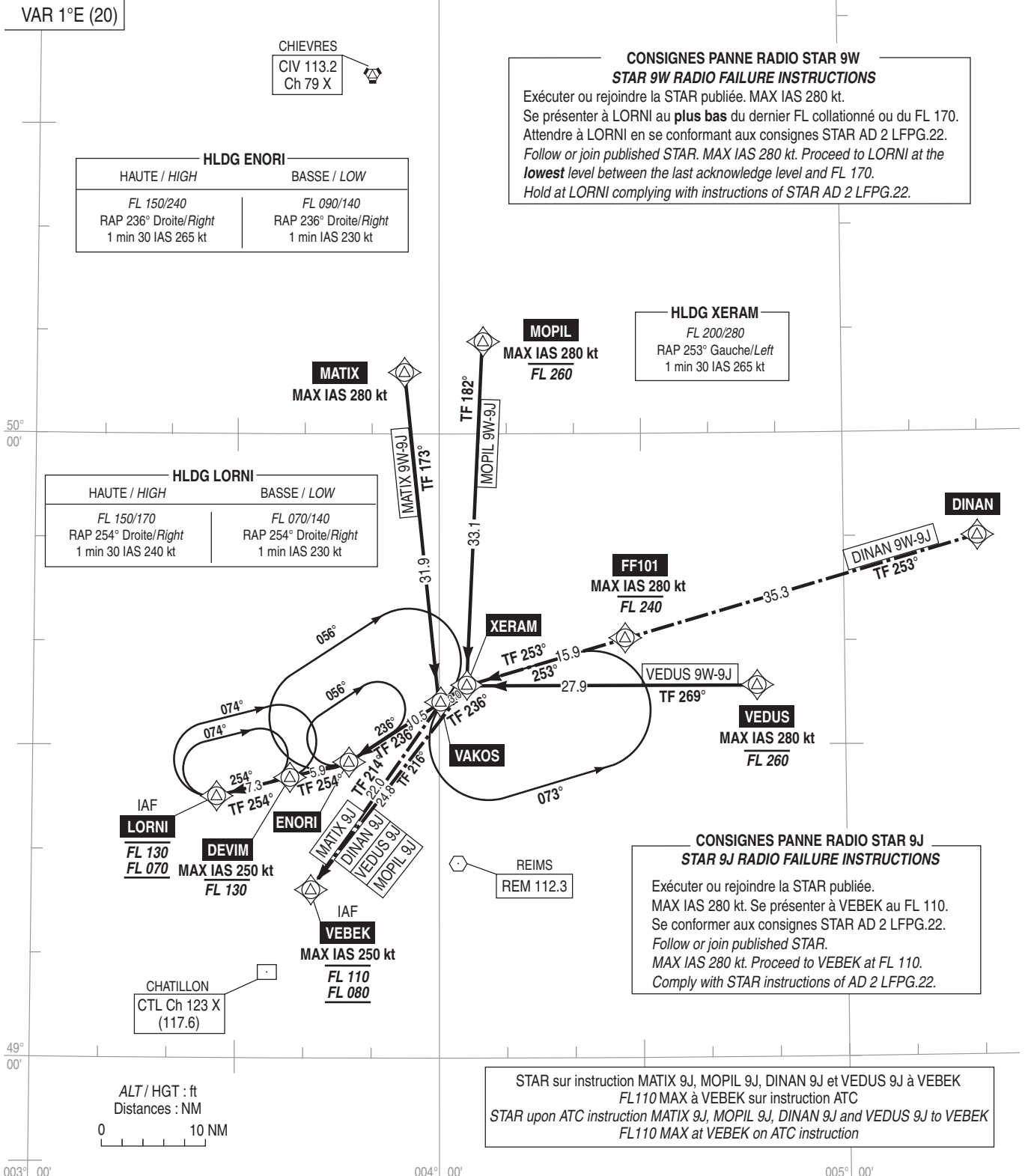
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

See STAR special instructions described in AD 2 LFPG.22.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R**  
**MATIX - MOPIL - DINAN - VEDUS (9W - 9J)**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

**IAF : LORNI / VEBEK**

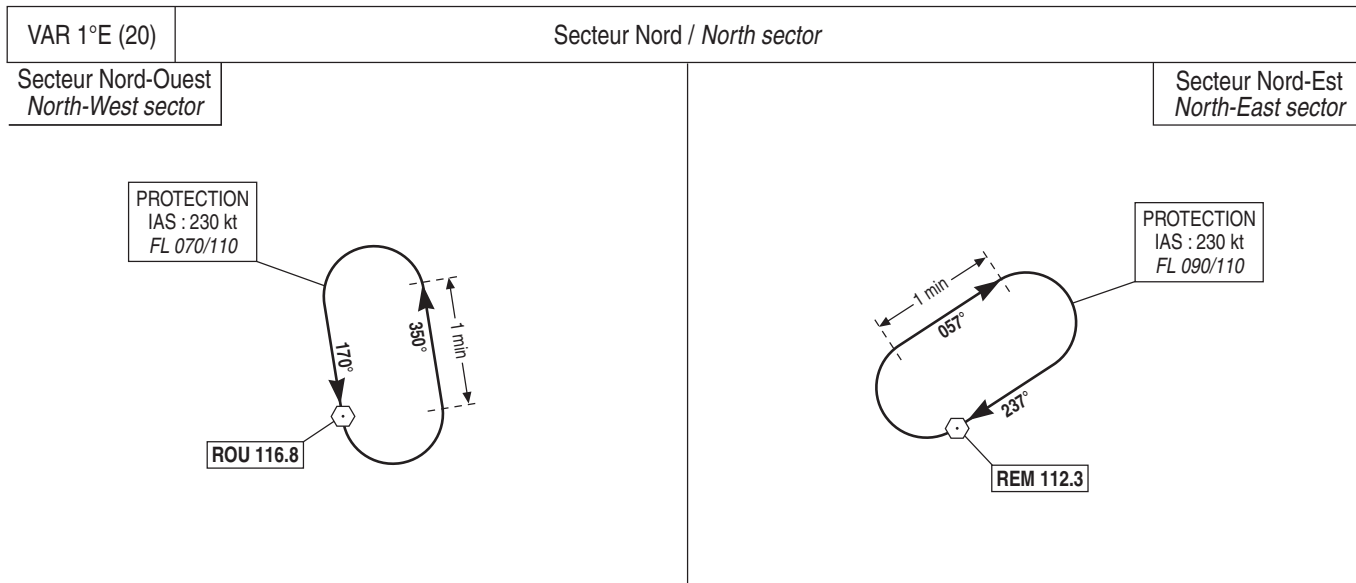
ATIS DE GAULLE 128.225 (FR) - 127.130 (EN) TF : Track to Fix ← Sur instruction ATC  
Upon ATC instruction



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR instructions AD 2 LFPG.22.

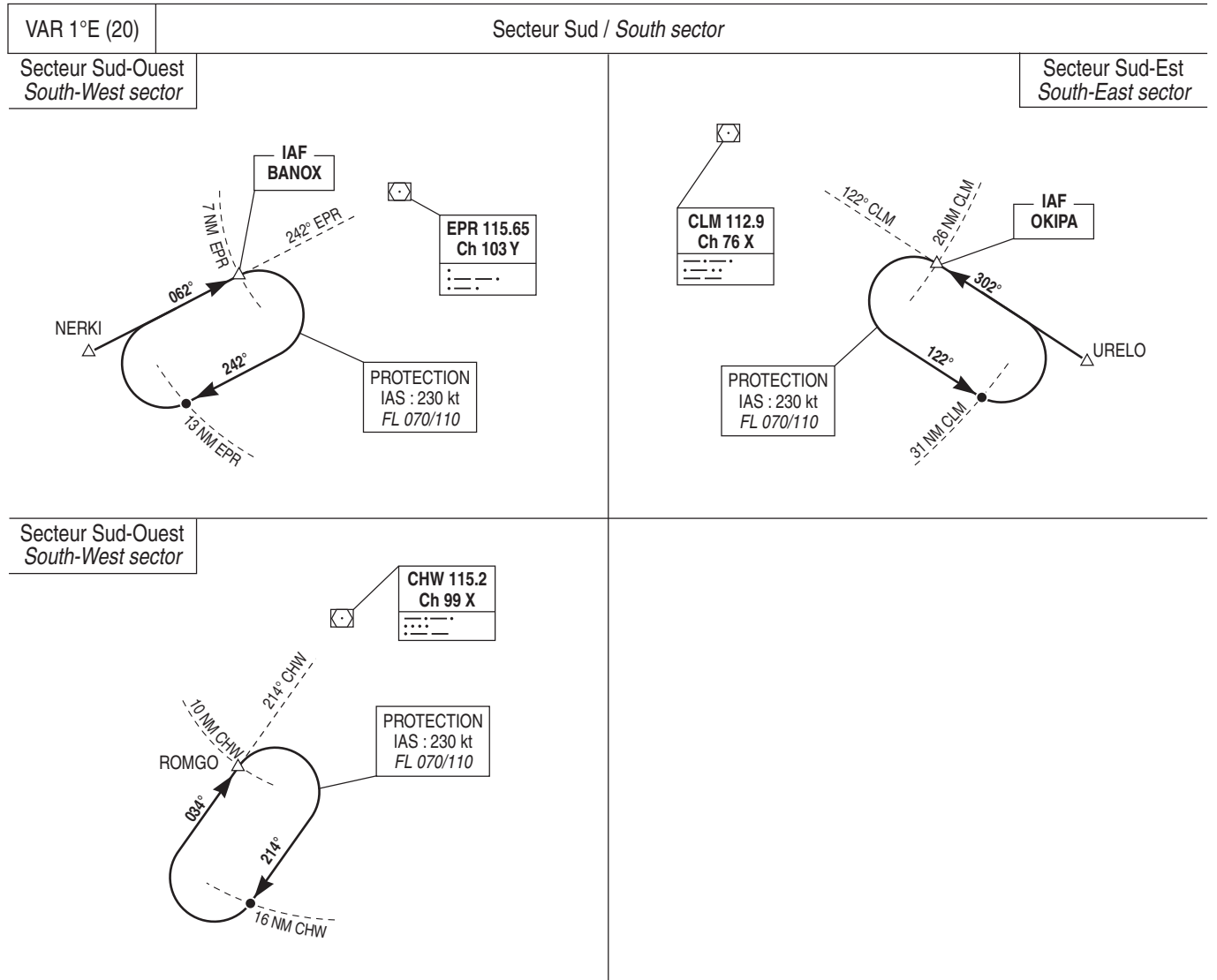
**ATTENTES CONVENTIONNELLES**  
*Conventional Holdings*



- En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
  - La rejoincte des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
  - Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.
- 
- *Due to lack of conventional standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.*
  - *Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.*
  - *Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.*



**ATTENTES CONVENTIONNELLES**  
*Conventional Holdings*



- En l'absence de routes d'arrivée normalisée (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
- La rejoincte des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.
  
- *Due to lack of conventional standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.*
- *Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.*
- *Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.*

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08L**

STAR RNAV RWY 08L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E		Ref NAVAIID :		
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
<b>MATIX 9E (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MOPIL 9E (UIR)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>DINAN 9E (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>VEDUS 9E (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MATIX 9H (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>MOPIL 9H (UIR)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>DINAN 9H (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>VEDUS 9H (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>MOPIL 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	MOPIL	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	182	182.7	33.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)  
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers  
RWY 08L**

STAR RNAV RWY 08L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>VEDUS 9X (UIR FIR FL &gt; 105, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	VEDUS	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	269	270.5	27.9	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1
<b>EPL 9E (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>RPL 9E (FIR)</b>											
	IF	RPL									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TINIL 9E (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280		RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>DJL 9E (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	TRO		321	322.5	74.6				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>PIBAT 9E (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>MOU 9E (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TRO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>EPL 9H (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>RPL 9H (FIR)</b>											
	IF	RPL									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08L**

STAR RNAV RWY 08L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>DJL 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	321.5	48.5			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>PIBAT 9H (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>MOU 9H (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TRO 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TINIL 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	TINIL	-	-	-	-	-	-	FL340	-	RNAV 1
	TF	ERTIP	-	319	319.8	43.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	NANOP	-	318	318.8	10.2	-	-	FL260	300	RNAV 1
	TF	URELO	-	308	309.5	26.2	-	-	FL200	-	RNAV 1
	TF	OKIPA	-	302	303.0	8.0	-	FL180	FL190	300	RNAV 1
<b>KEPER 9E (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>KOVAK 9E (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>SABLE 9E (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>ROMGO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08L**

STAR RNAV RWY 08L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>LUKIP 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK11		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9E</b>											
	IF	BIBAX							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9E</b>											
	IF	LUKIP							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1

HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L**

STAR RNAV RWY 09L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MATIX 9E (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MOFIL 9E (UIR)</b>											
	IF	MOFIL							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>DINAN 9E (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3		-	FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>VEDUS 9E (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MATIX 9H (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>MOFIL 9H (UIR)</b>											
	IF	MOFIL							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>DINAN 9H (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>VEDUS 9H (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L**

STAR RNAV RWY 09L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MOPI 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	MOPI	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	182	182.7	33.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1
<b>VEDUS 9X (UIR FIR FL &gt; 105, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	VEDUS	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	269	270.5	27.9	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1
<b>EPL 9E (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>RLP 9E (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TINIL 9E (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280		RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>DJL 9E (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	TRO		321	322.5	74.6				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>PIBAT 9E (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>MOU 9E (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TRO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L**

STAR RNAV RWY 09L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>EPL 9H (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>RLP 9H (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>DJL 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	321.5	48.5			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>PIBAT 9H (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>MOU 9H (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TRO 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TINIL 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	TINIL	-	-	-	-	-	-	FL340	-	RNAV 1
	TF	ERTIP	-	319	319.8	43.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	NANOP	-	318	318.8	10.2	-	-	FL260	300	RNAV 1
	TF	URELO	-	308	309.5	26.2	-	-	FL200	-	RNAV 1
	TF	OKIPA	-	302	303.0	8.0	-	FL180	FL190	300	RNAV 1



**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L**

STAR RNAV RWY 09L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAV AID :	
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
<b>KEPER 9E (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>KOVAK 9E (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>SABLE 9E (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>ROMGO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK11		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9E</b>											
	IF	BIBAX							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9E</b>											
	IF	LUKIP							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>HOLDING</b>											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08R**

STAR RNAV RWY 08R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>MATIX 9E (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MOPII 9E (UIR)</b>											
	IF	MOPII							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>DINAN 9E (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>VEDUS 9E (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MATIX 9H (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>MOPII 9H (UIR)</b>											
	IF	MOPII							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>DINAN 9H (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>VEDUS 9H (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08R**

STAR RNAV RWY 08R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MOPII 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	MOPII	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	182	182.7	33.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1
<b>VEDUS 9X (UIR FIR FL &gt; 105, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	VEDUS	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	269	270.5	27.9	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1
<b>EPL 9E (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>RLP 9E (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TINIL 9E (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280		RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>DJL 9E (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	TRO		321	322.5	74.6				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>PIBAT 9E (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>MOU 9E (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TRO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>EPL 9H (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08R**

STAR RNAV RWY 08R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>RPL 9H (FIR)</b>											
	IF	RPL									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>DJL 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	321.5	48.5			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>PIBAT 9H (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>MOU 9H (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TRO 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TINIL 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	TINIL	-	-	-	-	-	-	FL340	-	RNAV 1
	TF	ERTIP	-	319	319.8	43.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	NANOP	-	318	318.8	10.2	-	-	FL260	300	RNAV 1
	TF	URELO	-	308	309.5	26.2	-	-	FL200	-	RNAV 1
	TF	OKIPA	-	302	303.0	8.0	-	FL180	FL190	300	RNAV 1
<b>KEPER 9E (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>KOVAK 9E (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>SABLE 9E (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>ROMGO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 08R**

STAR RNAV RWY 08R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>BIBAX 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK11		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9E</b>											
	IF	BIBAX							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9E</b>											
	IF	LUKIP							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>HOLDING</b>											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09R**

STAR RNAV RWY 09R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MATIX 9E (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MOPIL 9E (UIR)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>DINAN 9E (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>VEDUS 9E (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL160		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL150		RNAV 1
<b>MATIX 9H (FIR)</b>											
	IF	MATIX								300	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>MOPIL 9H (UIR)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	300	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>DINAN 9H (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	300	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1
<b>VEDUS 9H (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL280	300	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130		RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL110	FL120		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09R**

STAR RNAV RWY 09R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>MOPII 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	MOPII	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	182	182.7	33.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1
<b>VEDUS 9X (UIR FIR FL &gt; 105, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	VEDUS	-	-	-	-	-	-	-	300	RNAV 1
	TF	XERAM	-	269	270.5	27.9	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	ENORI	-	236	237.2	13.5	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	DEVIM	-	255	255.6	5.9	-	-	FL180	-	RNAV 1
	TF	LORNI	-	254	255.5	7.3	-	FL160	FL170	300	RNAV 1
<b>EPL 9E (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>RLP 9E (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TINIL 9E (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280		RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL200	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>DJL 9E (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	TRO		321	322.5	74.6				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>PIBAT 9E (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>MOU 9E (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1
<b>TRO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL160		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL150		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09R**

STAR RNAV RWY 09R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>EPL 9H (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>RLP 9H (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1				300	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>DJL 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	321.5	48.5			FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>PIBAT 9H (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>MOU 9H (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7				300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TRO 9H (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL190	300	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL140	FL140		RNAV 1
<b>TINIL 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	TINIL	-	-	-	-	-	-	FL340	-	RNAV 1
	TF	ERTIP	-	319	319.8	43.1	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	NANOP	-	318	318.8	10.2	-	-	FL260	300	RNAV 1
	TF	URELO	-	308	309.5	26.2	-	-	FL200	-	RNAV 1
	TF	OKIPA	-	302	303.0	8.0	-	FL180	FL190	300	RNAV 1
<b>KEPER 9E (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>KOVAK 9E (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1



**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09R**

STAR RNAV RWY 09R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>SABLE 9E (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>ROMGO 9E (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO									RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL150	FL150		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL120	250	RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL090	FL110	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9D (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / Use on ATC instruction only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK11		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9E</b>											
	IF	BIBAX							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9E</b>											
	IF	LUKIP							FL240	280	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2		FL100	FL110	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL080	FL100	250	RNAV 1

HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26L**

STAR RNAV RWY 26L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MATIX 9W (FIR)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MOPIL 9W (UIR)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>DINAN 9W (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>VEDUS 9W (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MATIX 9J (FIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		214	214.8	22.0		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>MOPIL 9J (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>DINAN 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>VEDUS 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>EPL 9W (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>RLP 9W (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26L**

STAR RNAV RWY 26L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>TINIL 9W (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280	280	RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>DJL 9W (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3					RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>PIBAT 9W (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>MOU 9W (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>TRO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>EPL 9P (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>RLP 9P (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>DJL 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>PIBAT 9P (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26L**

STAR RNAV RWY 26L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MOU 9P (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>TRO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>KEPER 9W (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9W (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>SABLE 9W (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>ROMGO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KEPER 9P (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9P (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>SABLE 9P (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>ROMGO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26L**

STAR RNAV RWY 26L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>KEPER 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	KEPER									RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8					RNAV 1
	TF	BENAR		034	035.1	23.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9			FL240	300	RNAV 1
	TF	NERKI		061	062.4	21.7			FL190		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL170	FL180	300	RNAV 1
<b>BIBAX 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>BIBAX 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1
<b>HOLDING</b>											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27L**

STAR RNAV RWY 27L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MATIX 9W (FIR)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MOPIL 9W (UIR)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>DINAN 9W (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>VEDUS 9W (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MATIX 9J (FIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		214	214.8	22.0		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>MOPIL 9J (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MOPIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>DINAN 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>VEDUS 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>EPL 9W (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>RLP 9W (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27L**

STAR RNAV RWY 27L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>TINIL 9W (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280	280	RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>DJL 9W (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3					RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>PIBAT 9W (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>MOU 9W (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>TRO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>EPL 9P (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>RLP 9P (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>DJL 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>PIBAT 9P (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>MOU 9P (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27L**

STAR RNAV RWY 27L											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>TRO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>KEPER 9W (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9W (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>SABLE 9W (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>ROMGO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KEPER 9P (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9P (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>SABLE 9P (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1



**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27L**

STAR RNAV RWY 27L											
RMK	GNSS - DME/DME			MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :				
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
<b>ROMGO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>KEPER 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	KEPER									RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8					RNAV 1
	TF	BENAR		034	035.1	23.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9			FL240	300	RNAV 1
	TF	NERKI		061	062.4	21.7			FL190		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL170	FL180	300	RNAV 1
<b>BIBAX 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK11		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>BIBAX 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1
<b>HOLDING</b>											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26R**

STAR RNAV RWY 26R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>MATIX 9W (FIR)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MOFIL 9W (UIR)</b>											
	IF	MOFIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>DINAN 9W (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>VEDUS 9W (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MATIX 9J (FIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		214	214.8	22.0		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>MOFIL 9J (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MOFIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>DINAN 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>VEDUS 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>EPL 9W (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26R**

STAR RNAV RWY 26R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>RLP 9W (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>TINIL 9W (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280	280	RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>DJL 9W (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3					RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>PIBAT 9W (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>MOU 9W (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>TRO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>EPL 9P (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>RLP 9P (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>DJL 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26R**

STAR RNAV RWY 26R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>PIBAT 9P (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>MOU 9P (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>TRO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>KEPER 9W (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9W (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>SABLE 9W (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>ROMGO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KEPER 9P (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9P (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 26R**

STAR RNAV RWY 26R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>SABLE 9P (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>ROMGO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>KEPER 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	KEPER									RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8					RNAV 1
	TF	BENAR		034	035.1	23.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9			FL240	300	RNAV 1
	TF	NERKI		061	062.4	21.7			FL190		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL170	FL180	300	RNAV 1
<b>BIBAX 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK11		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>BIBAX 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1
<b>HOLDING</b>											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27R**

STAR RNAV RWY 27R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>MATIX 9W (FIR)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.1	10.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MOFIL 9W (UIR)</b>											
	IF	MOFIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>DINAN 9W (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>VEDUS 9W (UIR FIR FL &gt; 105)</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	ENORI		236	237.2	13.5					RNAV 1
	TF	DEVIM		254	255.6	5.9			FL130	250	RNAV 1
	TF	LORNI		254	255.5	7.3		FL070	FL130		RNAV 1
<b>MATIX 9J (FIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MATIX								280	RNAV 1
	TF	VAKOS		173	173.8	31.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		214	214.8	22.0		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>MOFIL 9J (UIR Sur instruction / On instruction)</b>											
	IF	MOFIL							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		182	182.7	33.1					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>DINAN 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	DINAN									RNAV 1
	TF	FF101		253	254.5	35.3			FL240	280	RNAV 1
	TF	XERAM		253	253.8	15.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>VEDUS 9J (UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / On instruction (jets on south RWY))</b>											
	IF	VEDUS							FL260	280	RNAV 1
	TF	XERAM		269	270.5	27.9					RNAV 1
	TF	VEBEK		216	217.5	24.8		FL080	FL110	250	RNAV 1
<b>EPL 9W (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>RLP 9W (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27R**

STAR RNAV RWY 27R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>TINIL 9W (UIR)</b>											
	IF	TINIL									RNAV 1
	TF	FF 302		319	319.8	11.7			FL280	280	RNAV 1
	TF	NANOP		318	319.5	41.6					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>DJL 9W (FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3					RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>PIBAT 9W (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>MOU 9W (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>TRO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL160	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL120		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL110		RNAV 1
<b>EPL 9P (UIR)</b>											
	IF	EPL									RNAV 1
	TF	NANOP		267	268.0	73.0					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>RLP 9P (FIR)</b>											
	IF	RLP									RNAV 1
	TF	ERTIP		291	292.3	36.6					RNAV 1
	TF	NANOP		318	318.8	10.2					RNAV 1
	TF	FF 301		308	309.5	8.1			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		308	309.4	18.1			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>DJL 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	DJL									RNAV 1
	TF	FF 304		321	322.5	25.3			FL280		RNAV 1
	TF	TRO		321	322.2	49.3			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>PIBAT 9P (FIR)</b>											
	IF	PIBAT									RNAV 1
	TF	AVLON		337	338.2	48.8					RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	41.9			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>MOU 9P (FIR)</b>											
	IF	MOU									RNAV 1
	TF	TRO		007	008.2	93.7			FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27R**

STAR RNAV RWY 27R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID :	
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
<b>TRO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	TRO							FL150	250	RNAV 1
	TF	URELO		331	331.9	19.6			FL100		RNAV 1
	TF	OKIPA		302	303.0	8.0		FL070	FL100		RNAV 1
<b>KEPER 9W (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9W (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>SABLE 9W (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>ROMGO 9W (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2			FL160		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL150	300	RNAV 1
<b>KEPER 9P (UIR)</b>											
	IF	KEPER						FL280	FL280		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>KOVAK 9P (FIR)</b>											
	IF	KOVAK								300	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>SABLE 9P (FIR)</b>											
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				300	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0				300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>ROMGO 9P (UIR FIR)</b>											
	IF	ROMGO								300	RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		FL190	FL190		RNAV 1
	TF	NERKI		062	062.6	13.2		FL140	FL140		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL140	FL140	300	RNAV 1
<b>KEPER 9X (UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	KEPER									RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8					RNAV 1
	TF	BENAR		034	035.1	23.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9			FL240	300	RNAV 1
	TF	NERKI		061	062.4	21.7			FL190		RNAV 1
	TF	BANOX		062	062.6	8.0		FL170	FL180	300	RNAV 1

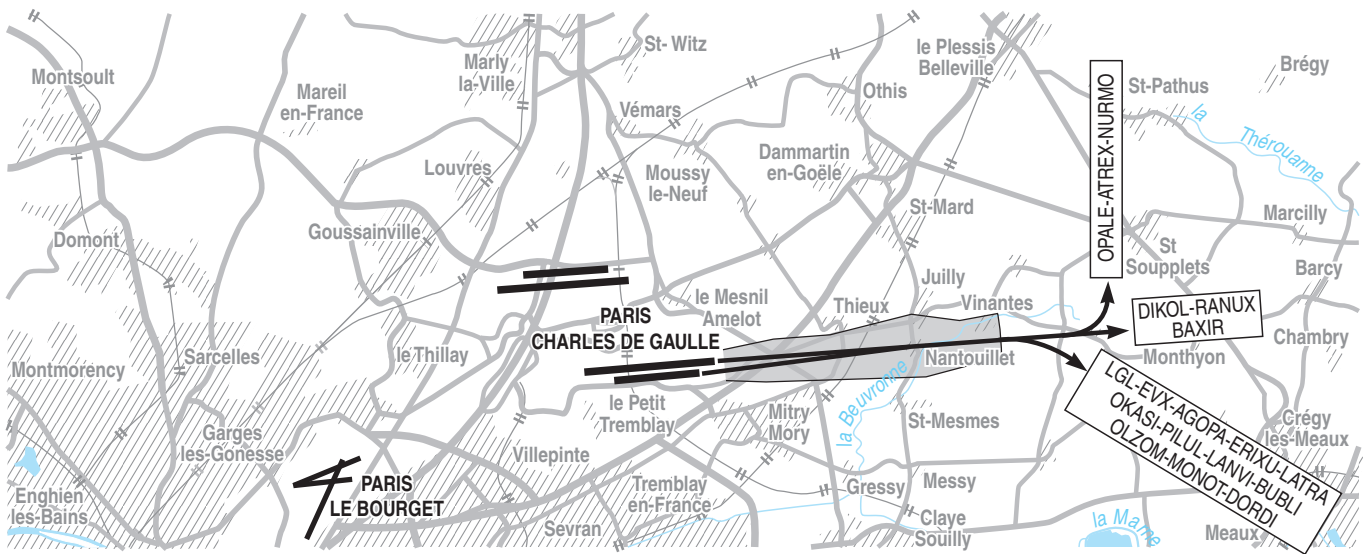


**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27R**

STAR RNAV RWY 27R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°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)	Nav Spec
<b>BIBAX 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	BIBA1		178	179.1	12.3					RNAV 1
	TF	BIBA2		233	233.7	7.0					RNAV 1
	TF	BIBA3		218	219.2	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA4		204	204.7	10.0					RNAV 1
	TF	BIBA5		189	190.3	10.0	L				RNAV 1
	TF	KOLIV		092	093.0	40.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9V (Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / Use on ATC instruction only for jets and propellers)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUK11		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUK12		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUK13		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUK14		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUK15		053	053.6	8.7	R				RNAV 1
	TF	KOLIV		150	150.9	35.0			FL130	250	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9W (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL130	300	RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL110	FL120	300	RNAV 1
<b>BIBAX 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>LUKIP 9P (Hélices uniquement / Propellers only)</b>											
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
<b>BIBAX 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	BIBAX								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		153	154.1	50.5			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1
<b>LUKIP 9X (Réacteurs uniquement / Jets only)</b>											
	IF	LUKIP								300	RNAV 1
	TF	KOLIV		090	090.9	42.2			FL170		RNAV 1
	TF	MOPAR		093	093.8	7.4		FL150	FL160	300	RNAV 1

HOLDING											
LORNI	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OKIPA	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BANOX	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MOPAR	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-
XERAM	-	XERAM	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ENORI	-	ENORI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BIBAX	-	BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANOP	-	NANOP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROMGO	-	ROMGO	-	-	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DEPARTS INITIAUX RWY 08**  
**INITIAL DEPARTURES RWY 08**



**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 08**

**Environment protection airspace associated with initial departures for runway 08**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

a) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E - 2. 48°59'37.64"N, 002°34'55.22"E
  3. 48°59'34.00"N, 002°37'49.35"E - 4. 48°59'37.56"N, 002°42'22.49"E
  5. 48°59'51.85"N, 002°43'40.37"E - 6. 48°59'56.13"N, 002°44'03.69"E
  7. 48°59'56.01"N, 002°44'26.05"E
- puis un arc sens anti-horaire de 4.61 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°00'44.69"N, 002°44'20.11"E
9. 49°00'39.45"N, 002°43'35.24"E - 10. 49°00'37.64"N, 002°43'19.78"E
  11. 49°00'44.94"N, 002°42'00.50"E - 12. 49°00'23.98"N, 002°39'47.73"E
  13. 49°00'19.00"N, 002°38'13.37"E - 14. 48°59'47.61"N, 002°34'08.73"E
  15. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E

1. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E - 2. 48°59'37.64"N, 002°34'55.22"E
  3. 48°59'34.00"N, 002°37'49.35"E - 4. 48°59'37.56"N, 002°42'22.49"E
  5. 48°59'51.85"N, 002°43'40.37"E - 6. 48°59'56.13"N, 002°44'03.69"E
  7. 48°59'56.01"N, 002°44'26.05"E
- then a counter-clockwise arc of 4.61 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°00'44.69"N, 002°44'20.11"E
9. 49°00'39.45"N, 002°43'35.24"E - 10. 49°00'37.64"N, 002°43'19.78"E
  11. 49°00'44.94"N, 002°42'00.50"E - 12. 49°00'23.98"N, 002°39'47.73"E
  13. 49°00'19.00"N, 002°38'13.37"E - 14. 48°59'47.61"N, 002°34'08.73"E
  15. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E

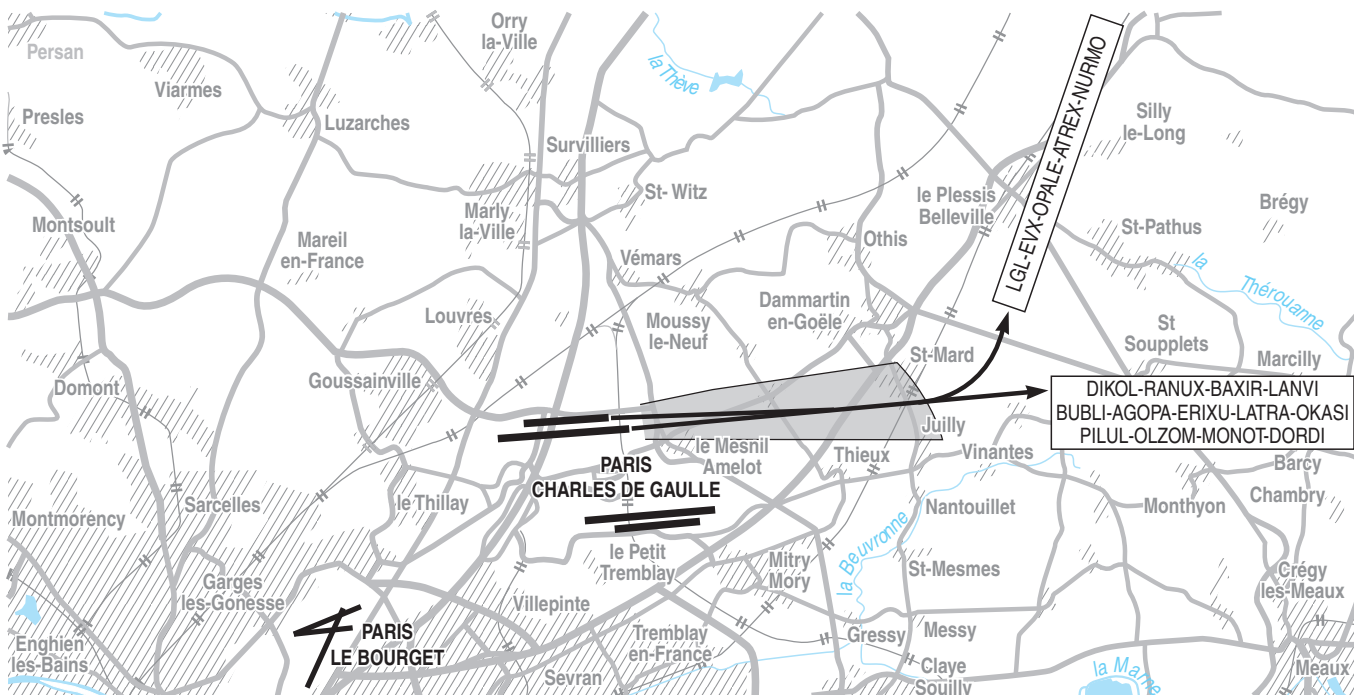
b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 7. et 8.

c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 7. and 8.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DEPARTS INITIAUX RWY 09**  
**INITIAL DEPARTURES RWY 09**



**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 09**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E - 2. 49°01'09.02"N, 002°42'03.73"E
3. 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E
- puis un arc sens anti-horaire de 3.77 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 4. 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E
5. 49°02'26.41"N, 002°40'40.92"E - 6. 49°02'03.30"N, 002°36'30.28"E
7. 49°01'32.15"N, 002°32'28.50"E - 8. 49°01'31.57"N, 002°32'57.12"E
9. 49°01'23.46"N, 002°31'45.11"E - 10. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 3. et 4.

**Environment protection airspace associated with initial departures for runway 09**

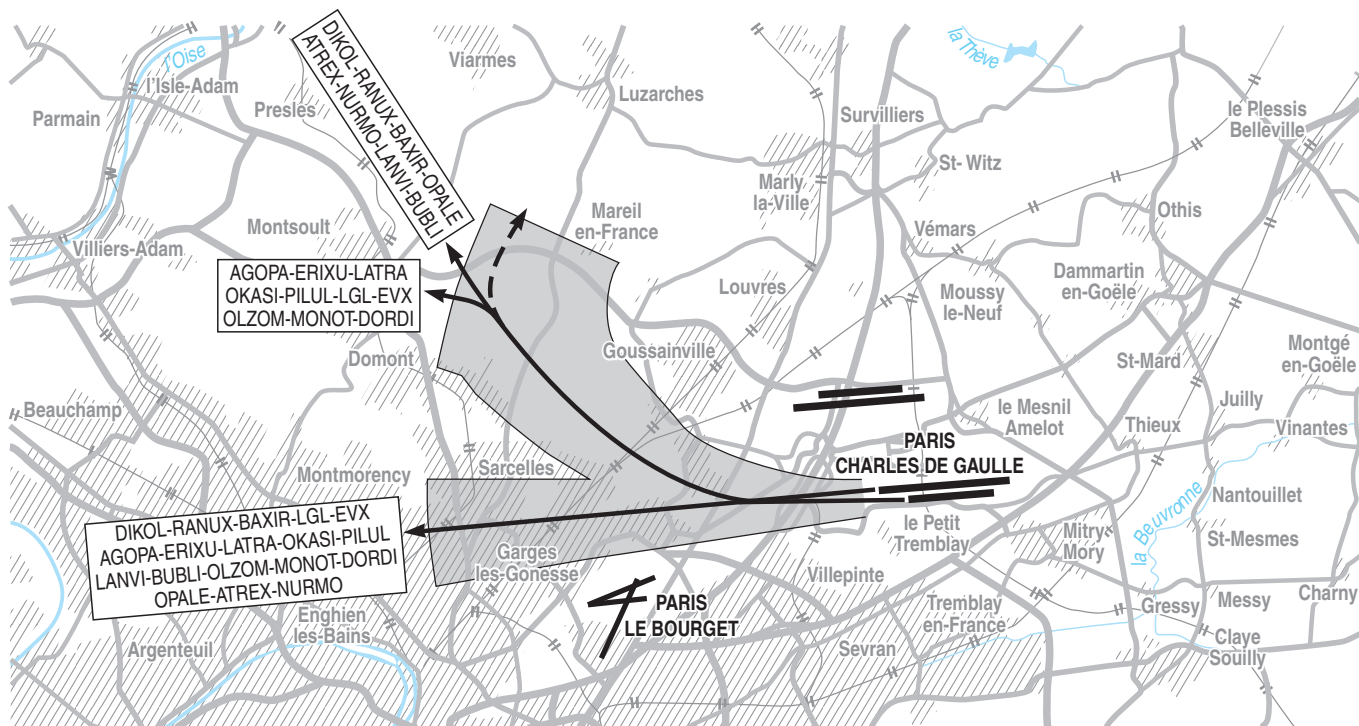
a) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E - 2. 49°01'09.02"N, 002°42'03.73"E
3. 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E
- then a counter-clockwise arc of 3.77 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 4. 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E
5. 49°02'26.41"N, 002°40'40.92"E - 6. 49°02'03.30"N, 002°36'30.28"E
7. 49°01'32.15"N, 002°32'28.50"E - 8. 49°01'31.57"N, 002°32'57.12"E
9. 49°01'23.46"N, 002°31'45.11"E - 10. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E

b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.

c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 3. and 4.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DEPARTS INITIAUX RWY 26**  
**INITIAL DEPARTURES RWY 26**



**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 26**

**Environment protection airspace associated with initial departures for runway 26**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

a) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E - 2. 48°59'39.81"N, 002°34'41.81"E
3. 48°59'42.89"N, 002°35'09.37"E - 4. 48°59'58.70"N, 002°35'07.42"E
5. 48°59'59.48"N, 002°31'47.35"E
- puis un arc sens horaire de 5.93 NM de rayon centré sur 49°05'53.67"N, 002°32'30.84"E - 6. 49°00'49.78"N, 002°27'50.61"E
7. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E
- puis un arc sens horaire de 1.52 NM de rayon centré sur 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 8. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
9. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
- puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 10. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E
11. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E
- puis un arc sens anti-horaire de 2.66 NM de rayon centré sur 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 12. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E
13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E
- puis un arc sens anti-horaire de 7.35 NM de rayon centré sur 49°06'33.65"N, 002°30'13.24"E - 14. 49°00'00.74"N, 002°25'09.26"E
15. 49°00'01.37"N, 002°20'43.36"E
- puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 16. 48°58'06.82"N, 002°20'58.03"E
17. 48°58'38.16"N, 002°25'34.00"E - 18. 48°59'16.36"N, 002°32'18.96"E
19. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E

1. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E - 2. 48°59'39.81"N, 002°34'41.81"E
3. 48°59'42.89"N, 002°35'09.37"E - 4. 48°59'58.70"N, 002°35'07.42"E
5. 48°59'59.48"N, 002°31'47.35"E
- then a clockwise arc of 5.93 NM radius centered on 49°05'53.67"N, 002°32'30.84"E - 6. 49°00'49.78"N, 002°27'50.61"E
7. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E
- then a clockwise arc of 1.52 NM radius centered on 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 8. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
9. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
- then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 10. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E
11. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E
- then a counter-clockwise arc of 2.66 NM radius centered on 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 12. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E
13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E
- then a counter-clockwise arc of 7.35 NM radius centered on 49°06'33.65"N, 002°30'13.24"E - 14. 49°00'00.74"N, 002°25'09.26"E
15. 49°00'01.37"N, 002°20'43.36"E
- then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 16. 48°58'06.82"N, 002°20'58.03"E
17. 48°58'38.16"N, 002°25'34.00"E - 18. 48°59'16.36"N, 002°32'18.96"E
19. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E

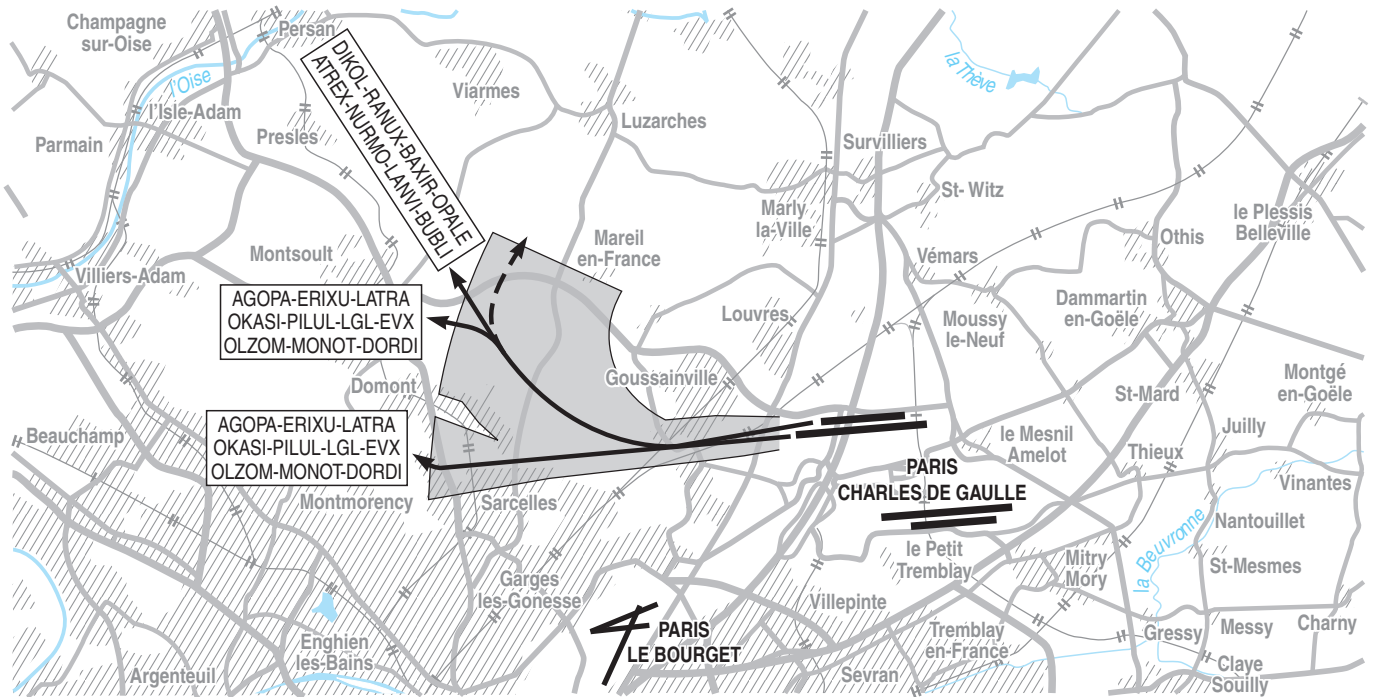
b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 8., 9. et 10 d'une part, et les points 15. et 16. d'autre part.

c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 8., 9. and 10., on the one hand, and, the points 15. and 16., on the other hand

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DEPARTS INITIAUX RWY 27**  
**INITIAL DEPARTURES RWY 27**



**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 27**

**Environment protection airspace associated with initial departures for runway 27**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

a) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E - 2. 49°01'32.94"N, 002°32'43.19"E
3. 49°01'37.88"N, 002°28'36.95"E - 4. 49°01'33.14"N, 002°27'09.82"E
- puis un arc sens horaire de 1.93 NM de rayon centré sur 49°03'16.39"N, 002°28'29.57"E - 5. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E
- puis un arc sens horaire de 1.52 NM de rayon centré sur 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 6. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
7. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
- puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E
9. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E
- puis un arc sens anti-horaire de 2.66 NM de rayon centré sur 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 10. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E
11. 49°01'37.16"N, 002°20'54.45"E
- puis un arc sens anti-horaire de 11 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 12. 49°00'08.62"N, 002°20'43.45"E
13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E - 14. 49°00'55.09"N, 002°29'27.71"E
15. 49°01'20.74"N, 002°32'44.70"E - 16. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E

1. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E - 2. 49°01'32.94"N, 002°32'43.19"E
3. 49°01'37.88"N, 002°28'36.95"E - 4. 49°01'33.14"N, 002°27'09.82"E
- then a clockwise arc of 1.93 NM radius centered on 49°03'16.39"N, 002°28'29.57"E - 5. 49°02'15.11"N, 002°26'00.05"E
- then a clockwise arc of 1.52 NM radius centered on 49°03'03.09"N, 002°27'57.66"E - 6. 49°03'50.55"N, 002°25'59.58"E
7. 49°04'54.02"N, 002°22'29.17"E
- then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 8. 49°02'00.48"N, 002°21'00.42"E
9. 49°01'52.97"N, 002°21'37.79"E
- then a counter-clockwise arc of 2.66 NM radius centered on 49°03'19.53"N, 002°25'01.13"E - 10. 49°01'11.45"N, 002°22'37.18"E
11. 49°01'37.16"N, 002°20'54.45"E
- then a counter-clockwise arc of 11 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 12. 49°00'08.62"N, 002°20'43.45"E
13. 49°00'30.29"N, 002°23'53.57"E - 14. 49°00'55.09"N, 002°29'27.71"E
15. 49°01'20.74"N, 002°32'44.70"E - 16. 49°01'22.36"N, 002°31'21.28"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 6., 7. et 8., d'une part, et les points 11. et 12., d'autre part.

c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 6., 7. and 8., on the one hand, and the points 11. and 12., on the other hand.

**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)

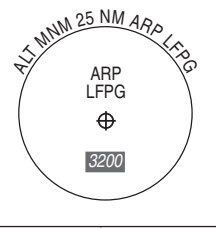
**FREQ :** Voir / See AD 2 LFPG COM 01  
et / and AD 2 LFPO COM 01

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

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

VAR 1°E (20)

TA 5000



**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PO 5H**  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PO 5H**

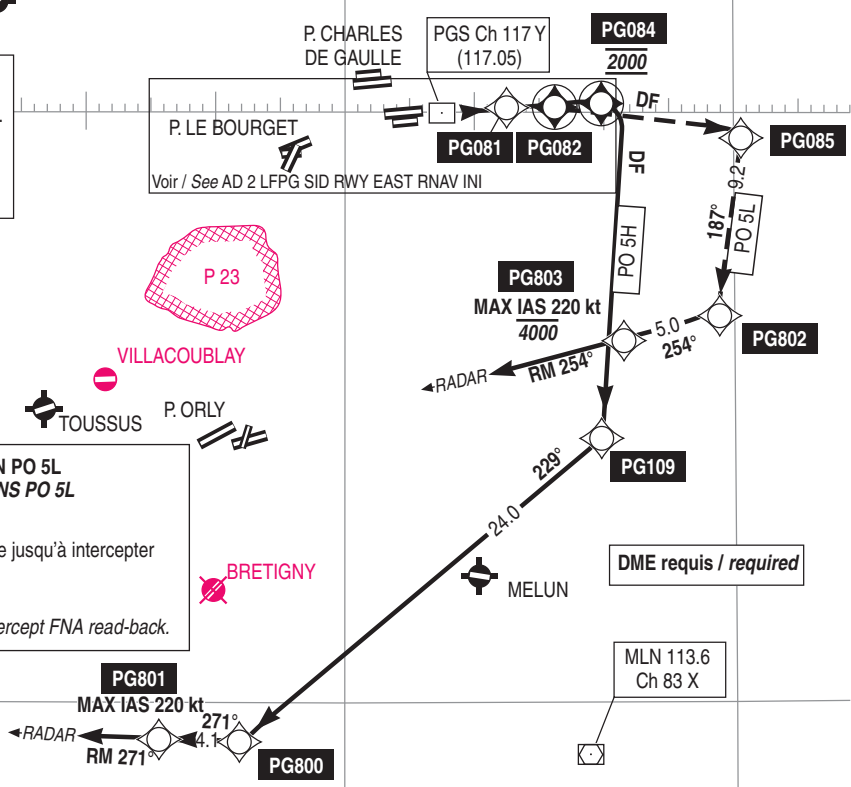
Afficher 7600.  
**Si panne radio avant PG109 :**  
Maintenir 2000 ft. A PG109 monter à 3000 ft et continuer sur l'itinéraire "POGO" jusqu'à PG801 puis continuer RM 271°.  
A 33.0 NM MLN tourner à droite RM 017° pour intercepter l'approche FNA collationnée.  
**Si panne radio après PG109 :**  
Maintenir ou monter à 3000 ft et continuer sur l'itinéraire "POGO" jusqu'à PG801 puis continuer RM 271°.  
A 33.0 NM MLN tourner à droite RM 017° pour intercepter l'approche FNA collationnée.

*Squawk 7600.*  
**In case of radio failure before PG109 :**  
Maintain 2000 ft. At PG109 climb up to 3000 ft and proceed via "POGO" routing until PG801 then continue MAG 271°.  
At 33.0 NM MLN turn right MAG 017° to intercept FNA read-back.  
**In case of radio failure after PG109 :**  
Maintain or climb up to 3000 ft and proceed via "POGO" routing until PG801 then continue MAG 271°.  
At 33.0 NM MLN turn right MAG 017° to intercept FNA read-back.

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.*

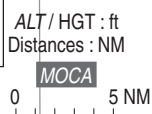
**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PO 5L**  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PO 5L**

Afficher 7600.  
Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'à intercepter l'approche FNA collationnée.  
*Squawk 7600.*  
*Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude to intercept FNA read-back.*



**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°



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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**RWY 08L - 08R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV POGO RWY 08L-08R												
RMK	GNSS ou/ou DME/DME				MAG VAR 2020 1.1°E				Ref NAVAIID : 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)	Nav Spec
<b>PO 5H</b>												
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4							
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	R	2000	2000	-	-	RNAV 1
-	DF	PG109	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG800	-	229	230.2	24.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG801	-	271	272.4	4.1	-	-	-	220	-	RNAV 1
-	FM	PG801	-	271	272.4	-	-	-	-	-	-	-
<b>PO 5L</b>												
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4							
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG085	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG802	-	187	187.7	9.2	R	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG803	-	254	254.9	5.0	-	-	4000	220	-	RNAV 1
-	FM	PG803	-	254	254.9	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**RWY 08L - 08R - 26L - 26 R**  
 Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV POGO RWY 26L-26R (5B-5E) 08L-08R (5H-5L)			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou/ou DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : (1) 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 (SID 5B-5E) (1) 6,5% MNM until FL060 then 5,5% MNM until FL150 (SID 5B-5E) (2) 5.5% MNM (SID 5H-5L)		
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 5B (1)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG263 sur la route 264°MAG RWY26R (respectivement route 267°MAG RWY26L) puis jusqu'à PG264. Vers PG266 puis virer à gauche vers PG823. Vers <u>OXCEL</u> puis vers PG824. Vers PG825 au FL 080 MAX, MAX IAS 220 kt. A PG825, continuer sur la route 083°MAG et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264°MAG RWY26R (respectively course 267°MAG RWY26L) then to PG264. To PG266 then turn left to PG823. To <u>OXCEL</u> then to PG824. To PG825 at FL 080 MAX, MAX IAS 220kt. At PG825, continue on track 083°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.</i>	FL 080	
PO 5E (1)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG263 sur la route 264°MAG RWY26R (respectivement route 267°MAG 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°MAG et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264°MAG RWY26R (respectively course 267°MAG 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°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.</i>	5000 AMSL	
PO 5H (2)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG081 sur la route 084°MAG RWY08L (respectivement route 081°MAG RWY08R) puis jusqu'à <u>PG084</u> 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°MAG et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084°MAG RWY08L (respectively course 081°MAG RWY08R) then to <u>PG084</u> at 2000 ft. Turn right Direct to PG109 then to PG800. To PG801, MAX IAS 220kt. At PG801, continue on track 271°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.</i>	2000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX
PO 5L (2)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG081 sur la route 084°MAG RWY08L (respectivement route 081°MAG RWY08R) puis jusqu'à <u>PG082</u> . Direct vers PG085 puis vers PG802. Vers PG803 à 4000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. A PG803, continuer sur la route 254°MAG et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084°MAG RWY08L (respectively course 081°MAG RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to PG085 then to PG802. To PG803 at 4000 ft MAX, MAX IAS 220kt. At PG803, continue on track 254°MAG and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.</i>	4000 AMSL	



**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)

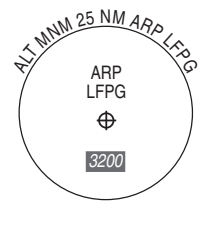
**FREQ :** Voir / See AD 2 LFPG COM 01  
et / and AD 2 LFPO COM 01

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

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

**VAR 1° E (20)** 49°  
30'

**TA 5000**



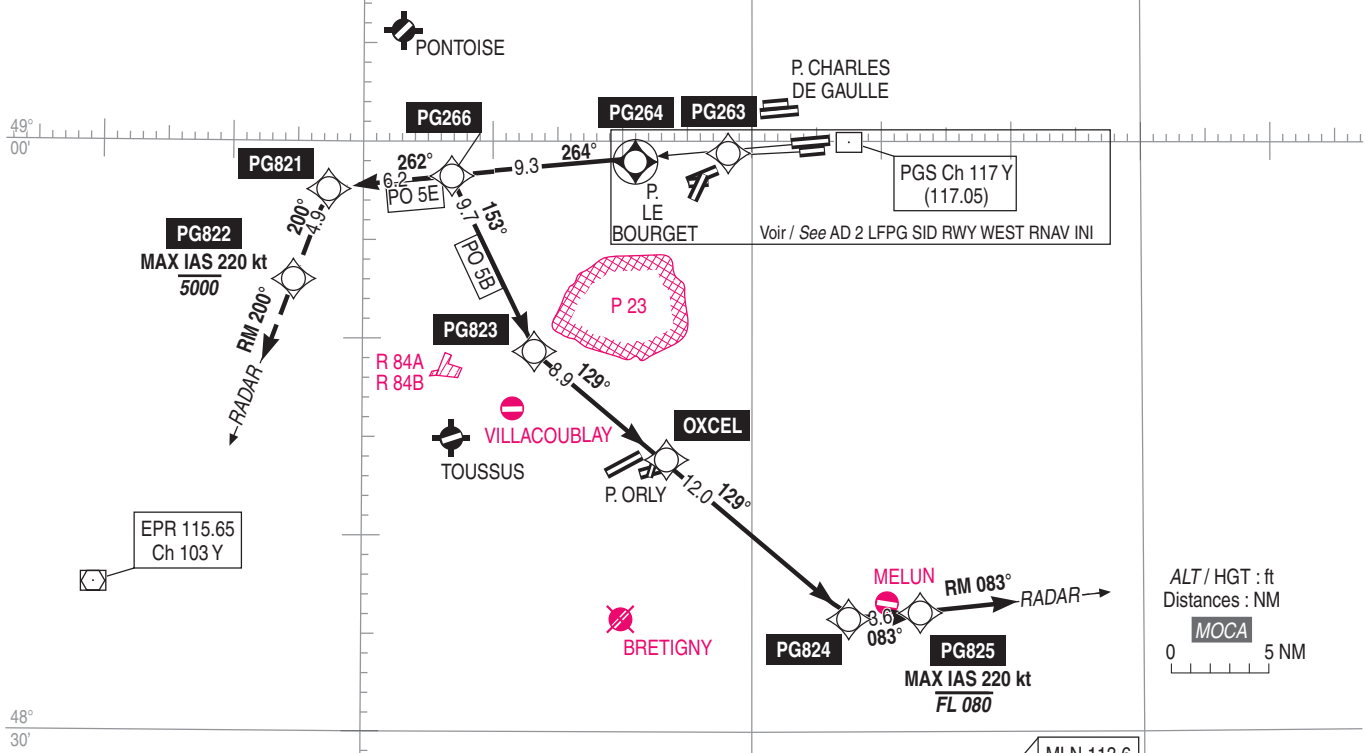
Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.  
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.  
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.  
  
See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.  
See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.  
See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.

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

**DEPARTS SIMULTANES / SIMULTANEOUS DEPARTURES**

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du POGO.  
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the POGO routing.

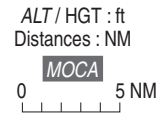
**RWY 26L :** CF 267° jusqu'à/until PG263 puis/then TF 264°  
**RWY 26R :** CF 264° jusqu'à/until PG263 puis/then TF 264°



**PG822**  
MAX IAS 220 kt  
5000

**PGS Ch 117 Y**  
(117.05)  
Voir / See AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI

**EPR 115.65**  
Ch 103 Y



**MLN 113.6**  
Ch 83 X

**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PO 5E**  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PO 5E**

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'à PG822 puis continuer RM 200°.  
Au RDL 073° EPR tourner à gauche RDL 105° EPR (RM 105°).  
A D 9.7 NM EPR tourner à gauche RM 060° pour intercepter l'approche FNA collationnée.  
*Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude until PG822 then continue MAG 200°.*  
*At RDL 073° EPR turn left RDL 105° EPR (MAG 105°).*  
*At D 9.7 NM EPR turn left MAG 060° to intercept FNA read-back.*

**CONSIGNES PANNE RADIOCOMMUNICATION PO 5B**  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE INSTRUCTIONS PO 5B**

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'au PG825 puis continuer RM 083°. Au RDL 358° MLN tourner à gauche RDL 007° MLN (RM 007°).  
A D 18.0 NM MLN tourner à gauche RM 286° pour intercepter l'approche FNA collationnée.  
*Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude until PG825 then continue MAG 083°.*  
*At RDL 358° MLN turn left RDL 007° MLN (MAG 007°).*  
*At D 18.0 NM MLN turn left MAG 286° to intercept FNA read-back.*

- 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.

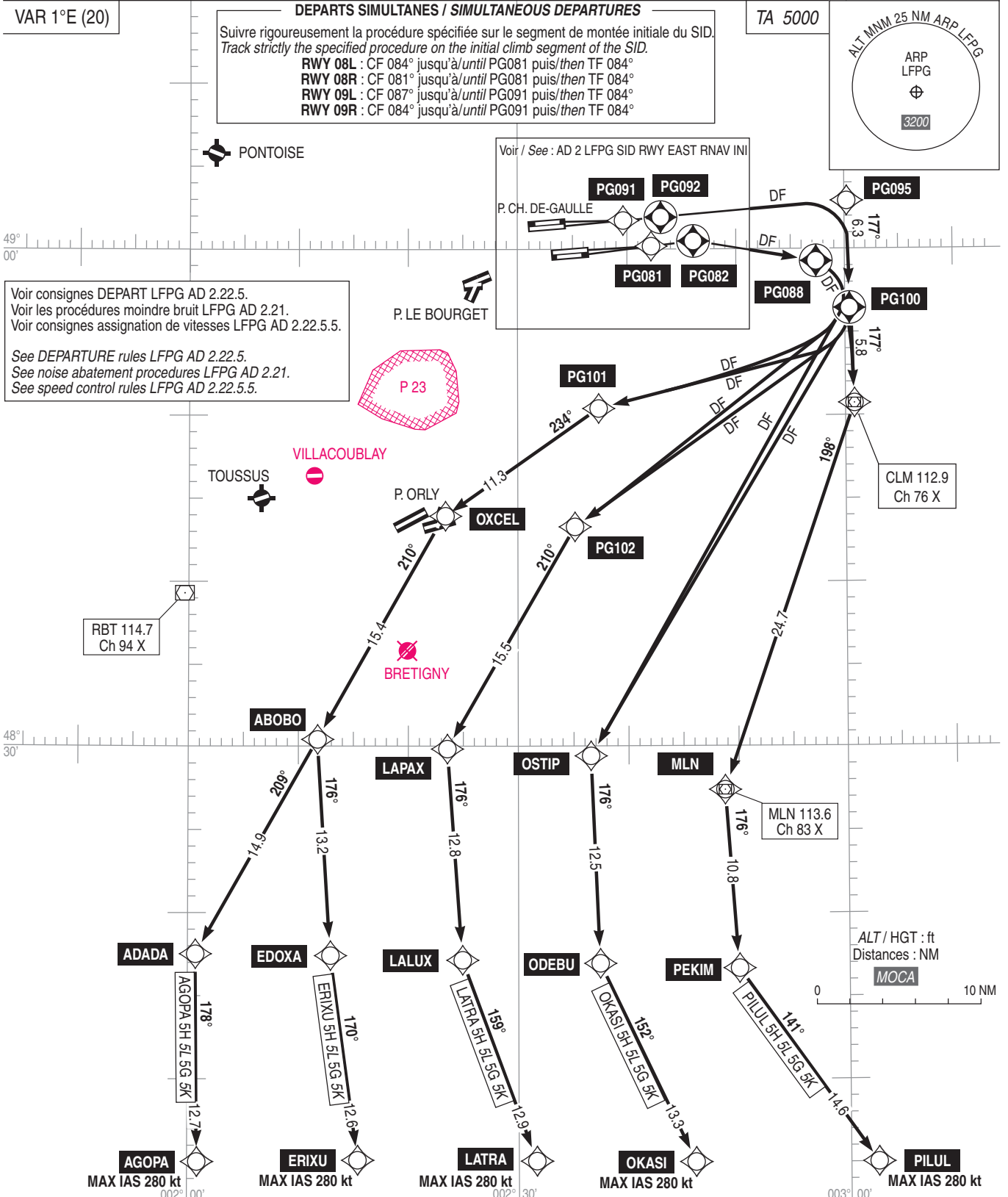
PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)  
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)  
RWY 26L - 26R  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV POGO RWY 26L-26R												
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1.1°E			Ref NAVAID : PGS		
	Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
<b>PO 5B</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3							
-	TF	PG264	Yes	264	265.2	4.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.2	9.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG823	-	153	154.4	9.7	L	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	<b>OXGEL</b>	-	129	129.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG824	-	129	130.0	12.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG825	-	083	084.2	3.6	-	-	FL080	220	-	RNAV 1
-	FM	PG825	-	083	084.2	-	-	-	-	-	-	-
<b>PO 5E</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3							
-	TF	PG264	Yes	264	265.2	4.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.2	9.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG821	-	262	263.4	6.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG822	-	200	200.9	4.9	-	-	5000	220	-	RNAV 1
-	FM	PG822	-	200	200.9	-	-	-	-	-	-	-

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**Réacteurs/Jets (FL>195)**  
**RWY 08L - 08R (5H - 5L) - RWY 09L - 09R (5G - 5K)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**  
GNSS ou/ou DME/DME

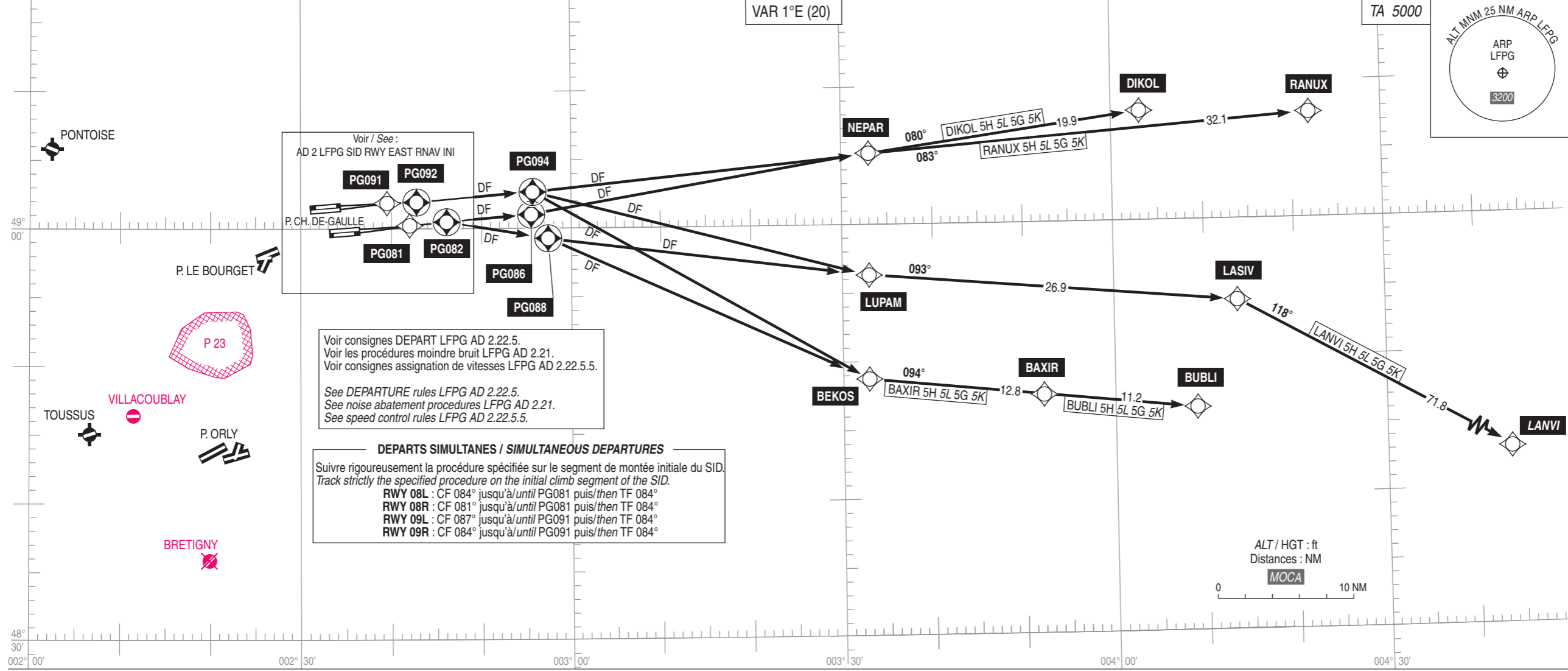


**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**  
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**Réacteurs et hélices / Jets and propellers**  
**RWY 08L - 08R (5H - 5L) - RWY 09L - 09R (5G - 5K)**  
**RANUX<sup>(1)</sup> - LANVI<sup>(1)(2)</sup> - BUBLI<sup>(1)</sup> - DIKOL<sup>(1)(3)</sup> - BAXIR<sup>(3)</sup>**  
**(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)**

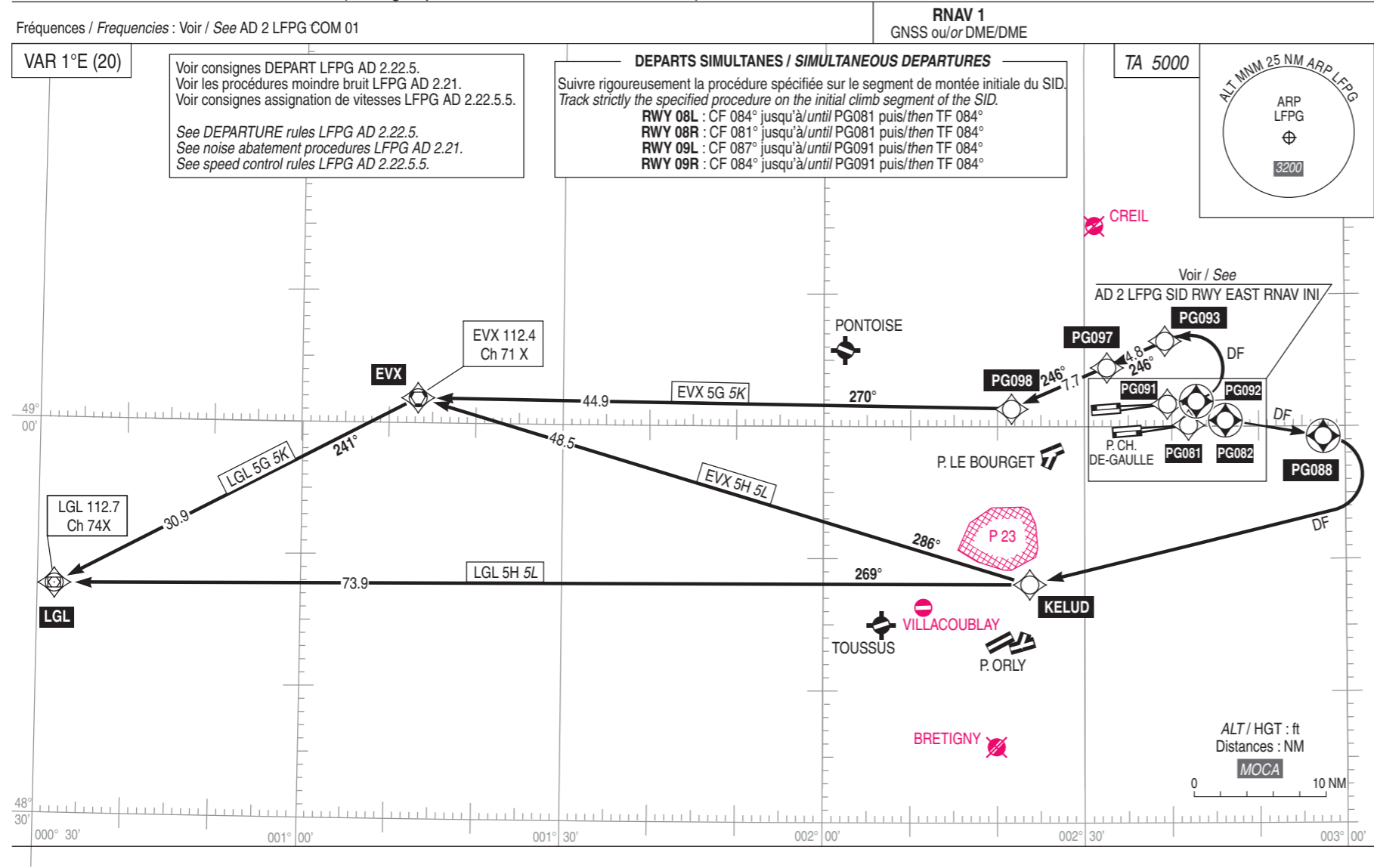
FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01  
(1) Voir / See AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR  
(2) Réserve réacteurs/Reserved jets  
(3) 115 < FL < 195  
**RNAV 1**  
GNSS ou/ou DME/DME



**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**Réacteurs et hélices / Jets and propellers**  
**RWY 08L - 08R (5H - 5L) - RWY 09L - 09R (5G - 5K)**  
**LGL - EVX**  
(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)



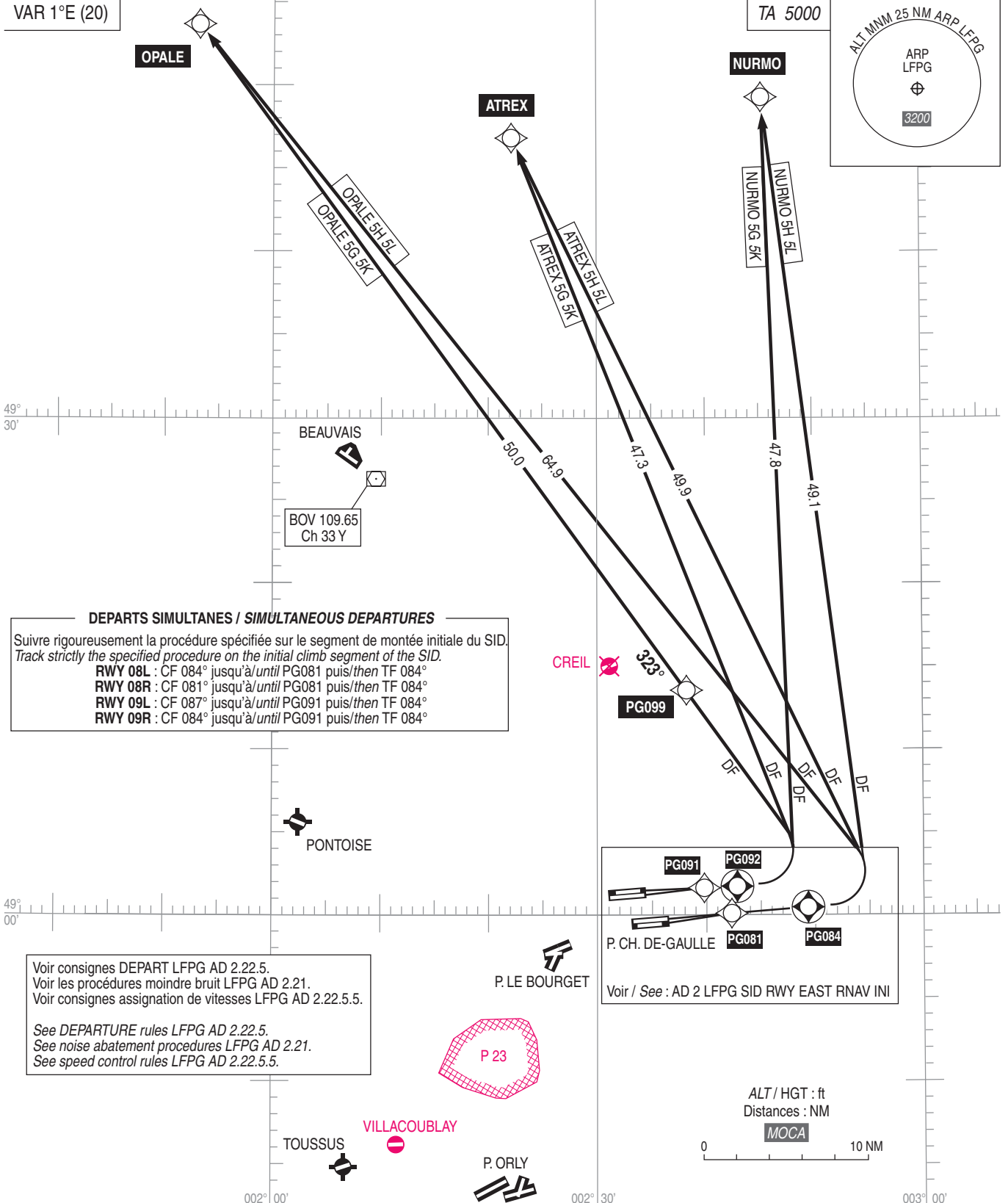
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**  
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**Réacteurs et hélices / Jets and propellers**  
**RWY 08L - 08R (5H - 5L) - RWY 09L - 09R (5G - 5K)**  
**OPALE - ATREX - NURMO**  
(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)

Fréquences / Frequencies : Voir / See AD 2 LFPG COM 01

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



**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME )**  
**RWY 08L - 08R (5H - 5L) - RWY 09L - 09R (5G - 5K)**  
(Réacteurs/Jets FL<145 et/and Hélices/Propellers tous FL/all FL)  
**OLZOM - MONOT - DORDI**  
(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01

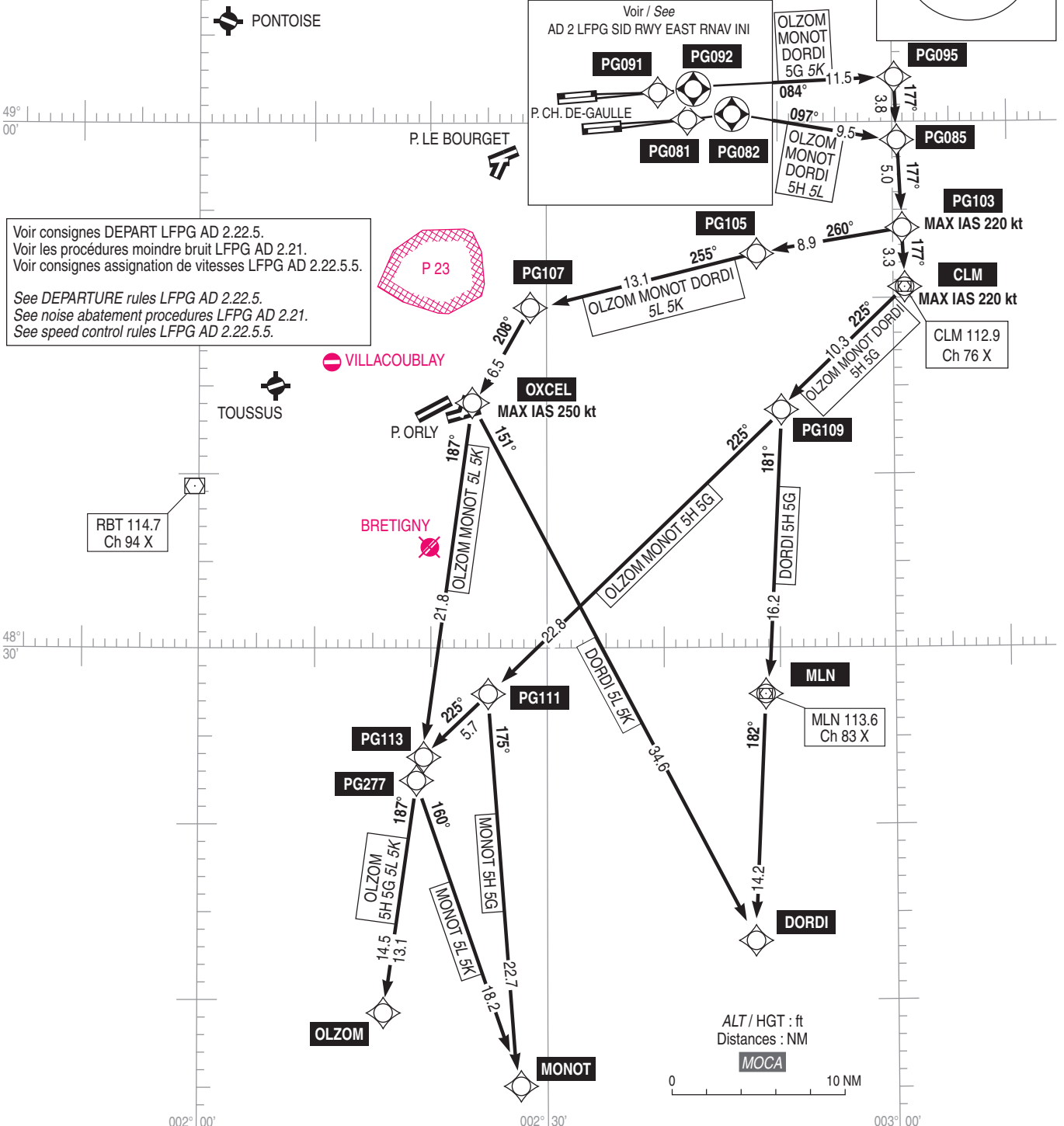
VAR 1° E (20)

**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

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



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.*

**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 08L - 08R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 08L - 08R											
RMK	GNSS ou/or DME/DME						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)	Nav Spec
<b>OPALE 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Y	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OPALE	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>ATREX 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Y	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>NURMO 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Y	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OPALE 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Y	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OPALE	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>ATREX 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Y	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>NURMO 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Y	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DIKOL 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>RANUX 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LANVI 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BAXIR 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1



**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 08L - 08R**  
 Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 08L - 08R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID : 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)	Nav Spec
<b>BUBLI 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DIKOL 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>RANUX 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LANVI 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BAXIR 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BUBLI 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>AGOPA 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
<b>ERIXU 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 08L - 08R**  
 Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 08L - 08R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME			MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID : 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)	Nav Spec
<b>LATRA 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG102	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
<b>OKASI 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
<b>PILUL 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	CLM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>AGOPA 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
<b>ERIXU 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>LATRA 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG102	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 08L - 08R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 08L - 08R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						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)	Nav Spec
<b>OKASI 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
<b>PILUL 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	CLM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>DORDI 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG085	-	097	098.5	9.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	8.3	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG109	-	225	226.0	10.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	181	182.0	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	182	183.5	14.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG085	-	097	098.5	9.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	8.3	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG113	-	225	226.0	38.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.2	14.5	-	-	-	-	RNAV 1
<b>MONOT 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG085	-	097	098.5	9.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	8.3	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG111	-	225	226.0	33.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	175	176.0	22.7	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DORDI 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG085	-	097	098.5	9.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG103	-	177	178.4	5.0	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG105	-	260	261.4	8.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG107	-	255	255.8	13.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	208	209.5	6.5	-	-	-	250	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG085	-	097	098.5	9.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG103	-	177	178.4	5.0	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG105	-	260	261.4	8.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG107	-	255	255.8	13.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	208	209.5	6.5	-	-	-	250	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 08L - 08R**  
 Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 08L - 08R											
RMK	GNSS ou/or DME/DME					MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAIID : 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)	Nav Spec
<b>MONOT 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG085	-	097	098.5	9.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG103	-	177	178.4	5.0	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG105	-	260	261.4	8.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG107	-	255	255.8	13.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	208	209.5	6.5	-	-	-	250	RNAV 1
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5H</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5L</b>											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Y	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 08L - 08R			
Cat	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 , GNSS ou/ou DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% MNM jusqu'au FL150 / 5,5% MNM until FL150		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	DME critique / Critical DME : NIL		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / Propellers Si (H) non mentionné : Réserve réacteurs If (H) not mentioned : Jets only		
	(2) Réserve 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 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 5H	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG084</u> . Direct vers OPALE. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) (Do not turn before DER) then to <u>PG084</u> . Direct to OPALE.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5H	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG084</u> . Direct vers ATREX. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG084</u> . Direct to ATREX.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5H	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG084</u> . Direct vers NURMO. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG084</u> . Direct to NURMO.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
OPALE 5L	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG084</u> . Direct vers OPALE. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG084</u> . Direct to OPALE.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5L	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG084</u> . Direct vers ATREX. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG084</u> . Direct to ATREX.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 08L - 08R			
<b>NURMO 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG084</u> . Direct vers NURMO. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG084</u>. Direct to NURMO.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
<b>DIKOL 5H</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG086</u> puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG086</u> then direct to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
<b>RANUX 5H</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG086</u> puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG086</u> then direct to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
<b>LANVI 5H</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG088</u> puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
<b>BAXIR 5H</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG088</u> puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then to BEKOS. To BAXIR.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG088</u> puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then to BEKOS. To BUBLI.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
<b>DIKOL 5L</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG086</u> puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG086</u> then direct to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
<b>RANUX 5L</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG086</u> puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG086</u> then direct to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
<b>LANVI 5L</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG088</u> puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 08L - 08R			
<b>BAXIR 5L</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG088</u> puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then to BEKOS. To BAXIR.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct <u>PG088</u> puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then to BEKOS. To BUBLI.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
<b>AGOPA 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>ERIXU 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280 kt. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280 kt.	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>AGOPA 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u> . Direct to <u>PG088</u> then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.	FL 120 (R) (1)	NIL

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 08L - 08R			
<b>ERIXU 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers PG101. Vers OXCEL puis vers ABOBO. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers PG102. Vers LAPAX puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers OSTIP. Vers ODEBU puis vers OKASI. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Direct vers <u>PG088</u> puis direct vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OLZOM 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Vers PG085 puis vers CLM. Vers PG113 puis vers OLZOM. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. To PG085 then to CLM. To PG113 then to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
<b>MONOT 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Vers PG085 puis vers CLM. Vers PG111 puis vers MONOT. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. To PG085 then to CLM. To PG111 then to MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5H</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Vers PG085 puis vers CLM. Vers PG109 puis vers DORDI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. To PG085 then to CLM. To PG109 then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>OLZOM 5L</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u> . Vers PG085 puis vers PG103. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL puis vers OLZOM. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. To PG085 then to PG103. To PG105 then to PG107. To OXCEL then to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31



## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 08L - 08R			
<b>MONOT 5L</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u>. Vers PG085 puis vers PG103. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. To PG085 then to PG103. To PG105 then to PG107. To OXCEL then to PG277. To MONOT.</i></p>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5L</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u>. Vers PG085 puis vers PG103. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL puis vers DORDI</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. To PG085 then to PG103. To PG105 then to PG107. To OXCEL then to DORDI.</i></p>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>LGL 5H</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u>. Direct vers <u>PG088</u> puis à droite direct vers KELUD. Vers LGL.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then turn right direct to KELUD. To LGL.</i></p>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176- UT 190
<b>EVX 5H</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u>. Direct vers <u>PG088</u> puis à droite direct vers KELUD. Vers EVX.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then turn right direct to KELUD. To EVX.</i></p>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176
<b>LGL 5L</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u>. Direct vers <u>PG088</u> puis à droite direct vers KELUD. Vers LGL.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then turn right direct to KELUD. To LGL.</i></p>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176- UT 190
<b>EVX 5L</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG081 sur la route 084° M RWY08L (respectivement route 081° M RWY08R) puis vers <u>PG082</u>. Direct vers <u>PG088</u> puis à droite direct vers KELUD. Vers EVX.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to <u>PG082</u>. Direct to <u>PG088</u> then turn right direct to KELUD. To EVX.</i></p>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 09L - 09R			
Cat	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 , GNSS ou/ou DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 5,5% MNM jusqu'au FL150 / 5,5% MNM until FL150		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	DME critique / <i>Critical DME</i> : NIL		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / <i>Propellers</i> Si (H) non mentionné : Réserve réacteurs <i>If (H) not mentioned : Jets only</i>		
	(2) Réserve 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. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :</i> - <i>If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.</i> - <i>If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.</i>		
(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. <i>SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.</i> <i>If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL&gt;195 after waypoints DIKOL and SUIPE.</i>			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
OPALE 5G	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis jusqu'à <u>PG092</u> . Tourner à gauche direct vers PG099 puis vers OPALE. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Turn left direct to PG099 then to OPALE.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 421
ATREX 5G	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers ATREX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to ATREX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 225
NURMO 5G	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers NURMO. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to NURMO.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UN 874
OPALE 5K	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis jusqu'à <u>PG092</u> . Tourner à gauche direct vers PG099 puis vers OPALE. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Turn left direct to PG099 then to OPALE.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 421
ATREX 5K	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers ATREX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. Direct to ATREX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 225

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 09L - 09R			
<b>NURMO 5K</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers NURMO. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to NURMO.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
<b>DIKOL 5G</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers NEPAR. Verrs DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
<b>RANUX 5G</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers NEPAR. Verrs RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
<b>LANVI 5G</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers LUPAM. Verrs LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
<b>BAXIR 5G</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers BEKOS. Verrs BAXIR. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to BEKOS. To BAXIR.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers BEKOS. Verrs BUBLI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to BEKOS. To BUBLI.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
<b>DIKOL 5K</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers NEPAR. Verrs DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
<b>RANUX 5K</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers NEPAR. Verrs RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
<b>LANVI 5K</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers LUPAM. Verrs LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 09L - 09R			
<b>BAXIR 5K</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers BEKOS. Verris BAXIR. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to BEKOS. To BAXIR.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5K</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers <u>PG094</u> puis direct vers BEKOS. Verris BUBLI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to <u>PG094</u>. then direct to BEKOS. To BUBLI.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
<b>AGOPA 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u> . Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Verris ABOBO puis vers ADADA. Verris AGOPA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>ERIXU 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u> . Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Verris ABOBO puis vers EDOXA. Verris ERIXU. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u> . Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Verris LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u> . Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Verris OKASI. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG095 puis vers CLM. Verris MLN puis vers PEKIM. Verris PILUL. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>AGOPA 5K</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u> . Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Verris ABOBO puis vers ADADA. Verris AGOPA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 09L - 09R			
<b>ERIXU 5K</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u>. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280 kt.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.</i></p>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5K</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u>. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.</i></p>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5K</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Direct vers PG095 puis vers <u>PG100</u>. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to <u>PG100</u>. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.</i></p>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5K</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Direct vers PG095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG095 then to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.</i></p>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OLZOM 5G</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Vers PG095 puis vers CLM. Vers PG113 puis vers OLZOM.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. To PG095 then to CLM. To PG113 then to OLZOM.</i></p>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
<b>MONOT 5G</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Vers PG095 puis vers CLM. Vers PG111 puis vers MONOT.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. To PG095 then to CLM. To PG111 then to MONOT.</i></p>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5G</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Vers PG095 puis vers CLM. Vers PG109 puis vers DORDI.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. To PG095 then to CLM. To PG109 then to DORDI.</i></p>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>OLZOM 5K</b>	<p>Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u>. Vers PG095 puis vers PG103. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL puis vers OLZOM.</p> <p><i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. To PG095 then to PG103. To PG105 then to PG107. To OXCEL then to OLZOM.</i></p>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 09L - 09R			
<b>MONOT 5K</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Vers PG095 puis vers PG103. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. To PG095 then to PG103. To PG105 then to PG107. To OXCEL then to PG277. To MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5K</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Vers PG095 puis vers PG103. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL puis vers DORDI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. To PG095 then to PG103. To PG105 then to PG107. To OXCEL then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>LGL 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers EVX. Vers LGL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To EVX. To LGL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
<b>EVX 5G</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers EVX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To EVX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176
<b>LGL 5K</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers EVX. Vers LGL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To EVX. To LGL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
<b>EVX 5K</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG091 sur la route 084° M RWY09R (respectivement route 087° M RWY09L) puis vers <u>PG092</u> . Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers EVX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to <u>PG092</u>. Direct to PG093 then to PG097 and PG098. To EVX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 09L - 09R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 09L - 09R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAI : 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)	Nav Spec
<b>OPALE 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG099	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	323	324.5	50.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>ATREX 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>NURMO 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OPALE 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG099	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	323	324.5	50.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>ATREX 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>NURMO 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DIKOL 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>RANUX 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LANVI 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 09L - 09R**  
 Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 09L - 09R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						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)	Nav Spec
<b>BAXIR 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BUBLI 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DIKOL 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>RANUX 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LANVI 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BAXIR 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BUBLI 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Y	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>AGOPA 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1



**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 09L - 09R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 09L - 09R												
RMK	GNSS ou/ou DME/DME							MAG VAR 2020 1,1°E		Ref NAVAIID : 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)	Nav Spec
<b>ERIXU 5G</b>												
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4							
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	280	RNAV 1
<b>LATRA 5G</b>												
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4							
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	280	RNAV 1
<b>OKASI 5G</b>												
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4							
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	-	280	RNAV 1
<b>PILUL 5G</b>												
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4							
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	12.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	-	280	RNAV 1
<b>AGOPA 5K</b>												
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4							
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	-	280	RNAV 1
<b>ERIXU 5K</b>												
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4							
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	234	234.7	11.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ABOBO	-	210	210.9	15.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	176	176.9	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	-	280	RNAV 1
<b>LATRA 5K</b>												
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4							
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG102	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LAPAX	-	210	210.7	15.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	176	177.0	12.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	280	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 09L - 09R**  
 Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 09L - 09R											
RMK	GNSS ou/or DME/DME						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)	Nav Spec
<b>OKASI 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Y	177	178.4	6.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	176	177.2	12.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
<b>PILUL 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	12.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	198	198.9	24.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>DORDI 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG095	-	084	085.5	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	12.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG109	-	225	226.0	10.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MLN	-	181	182.0	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	182	183.5	14.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG095	-	084	085.5	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	12.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG113	-	225	226.0	38.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.2	14.5	-	-	-	-	RNAV 1
<b>MONOT 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG095	-	084	085.5	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	177	178.4	12.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG111	-	225	226.0	33.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	175	176.0	22.7	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DORDI 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG095	-	084	085.5	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG103	-	177	178.4	8.8	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG105	-	260	261.4	8.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG107	-	255	255.8	13.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	208	209.5	6.5	-	-	-	250	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG095	-	084	085.5	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG103	-	177	178.4	8.8	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG105	-	260	261.4	8.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG107	-	255	255.8	13.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	208	209.5	6.5	-	-	-	250	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 09L - 09R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 09L - 09R											
RMK	GNSS ou/or DME/DME			MAG VAR 2020 1,1°E						Ref NAVAI D : 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)	Nav Spec
<b>MONOT 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG095	-	084	085.5	11.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG103	-	177	178.4	8.8	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	PG105	-	260	261.4	8.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG107	-	255	255.8	13.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	208	209.5	6.5	-	-	-	250	RNAV 1
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG093	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG097	-	246	247.2	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG098	-	246	247.1	7.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	242.4	30.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5G</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG093	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG097	-	246	247.2	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG098	-	246	247.1	7.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG093	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG097	-	246	247.2	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG098	-	246	247.1	7.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	242.4	30.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5K</b>											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Y	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG093	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG097	-	246	247.2	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG098	-	246	247.1	7.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**RWY 26L - 26R (5B - 5E) - RWY 27L - 27R (5A - 5D - 5Z)**  
(Réacteurs / Jets FL>195)  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

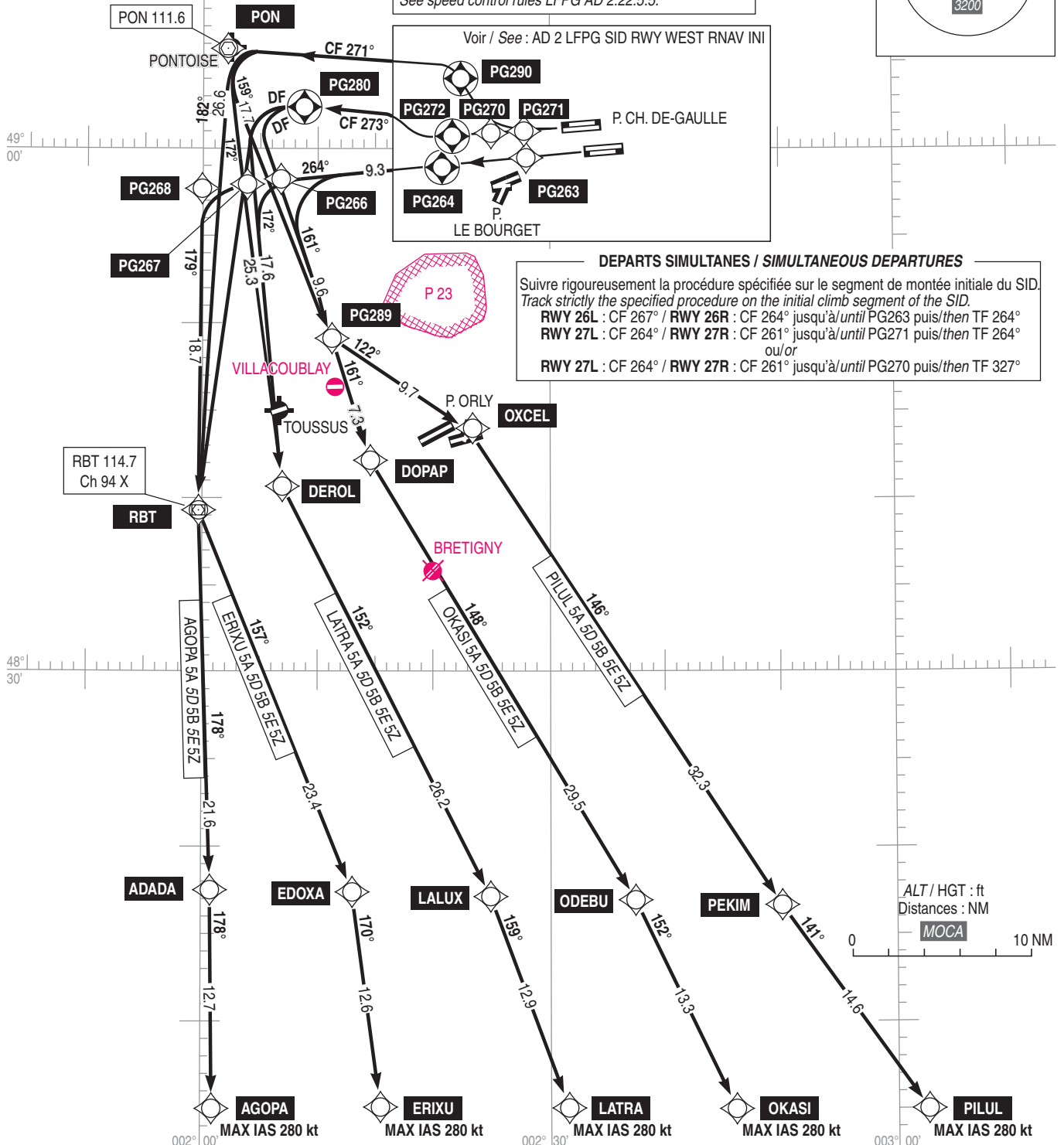
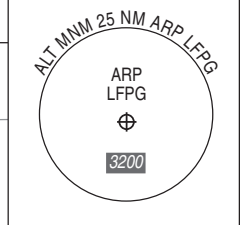
FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**  
GNSS ou/ou DME/DME

VAR 1°E (20)

TA 5000

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/ou  
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.

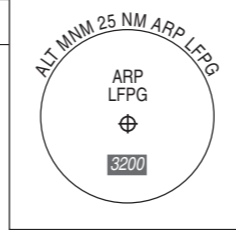
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**Réacteurs et hélices / Jets and propellers**  
**RWY 26L - 26R (5B - 5E) - RWY 27L - 27R (5A - 5D - 5Z)**  
**LGL - EVX**  
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

FREQ : voir / see AD 2 LFPG COM 01

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

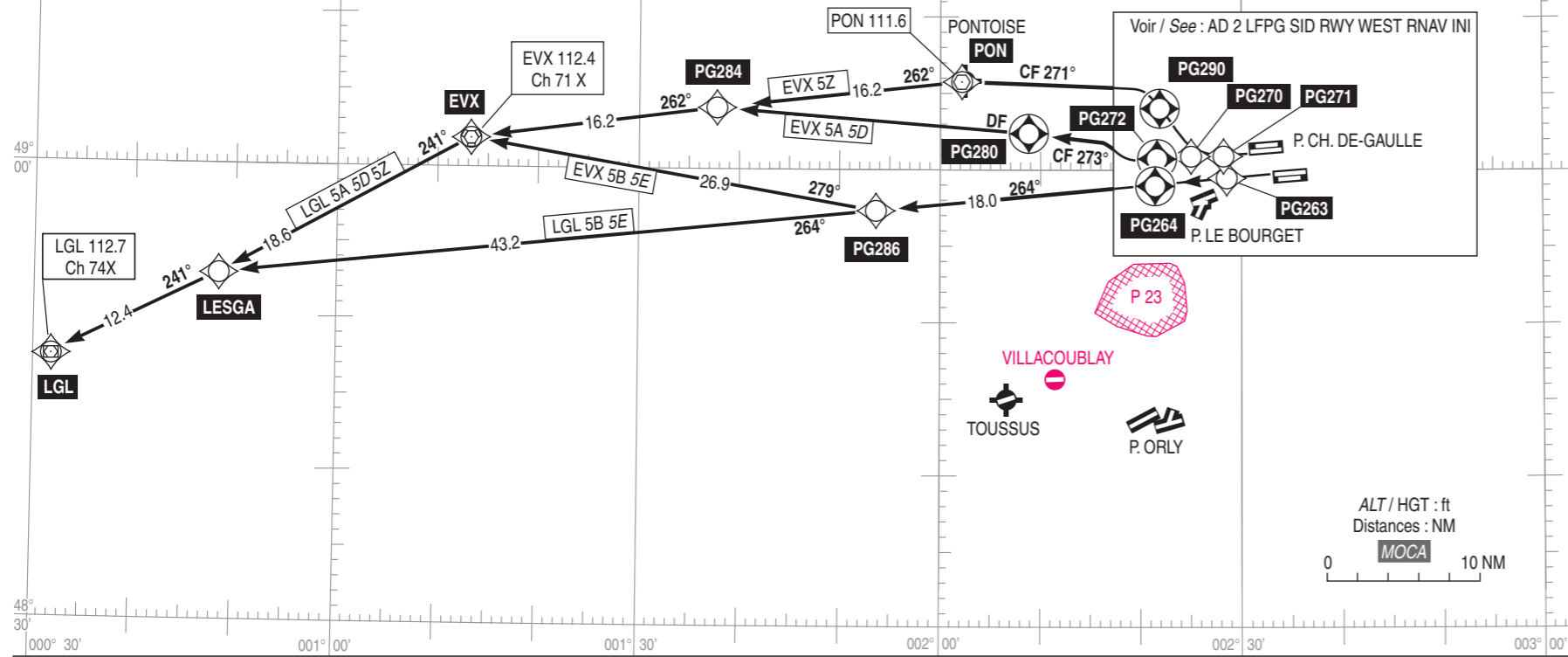
VAR 1°E (20)

TA 5000



**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.

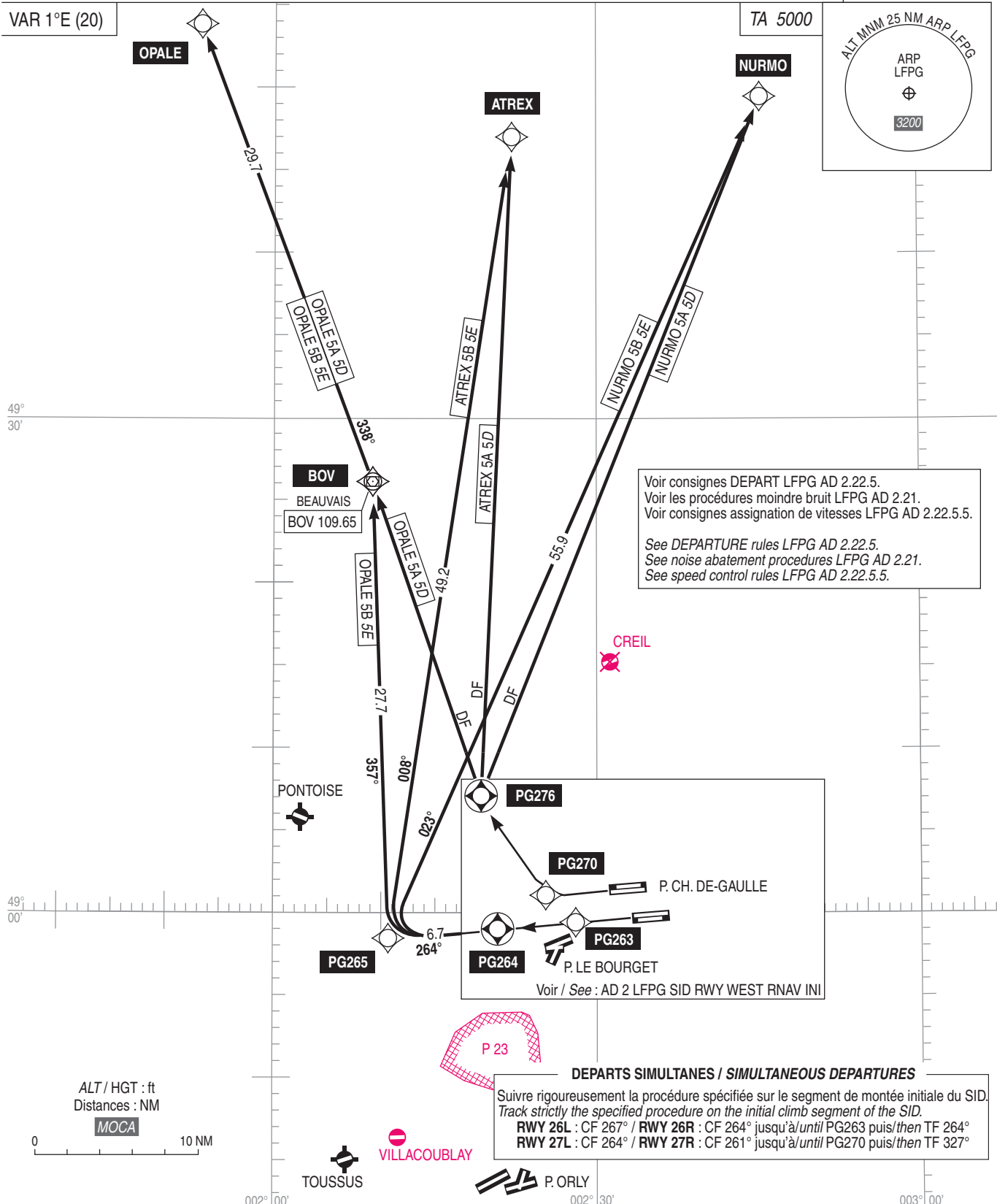
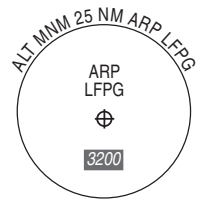
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME /DME)**  
**Réacteurs et hélices / Jets and propellers (FL>115)**  
**RWY 26L - 26R (5B - 5E) - RWY 27L - 27R (5A - 5D)**  
**OPALE - ATREX - NURMO**  
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

Fréquences / Frequencies : Voir / See AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**  
GNSS ou/ou DME/DME

VAR 1°E (20)

TA 5000



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 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 PG270 puis/then TF 327°

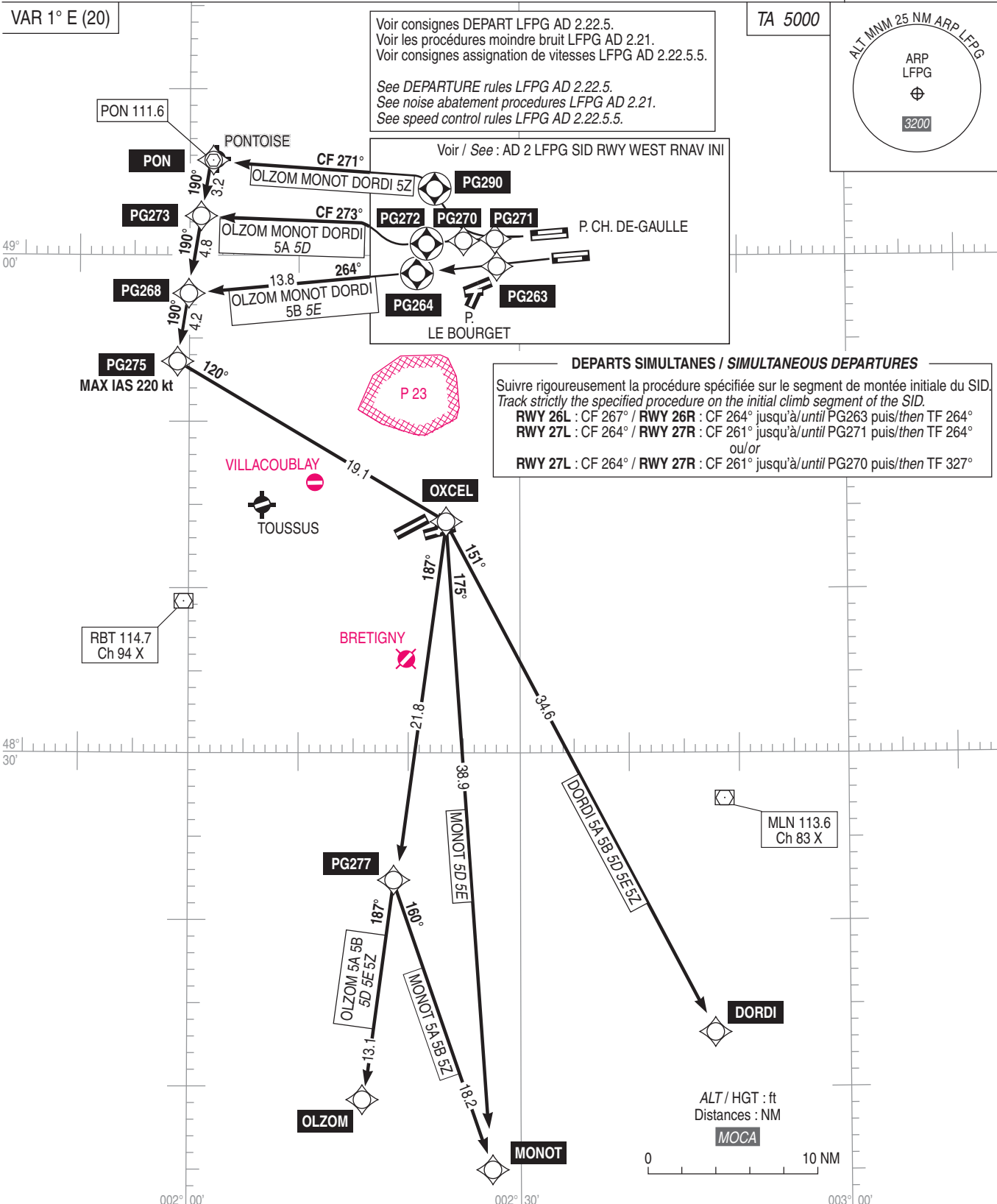
**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :**  
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**  
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**RWY 26L - 26R (5B - 5E) - RWY 27L - 27R (5A - 5D - 5Z)**  
(Réacteurs/Jets FL<145 et/and Hélices/Propellers 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**  
GNSS ou/or DME/DME



**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME)**  
**Réacteurs et hélices / Jets and propellers**  
**RWY 26L - 26R (5B - 5E) - RWY 27L - 27R (5A - 5D)**  
**RANUX<sup>(1)</sup> - LANVI<sup>(1)(2)</sup> - BUBLI<sup>(1)</sup> - DIKOL<sup>(1)(3)</sup> - BAXIR<sup>(3)</sup>**  
(Protégés pour / Protected for CAT. A, B, C, D)

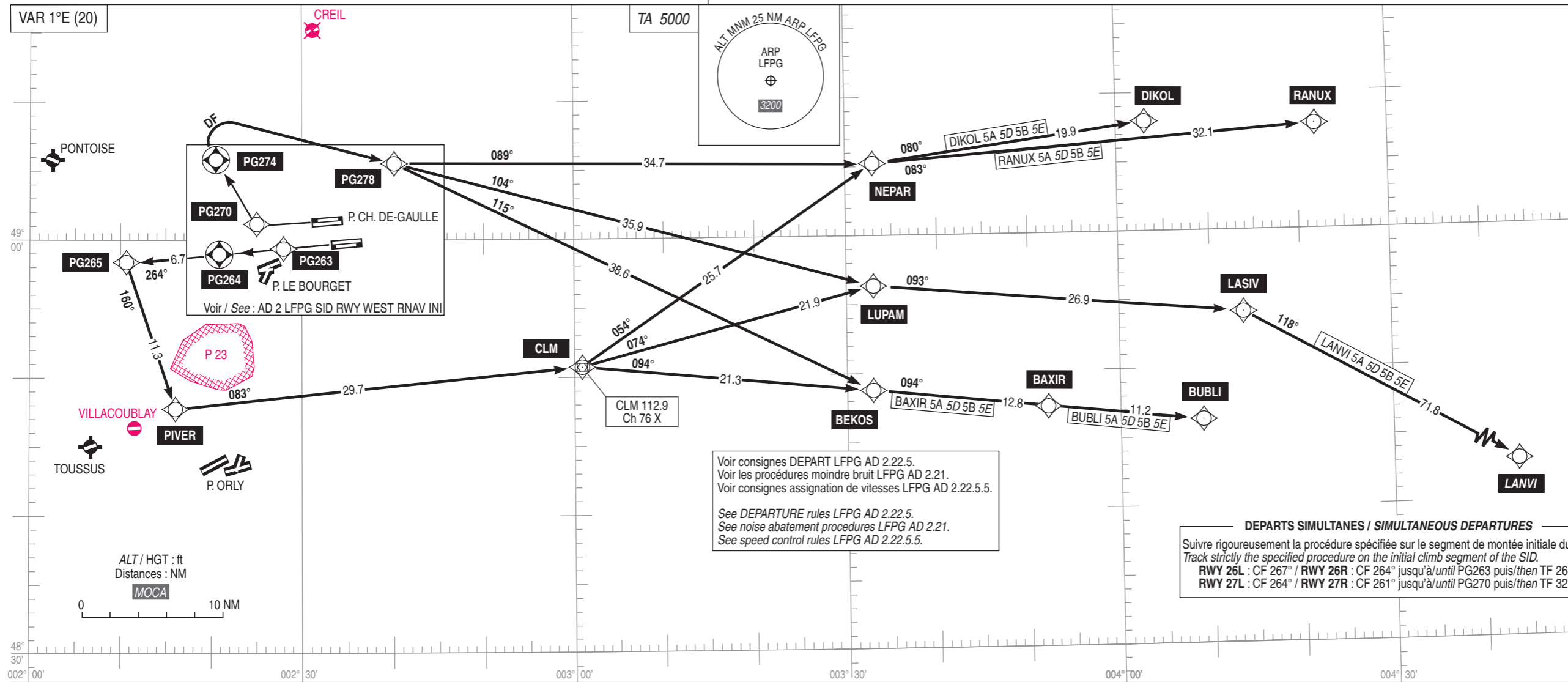
(1) Voir / See AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR

(2) Réserve réacteurs/Reserved jets

(3) 115 < FL < 195

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01

**RNAV 1**  
GNSS ou/ou DME/DME



**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.



**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)  
**SID RNAV RWY 26L - 26R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 26L - 26R												
RMK	GNSS ou/ou DME/DME							MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAID : BT	
Procédure 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	
<b>OPALE 5B</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	BOV	-	357	358.1	27.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>ATREX 5B</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	ATREX	-	008	008.7	49.2	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>NURMO 5B</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	NURMO	-	023	023.7	55.9	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>OPALE 5E</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	BOV	-	357	358.1	27.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>ATREX 5E</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	ATREX	-	008	008.7	49.2	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>NURMO 5E</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	NURMO	-	023	023.7	55.9	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>DIKOL 5B</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>RANUX 5B</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1	
<b>LANVI 5B</b>												
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1	
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	LUPAM	-	074	074.9	21.9	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1	
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1	

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 26L - 26R**  
 Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 26L - 26R											
RMK	GNSS ou/or DME/DME						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)	Nav Spec
<b>BAXIR 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BUBLI 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DIKOL 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>RANUX 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	054	055.5	25.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LANVI 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LUPAM	-	074	074.9	21.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BAXIR 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BUBLI 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG265	-	264	265.3	6.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PIVER	-	160	161.6	11.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	CLM	-	083	084.1	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	094	095.1	21.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>AGOPA 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.3	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 26L - 26R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 26L - 26R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME				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	MMN Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
<b>ERIXU 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.3	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>LATRA 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG267	-	264	265.3	11.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DEROL	-	172	173.4	17.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
<b>OKASI 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DOPAP	-	161	162.2	7.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	148	148.7	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
<b>PILUL 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>AGOPA 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.3	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
<b>ERIXU 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.3	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	179	180.5	18.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>LATRA 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG267	-	264	265.3	11.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DEROL	-	172	173.4	17.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
<b>OKASI 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DOPAP	-	161	162.2	7.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	148	148.7	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
<b>PILUL 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3	-	-	-	-	-	
-	TF	PG264	Y	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 26L - 26R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 26L - 26R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						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)	Nav Spec
<b>DORDI 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>MONOT 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DORDI 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>MONOT 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG268	-	264	265.2	13.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	4.2	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	175	176.0	38.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5B</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	264	264.8	43.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5E</b>											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Y	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	RNAV 1

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 26L - 26R			
Cat	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 , GNSS ou/or DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / <i>ATS gradient</i> : 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 5B - 5E. <i>6,5% MNM until FL060 then 5,5% MNM until FL150 for all SID 5B - 5E.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	DME critique / <i>Critical DME</i> : NIL		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / <i>Propellers</i> Si (H) non mentionné : Réserve réacteurs <i>If (H) not mentioned : Jets only</i>		
	(2) Réserve réacteurs/ <i>Jets only</i> 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. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :</i> - <i>If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.</i> - <i>If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.</i>		
	(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. <i>SID available H24 according to the activity of military area LFR175B.</i> <i>If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL&gt;195 after waypoints DIKOL and SUIPE.</i>		
SID	Itinéraires / <i>Routes</i>	Cir Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
OPALE 5B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG265 puis vers BOV. Vers OPALE. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG265 then to BOV. To OPALE.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 421
ATREX 5B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG265 puis vers ATREX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG265 then to ATREX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 225
NURMO 5B	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG265 puis vers NURMO. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG265 then to NURMO.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UN 874
OPALE 5E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG265 puis vers BOV. Vers OPALE. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG265 then to BOV. To OPALE.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 421
ATREX 5E	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG265 puis vers ATREX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG265 then to ATREX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UT 225

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**

<b>SID RNAV RWY 26L - 26R</b>			
<b>SID</b>	<b>Itinéraires / Routes</b>	<b>Clr Initiale</b> <i>Initial clearance</i>	<b>RMK</b>
<b>NURMO 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers NURMO. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to NURMO.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UN 874
<b>DIKOL 5B</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : J 10
<b>RANUX 5B</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UN 858
<b>LANVI 5B</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UM 164 - UN 491
<b>BAXIR 5B</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BAXIR. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BAXIR.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BUBLI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BUBLI.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UG 42
<b>DIKOL 5E</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : J 10
<b>RANUX 5E</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers NEPAR. Vers RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UN 858
<b>LANVI 5E</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UM 164 - UN 491

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**

SID RNAV RWY 26L - 26R			
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
<b>BAXIR 5E</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BAXIR. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BAXIR.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG265 puis vers PIVER. Vers CLM puis vers BEKOS. Vers BUBLI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG265 then to PIVER. To CLM then to BEKOS. To BUBLI.</i>	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / <i>See use</i> : UG 42
<b>AGOPA 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>ERIXU 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG267 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG267 then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG266 puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>AGOPA 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>ERIXU 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers PG264. Vers PG268 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264. To PG268 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 26L - 26R			
<b>LATRA 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG267 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG267 then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG266 puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG266 then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG266 puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG266 then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OLZOM 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG268 puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG268 then to PG275. To OXCEL then to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
<b>MONOT 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG268 puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers MONOT. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG268 then to PG275. To OXCEL then to MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG268 puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG268 then to PG275. To OXCEL then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>OLZOM 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG268 puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG268 then to PG275. To OXCEL then to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
<b>MONOT 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG268 puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers MONOT. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG268 then to PG275. To OXCEL then to MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG268 puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG268 then to PG275. To OXCEL then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>LGL 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG286 puis vers LESGA. Vers LGL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG286 then to LESGA. To LGL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
<b>EVX 5B</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG286 puis vers EVX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG286 then to EVX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176
<b>LGL 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG286 puis vers LESGA. Vers LGL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG286 then to LESGA. To LGL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
<b>EVX 5E</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG263 sur la route 264° M RWY26R (respectivement route 267° M RWY26L) puis vers <u>PG264</u> . Vers PG286 puis vers EVX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to <u>PG264</u>. To PG286 then to EVX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176



## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 27L - 27R			
Cat	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 , GNSS ou/ou DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / ATS gradient : 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 5A - 5D vers le Sud et l'Ouest. 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 5A - 5D vers le Nord et l'Est, et tous les SID 5Z. 6,5% MNM until FL060 then 5,5% MNM until FL150 for SID 5A - 5D to South and West. 5,5% MNM until FL150 for SID 5A - 5D to North and East, and all SID 5Z.		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	DME critique / <i>Critical DME</i> : NIL		
	(1) (R) : Réacteurs / Jets - (H) : Hélices / <i>Propellers</i> Si (H) non mentionné : Réservé réacteurs If (H) not mentionned : <i>Jets only</i>		
	(2) Réservé réacteurs/ <i>Jets only</i> 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	Cir Initiale Initial clearance	RMK
OPALE 5A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG276</u> . Direct vers BOV puis vers OPALE. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG276</u> . Direct to BOV then to OPALE.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421
ATREX 5A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG276</u> . Direct vers ATREX. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG276</u> . Direct to ATREX.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
NURMO 5A	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG276</u> . Direct vers NURMO. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG276</u> . Direct to NURMO.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
OPALE 5D	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG276</u> . Direct vers BOV puis vers OPALE. Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG276</u> . Direct to BOV then to OPALE.	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 421

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 27L - 27R			
<b>ATREX 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG276</u> . Direct vers ATREX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG276</u>. Direct to ATREX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 225
<b>NURMO 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG276</u> . Direct vers NURMO. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG276</u>. Direct to NURMO.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 874
<b>DIKOL 5A</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
<b>RANUX 5A</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
<b>LANVI 5A</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
<b>BAXIR 5A</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
<b>DIKOL 5D</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
<b>RANUX 5D</b> (4)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 27L - 27R			
<b>LANVI 5D</b> (2) (3)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
<b>BAXIR 5D</b> 115 < FL < 195	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : A 6 - B 13
<b>BUBLI 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG274</u> . Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG274</u>. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UG 42
<b>AGOPA 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>ERIXU 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to DEROL. To LALUX. then to LATRA.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 27L - 27R			
<b>AGOPA 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>ERIXU 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OKASI 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>AGOPA 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>ERIXU 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>LATRA 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 27L - 27R			
<b>OKASI 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>PILUL 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.</i>	FL 120 (R) (1)	NIL
<b>OLZOM 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
<b>MONOT 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to PG277. To MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>OLZOM 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
<b>MONOT 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers MONOT. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)

SID RNAV RWY 27L - 27R			
<b>OLZOM 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to PG275. To OXCEL then to OLZOM.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
<b>MONOT 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to PG275. To OXCEL then to PG277. To MONOT.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
<b>DORDI 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to PG275. To OXCEL then to DORDI.</i>	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
<b>LGL 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG284. Vers EVX puis vers LESGA. Vers LGL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG284. To EVX then to LESGA. To LGL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
<b>EVX 5A</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG 284. Vers EVX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG284. To EVX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176
<b>LGL 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG284. Vers EVX puis vers LESGA. Vers LGL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG284. To EVX then to LESGA. To LGL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
<b>EVX 5D</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG271 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG272</u> . Jusqu'à <u>PG280</u> sur la route 273° M puis direct vers PG284. Vers EVX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG272</u>. To <u>PG280</u> on course 273° M then direct to PG284. To EVX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176
<b>LGL 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers EVX. Vers LESGA puis vers LGL. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to EVX. To LESGA then to LGL.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
<b>EVX 5Z</b>	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) jusqu'à PG270 sur la route 264° M RWY27L (respectivement route 261° M RWY27R) puis vers <u>PG290</u> . Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers EVX. <i>Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to <u>PG290</u>. To PON on course 271° M then to EVX.</i>	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UT 300 - UT 176

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 27L - 27R**  
 Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 27L - 27R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAV AID : 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)	Nav Spec
<b>OPALE 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
<b>ATREX 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>NURMO 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OPALE 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BOV	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
<b>ATREX 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>NURMO 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG276	Y	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DIKOL 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>RANUX 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LANVI 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LUPAM	-	104	104.7	35.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 27L - 27R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 27L - 27R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAI D : 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)	Nav Spec
<b>BAXIR 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BUBLI 5A</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DIKOL 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>RANUX 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LANVI 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LUPAM	-	104	104.7	35.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BAXIR 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
<b>BUBLI 5D</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG274	Y	327	328.1	5.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG278	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BEKOS	-	115	115.6	38.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
<b>AGOPA 5A</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Y	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	RBT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
<b>ERIXU 5A</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Y	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	RBT	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1





**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)**  
**SID RNAV RWY 27L - 27R**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 27L - 27R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						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)	Nav Spec
<b>LATRA 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DEROL	-	172	172.9	25.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
<b>OKASI 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	159	160.3	17.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DOPAP	-	161	162.2	7.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ODEBU	-	148	148.7	29.5	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OKASI	-	152	152.8	13.3	-	-	-	280	RNAV 1
<b>PILUL 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	159	160.3	17.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	122	123.3	9.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PEKIM	-	146	147.3	32.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PILUL	-	141	142.2	14.6	-	-	-	280	RNAV 1
<b>DORDI 5A</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5A</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>MONOT 5A</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DORDI 5D</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5D</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	-
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
Réacteurs (R) et hélices (H) / Jets (R) and propellers (H)  
SID RNAV RWY 27L - 27R  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

SID RNAV RWY 27L - 27R											
RMK	GNSS ou/ou DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAI : 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)	Nav Spec
<b>MONOT 5D</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG273	-	273	274.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.7	9.1	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	175	176.0	38.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>DORDI 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.8	12.3	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DORDI	-	151	152.2	34.6	-	-	-	-	RNAV 1
<b>OLZOM 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.8	12.3	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OLZOM	-	187	188.3	34.9	-	-	-	-	RNAV 1
<b>MONOT 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG275	-	190	190.8	12.3	-	-	-	220	RNAV 1
-	TF	OXCEL	-	120	121.2	19.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG277	-	187	188.3	21.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	MONOT	-	160	161.2	18.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5A</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Y	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5A</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Y	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5D</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Y	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5D</b>											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6	-	-	-	-	-	
-	TF	PG272	Y	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Y	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
<b>LGL 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	262	263.2	32.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	241.8	12.4	-	-	-	-	RNAV 1
<b>EVX 5Z</b>											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5	-	-	-	-	-	
-	TF	PG290	Y	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EVX	-	262	263.2	32.4	-	-	-	-	RNAV 1

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux conventionnels / Conventional initial departures**  
**RWY 08L - 08R - 09R - 09L**

Réservé exclusivement aux ACFT exemptés RNAV1

*Reserved exclusively for RNAV1 exempted ACFT*

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.  
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.  
Voir consignes assignation de vitesse 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.*

Pente ATS RWY 08L-08R-09L-09R : 5.5% MNM jusqu'au FL150.

*ATS gradient RWY 08L-08R-09L-09R : 5.5% MNM jusqu'au FL150.*

**RWY 08L :**

Après décollage, monter RDL 084° PGS (RM 084°) vers le niveau initial autorisé par l'ATC.  
A 5.8 NM PGS, tourner à droite et suivre RM 097° jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

**RWY 08L :**

*After takeoff, climb RDL 084° PGS (MAG 084°) to initial level cleared by ATC.  
At 5.8 NM PGS, turn right and follow MAG 097° until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

**RWY 08R :**

Après décollage, monter RM 081° (Ne pas tourner avant la DER) vers le niveau initial autorisé par l'ATC.  
A 3.1 NM PGS suivre RDL 084° PGS (RM 084°).  
A 5.8 NM PGS, tourner à droite et suivre RM 097° jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1)

**RWY 08R :**

*After takeoff, climb MAG 081° (Do not turn before DER) to initial level cleared by ATC.  
At 3.1 NM PGS follow RDL 084° PGS (MAG 084°).  
At 5.8 NM PGS, turn right and follow MAG 097° until further noticed, then expect radar vectoring to (1)*

**RWY 09R :**

Après décollage, monter RM 084° vers le niveau initial autorisé par l'ATC, jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

**RWY 09R :**

*After takeoff, climb MAG 084° to initial level cleared by ATC, until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

**RWY 09L :**

Après décollage, monter RM 087° (Ne pas tourner avant la DER) vers le niveau initial autorisé par l'ATC. A 6.4 NM CGN suivre RM 084° jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

**RWY 09L :**

*After takeoff, climb MAG 087° (Do not turn before DER) to initial level cleared by ATC.  
At 6.4 NM CGN follow MAG 084° until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

(1) Raccordement en guidage radar à prévoir :

(1) *Junction through radar vectoring to expect :*

- Pour les vols exemptés RNAV 1 et tous les vols avec RFL < 115 (< 195 pour les départs sud) : en direct vers le point spécifié ci-dessous, pour raccordement vers la structure en route adaptée au vol :

- *For RNAV 1 exempted flights and all flights with RFL < 115 (< 195 for southbound departures) : direct to the specified point below, for junction to en route structure suitable to the flight :*

	Vols exemptés RNAV 1 RNAV 1 exempted flights		Tous vols / All flights RFL < 115
	RNAV 5 et/and RFL > 115	Non RNAV	
Départ nord North departure	Vers / To OPALE-ATREX-NURMO	Vers / To MTD	Vers / To MTD
Départ est East departure	Vers / To RANUX-DIKOL-LANVI- BUBLI-BAXIR	Vers / To NIPOR-ALIMO	Vers / To NIPOR-ALIMO
Départ sud South departure	Vers / To AGOPA-ERIXU-LATRA- OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI	Vers / To PTV-MONOT-DORDI	Vers / To PTV-MONOT-DORDI
Départ ouest West departure	Vers / To EVX-LGL	Vers / To EVX-LGL	Vers / To EVX-LGL

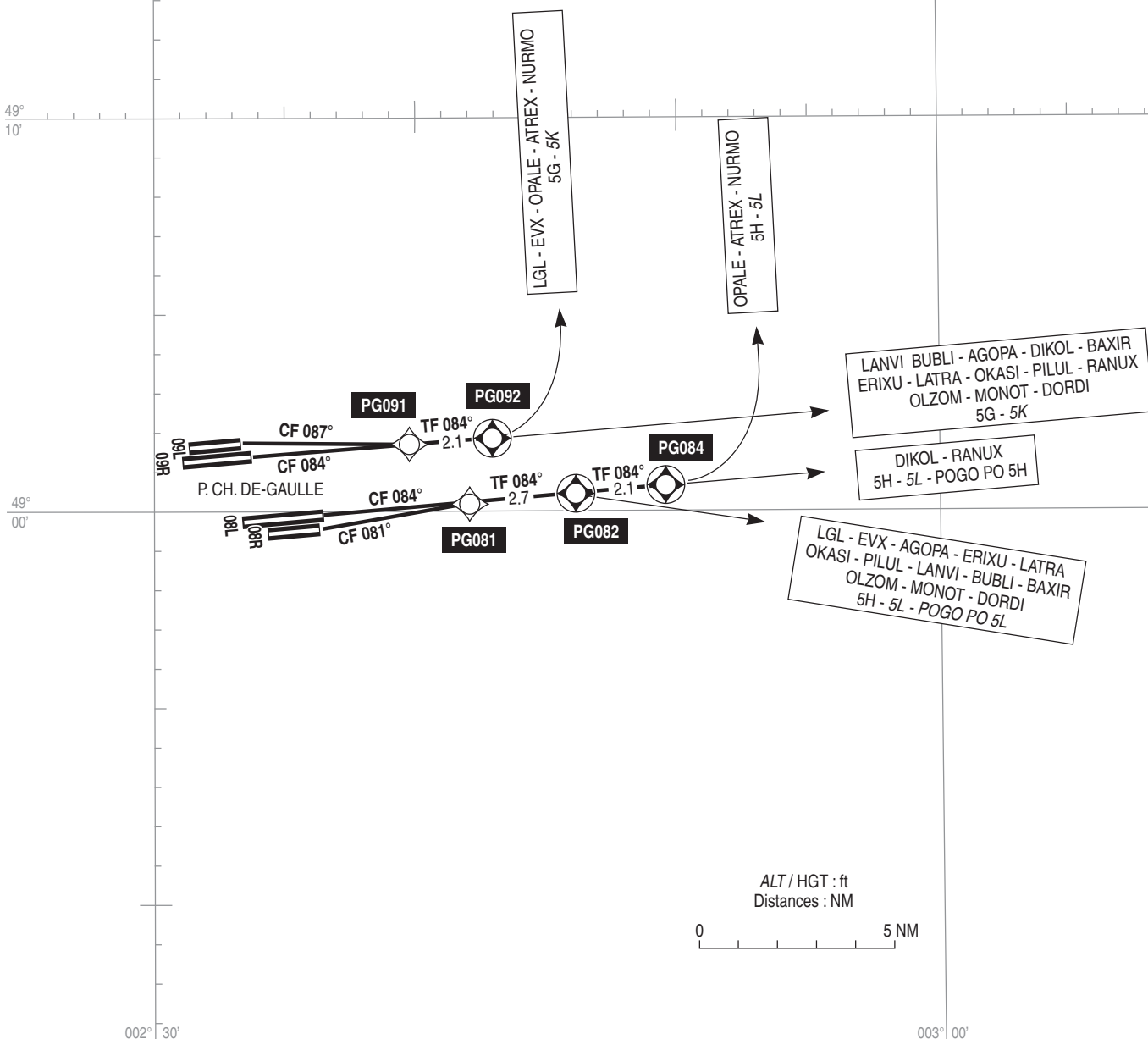
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures (GNSS - DME/DME)**  
**RWY 08L - 08R (5H - 5L) - RWY 09L - 09R (5G - 5K)**  
 (Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01

VAR 1° E (20)

TA 5000

**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°



**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures**  
**RWY 08L - 08R (5H - 5L) - RWY 09R - 09L (5G - 5K)**

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 sur la route 084° MAG puis :

- ☛ - vers PG082 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5H-5L) - POGO PO (5L)**

ou

- vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (5H-5L) - POGO PO (5H).**

**RWY 08R :**

Monter vers le niveau initial vers PG081 sur la route 081° MAG (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-EVX (5H-5L) - POGO PO (5L)**

ou

- vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (5H-5L) - POGO PO (5H).**

**RWY 09R :**

Monter vers le niveau initial vers PG091 sur la route 084° MAG puis :

- ☛ - vers PG092 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5G-5K).**

**RWY 09L :**

Monter vers le niveau initial vers PG091 sur la route 087° MAG (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-EVX (5G-5K).**

**RWY 08L :**

Climb to initial level to PG081 on course 084° MAG then:

- to PG082 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5H-5L) - POGO PO (5L)**

or

- to PG084 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (5H-5L) - POGO PO (5H).**

**RWY 08R :**

Climb to initial level to PG081 on course 081° MAG (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-EVX (5H-5L) - POGO PO (5L)**

or

- to PG084 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (5H-5L) - POGO PO (5H).**

**RWY 09R :**

Climb to initial level to PG091 on course 084° MAG then :

- to PG092 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5G-5K).**

**RWY 09L :**

Climb to initial level to PG091 on course 087° MAG (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-EVX (5G-5K).**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux conventionnels / Conventional initial departures**  
**RWY 26R - 26L - 27L - 27R**

Réservé exclusivement aux ACFT exemptés RNAV1

*Reserved exclusively for RNAV 1 exempted ACFT*

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.

*See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.*

Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.

*See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.*

Voir consignes assignation de vitesse LFPG AD 2.22.5.5.

*See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.*

Pente ATS :

*ATS gradient :*

RWY 26L-26R :

*RWY 26L-26R :*

- 6.5% MNM jusqu'au FL060 puis 5.5% jusqu'au FL150.

*- 6.5% MNM until FL060 then 5.5% until FL150.*

RWY 27L-27R :

*RWY 27L-27R :*

- 5.5% MNM jusqu'au FL150 vers le nord et l'est ;

*- 5.5% MNM until FL150 to north and east ;*

- 6.5% MNM jusqu'au FL060 puis 5.5% jusqu'au FL150 vers le sud et l'ouest.

*- 6.5% MNM until FL060 then 5.5% until FL150 to south and west.*

**RWY 26L :**

Après décollage, monter RM 267° (Ne pas tourner avant la DER) vers le niveau initial autorisé par l'ATC.

**RWY 26L :**

*After takeoff, climb MAG 267° (Do not turn before DER) to initial level cleared by ATC.*

A 6.3 NM PGS suivre RDL 264° PGS (RM 264°) jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

*At 6.3 NM PGS follow RDL 264° PGS (MAG 264°) until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

**RWY 26R :**

Après décollage, monter RDL 264° PGS (RM 264°) vers le niveau initial autorisé par l'ATC jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

**RWY 26R :**

*After takeoff, climb RDL 264° PGS (MAG 264°) to initial level cleared by ATC until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

**RWY 27L :**

Après décollage, monter RM 264° vers le niveau initial autorisé par l'ATC puis :

**RWY 27L :**

*After take-off, climb MAG 264° to initial level cleared by ATC then :*

Pour les départs vers le nord et l'est, à 1.5 NM CGN, tourner à droite RDL 327° BT (RM 327°) jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

*For northbound and eastbound departures at 1.5 NM CGN, turn right RDL 327° BT (MAG 327°) until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

Ou

*Or*

Pour les départs vers le sud et l'ouest :

*For southbound and westbound departures :*

\* Si pente  $\geq$  6.5% jusqu'au FL060, maintenir RM 264° jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1) ;

*\* If climb gradient  $\geq$  6.5% until FL060, maintain MAG 264° until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

\* Si pente  $<$  6.5%, à 1.5 NM CGN tourner à droite RDL 327° BT (RM 327°), puis intercepter et suivre RDL 091° PON (RM 271°) jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

*\* If climb gradient  $<$  6.5%, at 1.5 NM CGN, turn right RDL 327° BT (MAG 327°), then intercept and follow RDL 091° PON (MAG 271°) until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

**RWY 27R :**

Après décollage, monter RM 261° (Ne pas tourner avant la DER) vers le niveau initial autorisé par l'ATC, puis :

**RWY 27R :**

*After takeoff, climb MAG 261° (Do not turn before DER) to initial level cleared by ATC then :*

Pour les départs vers le nord et l'est, à 1.5 NM CGN, tourner à droite RDL 327° BT (RM 327°) jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

*For northbound and eastbound departures, at 1.5 NM CGN, turn right RDL 327° BT (MAG 327°) until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

Ou

*Or*

Pour les départs vers le sud et l'ouest :

*For southbound and westbound departures :*

\* Si pente  $\geq$  6.5% jusqu'au FL060, à 1.5 NM CGN suivre RM 264° jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1) ;

*\* If climb gradient  $\geq$  6.5% until FL060, at 1.5 NM CGN follow MAG 264° until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

\* Si pente  $<$  6.5%, à 1.5 NM CGN tourner à droite RDL 327° BT (RM 327°), puis intercepter et suivre RDL 091° PON (RM 271°) jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

*\* If climb gradient  $<$  6.5%, at 1.5 NM CGN, turn right RDL 327° BT (MAG 327°), then intercept and follow RDL 091° PON (MAG 271°) until further noticed, then expect radar vectoring to (1).*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux conventionnels / Conventional initial departures**  
**RWY 26R - 26L - RWY 27L- 27R**

(1) Raccordement en guidage radar à prévoir :

(1) Junction through radar vectoring to expect :

- Pour les vols exemptés RNAV 1 et tous les vols avec RFL < 115 (<195 pour les départs sud) : **en direct vers le point spécifié ci-dessous**, pour raccordement vers la structure en route adaptée au vol :

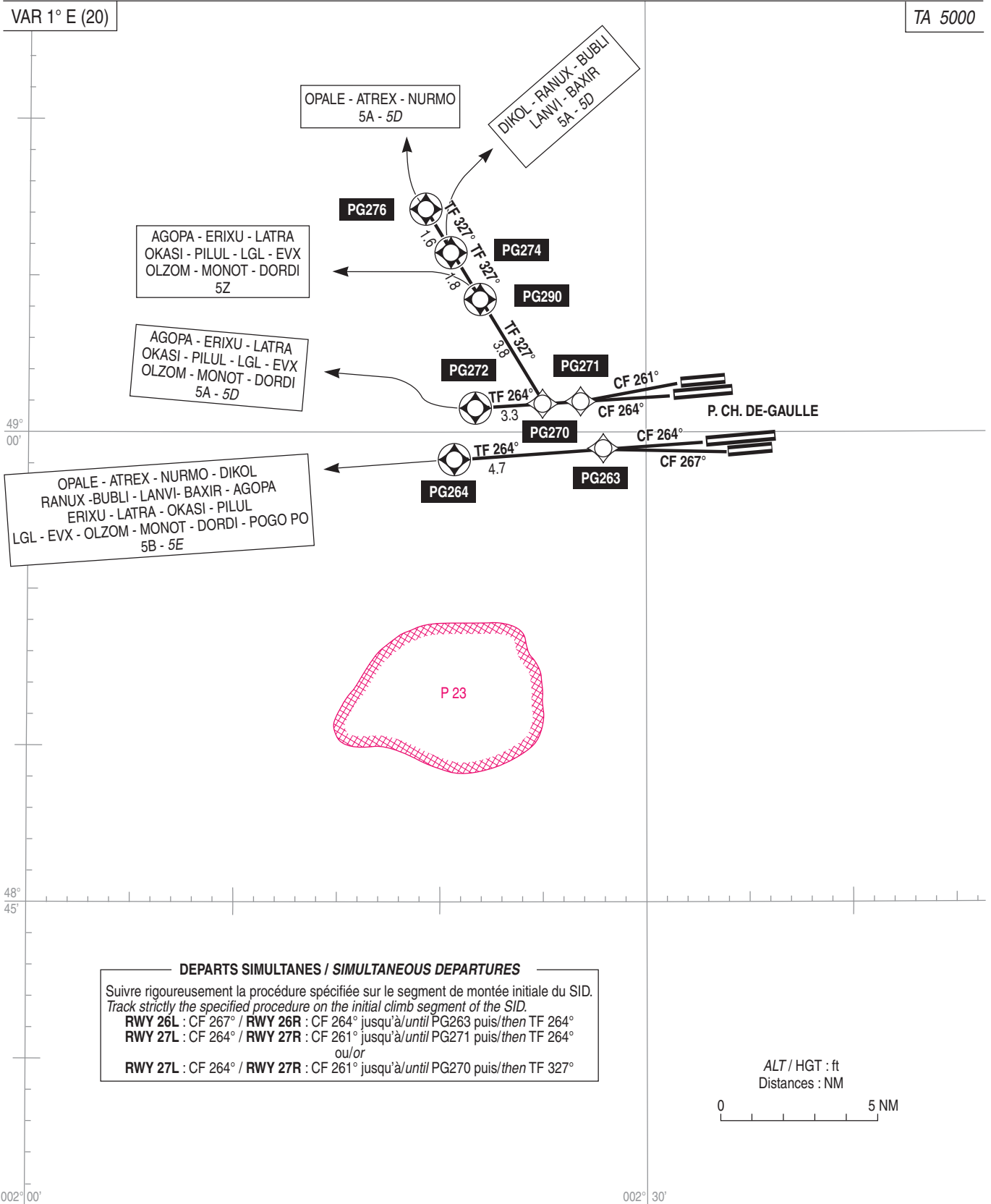
- For RNAV 1 exempted flights and all flights with RFL < 115 (< 195 for southbound departures) : **direct to the specified point below**, for junction to en route structure suitable to the flight :

	Vols exemptés RNAV 1 RNAV 1 exempted flights		Tous vols / All flights RFL < 115
	RNAV 5 et / and RFL > 115	Non RNAV	
Départ Nord North departure	Vers / To OPALE-ATREX-NURMO	Vers / To MTD	Vers / To MTD
Départ Est East departure	Vers / To RANUX-DIKOL-LANVI- BUBLI-BAXIR	Vers / To NIPOR-ALIMO	Vers / To NIPOR-ALIMO
Départ Sud South departure	Vers / To AGOPA-ERIXU-LATRA- OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI	Vers / To PTV-MONOT-DORDI	Vers / To PTV-MONOT-DORDI
Départ Ouest West departure	Vers / To EVX-LGL	Vers / To EVX-LGL	Vers / To EVX-LGL



**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures (GNSS - DME/DME)**  
**RWY 26L - 26R (5B - 5E) - RWY 27L - 27R (5A - 5D - 5Z)**  
 (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°

ALT / HGT : ft  
 Distances : NM  
 0 5 NM

**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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux RNAV / RNAV initial departures**  
**RWY 26R - 26L (5B - 5E) - RWY 27L- 27R (5A - 5D) (5Z)**

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 5A - 5D vers le Sud et l'Ouest et tous les SID 5B - 5E.
- 5.5% MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 5Z et les SID 5A - 5D vers le Nord et l'Est.

**RWY 26L :**

Monter vers le niveau initial vers PG263 sur la route 267° MAG (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-EVX-POGO PO (5B-5E)**.

**RWY 26R :**

Monter vers le niveau initial vers PG263 sur la route 264° MAG puis :

- vers PG264 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX-POGO PO(5B-5E)**.

**RWY 27L :**

Monter vers le niveau initial vers PG271 sur la route 264° MAG puis :

- vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5A-5D)**.

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 sur la route 264° MAG puis :

- vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (5A-5D)**.
- vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (5A-5D)**.
- vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5Z)**.

**RWY 27R :**

Monter vers le niveau initial vers PG271 sur la route 261° MAG (Ne pas tourner avant la DER) puis :

- vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5A-5D)**.

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 sur la route 261° MAG (Ne pas tourner avant la DER) puis :

- vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (5A-5D)**.
- vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (5A-5D)**.
- vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5Z)**.

**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 RNAV 1 5Z 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 EVX LGL.

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 5A - 5D to South and West and all SID 5B - 5E.
- 5.5% until FL150 for all SID 5Z and SID 5A - 5D to North and East.

**RWY 26L :**

Climb to initial level to PG263 on course 267° MAG (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-EVX-POGO PO (5B-5E)**.

**RWY 26R :**

Climb to initial level to PG263 on course 264° MAG then:

- to PG264 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX-POGO PO(5B-5E)**.

**RWY 27L :**

Climb to initial level to PG271 on course 264° MAG then:

- to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5A-5D)**.

or

Climb to initial level to PG270 on course 264° MAG then:

- to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (5A-5D)**.
- to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (5A-5D)**.
- to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5Z)**.

**RWY 27R :**

Climb to initial level to PG271 on course 261° MAG (Do not turn before DER) then:

- to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5A-5D)**.

or

Climb to initial level to PG270 on course 261° MAG (Do not turn before DER) then:

- to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (5A-5D)**.
- to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (5A-5D)**.
- to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-EVX (5Z)**.

**NIGHT OPERATIONS**

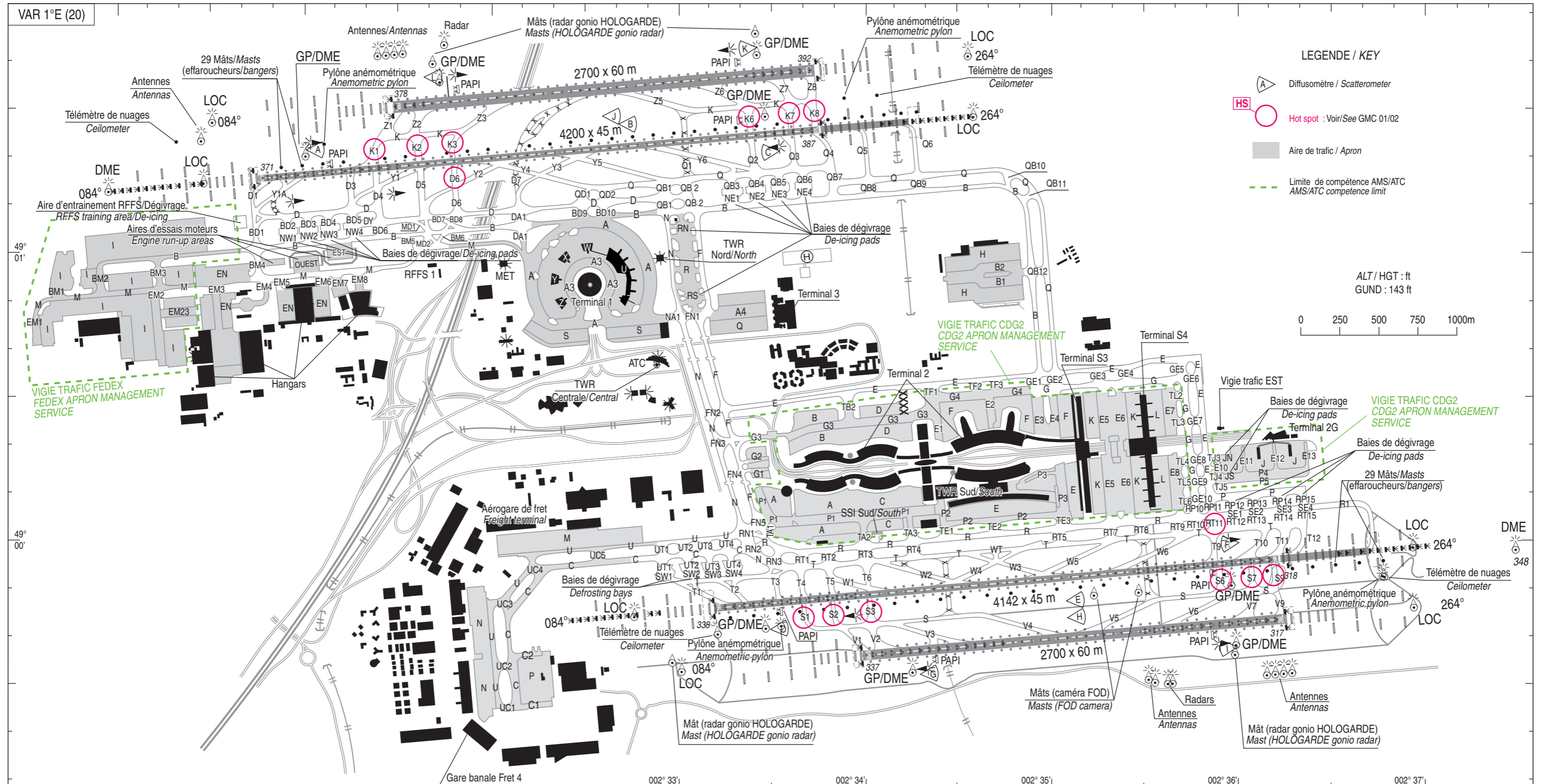
Westbound between 00h00 and 05h00, local time of departure from parking area, departures follow special tracks in order to reduce noise pollution:

- Departures from runways 27L - 27R to westbound and southbound follow RNAV 1 SID 5Z 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 RNAV EVX LGL.

**CARTE D'AERODROME**  
Aerodrome chart

ATIS : DE GAULLE 128.230 (FR) ☎ 01 48 62 10 92 - 127.130 (EN)  
DELIVERY (PREVOL) : 121.840 - 121.730  
GND (SOL) : 121.610 - 121.810 - 121.980 - 121.780  
ATS : H24

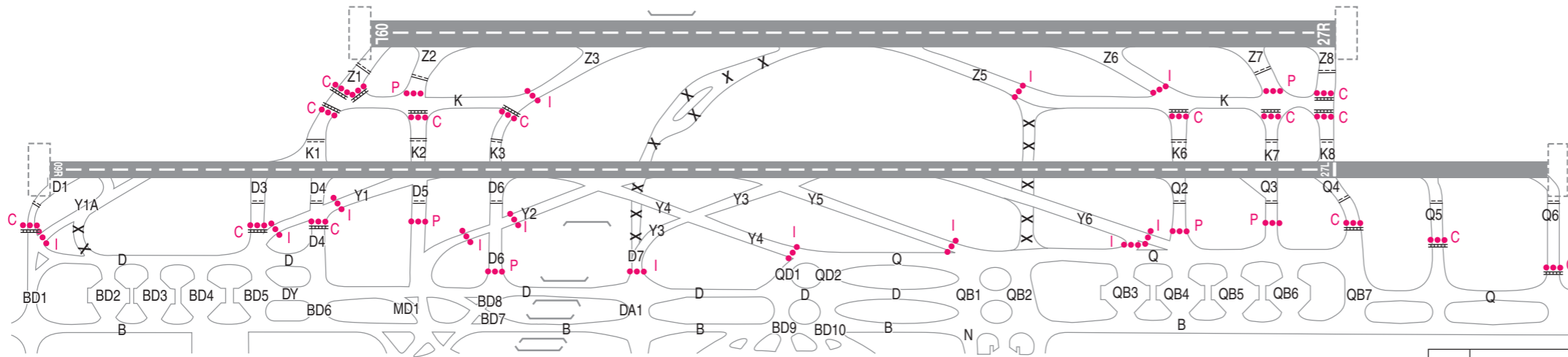
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
49 00 35 N - 002 32 52 E  
ALT AD : 392 (14 hPa)



**ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION :**  
(1) Voir/See AD 2 LFPG.12  
(2) Voir/See AD 2 LFPG.13  
Etre très attentif aux clairances de traversée de piste.  
**Le collationnement de toute instruction d'attente avant une traversée de piste est exigé.**  
Strictly follow RWY crossing clearance.  
**It is mandatory to read back all holding instructions before a RWY crossing.**  
Marques de points d'attente / Holding points marks : voir/see AD 2 LFPG ADC 02

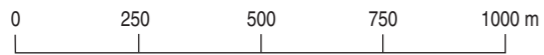
COORDONNEES SEUILS / THR coordinates	RWY	BALISAGE/Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 09L	09L	49° 01' 28.99" N	002° 31' 29.61" E	2700	2760	2700	2700	Revêtues Paved	100 F/B/W/T	150	150	150	200
THR 27R	27R	49° 01' 36.10" N	002° 33' 42.09" E	2700	2760	2700	2700			150	150	150	200
THR 09R	09R	49° 01' 14.22" N	002° 30' 47.01" E	4200(2)	4260	4200	4200			150	150	150	200
THR 27L	27L	49° 01' 25.29" N	002° 34' 13.06" E	4200(2)	4260	4200	3600			150	150	150	200
DTHR 27L	08L	49° 01' 23.71" N	002° 33' 43.62" E	4142(2)	4202	4142	4142			150	150	150	200
THR 08L	26R	48° 59' 44.47" N	002° 33' 09.88" E	4142(2)	4202	4142	3616			150	150	150	200
THR 26R	08R	48° 59' 55.32" N	002° 36' 32.99" E	2700	2760	2700	2700	100 R/B/W/T	100 R/B/W/T	150	150	150	200
DTHR 26R	26L	48° 59' 53.95" N	002° 36' 07.24" E	2700	2760	2700	2700			150	150	150	200
THR 08R	08R	48° 59' 34.49" N	002° 33' 56.38" E	2700	2760	2700	2700			150	150	150	200
THR 26L	26L	48° 59' 41.56" N	002° 36' 08.77" E	2700	2760	2700	2700			150	150	150	200

Décollages par faible visibilité (LVTO) autorisés toutes RWY par RVR ≥ 75m.  
TKOF with LVTO : authorized for all RWY with RVR ≥ 75m.



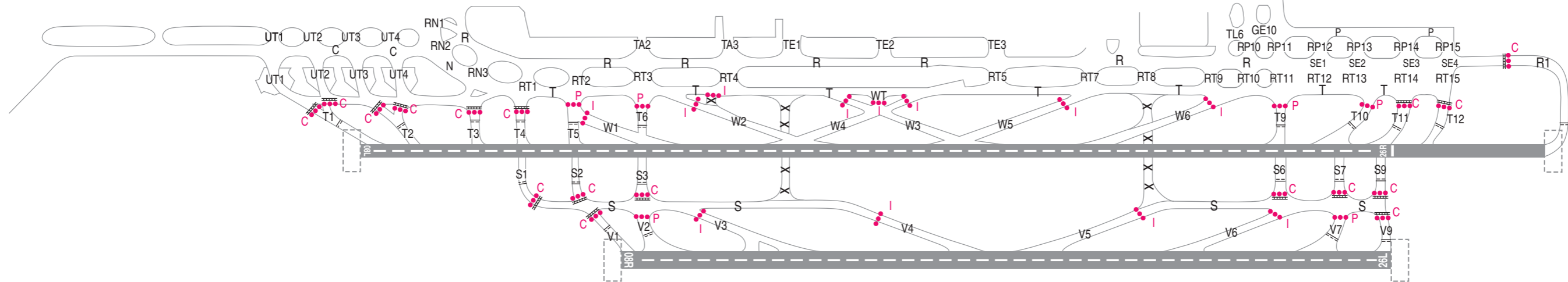
LEGENDE

- P Barre d'arrêt permanente / Permanent stop bar
- C Barre d'arrêt commandable / Controlled stop bar
- I Barre d'entrée interdite / No entry bar
- Point d'attente CAT I (à 90 m ou 107,5 m) / Holding point CAT I (at 90 m or 107.5 m)
- ==== Point d'attente CAT III (à 150 m) / Holding point CAT III (at 150 m)



VCA TWY	Points d'attente CAT I (à 90 m ou 107.5 m) Holding points CAT I (at 90m or 107.5 m)	Points d'attente CAT III (à 150 m) Holding points CAT III (at 150 m)	Barres d'arrêt Stop bars	Barres d'entrée interdite No entry bars
Z1	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
Z2	Oui / Yes	Non / No	P	
Z3	Non / No	Non / No		I
Z5	Non / No	Non / No		I
Z6	Non / No	Non / No		I
Z7	Oui / Yes	Non / No	P	
Z8	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
K1	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
K2	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
K3	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
K6	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
K7	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
K8	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
D1	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
D3	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
D4	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
D5	Oui / Yes	Non / No	P	
D6	Oui / Yes	Non / No	P	
D7	Non / No	Non / No		I
Y1A	Non / No	Non / No		I
Y1	Non / No	Non / No		I
Y2	Non / No	Non / No		I
Y3	Non / No	Non / No		I
Y4	Non / No	Non / No		I
Y5	Non / No	Non / No		I
Y6	Non / No	Non / No		I
Q2	Oui / Yes	Non / No	P	
Q3	Oui / Yes	Non / No	P	
Q4	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
Q5	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
Q6	Oui / Yes	Oui / Yes	C	

VCA TWY	Points d'attente CAT I (à 90 m ou 107.5 m) Holding points CAT I (at 90m or 107.5 m)	Points d'attente CAT III (à 150 m) Holding points CAT III (at 150 m)	Barres d'arrêt Stop bars	Barres d'entrée interdite No entry bars
V1	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
V2	Oui / Yes	Non / No	P	
V3	Non / No	Non / No		I
V4	Non / No	Non / No		I
V5	Non / No	Non / No		I
V6	Non / No	Non / No		I
V7	Oui / Yes	Non / No	P	
V9	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
S1	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
S2	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
S3	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
S6	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
S7	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
S9	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
T1	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
T2	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
T3	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
T4	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
T5	Oui / Yes	Non / No	P	
T6	Oui / Yes	Non / No	P	
T9	Oui / Yes	Non / No	P	
T10	Oui / Yes	Non / No	P	
T11	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
T12	Oui / Yes	Oui / Yes	C	
W1	Non / No	Non / No		I
W2	Non / No	Non / No		I
W3	Non / No	Non / No		I
W4	Non / No	Non / No		I
W5	Non / No	Non / No		I
W6	Non / No	Non / No		I
WT	Non / No	Non / No		I
R1	Oui / Yes	Oui / Yes	C	



## DATA

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BOV	REF AD 2 LFOB. 19	X	X	X	X
CGN	REF AD 2 LFPG. 19	X	X	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	
DPE	REF ENR 4.1		X	X	
EPL	REF ENR 4.1	X		X	
EVX	REF ENR 4.1	X		X	
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF AD 2 LFPO. 19	X	X	X	X
MLN	REF ENR 4.1	X	X	X	
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
PGS	REF AD 2 LFPG. 19	X	X	X	X
PON	REF ENR 4.1	X	X	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	

ABOBO	REF ENR 4.4	X		X	
ADADA	REF ENR 4.4	X		X	
AGOPA	REF ENR 4.4	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	
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	
DINAN	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	X	
EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	
EGOZE	REF ENR 4.4	X			
ENORI	REF ENR 4.4	X		X	
ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
ERTIP	REF ENR 4.4	X		X	
← GIZOQ	REF ENR 4.4	X	X		X
INKUD	REF ENR 4.4	X			

## DATA

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	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	
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	
MATIX	REF ENR 4.4	X		X	
MOBRO	REF ENR 4.4	X		X	X
MONOT	REF ENR 4.4	X	X	X	
MOPAR	REF ENR 4.4	X	X	X	X
MOFIL	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	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	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	

## DATA

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BIBA1	49°51'11" N	001°00'47" E	X		X	
BIBA2	49°47'02" N	000°52'05" E	X		X	
BIBA3	49°39'18" N	000°42'22" E	X		X	
BIBA4	49°30'13" N	000°35'57" E	X		X	
BIBA5	49°20'23" N	000°33'13" E	X		X	
FF101	49°40'16" N	004°27'30" E	X		X	
FF301	48°20'51" N	004°05'01" E	X		X	
FF302	47°44'13" N	004°54'46" E	X		X	
FF304	47°36'17" N	004°43'02" E	X		X	
FF501	48°24'43" N	001°01'57" E	X		X	
LUK11	49°21'50" N	000°41'20" E	X		X	
LUK12	49°28'43" N	000°43'16" E	X		X	
LUK13	49°36'39" N	000°48'53" E	X		X	
LUK14	49°43'25" N	000°57'24" E	X		X	
LUK15	49°48'36" N	001°08'16" 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	

## DATA

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Identification	Coordonnées		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
	Coordonnées					
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	
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	49°01'34.4" 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°58'26.3" N	002°13'16.1" 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°02'59.8" N	003°00'44.9" E	X			X
PG651	49°01'14.3" N	002°26'58.4" 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°02'00.5" N	002°41'23.6" 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



## DATA

## PARIS CHARLES DE GAULLE

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
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	

FG08L	48°58'31.9" N	002°11'17.3" E	X			X
FG08R	48°58'22.0" N	002°12'02.5" E	X			X
FG09L	49°00'32.9" N	002°14'31.9" E	X			X
FG09R	49°00'17.9" N	002°13'47.3" E	X			X
FG26L	49°00'35.3" N	002°53'23.1" E	X			X
FG26R	49°00'47.8" N	002°53'23.3" E	X			X
FG27L	49°02'31.3" N	002°55'24.2" E	X			X
FG27R	49°02'43.7" N	002°55'22.1" E	X			X

RW08L	48°59'44.47" N	002°33'09.88" E	X			X
RW08R	48°59'34.49" N	002°33'56.38" E	X			X
RW09L	49°01'28.99" N	002°31'29.61" E	X			X
RW09R	49°01'14.22" N	002°30'47.01" E	X			X
RW26L	48°59'41.56" N	002°36'08.77" E	X			X
RW26R	48°59'53.95" N	002°36'07.24" E	X			X
RW27L	49°01'23.71" N	002°33'43.62" E	X			X
RW27R	49°01'36.10" N	002°33'42.09" E	X			X

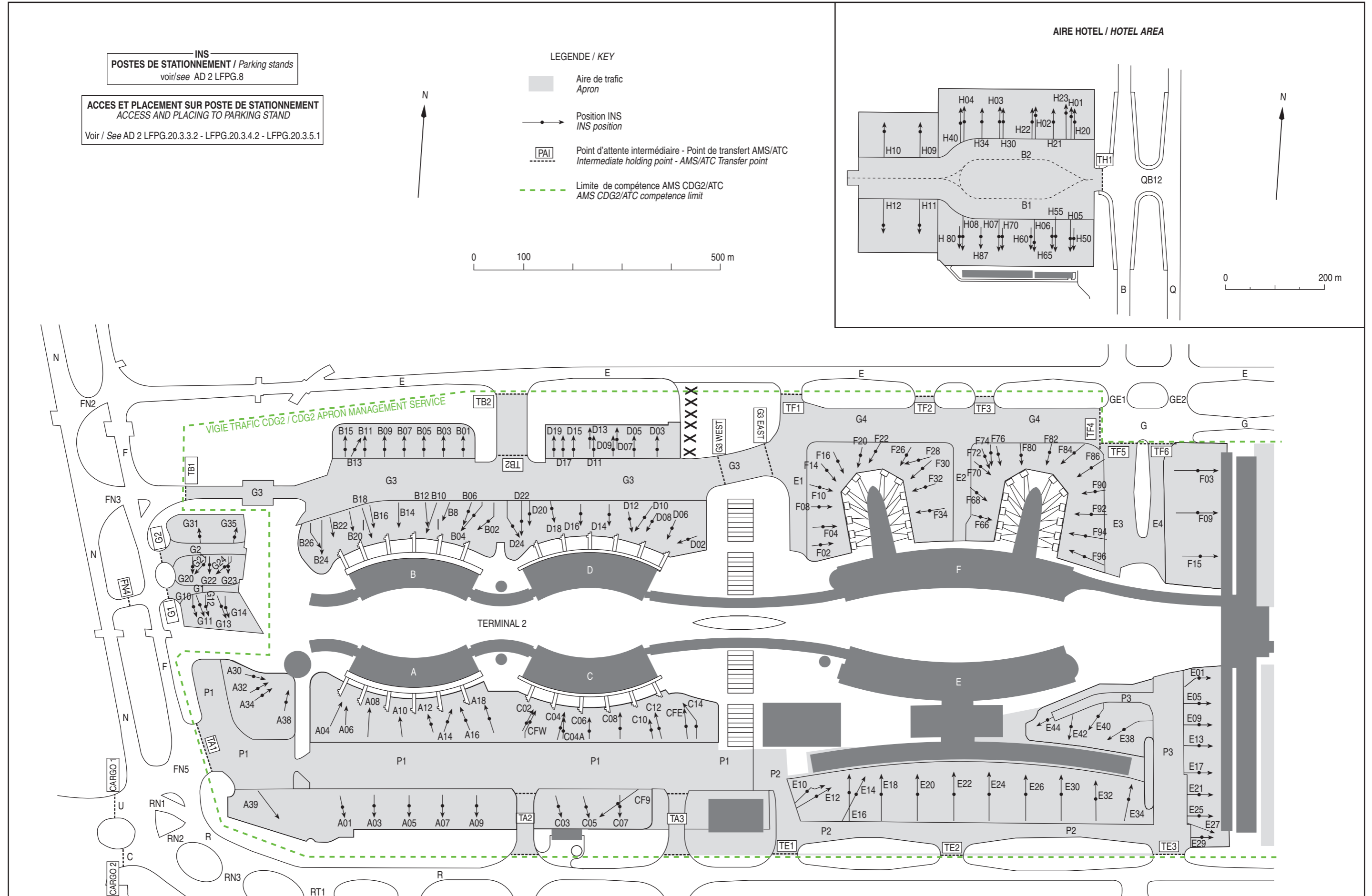
<b>IG08L</b> (IF ILS/LOC RWY 08L)	48°58'16.5" N	002°06'44.9" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 08L	48°58'31.9" N	002°11'17.3" E		<b>X</b>		<b>X</b>
<b>IG08R</b> (IF ILS/LOC RWY 08R)	48°58'09.6" N	002°08'23.0" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 08R	48°58'22.0" N	002°12'02.5" E		<b>X</b>		<b>X</b>
<b>IG09L</b> (IF ILS/LOC RWY 09L)	49°00'19.3" N	002°10'31.2" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 09L	49°00'32.9" N	002°14'31.9" E		<b>X</b>		<b>X</b>
<b>IG09R</b> (IF ILS/LOC RWY 09R)	49°00'04.2" N	002°09'44.9" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 09R	49°00'17.9" N	002°13'47.3" E		<b>X</b>		<b>X</b>
<b>IG26L</b> (IF ILS/LOC RWY 26L)	49°00'47.5" N	002°57'23.2" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 26L	49°00'35.3" N	002°53'23.1" E		<b>X</b>		<b>X</b>
<b>IG26R</b> (IF ILS/LOC RWY 26R)	49°01'00.1" N	002°57'25.1" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 26R	49°00'47.8" N	002°53'23.3" E		<b>X</b>		<b>X</b>
<b>IG27L</b> (IF ILS/LOC RWY 27L)	49°02'42.7" N	002°59'09.6" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 27L	49°02'31.3" N	002°55'24.2" E		<b>X</b>		<b>X</b>
<b>IG 27R</b> (IF ILS/LOC RWY 27R)	49°02'54.9" N	002°59'03.2" E	<b>X</b>	<b>X</b>		<b>X</b>
FAF LOC RWY 27R	49°02'43.7" N	002°55'22.1" E		<b>X</b>		<b>X</b>

**AIRES DE STATIONNEMENT**

Parking areas

ALPHA - BRAVO - CHARLIE - DELTA - ECHO - FOX - GOLF - HOTEL

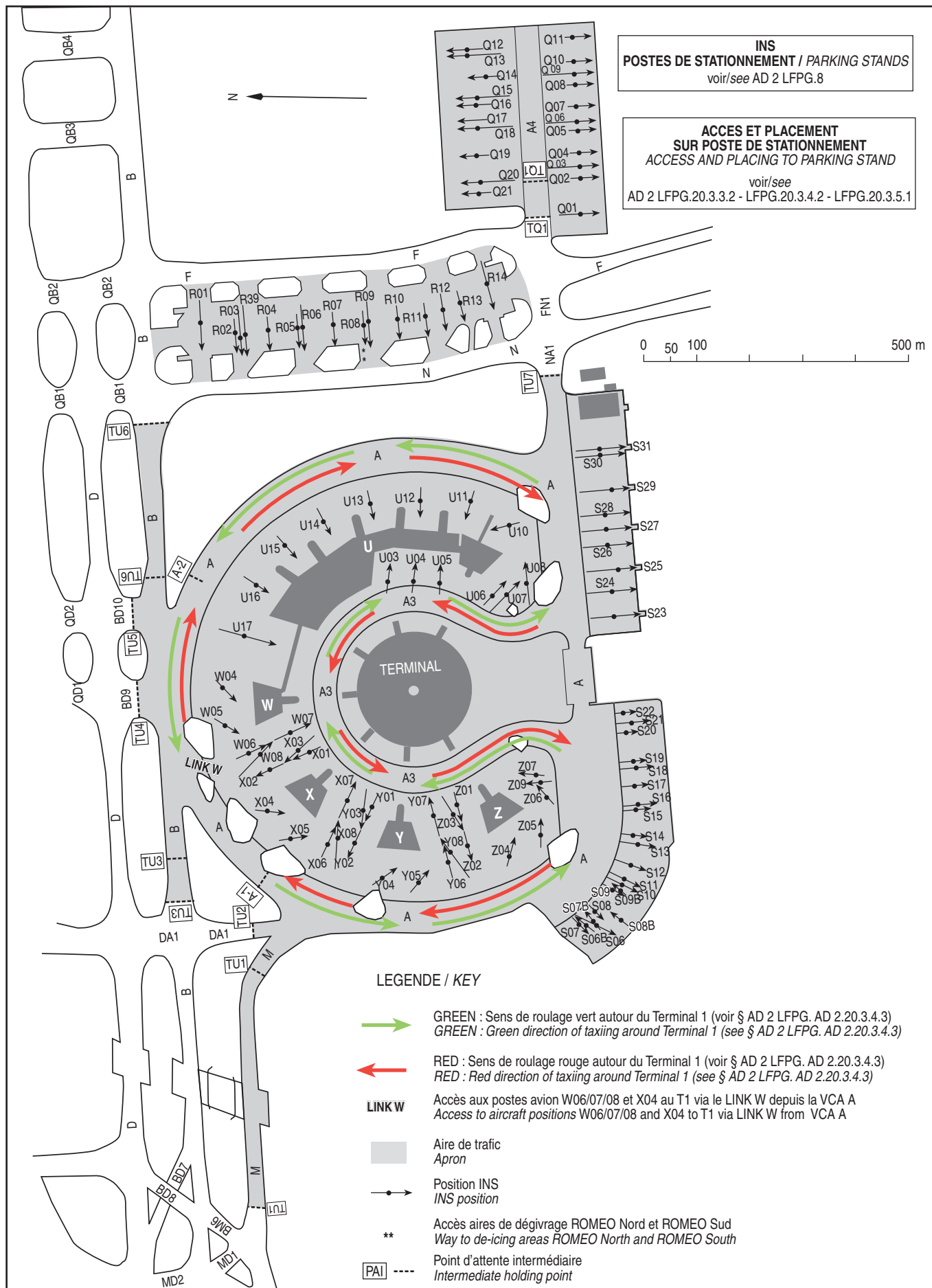
**PARIS CHARLES DE GAULLE**



**AIRE DE STATIONNEMENT**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Parking areas  
AEROGARE 1  
Terminal 1



**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

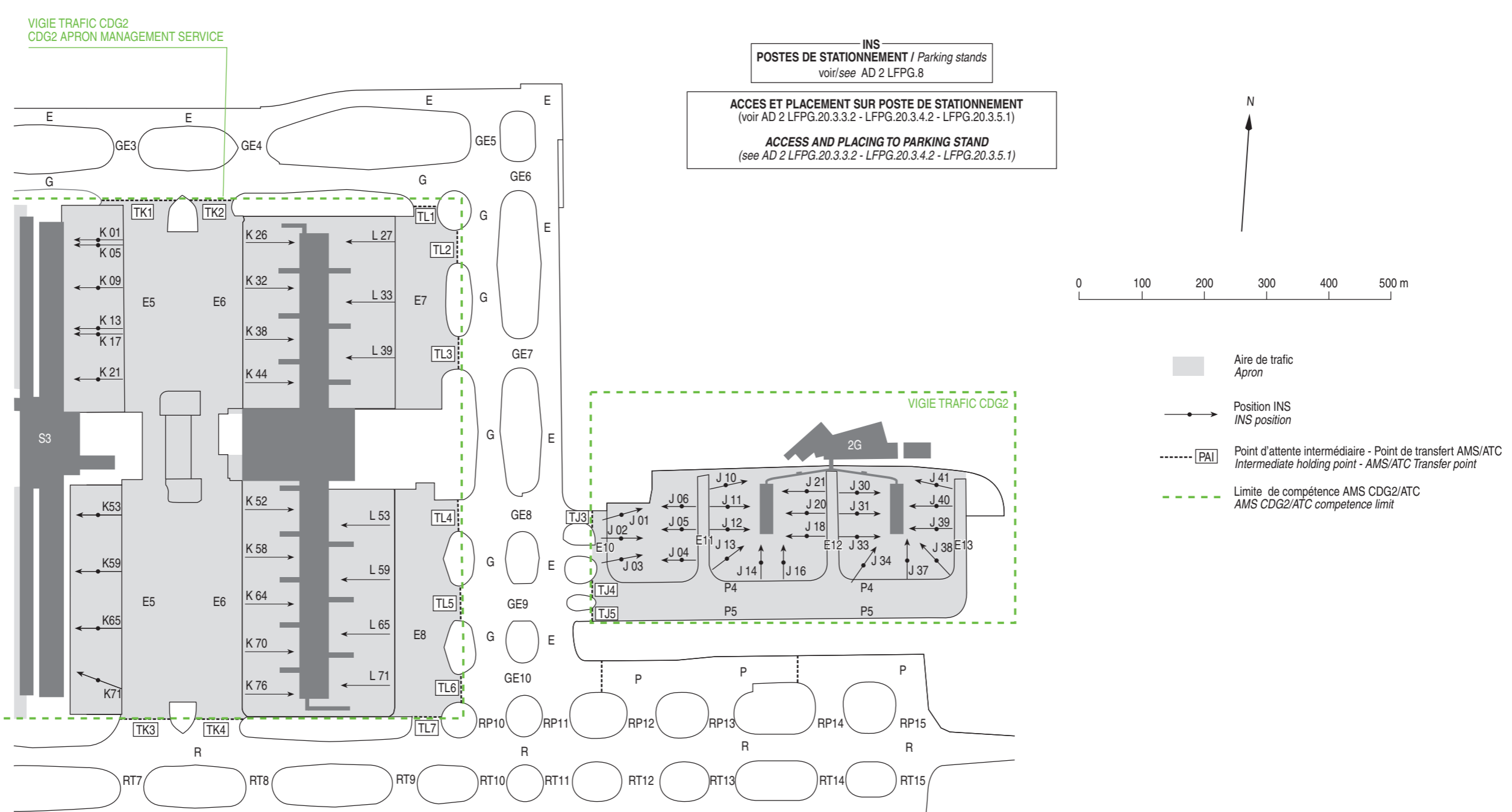
**LEGENDE / KEY**

- GREEN : Sens de roulage vert autour du Terminal 1 (voir § AD 2 LFPG. AD 2.20.3.4.3)  
GREEN : Green direction of taxiing around Terminal 1 (see § AD 2 LFPG. AD 2.20.3.4.3)
- ← RED : Sens de roulage rouge autour du Terminal 1 (voir § AD 2 LFPG. AD 2.20.3.4.3)  
RED : Red direction of taxiing around Terminal 1 (see § AD 2 LFPG. AD 2.20.3.4.3)
- LINK W** Accès aux postes avion W06/07/08 et X04 au T1 via le LINK W depuis la VCA A  
Access to aircraft positions W06/07/08 and X04 to T1 via LINK W from VCA A
- Aire de trafic  
Apron
- Position INS  
INS position
- \*\*** Accès aires de dégivrage ROMEO Nord et ROMEO Sud  
Way to de-icing areas ROMEO North and ROMEO South
- PAI** - - - - Point d'attente intermédiaire  
Intermediate holding point

**AIRES DE STATIONNEMENT**

Parking areas  
JULIETT - KILO - LIMA

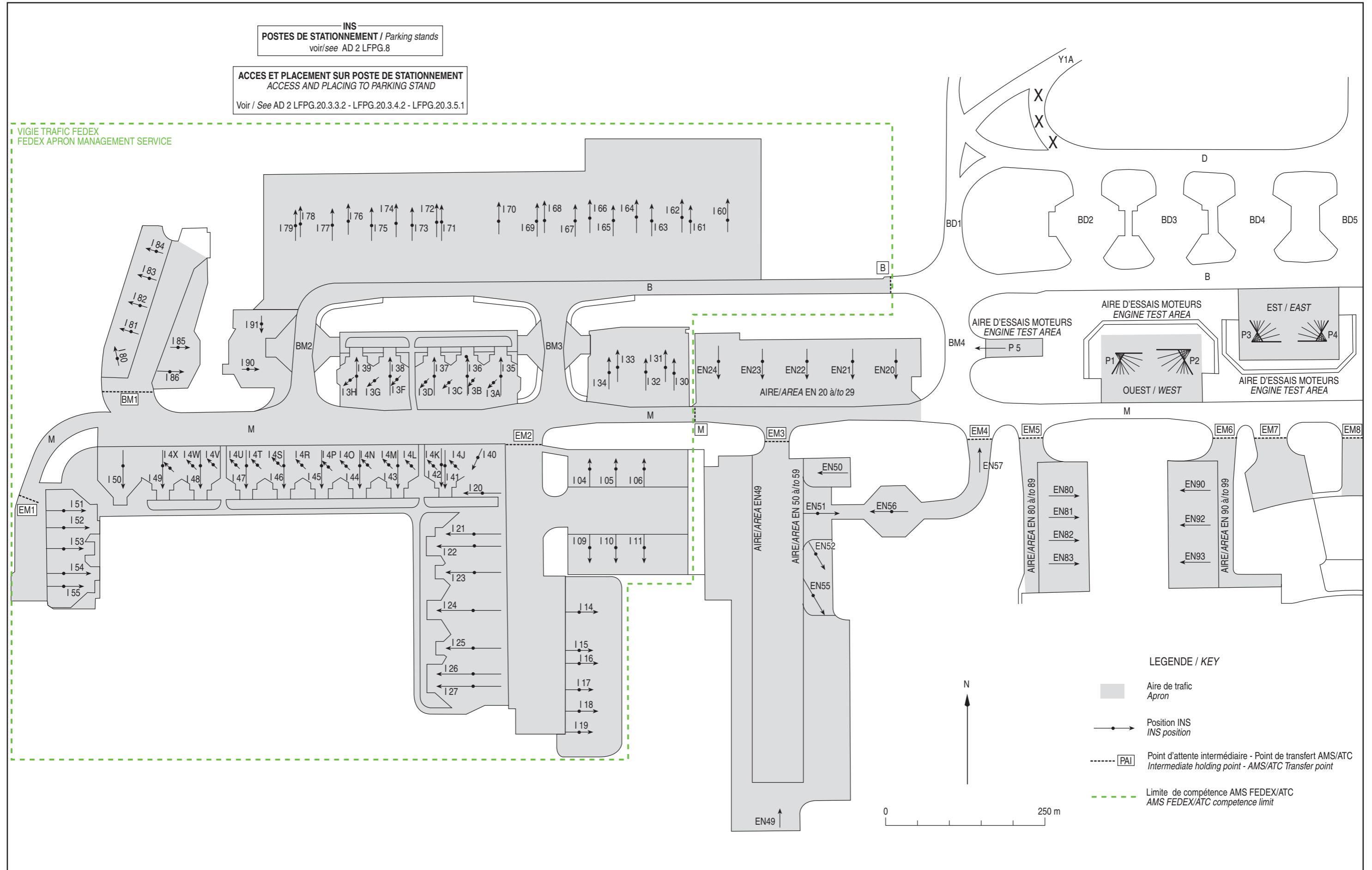
**PARIS CHARLES DE GAULLE**



**AIRES DE STATIONNEMENT**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

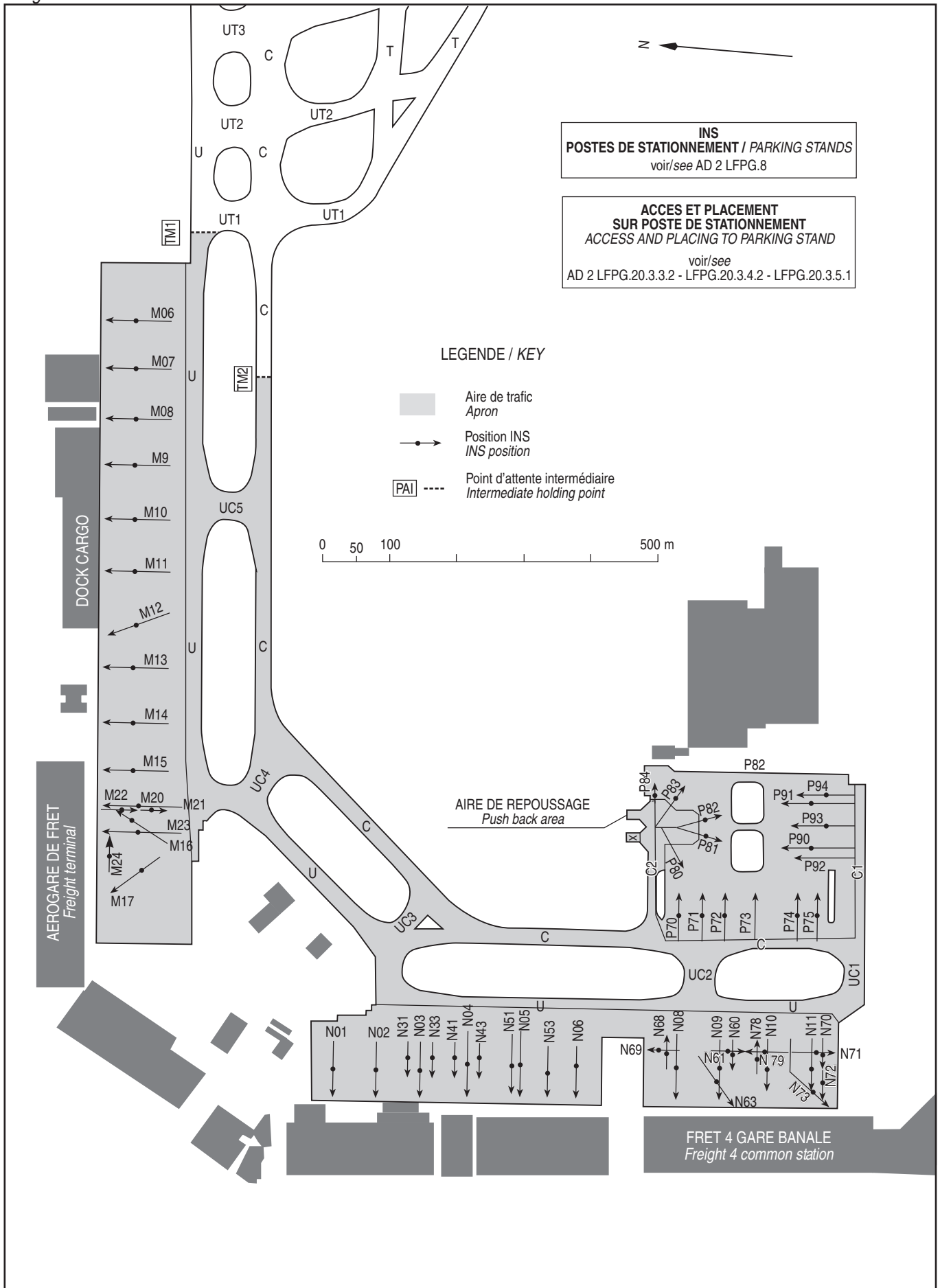
Parking areas  
ECHO NOVEMBRE - INDIA



**AIRE DE STATIONNEMENT**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

*Parking areas*  
**ZONE DE FRET**  
*Freight zone*



**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

Ground movements

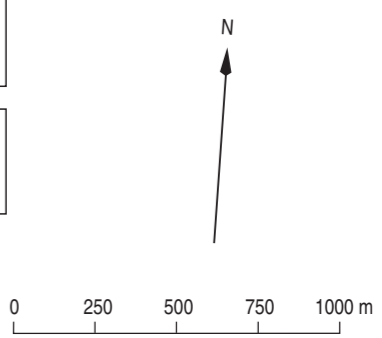
FACE EST/EAST

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**CONFIGURATION FACE EST :**  
**EAST CONFIGURATION :**  
**PISTES 09L, 09R, 08L et 08R en service**  
**RWY 09L, 09R, 08L and 08R in use**  
---> ARR      --> DEP

Les appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4.  
*ACFT moving on TWY QUEBEC (Q), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4.*

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q).  
*ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4 have right of way over ACFT moving on TWY QUEBEC (Q).*



**LEGENDE / KEY**

- HS Point chaud / Hot spot
- PAI Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
- Aire de trafic / Apron
- Limite de compétence AMS/ATC / AMS/ATC competence limit
- IS 7 Point d'élimination de glace moteur / Ice shedding point

VIGIE TRAFIC FEDEX  
FEDEX APRON MANAGEMENT SERVICE

VIGIE TRAFIC CDG2  
CDG2 APRON MANAGEMENT SERVICE

VIGIE TRAFIC CDG2  
CDG2 APRON MANAGEMENT SERVICE

**Observations :**

- Voie de circulation T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et T.
- Voie de circulation FN4 interdite aux ACFT > à 80 t.
- Voie P2, entre les voies TE1 et TE3, distance de séparation 38 m au lieu de 42,5 m.

**Remarks :**

- TWY T6 : 3% slope between RWY 08L/26R and T.
- TWY FN4 prohibited to ACFT > 80 t.
- TWY P2, between TWYs TE1 and TE3, spacing distance 38 m instead of 42.5 m.

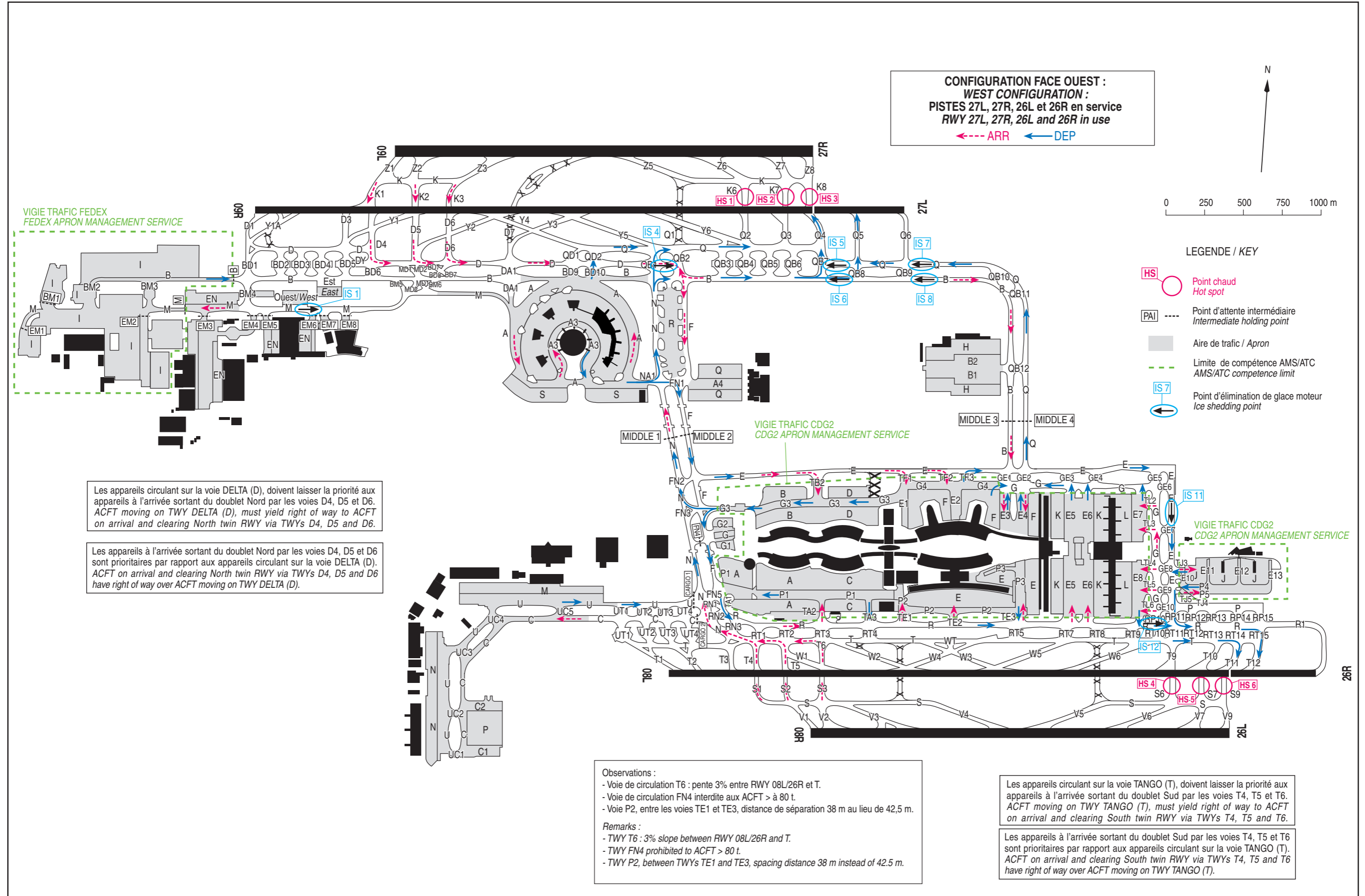
Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11.  
*ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing South twin RWY via TWYs T9, T10 and T11.*

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11, sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie TANGO (T).  
*ACFT on arrival and clearing South twin RWY via TWYs T9, T10 and T11 have right of way over ACFT moving on TWY TANGO (T).*

**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

Ground movements  
FACE OUEST/WEST

**PARIS CHARLES DE GAULLE**



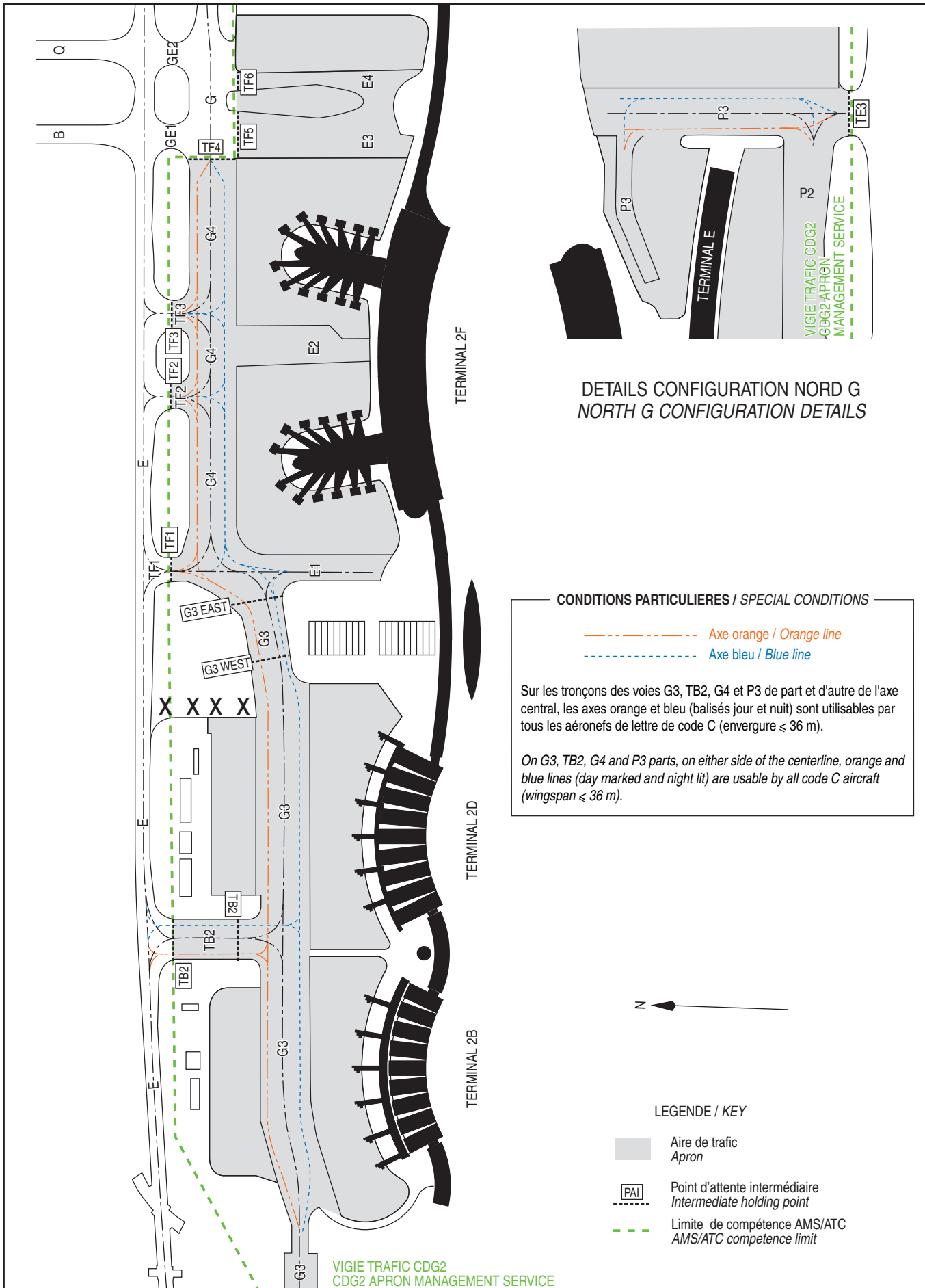


**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

Ground movements

TERMINAL 2

PARIS CHARLES DE GAULLE



DETAILS CONFIGURATION NORD G  
NORTH G CONFIGURATION DETAILS

**CONDITIONS PARTICULIERES / SPECIAL CONDITIONS**

----- Axe orange / Orange line  
----- Axe bleu / Blue line

Sur les tronçons des voies G3, TB2, G4 et P3 de part et d'autre de l'axe central, les axes orange et bleu (balisés jour et nuit) sont utilisables par tous les aéronefs de lettre de code C (envergure ≤ 36 m).

On G3, TB2, G4 and P3 parts, on either side of the centerline, orange and blue lines (day marked and night lit) are usable by all code C aircraft (wingspan ≤ 36 m).



LEGENDE / KEY

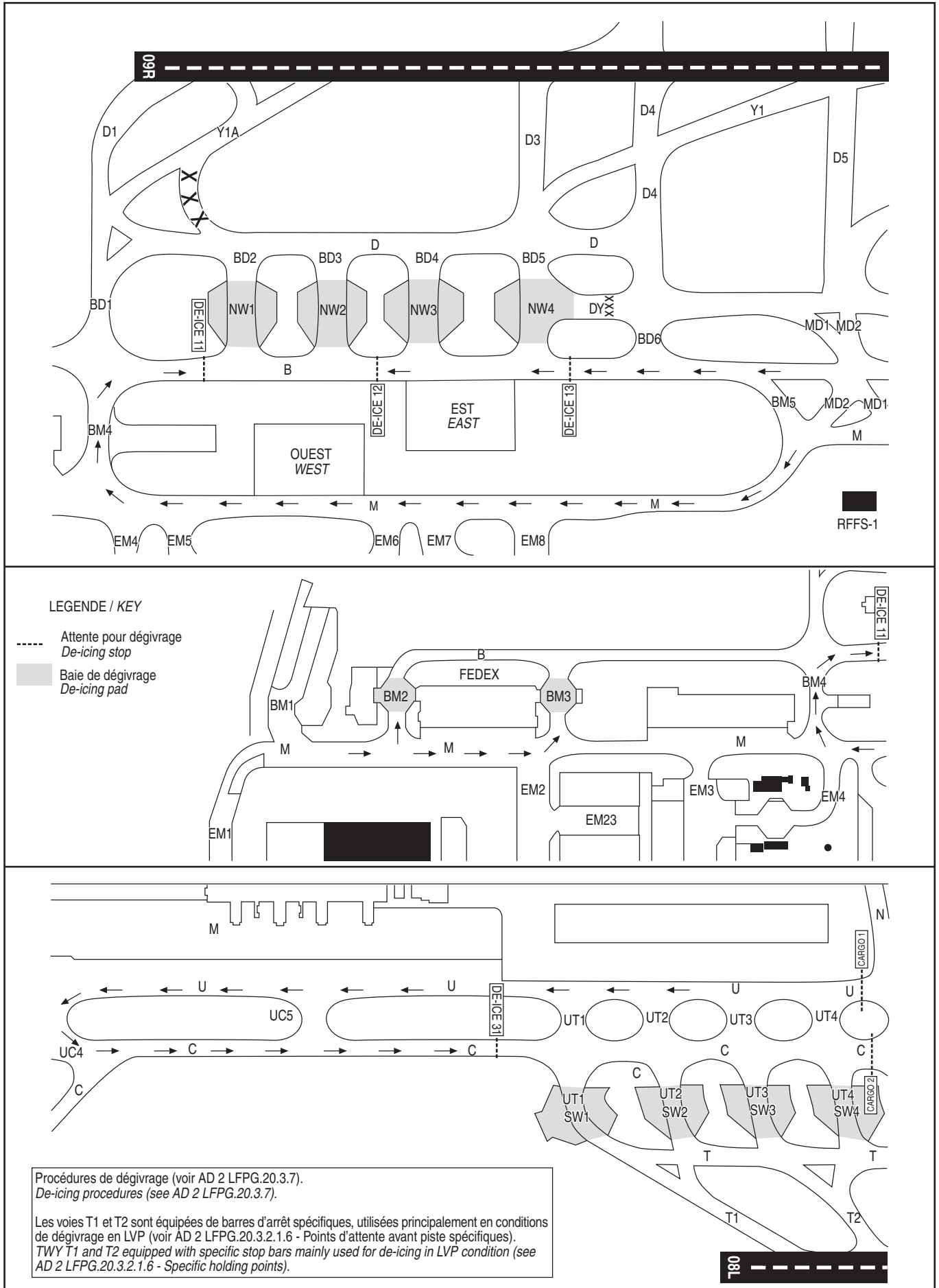
- Aire de trafic Apron
- Point d'attente intermédiaire Intermediate holding point
- Limite de compétence AMS/ATC AMS/ATC competence limit

**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Ground movements

AIRES DE DEGIVRAGE / DE-ICING AREAS

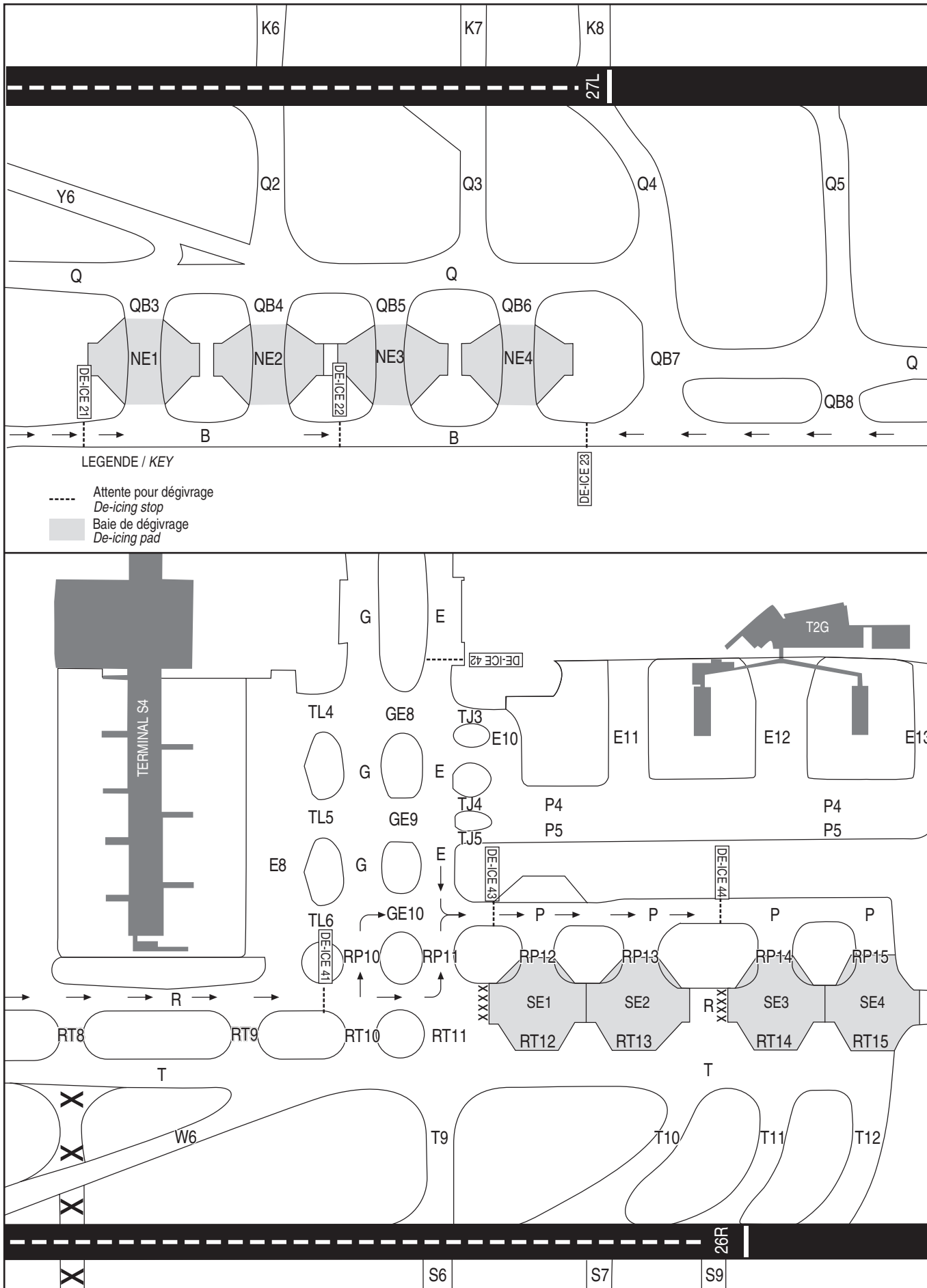


**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

Ground movements

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

**AIRES DE DEGIVRAGE/DE-ICING AREAS**



**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

Ground movements

AIRE DE DEGIVRAGE/DE-ICING AREA

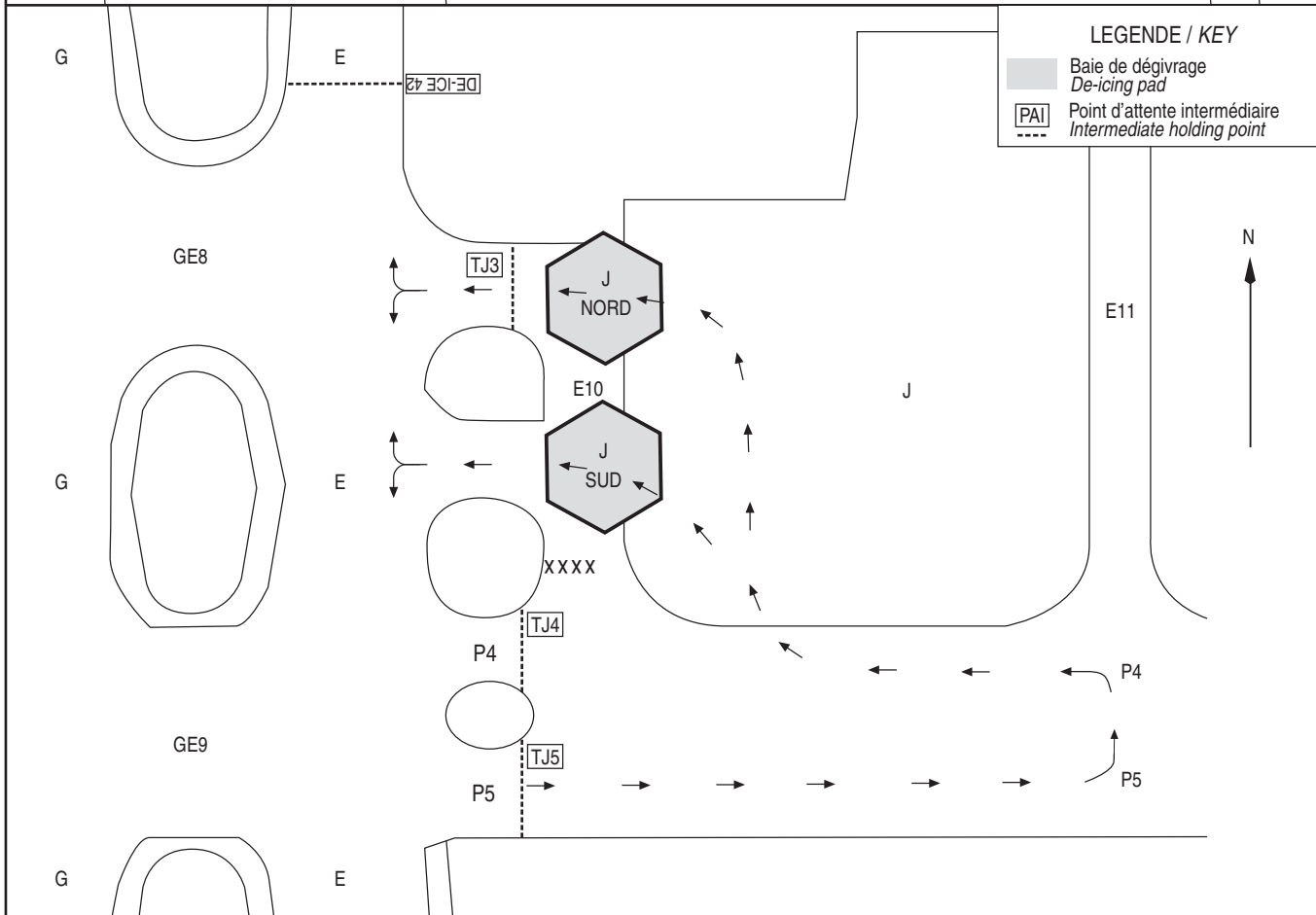
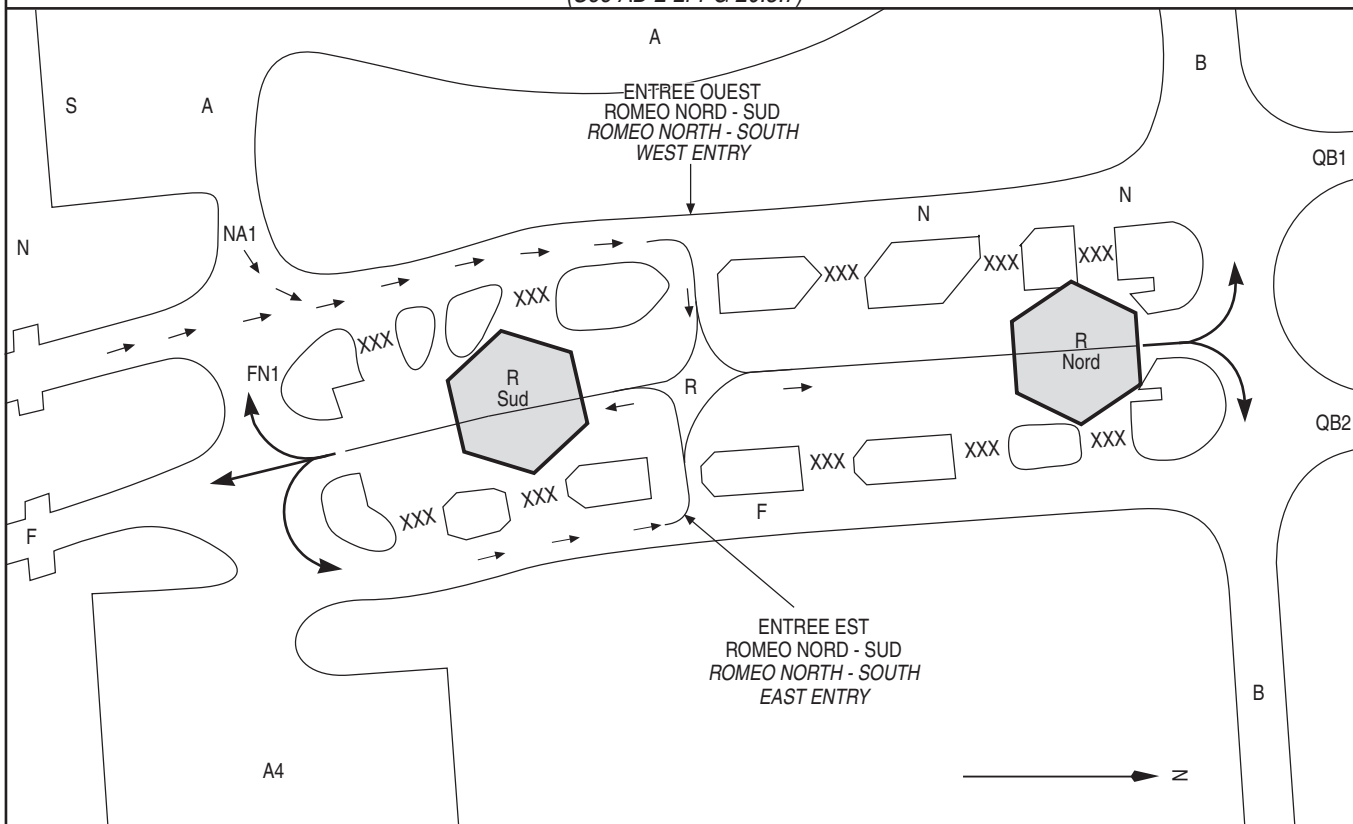
PARIS CHARLES DE GAULLE

**ACCES ET SORTIE DES BAIES DE DEGIVRAGE**

(Voir AD 2 LFPG.20.3.7)

**Access and exit de-icing pads**

(See AD 2 LFPG 20.3.7)



**MOUVEMENTS A LA SURFACE A380 - B748 - A124 - C5**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Ground movements A380 - B748 - A124 - C5

FACE EST/EAST

**Mouvements à la surface A380 - B748 - A124 - C5 / Ground movements for A380 - B748 - A124 - C5**

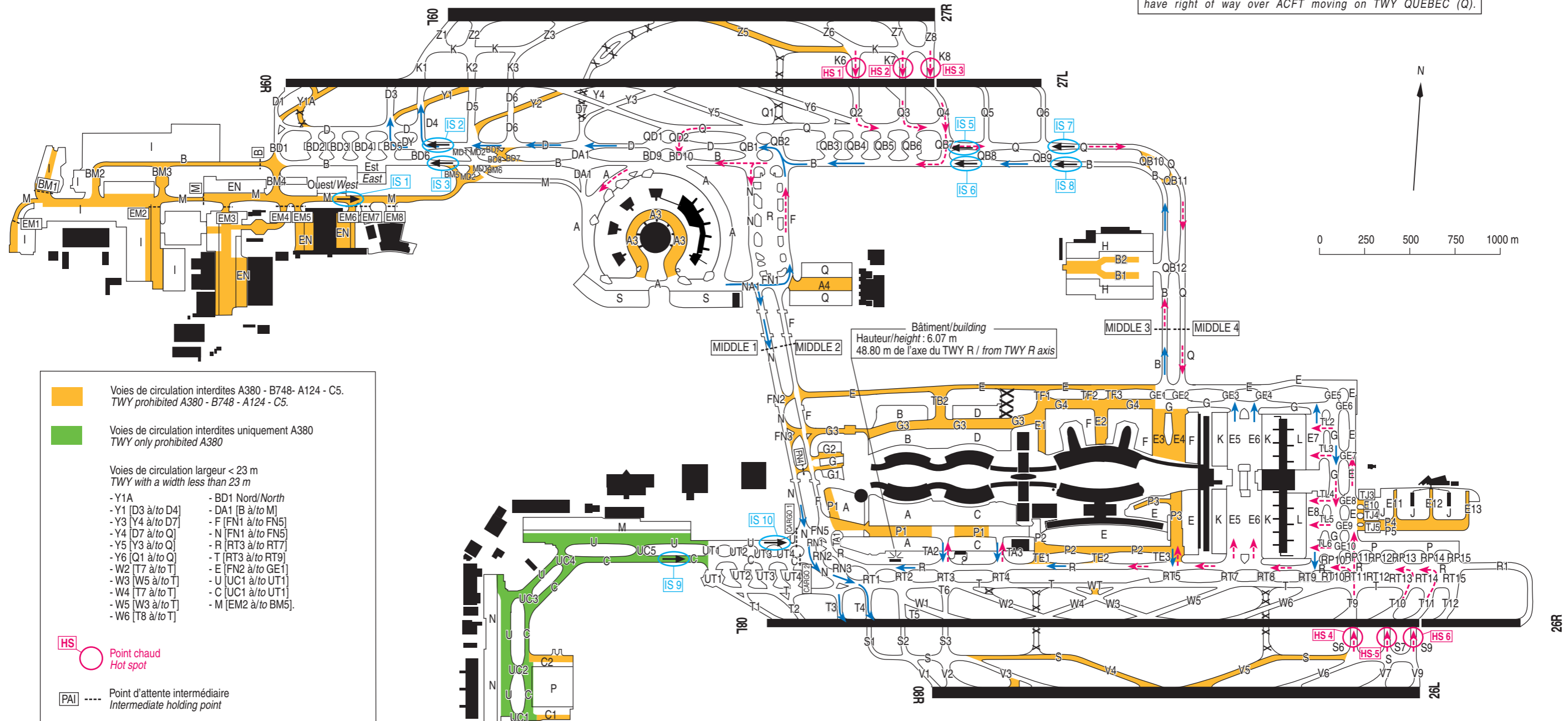
**CONFIGURATION FACE EST / EAST CONFIGURATION :  
ITINERAIRES PREFERENTIELS / PREFERRED TAXIWAYS**

**PISTES 09L, 09R, 08L et 08R en service  
RWY 09L, 09R, 08L and 08R in use**

-----> ARR      ———> DEP

Les appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4.  
*ACFT moving on TWY QUEBEC (Q), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4.*

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies Q2, Q3 et Q4 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie QUEBEC (Q).  
*ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs Q2, Q3 and Q4 have right of way over ACFT moving on TWY QUEBEC (Q).*



- Voies de circulation interdites A380 - B748 - A124 - C5.  
TWY prohibited A380 - B748 - A124 - C5.
- Voies de circulation interdites uniquement A380  
TWY only prohibited A380
- Voies de circulation largeur < 23 m  
TWY with a width less than 23 m
- Y1A      -BD1 Nord/North
- Y1 [D3 à/to D4]      -DA1 [B à/to M]
- Y3 [Y4 à/to D7]      -F [FN1 à/to FN5]
- Y4 [D7 à/to Q]      -N [FN1 à/to FN5]
- Y5 [Y3 à/to Q]      -R [RT3 à/to RT7]
- Y6 [Q1 à/to Q]      -T [RT3 à/to RT9]
- W2 [T7 à/to T]      -E [FN2 à/to GE1]
- W3 [W5 à/to T]      -U [UC1 à/to UT1]
- W4 [T7 à/to T]      -C [UC1 à/to UT1]
- W5 [W3 à/to T]      -M [EM2 à/to BM5].
- W6 [T8 à/to T]

- HS ○ Point chaud  
Hot spot
- PAI ---- Point d'attente intermédiaire  
Intermediate holding point
- IS 7 ↺ Point d'élimination de glace moteur  
Ice shedding point

**Observations / Remarks :**  
 TWY T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T.  
 Voies autorisées pour le tractage A380 - B748 : voir AD 2 LFPG 20-3.3.3.6  
 TWY T6 : slope gradient 3% between RWY 08L/26R and TWY T.  
 Taxiways approved for towing A380 - B748 : see AD 2 LFPG 20-3.3.3.6

Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11.  
*ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing South twin RWY via TWY's T9, T10 and T11.*

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11, sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie TANGO (T).  
*ACFT on arrival and clearing South twin RWY via TWYs T9, T10 and T11 have right of way over ACFT moving on TWY TANGO (T).*

**MOUVEMENTS A LA SURFACE A380 - B748 - A124 - C5**

PARIS CHARLES DE GAULLE

Ground movements A380 - B748 - A124 - C5

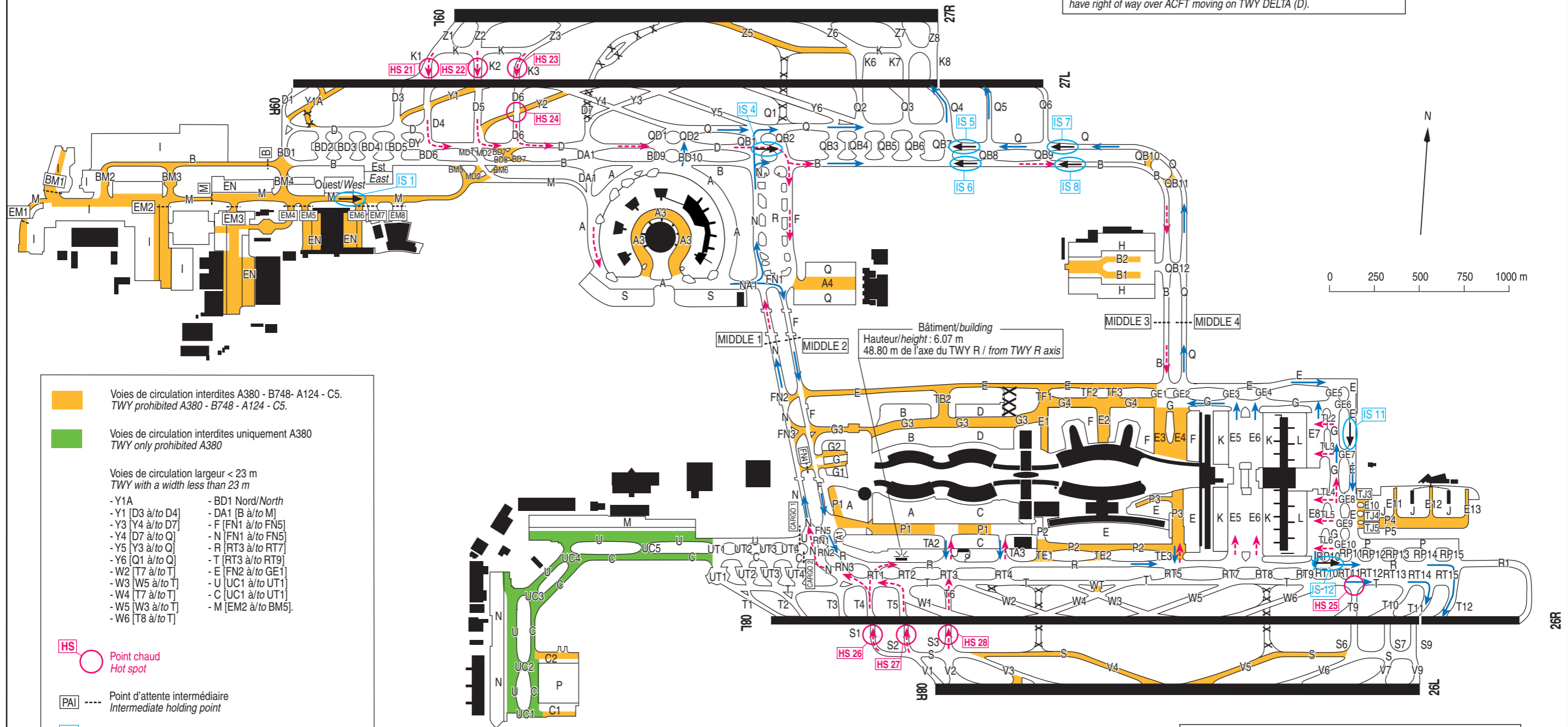
FACE OUEST/WEST

**Mouvements à la surface A380 - B748 - A124 - C5 / Ground movements for A380 - B748 - A124 - C5**  
**CONFIGURATION FACE OUEST / WEST CONFIGURATION :**  
**ITINERAIRES PREFERENTIELS / PREFERRED TAXIWAYS**  
**PISTES 27L, 27R, 26L et 26R en service**  
**RWY 27L, 27R, 26L and 26R in use**

← ARR DEP

Les appareils circulant sur la voie DELTA (D), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6.  
 ACFT moving on TWY DELTA (D), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6.

Les appareils à l'arrivée sortant du doublet Nord par les voies D4, D5 et D6 sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie DELTA (D).  
 ACFT on arrival and clearing North twin RWY via TWYs D4, D5 and D6 have right of way over ACFT moving on TWY DELTA (D).



- Voies de circulation interdites A380 - B748 - A124 - C5.  
TWY prohibited A380 - B748 - A124 - C5.
- Voies de circulation interdites uniquement A380  
TWY only prohibited A380
- Voies de circulation largeur < 23 m  
TWY with a width less than 23 m
- Y1A - BD1 Nord/North
- Y1 [D3 à/to D4] - DA1 [B à/to M]
- Y3 [Y4 à/to D7] - F [FN1 à/to FN5]
- Y4 [D7 à/to Q] - N [FN1 à/to FN5]
- Y5 [Y3 à/to Q] - R [RT3 à/to RT7]
- Y6 [Q1 à/to Q] - T [RT3 à/to RT9]
- W2 [T7 à/to T] - E [FN2 à/to GE1]
- W3 [W5 à/to T] - U [UC1 à/to UT1]
- W4 [T7 à/to T] - C [UC1 à/to UT1]
- W5 [W3 à/to T] - M [EM2 à/to BM5]
- W6 [T8 à/to T]

- HS ○ Point chaud  
Hot spot
- Point d'attente intermédiaire  
Intermediate holding point
- IS 7 ← Point d'élimination de glace moteur  
Ice shedding point

**Observations / Remarks :**  
 TWY T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T.  
 Voies autorisées pour le tractage A380 - B748 : voir AD 2 LFPG 20-3.3.3.6  
 TWY T6 : slope gradient 3% between RWY 08L/26R and TWY T.  
 Taxiways approved for towing A380 - B748 : see AD 2 LFPG 20-3.3.3.6

Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T4, T5 et T6.  
 ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing South twin RWY via TWYs T4, T5 and T6.

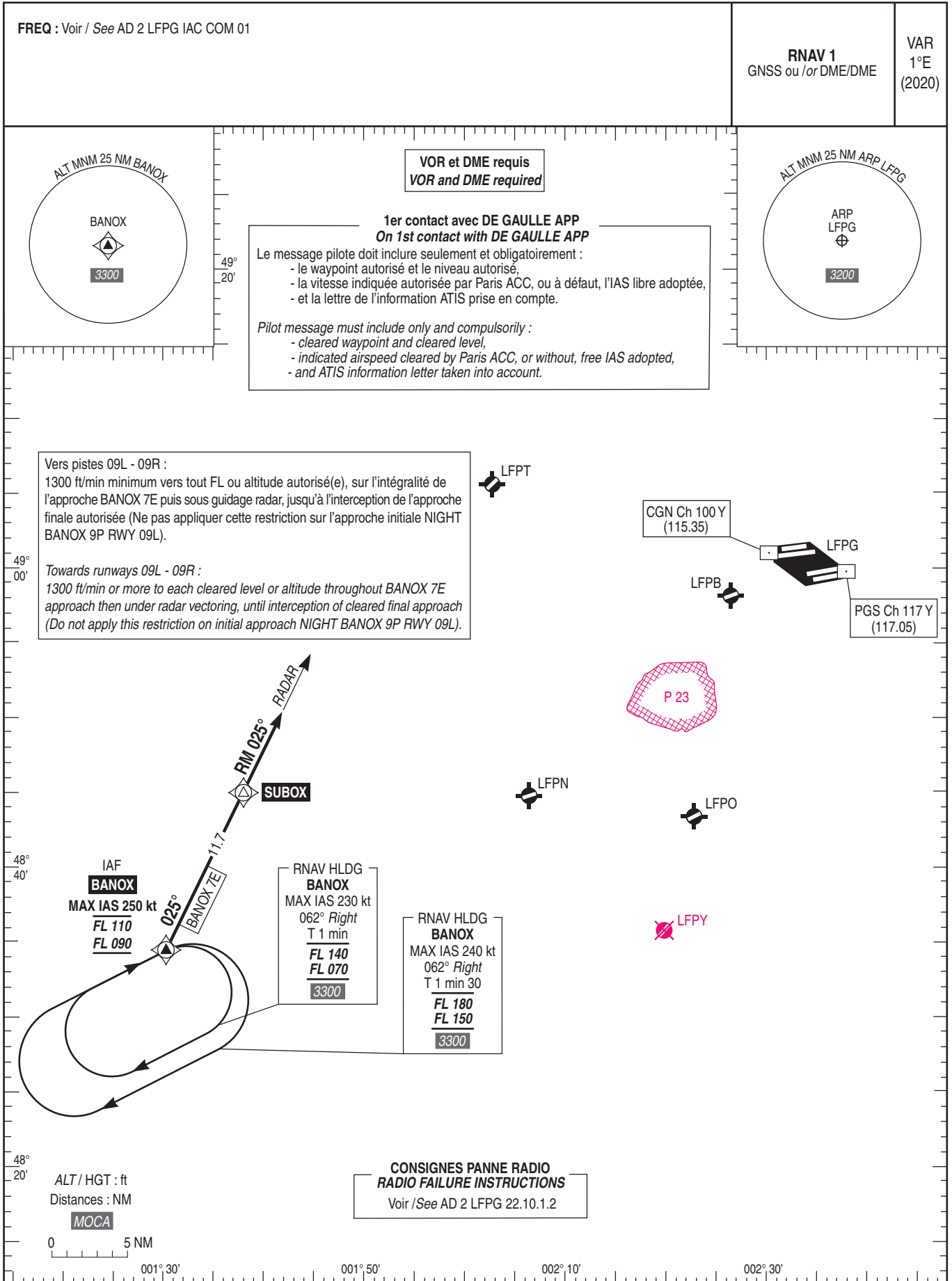
Les appareils sortant du doublet Sud par les voies T4, T5 et T6, sont prioritaires par rapport aux appareils circulant sur la voie T.  
 ACFT clearing South twin RWY via TWYs T4, T5 and T6 have priority over ACFT taxiing on TWY T.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV BANOX 7E RWY 08L-08R-09L-09R

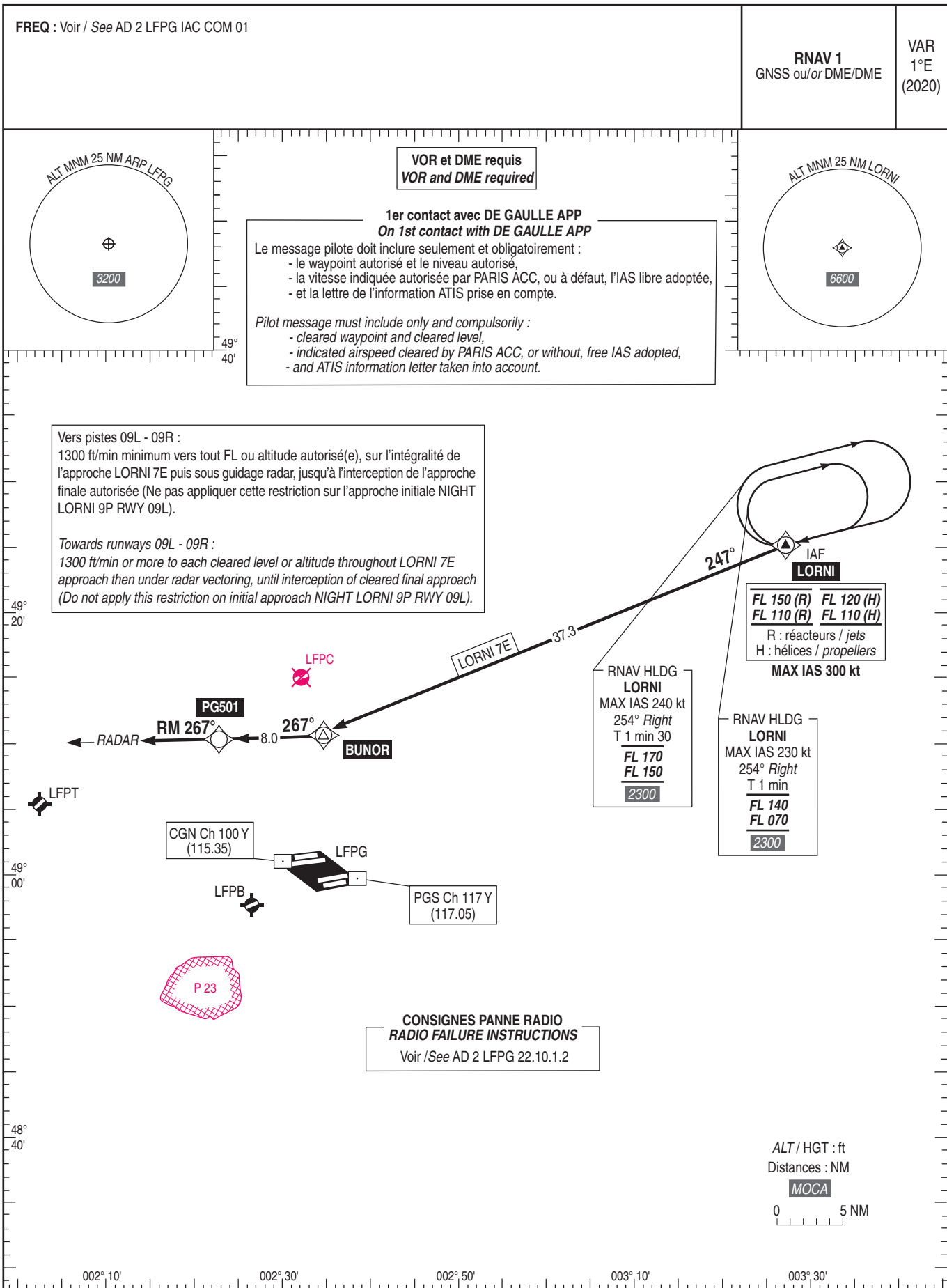


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV LORNI 7E RWY 08L-08R-09L-09R



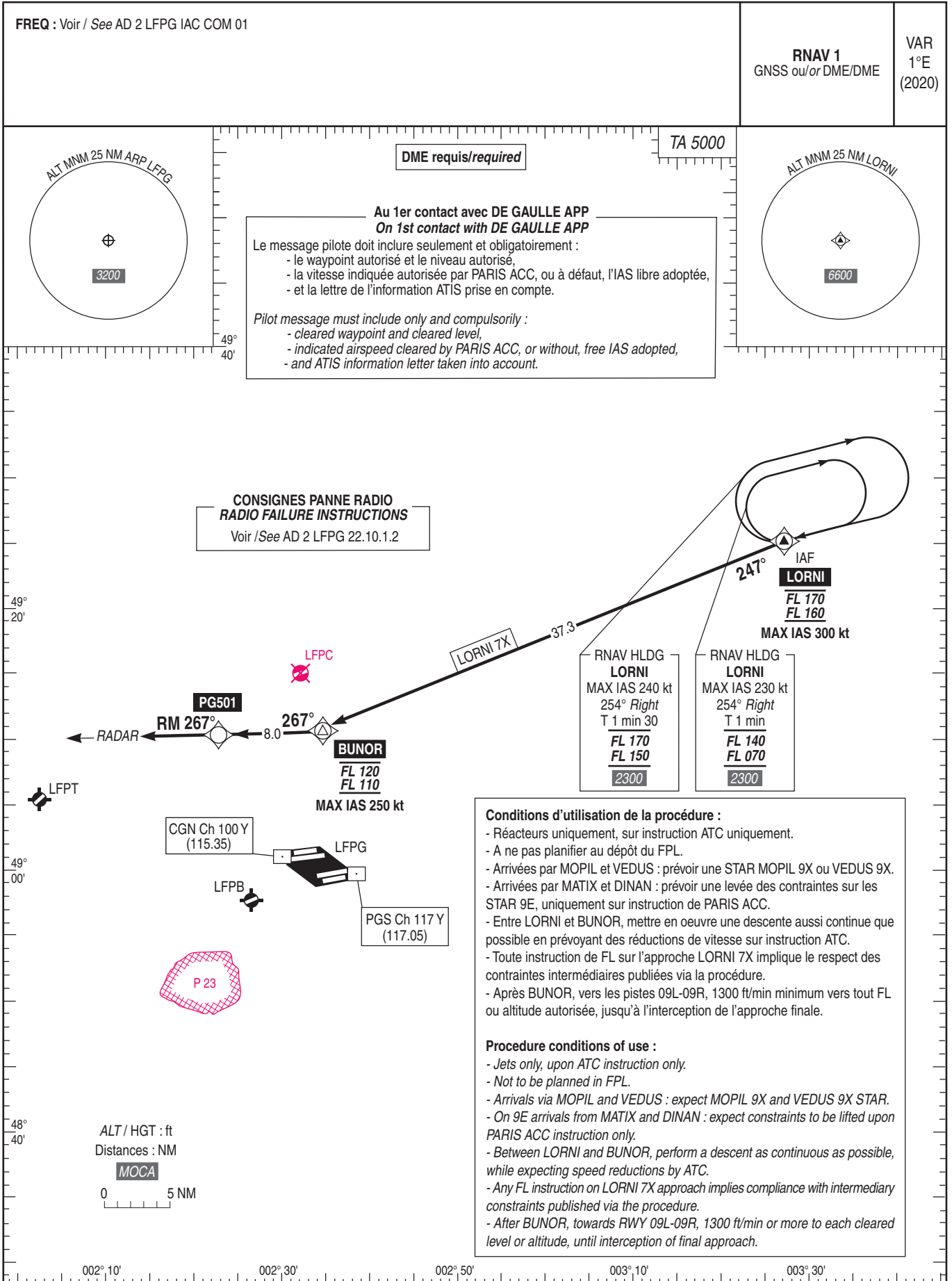


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV LORNI 7X RWY 08L-08R-09L-09R

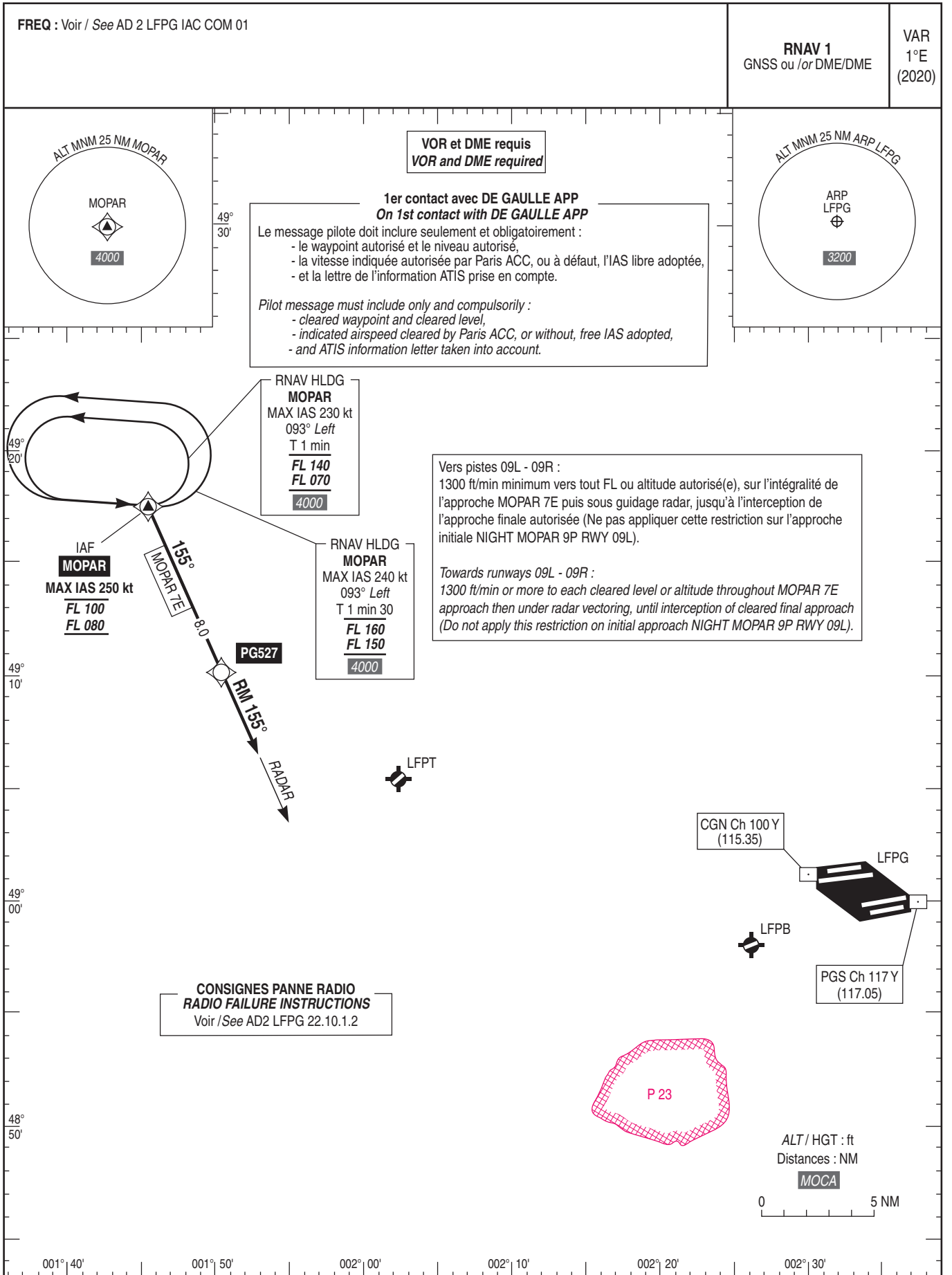


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV MOPAR 7E RWY 08L-08R-09L-09R

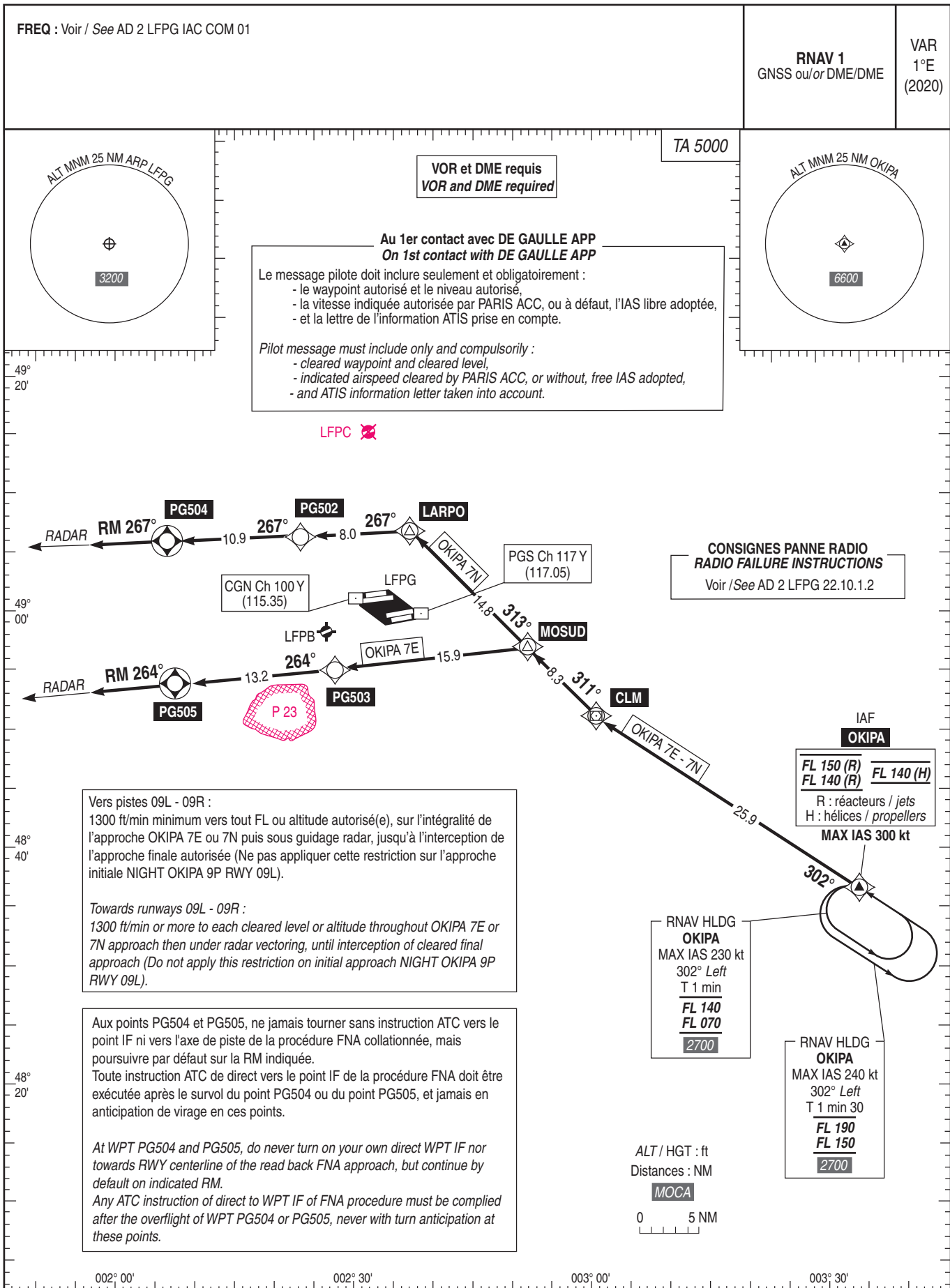


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

INA RNAV OKIPA 7E RWY 08L-08R-09L-09R  
INA RNAV OKIPA 7N RWY 08L-08R-09L-09R

CAT A B C D

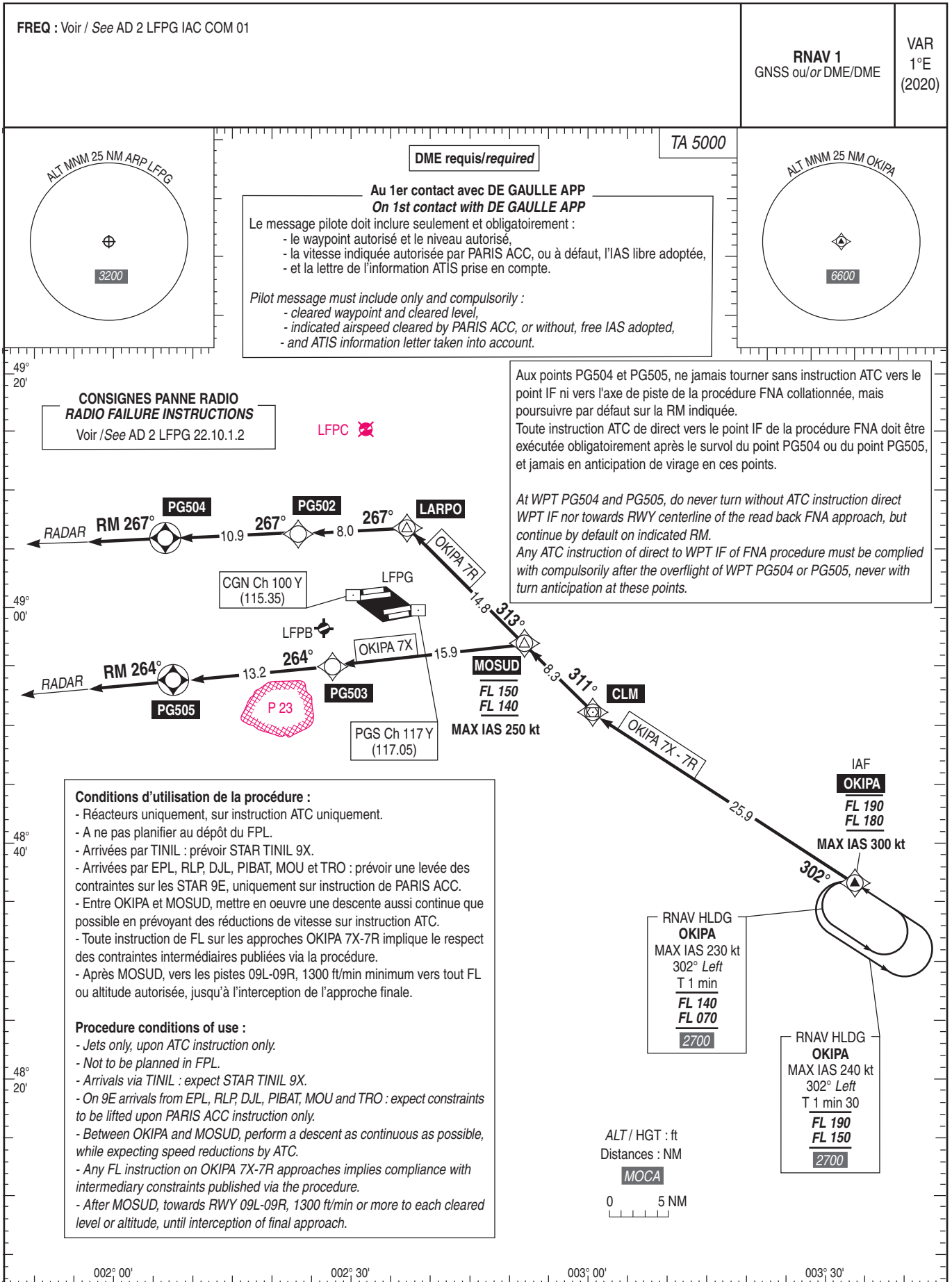


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

INA RNAV OKIPA 7X RWY 08L-08R-09L-09R  
INA RNAV OKIPA 7R RWY 08L-08R-09L-09R

CAT A B C D

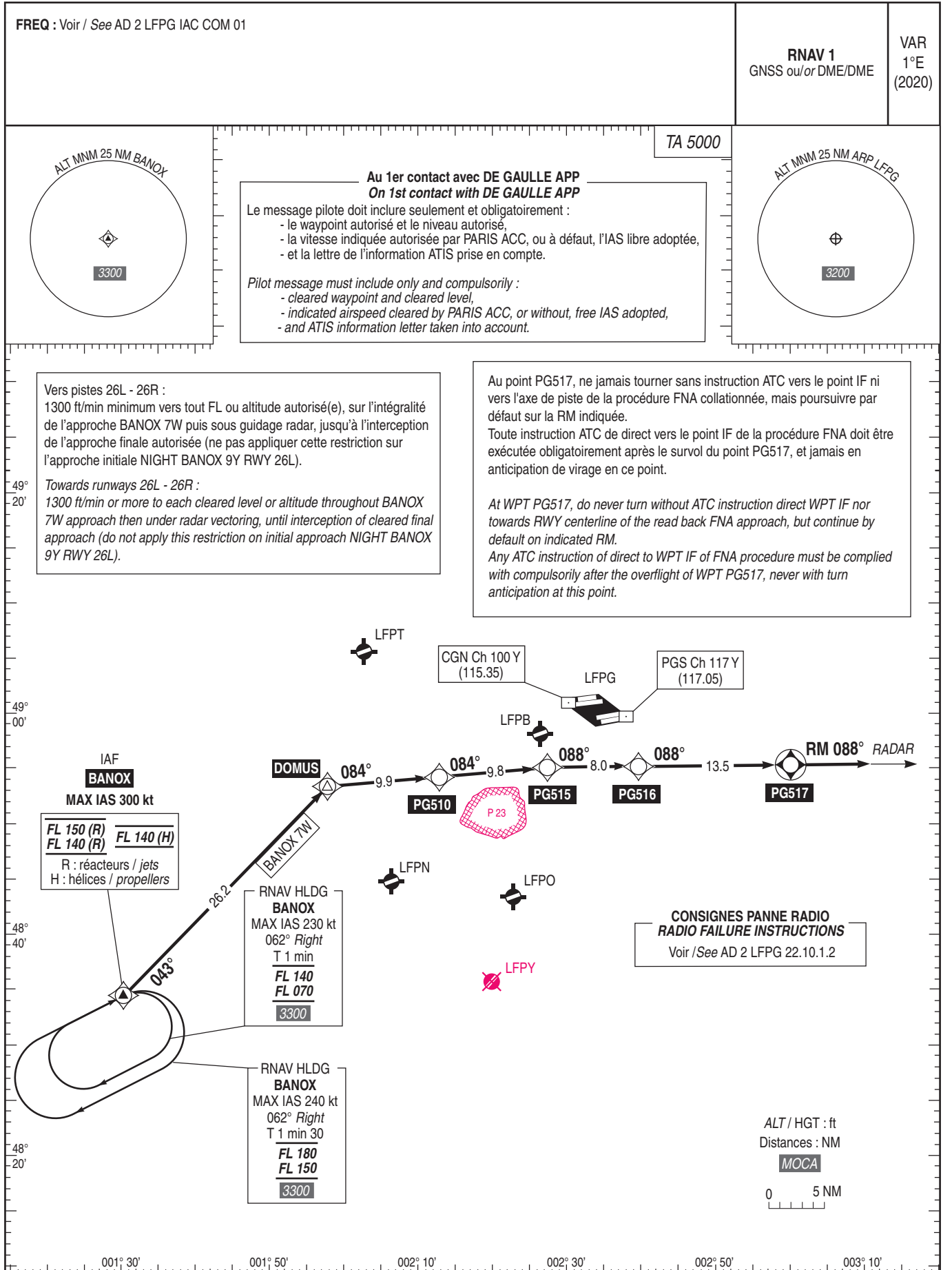


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV BANOX 7W RWY 26L-26R-27L-27R

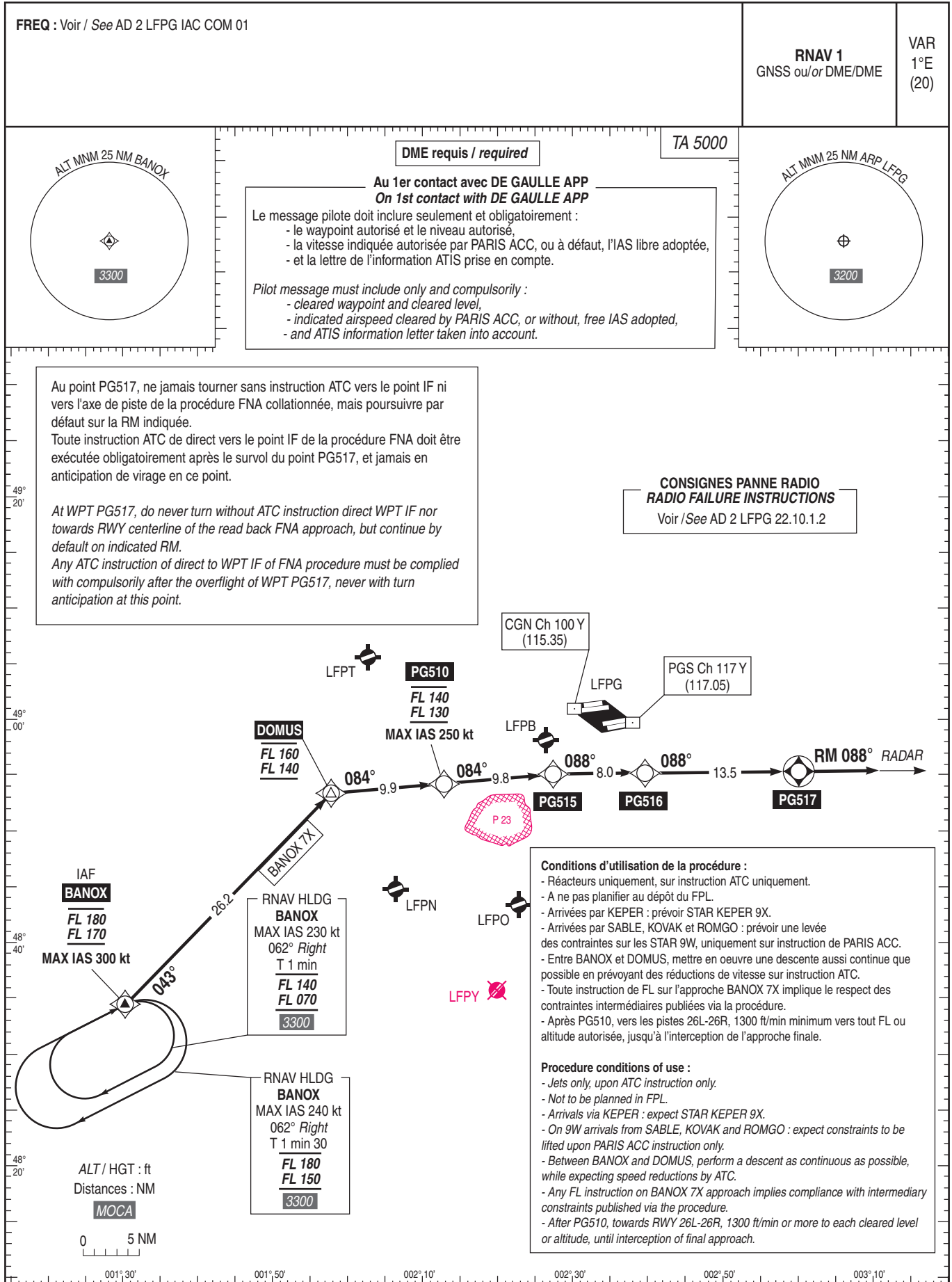


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV BANOX 7X RWY 26L-26R-27L-27R



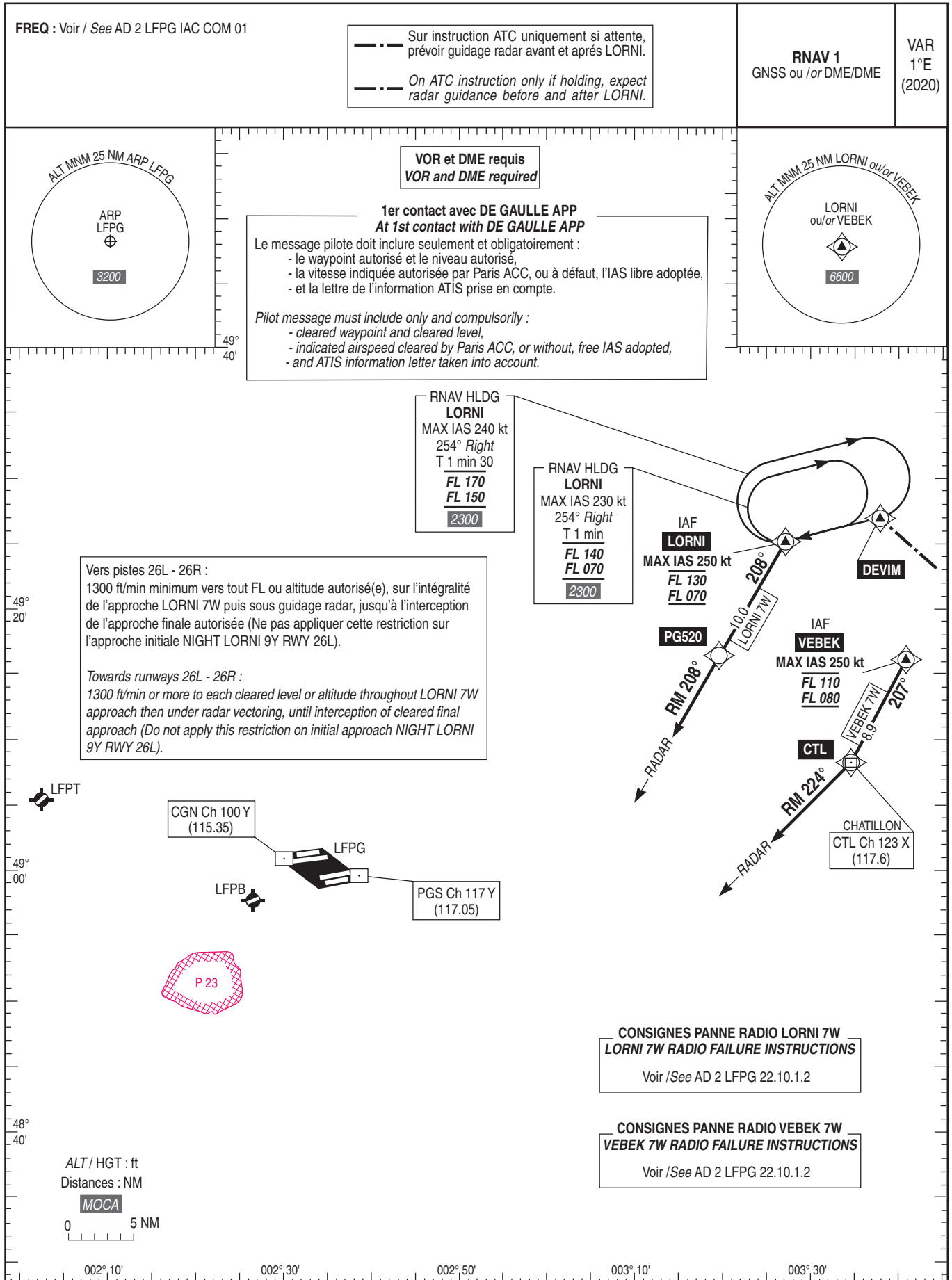
**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

INA RNAV LORNI 7W RWY 26L-26R-27L-27R

INA RNAV VEBEK 7W RWY 26L-26R-27L-27R

CAT A B C D

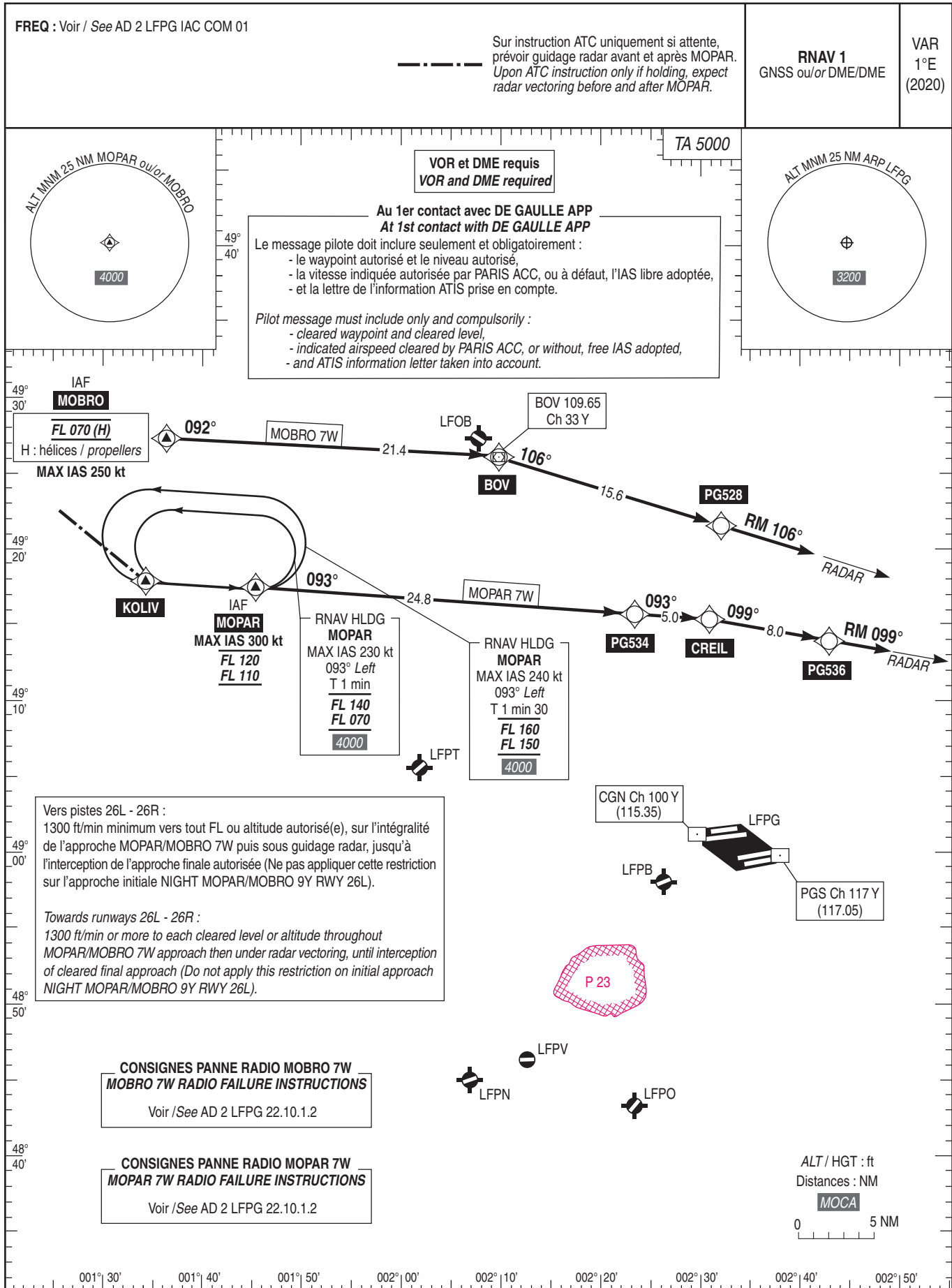


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

INA RNAV MOPAR 7W RWY 26L-26R-27L-27R  
INA RNAV MOBRO 7W RWY 26L-26R-27L-27R

CAT A B C D



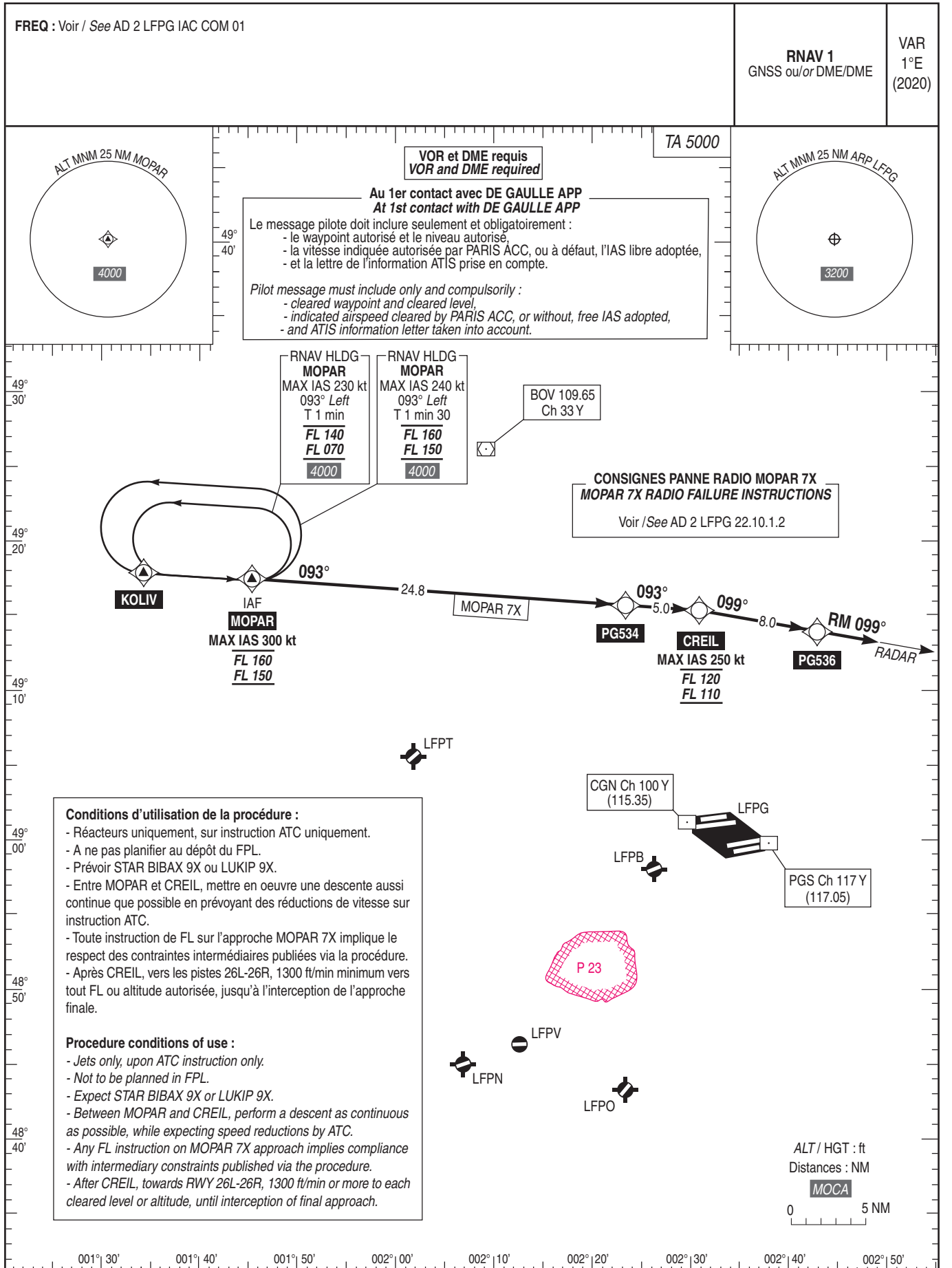


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV MOPAR 7X RWY 26L-26R-27L-27R

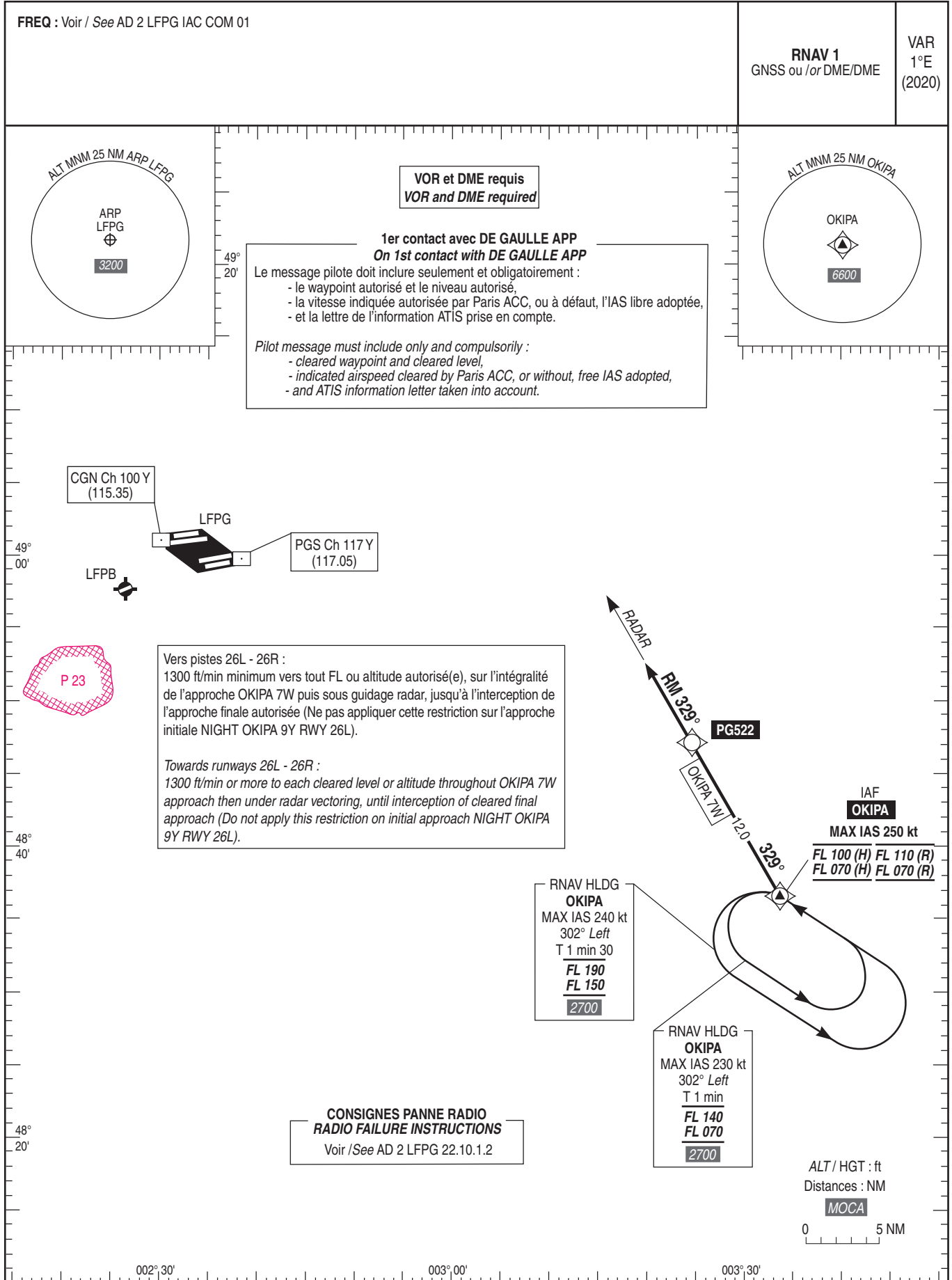


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV OKIPA 7W RWY 26L-26R-27L-27R



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 338 (13 hPa)

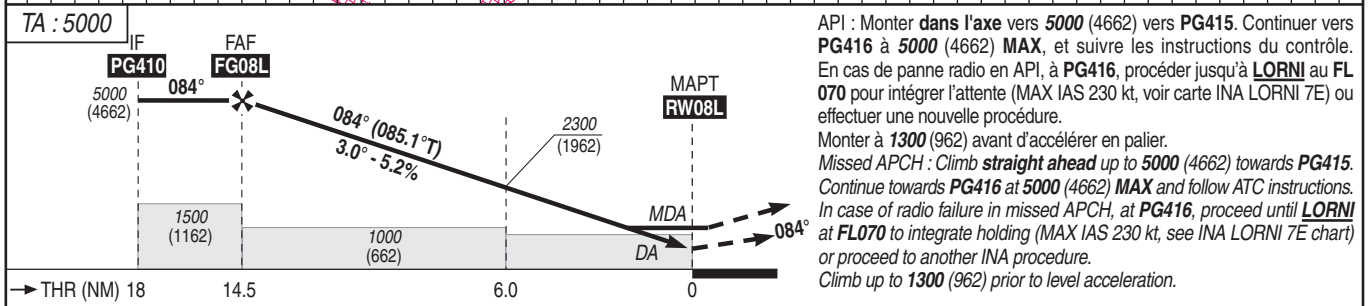
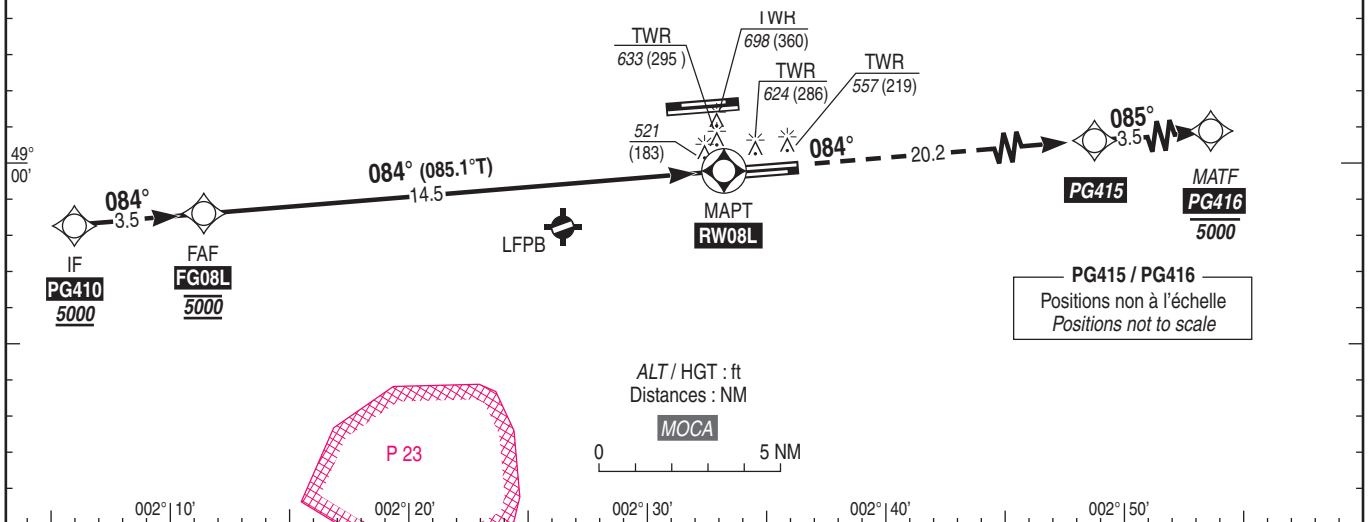
FNA RNP RWY 08L

<b>FREQ :</b> Voir / See AD 2 LFPG COM 01	<b>RNP APCH</b> 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.	<b>EGNOS</b> <b>CH 57477</b> <b>E 08 A</b> <b>RDH/TCH : 57</b>	<b>VAR</b> 1°E (2020)
---	---	---	-----------------------------

**AVERTISSEMENTS / WARNINGS**

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / Advise ATC if only LNAV capable  
**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 :**  
 Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG410 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3  
 En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG410 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 PG410). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG410.  
**Interception of RWY extended centreline :**  
*Expect radar vectoring or direct-to PG410 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.*  
*Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG410 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG410).*  
*Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG410 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

T° MNM Baro-VNAV : - 20°C



API : Monter dans l'axe vers 5000 (4662) vers PG415. Continuer vers PG416 à 5000 (4662) MAX, et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à PG416, procéder jusqu'à LORNI au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure. Monter à 1300 (962) avant d'accélérer en palier. Missed APCH : Climb straight ahead up to 5000 (4662) towards PG415. Continue towards PG416 at 5000 (4662) MAX and follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at PG416, proceed until LORNI at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure. Climb up to 1300 (962) 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) 08L → 08R		DIST RW08L
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	
A	540 (200)		167	650 (320)	700	311				1000 (660)	3000	14 ALT 4850 (4512)
B	540 (200)		180	660 (330)	800	321				1000 (660)	3000	13 4530 (4192)
C	540 (200)	550	200	680 (340)	800	333	770 (430)	1300	426	1100 (760)	3700	12 4220 (3882)
D	550 (210)		210	690 (350)	900	344				1100 (760)	4300	11 3900 (3562)
DL	560 (220)		214									10 3580 (3242)
												9 3260 (2922)
												8 2940 (2602)
												7 2620 (2282)
												6 2310 (1972)
												5 1990 (1652)
												4 1670 (1332)
												3 1350 (1012)
												2 1030 (692)

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 ENR 1.5.

FAF - THR	14.5 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980
		12 min 24	10 min 12	8 min 41	7 min 33	6 min 40	5 min 25	4 min 41

FNA RNP RWY08L														
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1:1°E			REF NAVAI D :-		
									MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec	
		IF	PG410	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	FG08L	-	084	085.0	3.5	-	5000	5000	-	-	-	RNP APCH
		TF	RW08L	Yes	084	085.1	14.5	-	-	-	-	-3.0°/17.4	-	RNP APCH
		TF	PG415	-	084	085.3	20.2	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	PG416	-	085	085.8	3.5	-	-	5000	-	-	-	RNP APCH

↓ ↓

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPG
Runway	08
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E08A
LTP/FTP Latitude	485944.4710N
LTP/FTP Longitude	0023309.8840E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	146.8
FPAP Latitude	485955.3710N
Delta FPAP Latitude (seconds)	10.9000
FPAP Longitude	0023633.9655E
Delta FPAP Longitude (seconds)	204.0815
Threshold Crossing Height	57.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	16
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 07 10 06 0C C8 00 00 01 38 30 05 AE D3 06 15 F8 73 18 01 BC 19 28 55 00 63 3A 06 3A 02 2C 01 64 02 C8 AF E2 E1 27 C0
Calculated CRC Value	E2E127C0

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	103.2

PRECODING INA RNAV LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 08L

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 08L												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)							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
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7E	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL110 (R) (1) FL110 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL120 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7X	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL160	FL170	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKIPA 7E	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7X	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7N	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7R	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
INA BANOX 7E	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7E	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7E	FM	-	-	025	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG527	-	155	156.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-	

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

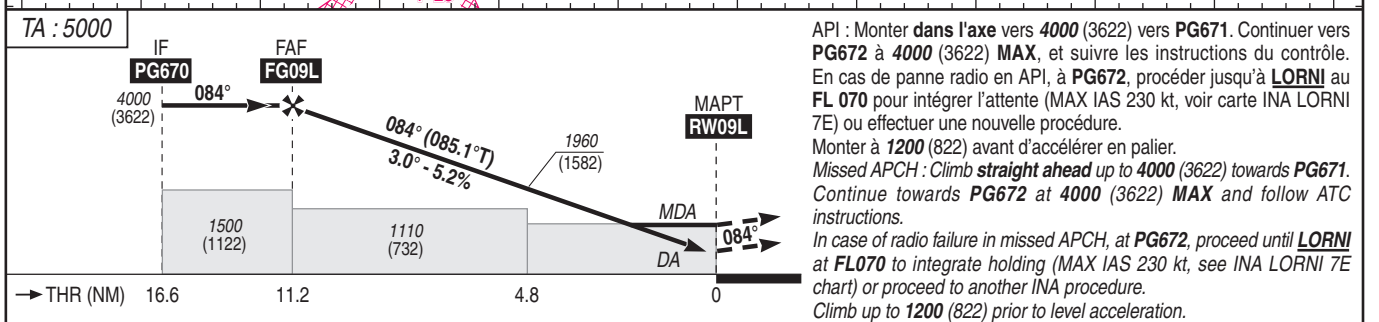
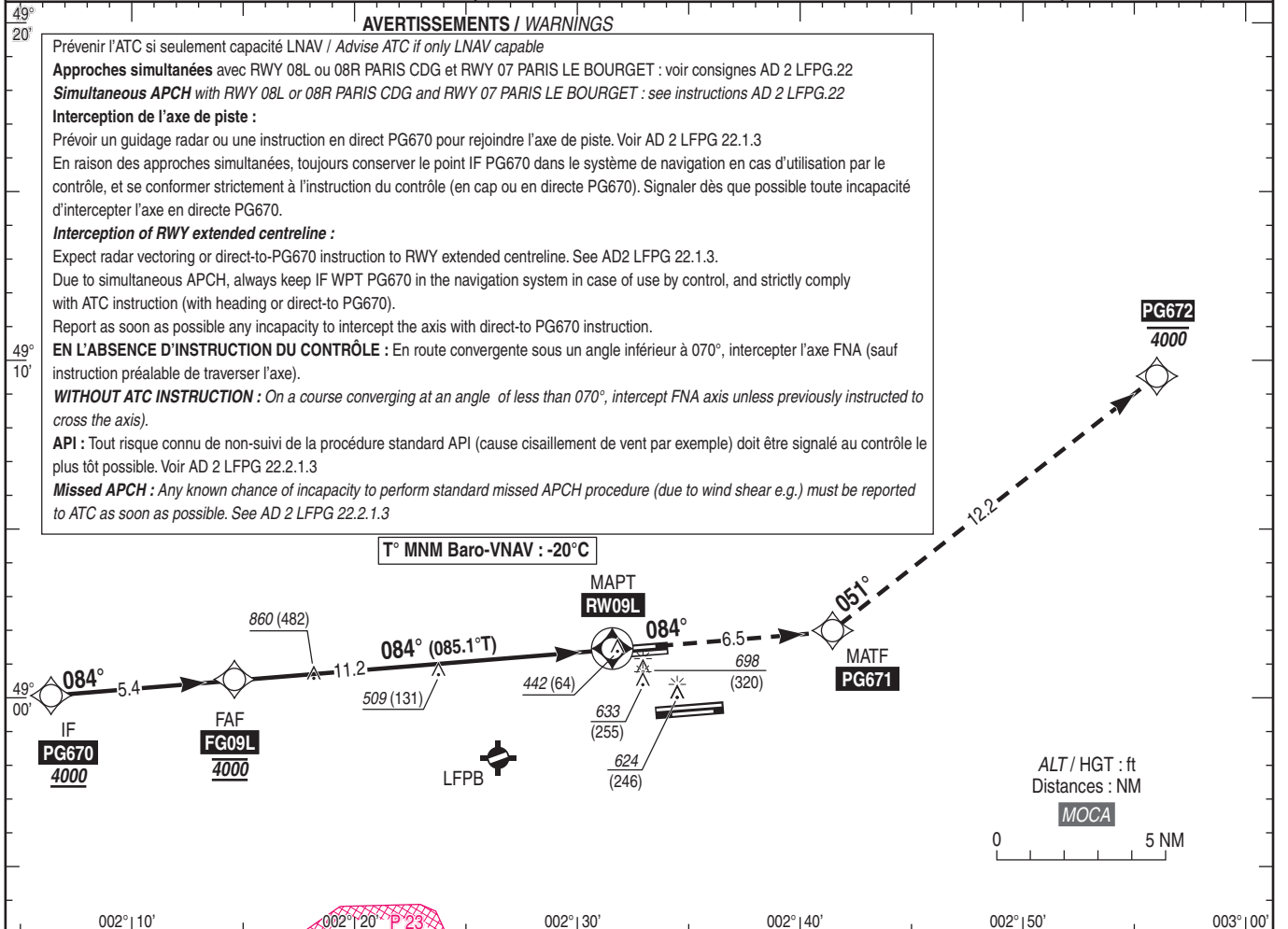
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 378 (14 hPa)

FNA RNP RWY 09L

<p><b>FREQ :</b> Voir / See AD 2 LFPG COM 01</p>	<p><b>RNP APCH</b></p> <p>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. <i>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.</i></p>	<p><b>EGNOS</b> <b>CH 61578</b> <b>E09A</b> <b>RDH/TCH : 54</b></p>	<p><b>VAR</b> 1°E (2020)</p>
--	---	---	--------------------------------------



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) 09L → 09R		DIST RW09L
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	
A			145	690 (310)	700	309	800 (420)	1200	417	1000 (620)	3000	11 3930 (3552)
B			159	700 (320)	700	319	820 (440)	1300	433	1000 (620)	3000	10 3620 (3242)
C	580 (200)	550	184	720 (340)	800	340	840 (460)	1400	457	1100 (720)	3700	9 3300 (2922)
D			194	750 (370)	1000	366	860 (480)	1500	476	1100 (720)	4300	8 2980 (2602)
DL			200									7 2660 (2282)
												6 2340 (1962)
												5 2020 (1642)
												4 1710 (1332)
												3 1390 (1012)
												2 1070 (692)

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 ENR 1.5.

FAF - THR	11.2 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

FNA RNP RWY09L												
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1.1°E		REF NAV/AVD :-	
									MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)
	APCH	IF	PG670	-	-	-	-	-	4000	-	-	RNP APCH
		TF	FG09L	-	084	085.0	5.4	-	4000	4000	-	RNP APCH
		TF	RW09L	Yes	084	085.1	11.2	-	-	-	-3.0°/16.5	RNP APCH
		TF	PG671	-	084	085.3	6.5	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	PG672	-	051	052.0	12.2	-	-	4000	-	RNP APCH

↓ ↓



## Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFPG
Runway	09
Runway Direction	3
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E09A
LTP/FTP Latitude	490128.9865N
LTP/FTP Longitude	0023129.6105E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	159.0
FPAP Latitude	490137.9235N
Delta FPAP Latitude (seconds)	8.9370
FPAP Longitude	0023416.1465E
Delta FPAP Longitude (seconds)	166.5360
Threshold Crossing Height	54.0
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	696
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

## Output data

Data Block	10 07 10 06 0C C9 00 00 01 39 30 05 35 04 0A 15 95 64 15 01 36 1A D2 45 00 10 15 05 1C 02 2C 01 64 57 C8 AF 68 97 57 A1
Calculated CRC Value	689757A1

## Required Additional Data

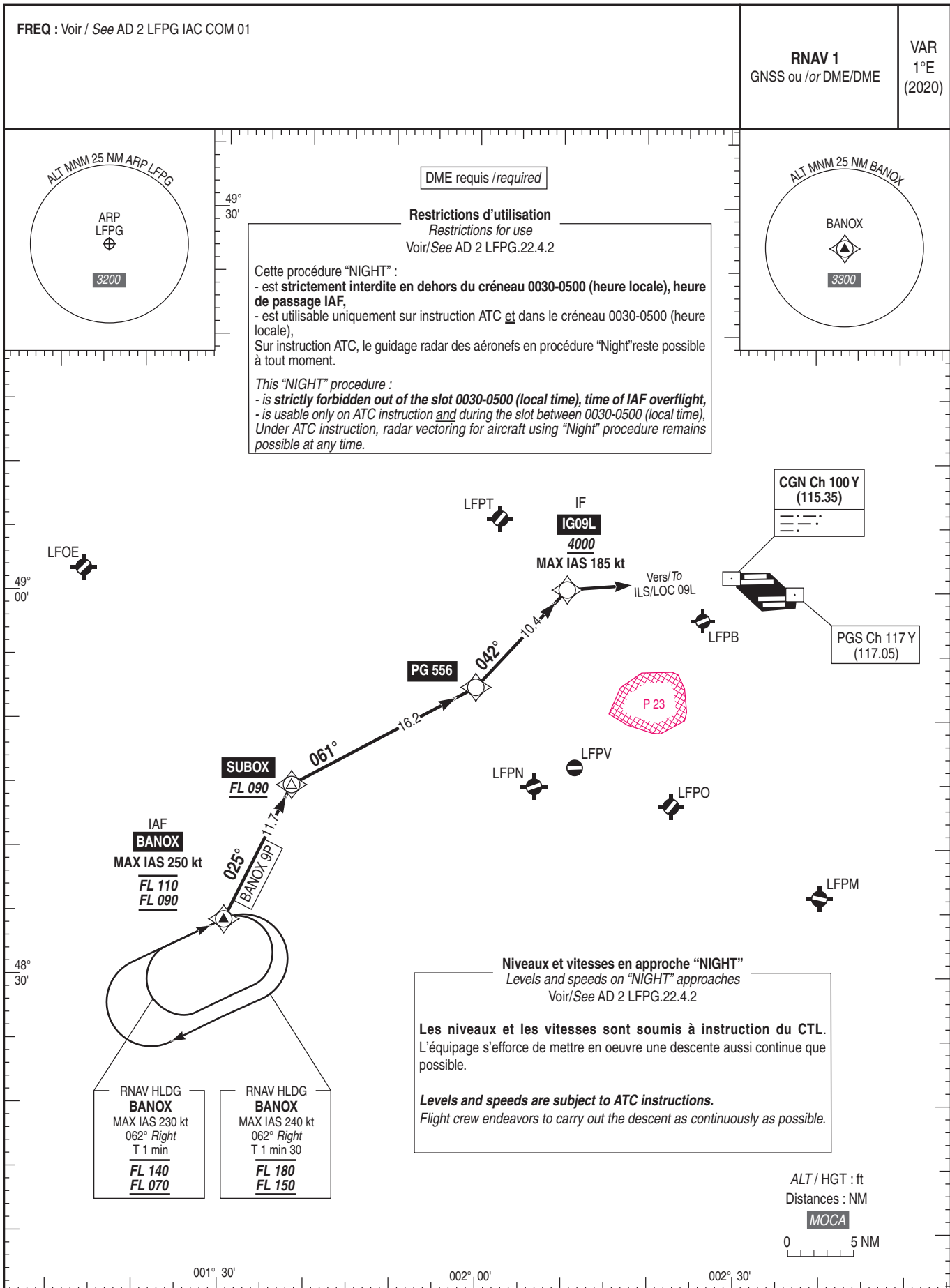
ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	115.3
FPAP Orthometric Height (metres)	115.3

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT BANOX 9P RWY 09L

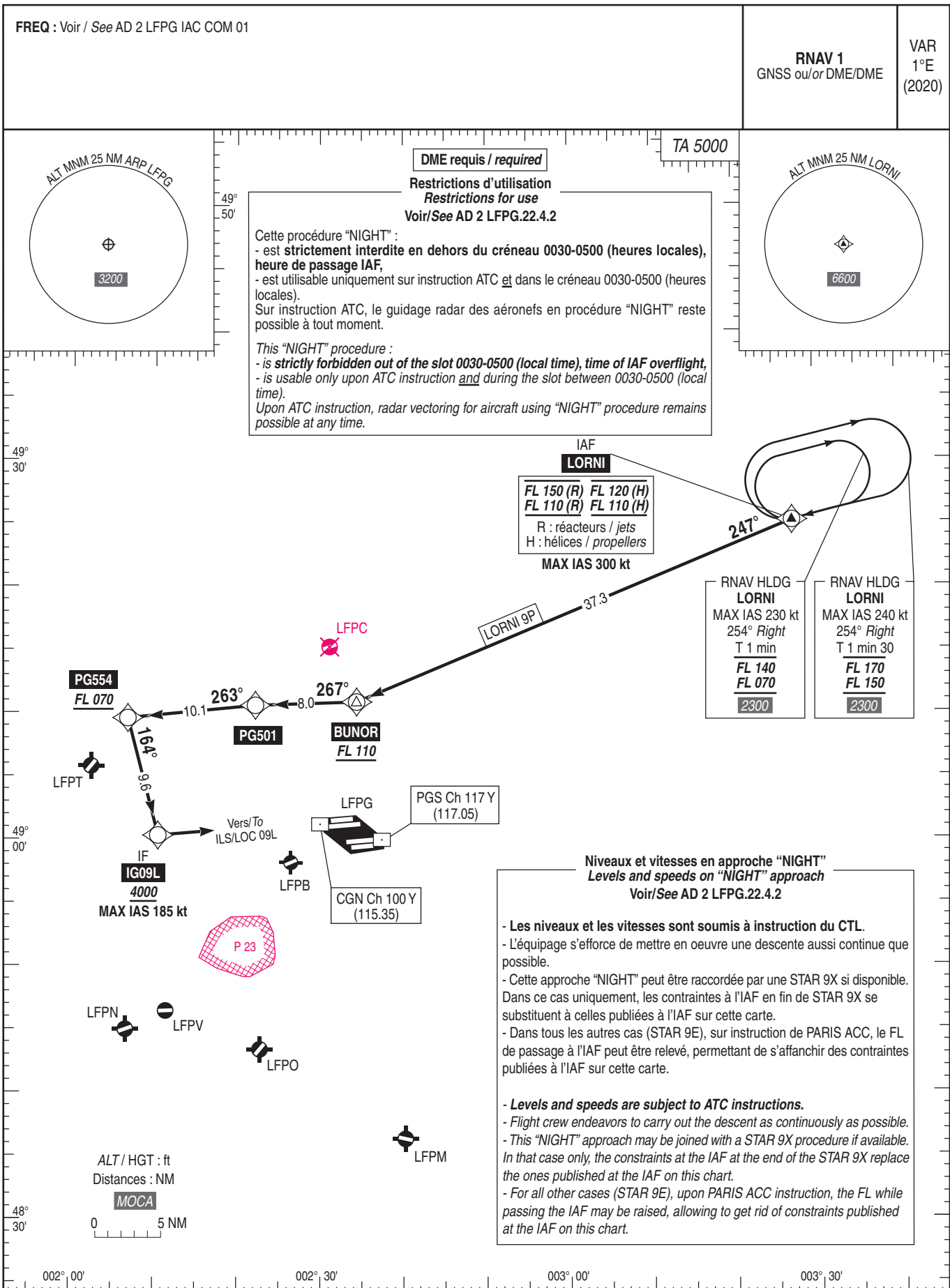


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT LORNI 9P RWY 09L

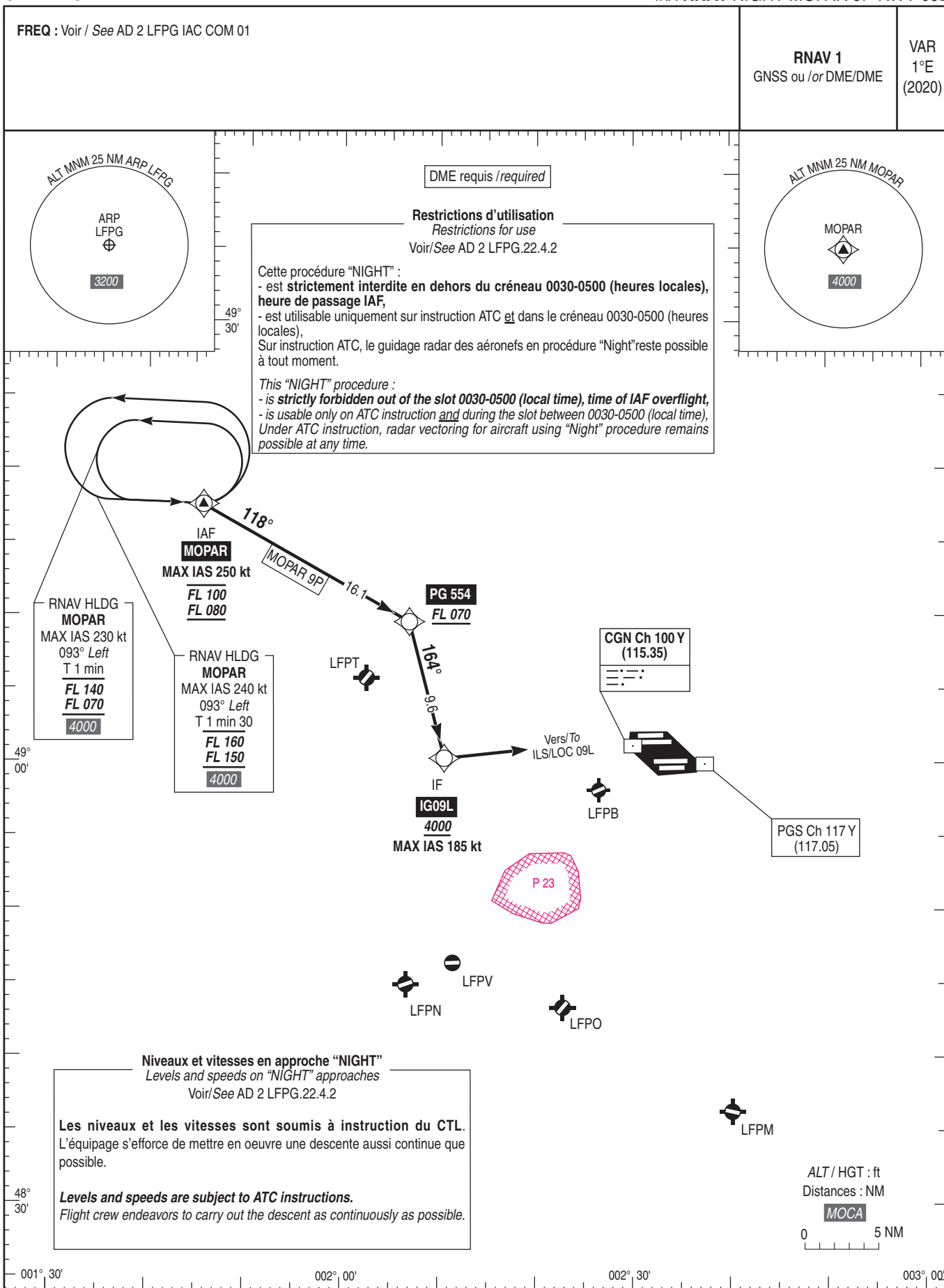


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT MOPAR 9P RWY 09L

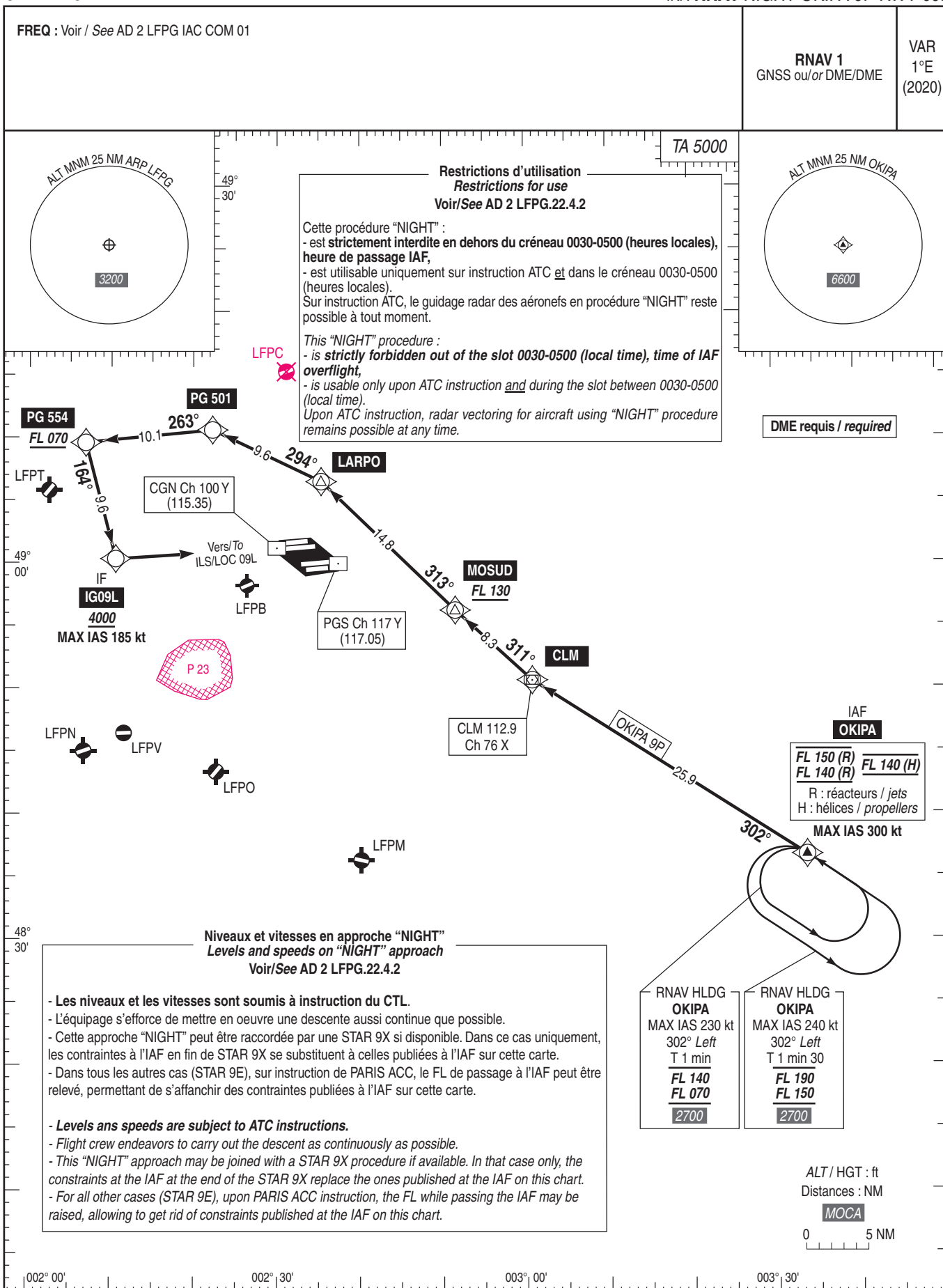


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT OKIPA 9P RWY 09L



PRECODING INA RNAV LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 09L

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 09L												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAV AID :	
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
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7E	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL110 (R) (1) FL110 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL120 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7X	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL160	FL170	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT LORNI 9P	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL110 (R) (1) FL110 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL120 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	FL110	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG554	-	263	264.4	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7E	TF	IG09L	-	164	165.4	9.6	-	4000	-	185	-	RNAV 1
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7X	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
INA OKIPA 7R	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7N	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7R	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT OKIPA 9P	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7E	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
INA NIGHT BANOX 9P	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	294	295.5	9.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7E	TF	PG554	-	263	264.4	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG09L	-	164	165.4	9.6	-	4000	-	185	-	RNAV 1
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOPAR 9P	FM	-	-	025	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	FL090	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG556	-	061	061.6	16.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOPAR 9P	TF	IG09L	-	042	042.8	10.4	-	4000	-	185	-	RNAV 1
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG527	-	155	156.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT MOPAR 9P	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG554	-	118	119.3	16.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG09L	-	164	165.4	9.6	-	4000	-	185	-	RNAV 1

FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 08L												
RMK	API / Missed approach : RNAV 1 requis / required.											REF NAVAI D : -
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
	IF	IG08L	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNAV 1
APCH	See chart FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 08L											
	-	PG415	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG416	-	085	085.8	3.5	-	-	5000	-	-	RNAV 1



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

PARIS CHARLES DE GAULLE

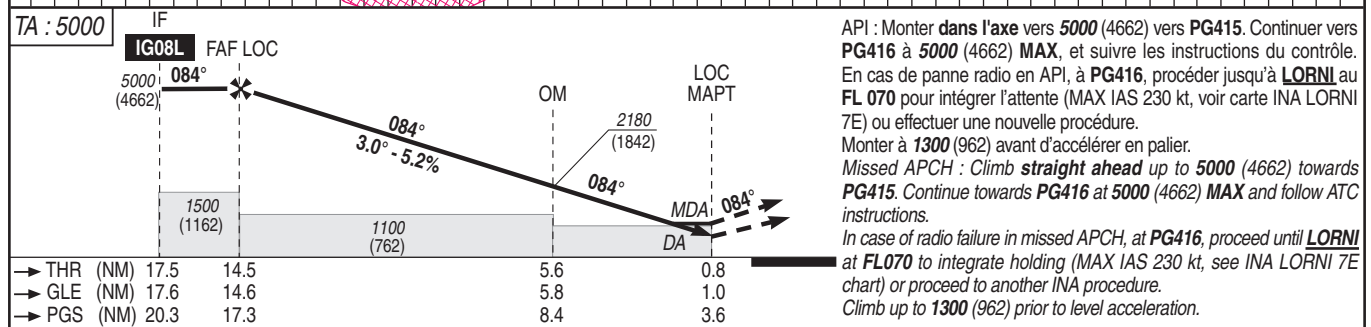
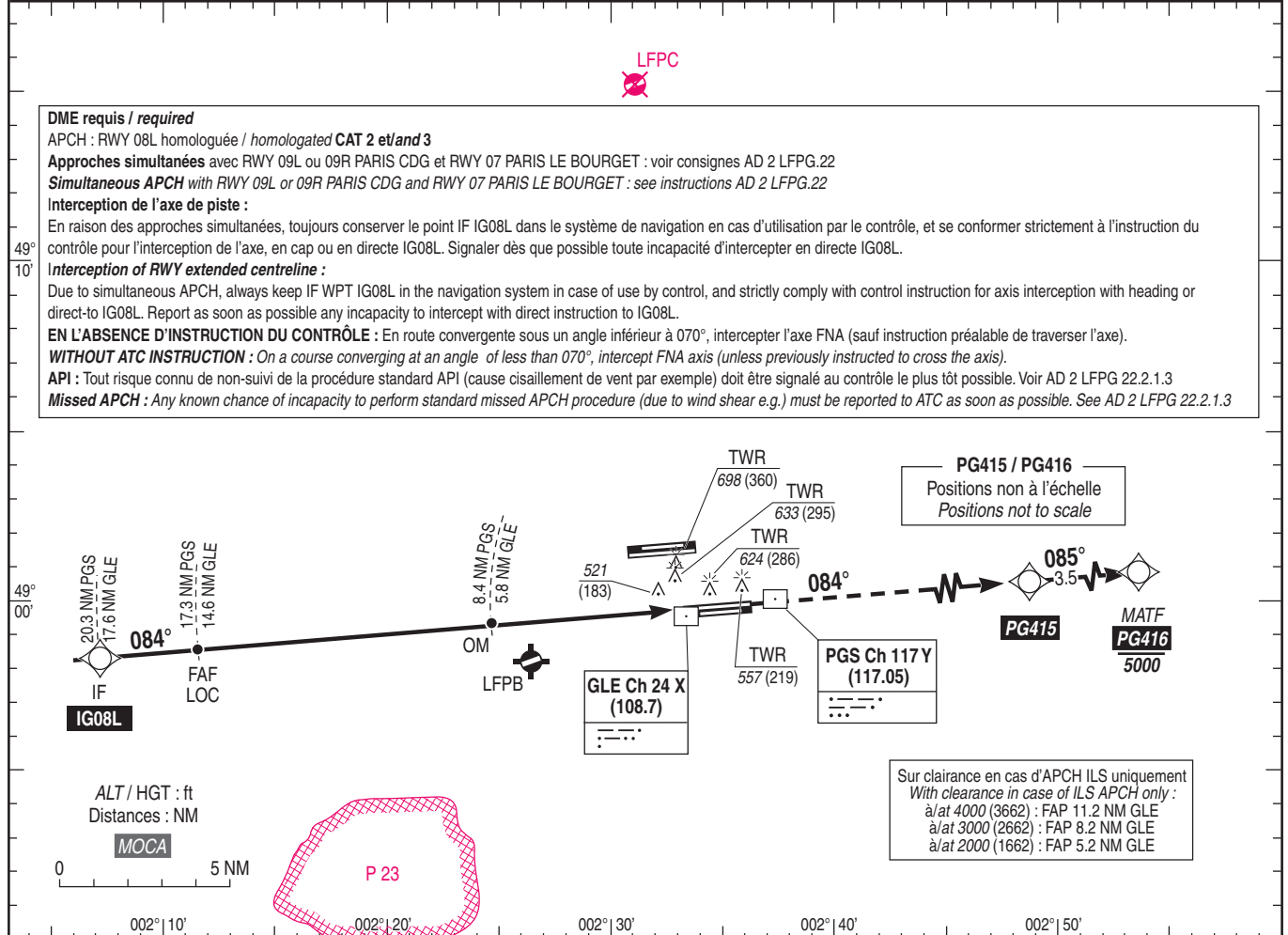
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 338 (13 hPa)

FNA ILS CAT I ou/ou CAT II et/and CAT III ou/ou LOC RWY 08L

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG IAC COM 01	API/Missed APCH : <b>RNAV 1</b>	ILS-DME <b>GLE 108.7</b> RDH : 57	VAR 1°E (20)
--	------------------------------------	---	--------------------



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) 08L → 08R		DME GLE						
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	14	13	12	11	10	9
A			167	49	670 (340)	800	331	1000 (660)	3000	ALT	4790	4470	4150	3840	3520	3200
B	540 (200)		180	59	690 (350)	900	348	1000 (660)	3000	(HGT)	(4452)	(4132)	(3812)	(3502)	(3182)	(2862)
C		550	200	72	710 (370)	1000	366	1100 (760)	3700	8	7	6	5	4	3	2
D	550 (210)		210	84	720 (380)	1000	380	1100 (760)	4300	2880	2560	2240	1930	1610	1290	970
DL	560 (220)		214	85						(2542)	(2222)	(1902)	(1592)	(1272)	(952)	(632)

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
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 337 (13 hPa)

FNA RNP RWY 08R

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01	<b>RNP APCH</b> 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.	<b>EGNOS</b> <b>CH 57500</b> <b>E 08 B</b> RDH/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 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 :**

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG420 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG420 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 PG420). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG420.

**Interception of RWY extended centreline :**

Expect radar vectoring or direct-to PG420 instruction to RWY extended centreline. See AD 2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG420 in the navigation system in case of use by control, and strictly comply with control instruction (with heading or direct-to PG420).

Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG420 instruction.

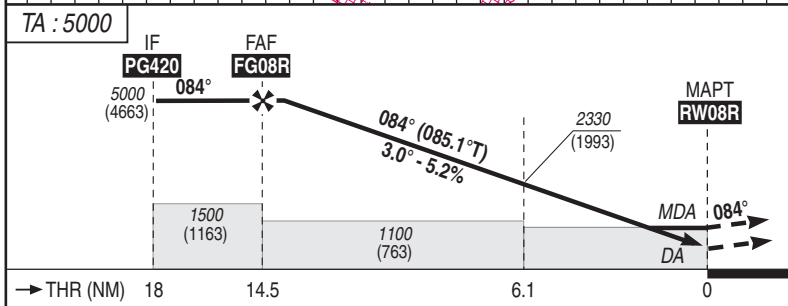
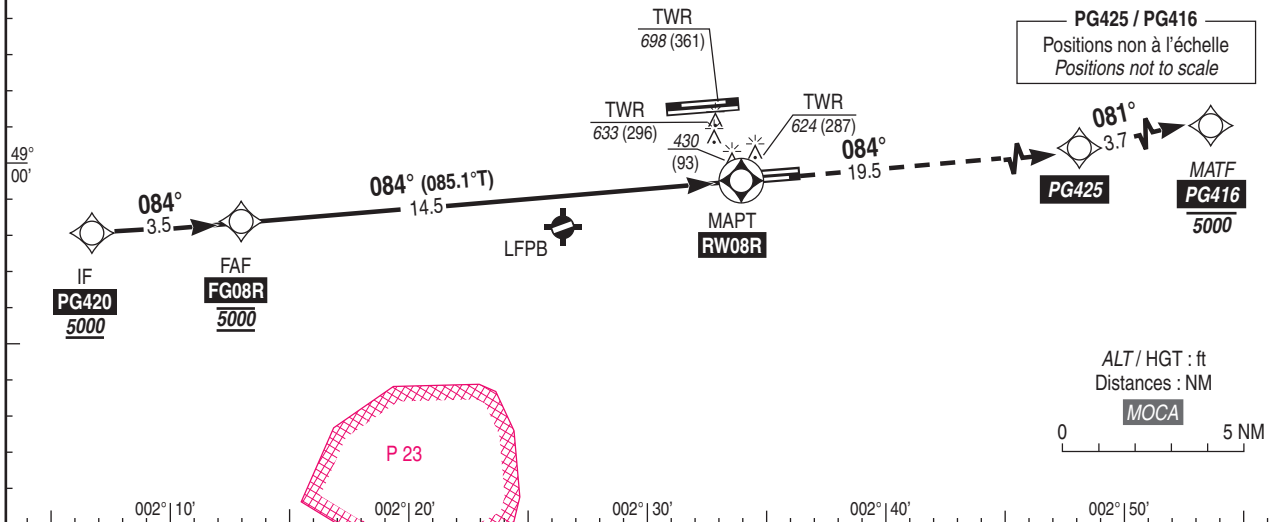
**EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE :** En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

**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

T° MNM Baro-VNAV : - 20°C



API : Monter **dans l'axe** vers 5000 (4663) vers PG425. Continuer vers PG416 à 5000 (4663) MAX, et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à PG416, procéder jusqu'à LORNI au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure. Monter à 1300 (963) avant d'accélérer en palier. Missed APCH : Climb straight ahead up to 5000 (4663) towards PG425. Continue towards PG416 at 5000 (4663) MAX and follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at PG416, proceed until LORNI at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure. Climb up to 1300 (963) 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) 08R → 08L		DIST RW08R
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	
A			140	670 (340)	800	333	750 (410)	1200	406	1000 (660)	3000	NM 14
B			151	680 (350)	900	343	770 (430)	1300	427	1000 (660)	3000	13
C	540 (200)	550	179	710 (370)	1000	364	790 (450)	1400	448	1100 (760)	3700	12
D			188	730 (390)	1100	390	810 (470)	1500	466	1100 (760)	4300	11
DL			195									10
												9

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 ENR 1.5.

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

FNA RNP RWY08R														
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAV AID :-		
									MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec	
	APCH	IF	PG420	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	FG08R	-	084	085.0	3.5	-	5000	5000	-	-	-	RNP APCH
		TF	RW08R	Yes	084	085.1	14.5	-	-	-	-	-3.0°/16.5	-	RNP APCH
		TF	PG425	-	084	085.3	19.5	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	PG416	-	081	082.5	3.7	-	-	5000	-	-	-	RNP APCH

↓ ↓

FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 09L													
RMK	API / Missed approach : RNAV 1 requis / required.										MAG VAR 2020 1.1°E		REF NAVAIID : -
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	
	IF	IG09L	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1	
APCH	-	PG671	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1	
	TF	PG672	-	051	052.0	12.2	-	-	4000	-	-	RNAV 1	



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

PARIS CHARLES DE GAULLE

Instrument approach

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).

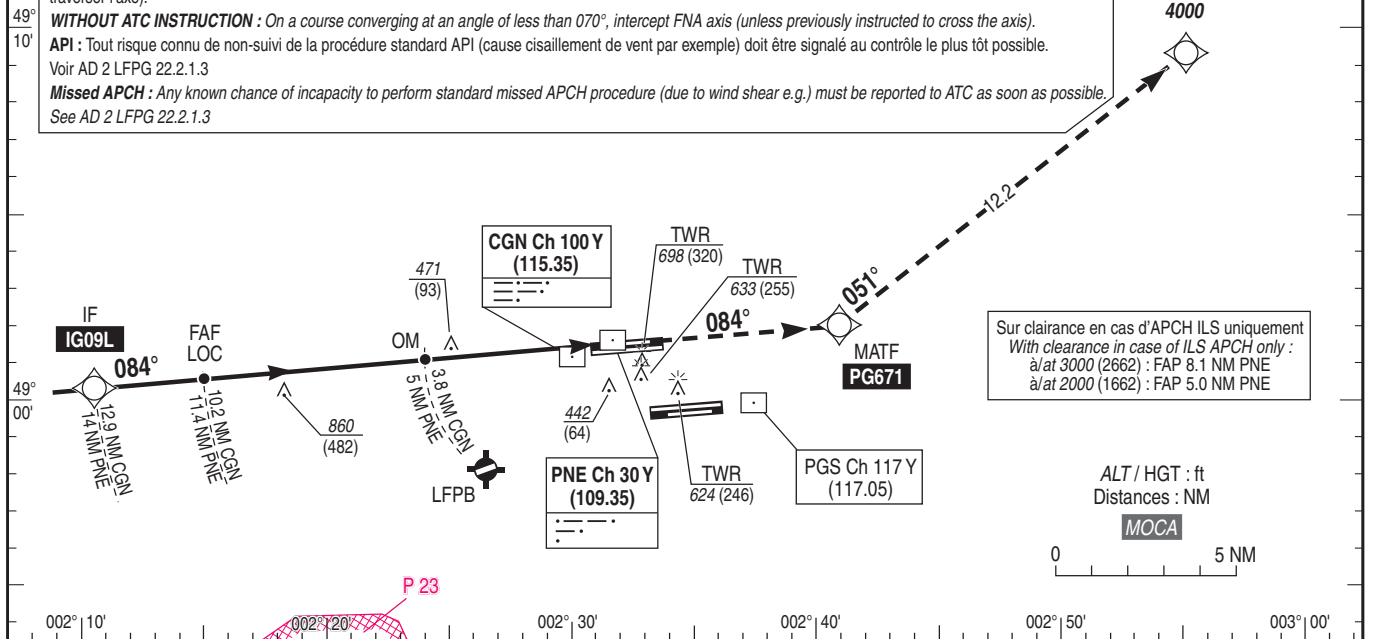
WITHOUT ATC INSTRUCTION : On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).

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.

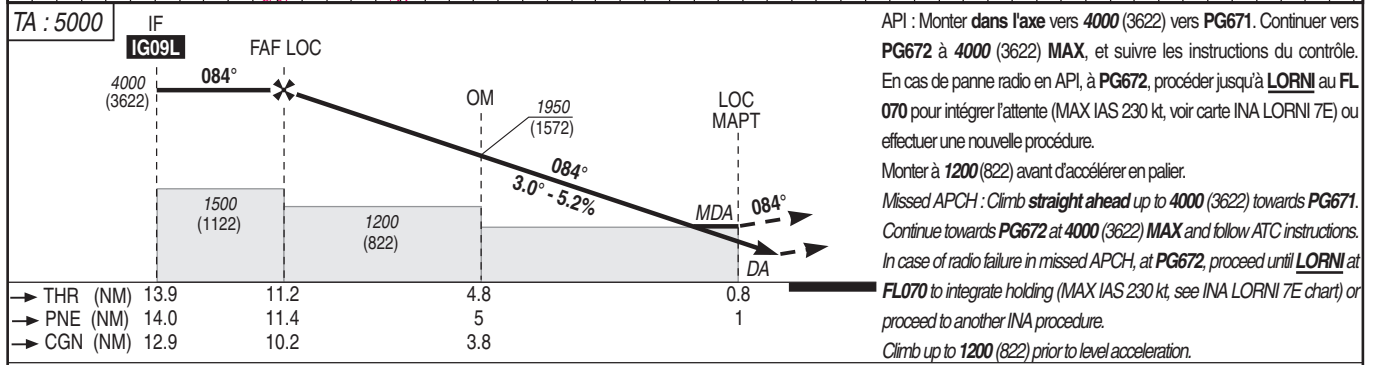
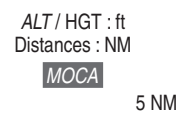
Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

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



Sur clairance en cas d'APCH ILS uniquement  
With clearance in case of ILS APCH only :  
à/at 3000 (2662) : FAP 8.1 NM PNE  
à/at 2000 (1662) : FAP 5.0 NM PNE



API : Monter dans l'axe vers 4000 (3622) vers PG671. Continuer vers PG672 à 4000 (3622) MAX, et suivre les instructions du contrôle.  
En cas de panne radio en API, à PG672, procéder jusqu'à LORNI au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.  
Monter à 1200 (822) avant d'accélérer en palier.  
Missed APCH : Climb straight ahead up to 4000 (3622) towards PG671. Continue towards PG672 at 4000 (3622) MAX and 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 INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.  
Climb up to 1200 (822) prior to level acceleration.

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

CAT	ILS		LOC		MVL / Circling (2) 09L → 09R		DME PNE								
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	11	10	9	8	7
A			145	49	720 (340)	800	339	1000 (620)	3000	ALT	3880 (3502)	3560 (3182)	3250 (2872)	2930 (2552)	2610 (2232)
B			159	59	720 (340)	800	339	1000 (620)	3000	(HGT)					
C	580 (200)	550	184	74	730 (360)	900	352	1100 (720)	3700		6 (1912)	5 (1592)	4 (1272)	3 (962)	2 (642)
D			194	85	750 (380)	1000	371	1100 (720)	4300						
DL			200	91	-	-	-	-	-						

Observations/Remarks : (1) Base OCH / OCH base : NIL  
(2) MVL / Circling : voir/see AD 2 LFPG.20

FAF - THR	11.2 NM	70 kt 9 min 36	85 kt 7 min 55	100 kt 6 min 43	115 kt 5 min 51	130 kt 5 min 10	160 kt 4 min 12	185 kt 3 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

## Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPG
Runway	08
Runway Letter	1 (Right)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E08B
LTP/FTP Latitude	485934.4905N
LTP/FTP Longitude	0023356.3780E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	146.3
FPAP Latitude	485942.6070N
Delta FPAP Latitude (seconds)	8.1165
FPAP Longitude	0023628.4885E
Delta FPAP Longitude (seconds)	152.1105
Threshold Crossing Height	54.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	400
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

## Output data

Data Block	10 07 10 06 0C 48 00 00 02 38 30 05 B5 85 06 15 34 DF 19 01 B7 19 69 3F 00 5D A4 04 1C 02 2C 01 64 32 C8 AF 7F 90 A5 71
Calculated CRC Value	7F90A571

## Required Additional Data

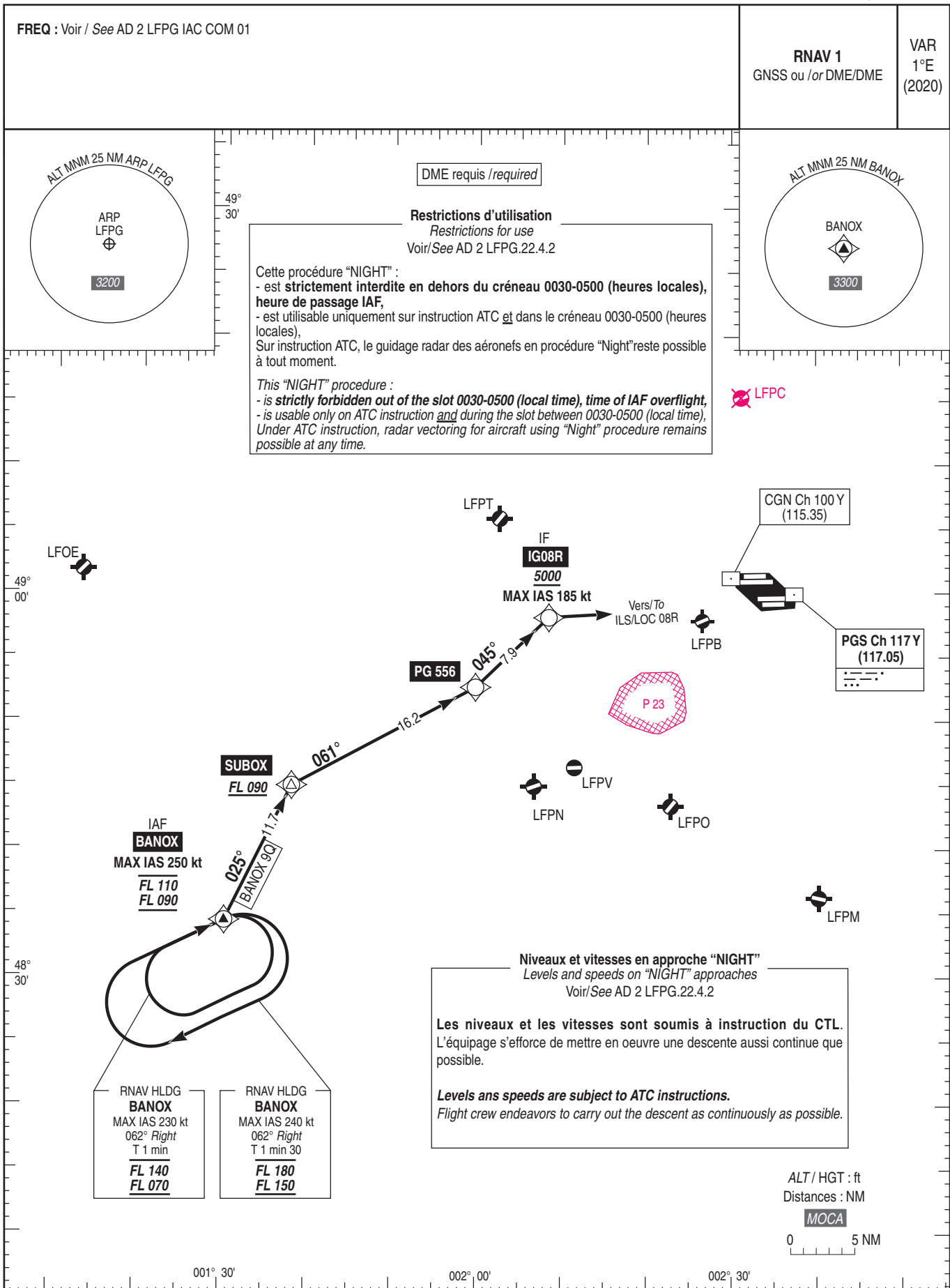
ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	102.6

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT BANOX 9Q RWY 08R

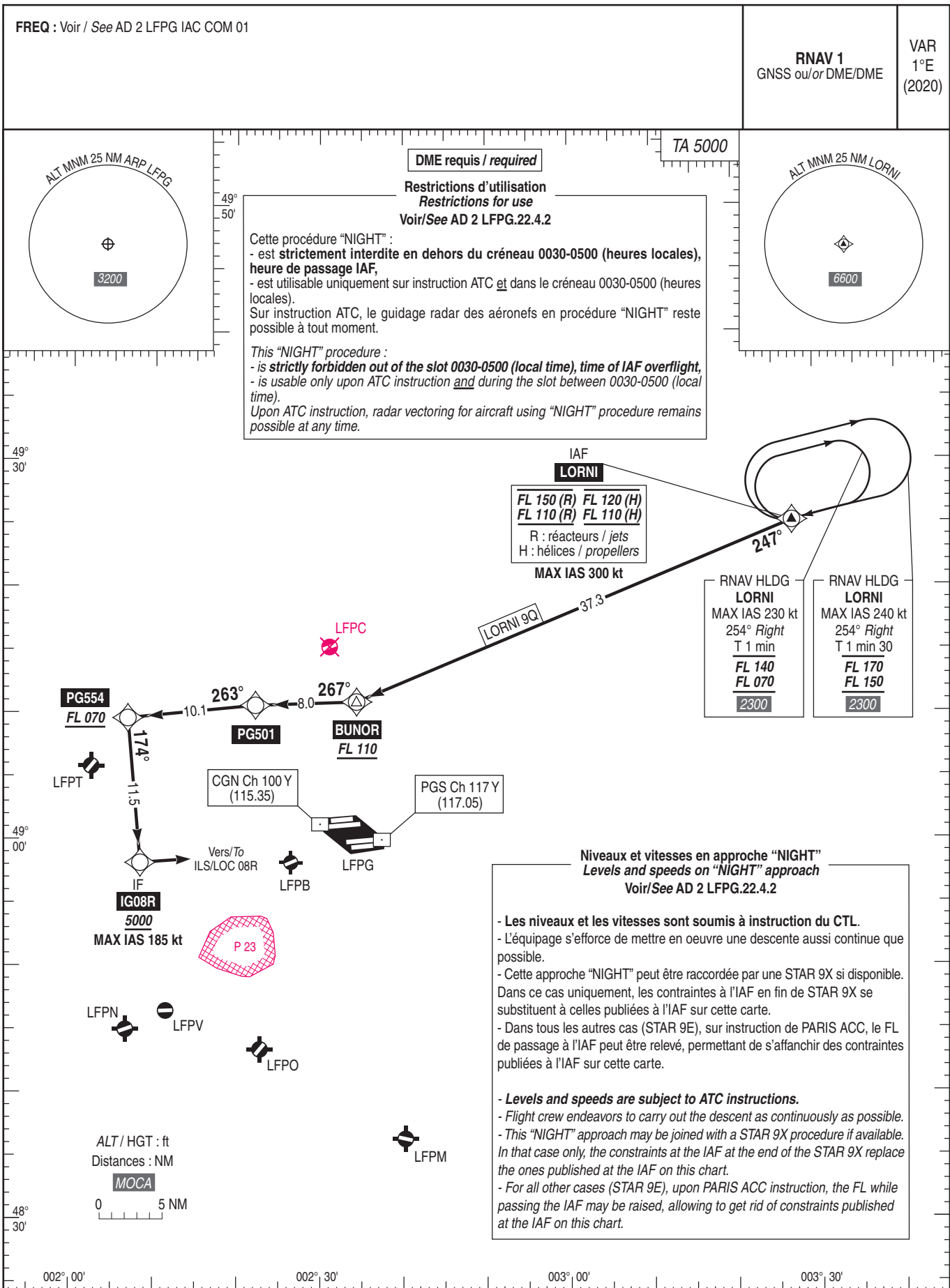


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT LORNI 9Q RWY 08R

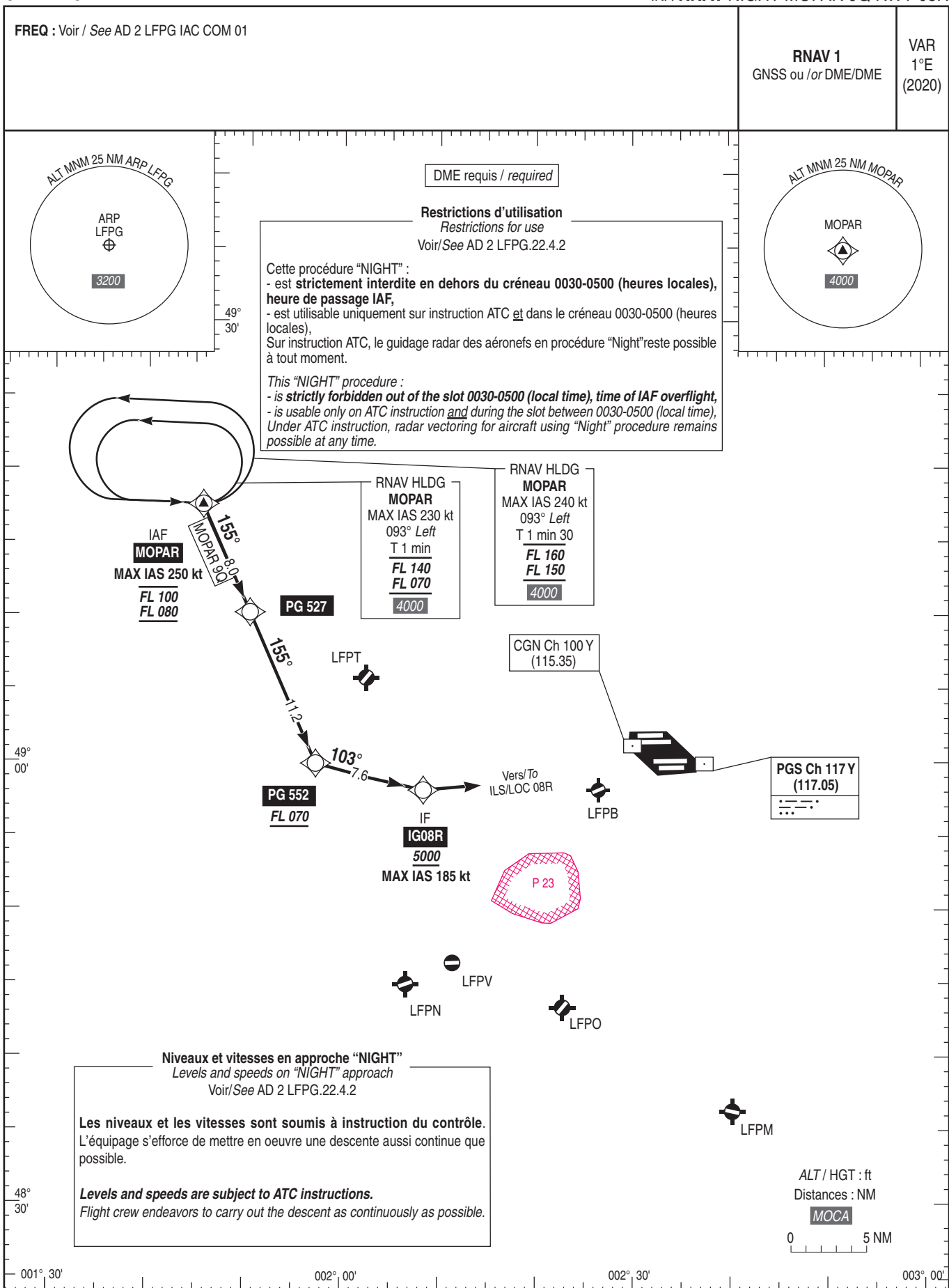


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT MOPAR 9Q RWY 08R



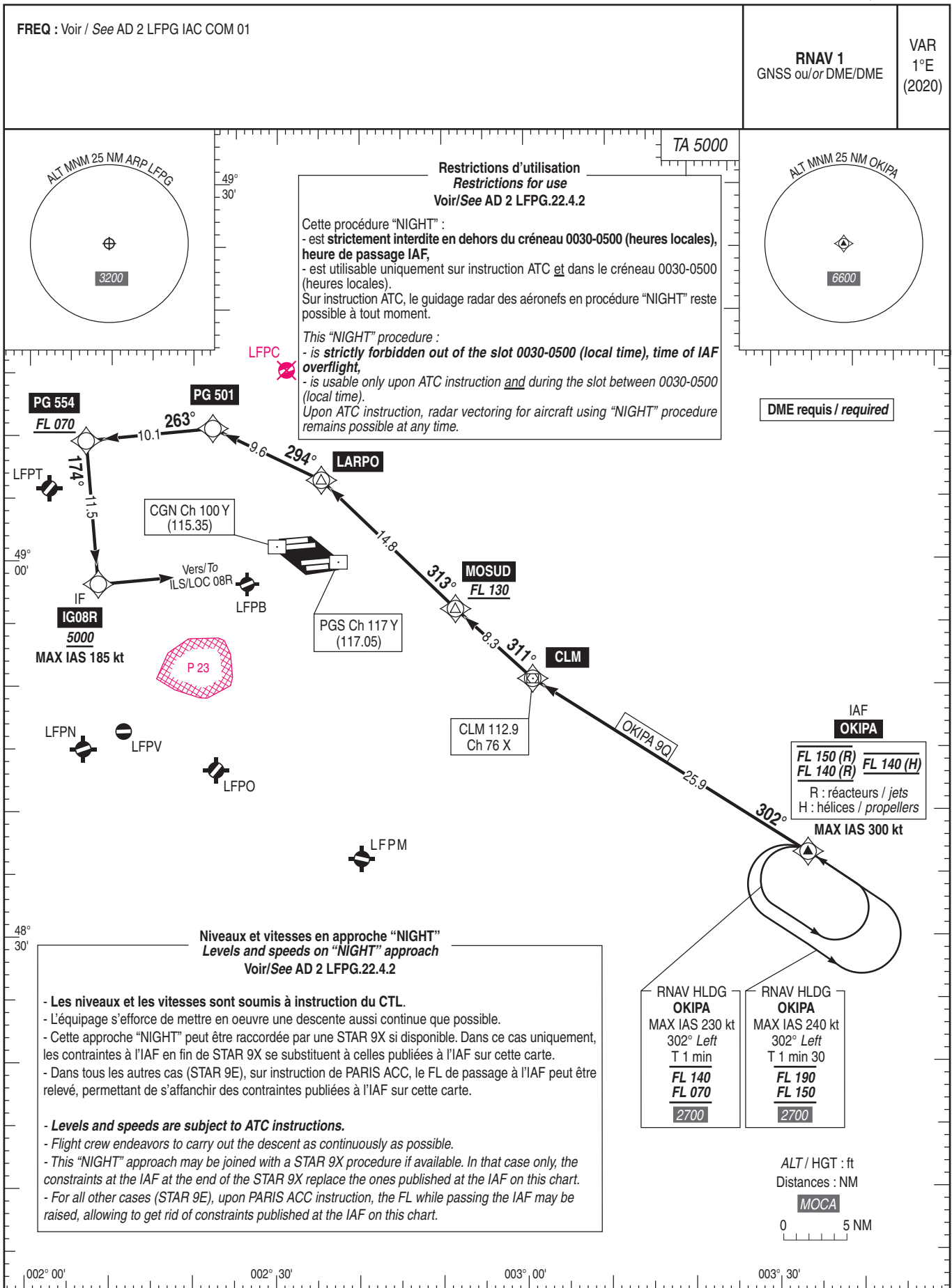


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT OKIPA 9Q RWY 08R



PRECODING INA RNAV LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 08R

INA RNAV (GNSS ou / or DME /DME) RWY 08R												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)				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
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7E	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL110 (R) (1) FL110 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL120 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7X	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL160	FL170	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT LORNI 90	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL110 (R) (1) FL110 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL120 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	FL110	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG554	-	263	264.4	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7E	TF	IG08R	-	174	174.9	11.5	-	5000	-	185	-	RNAV 1
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7X	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
INA OKIPA 7R	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7N	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7R	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKIPA 7R	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7R	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
INA NIGHT OKIPA 90	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	294	295.5	9.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7E	TF	PG554	-	263	264.4	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG08R	-	174	174.9	11.5	-	5000	-	185	-	RNAV 1
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT BANOX 90	FM	-	-	025	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	FL090	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG556	-	061	061.6	16.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7E	TF	IG08R	-	045	046.0	7.9	-	5000	-	185	-	RNAV 1
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG527	-	155	156.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT MOPAR 90	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG527	-	155	156.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG552	-	155	156.2	11.2	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG08R	-	103	103.6	7.6	-	5000	-	185	-	RNAV 1

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

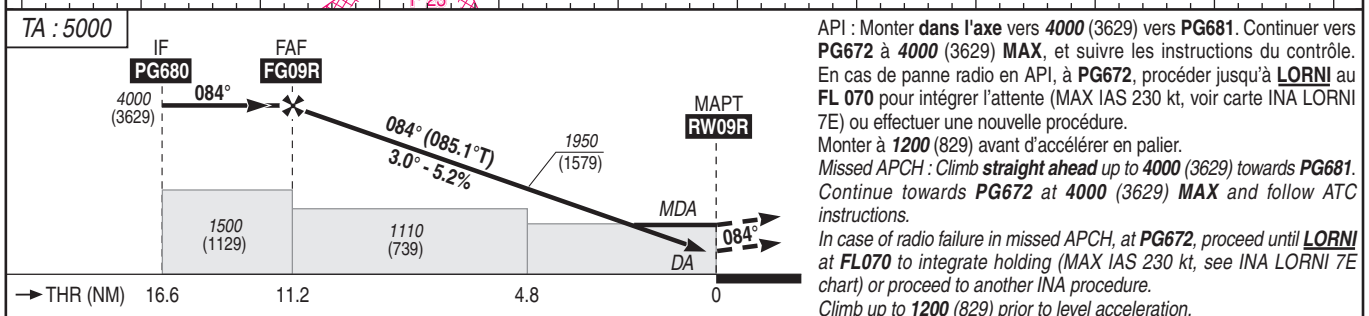
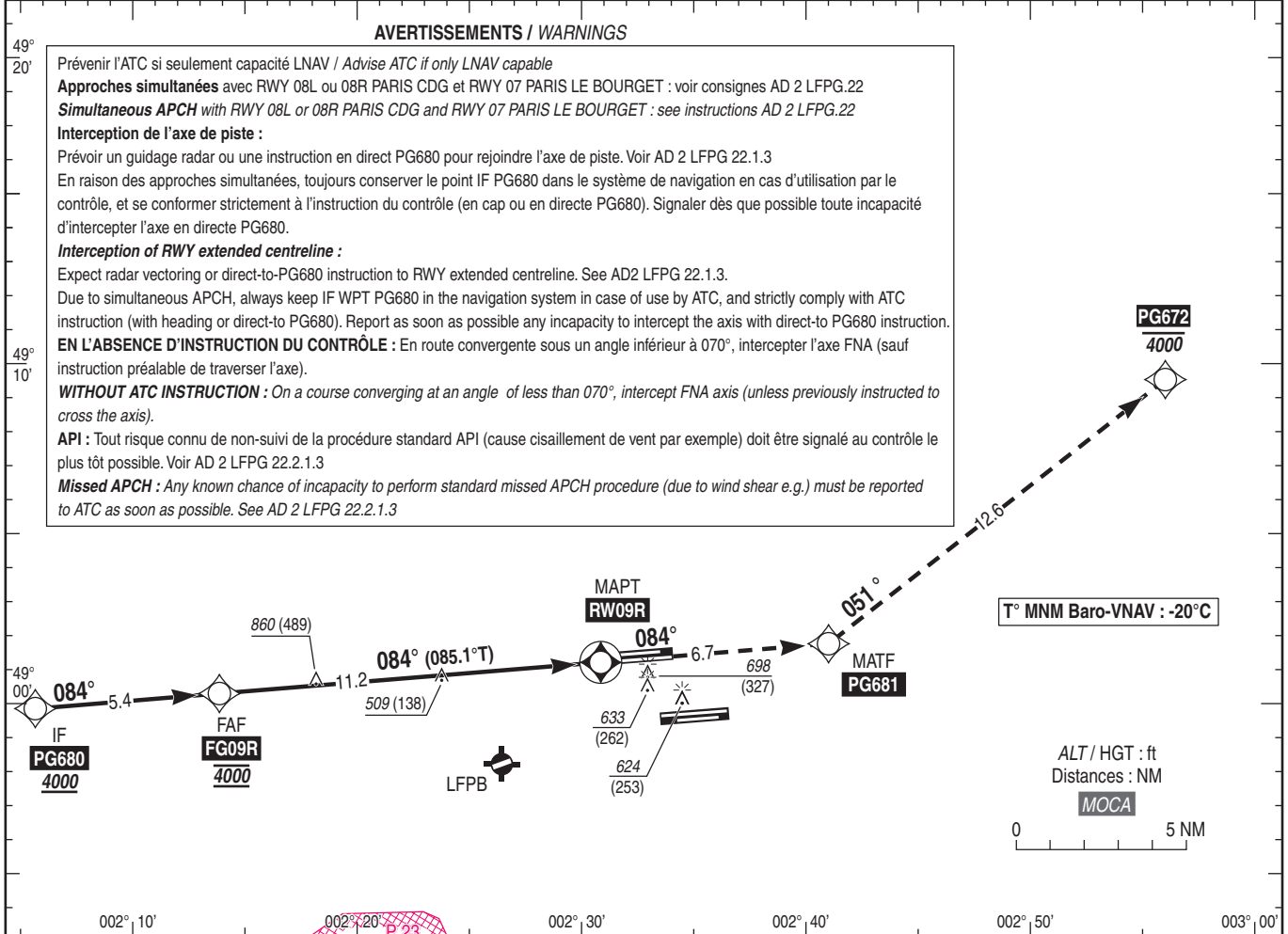
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 371 (14 hPa)

FNA RNP RWY 09R

<b>FREQ :</b> Voir / See AD 2 LFPG COM 01	<b>RNP APCH</b> 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.	<b>EGNOS</b> <b>CH 61666</b> <b>E09B</b> RDH/TCH : 54	<b>VAR</b> 1°E (2020)
---	---	--	-----------------------------



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) 09L → 09R		DIST RWY09L NM	ALT (HGT)	11	10	9	8	7
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A	580 (200)		164	640 (270)	600	265	740 (370)	1000	362	1000 (630)	3000	3930 (3559)	3610 (3239)	3290 (2919)	2970 (2599)	2650 (2279)		
B	580 (200)		178	650 (280)	600	274	740 (370)	1000	366	1000 (630)	3000	6	5	4	3	2		
C	580 (200)	550	198	670 (300)	650	295	770 (390)	1100	390	1100 (730)	3700	2340 (1969)	2020 (1649)	1700 (1329)	1380 (1009)	1060 (689)		
D	580 (210)		209	700 (330)	800	322	780 (410)	1200	409	1100 (730)	4300							
DL	590 (220)		212															

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 ENR 1.5.

FAF - THR	11.2 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

FNA RNP RWY09R												
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1.1°E		REF NAV AID :-	
									MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)
	APCH	IF	PG680	-	-	-	-	-	4000	-	-	RNP APCH
		TF	FG09R	-	084	085.0	5.4	-	4000	-	-	RNP APCH
		TF	RW09R	Yes	084	085.1	11.2	-	-	-	-3.0°/16.5	RNP APCH
		TF	PG681	-	084	085.3	6.7	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	PG672	-	051	052.0	12.6	-	-	4000	-	-

↓ ↓

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFPG
Runway	09
Runway Direction	1
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E09B
LTP/FTP Latitude	490114.2190N
LTP/FTP Longitude	0023047.0130E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	156.6
FPAP Latitude	490125.5335N
Delta FPAP Latitude (seconds)	11.3145
FPAP Longitude	0023417.6775E
Delta FPAP Longitude (seconds)	210.6645
Threshold Crossing Height	54.0
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	96
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 07 10 06 0C 49 00 00 02 39 30 05 D6 90 09 15 CA 17 14 01 1E 1A 65 58 00 D1 6D 06 1C 02 2C 01 64 0C C8 AF 8E 35 CA F8
Calculated CRC Value	8E35CAF8

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	113.0
FPAP Orthometric Height (metres)	113.0

PRECODING INA RNAV LORNI-OKIPA-BANOX-MOPAR RWY 09R

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 09R												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)							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
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7E	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL110 (R) (1) FL110 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL120 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7X	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL160	FL170	300	-	RNAV 1
	TF	BUNOR	-	247	247.8	37.3	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	267	268.2	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKIPA 7E	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7X	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	PG503	-	264	265.5	15.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG505	Yes	264	265.2	13.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7N	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7R	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL180	FL190	300	-	RNAV 1
	TF	CLM	-	302	302.9	25.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	MOSUD	-	311	312.5	8.3	-	FL140	FL150	250	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7E	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	025	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOPAR 7E	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG527	-	155	156.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-

FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 08R													
RIMK	API / Missed approach : RNAV 1 requis / required.											REF NAV AID : -	
	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	IG08R	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-	RNAV 1
	-	PG425	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG416	-	081	082.5	3.7	-	-	5000	-	-	-	RNAV 1



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

PARIS CHARLES DE GAULLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 337 (12 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.

49°  
10'

**Interception of RWY extended centreline :**

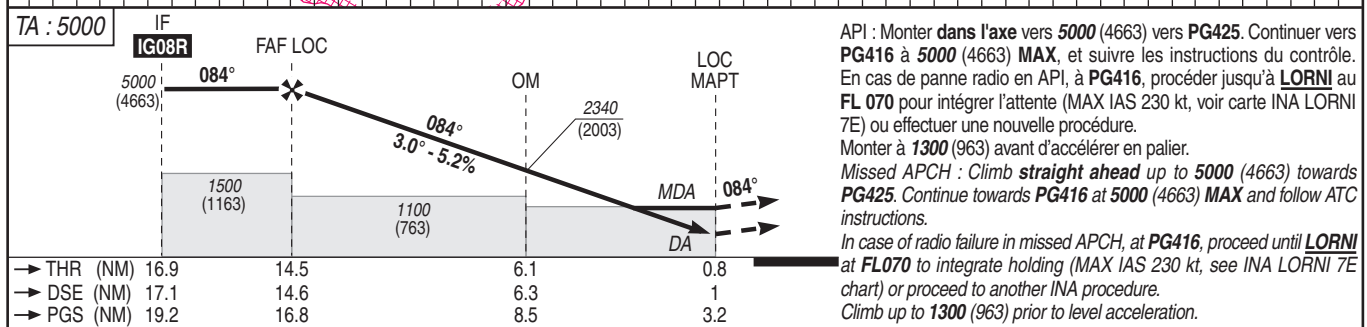
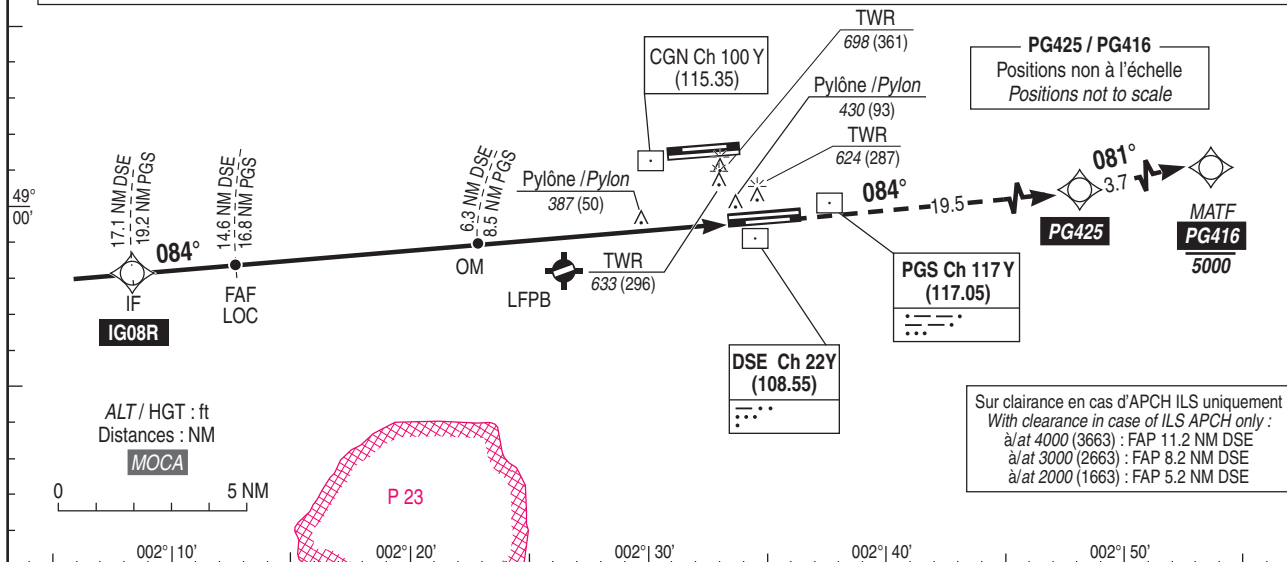
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG08R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception with heading or direct-to IG08R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG08R instruction.

**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 vers 5000 (4663) vers PG425. Continuer vers PG416 à 5000 (4663) MAX, et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à PG416, procéder jusqu'à LORNI au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure. Monter à 1300 (963) avant d'accélérer en palier.  
Missed APCH : Climb straight ahead up to 5000 (4663) towards PG425. Continue towards PG416 at 5000 (4663) MAX and follow ATC instructions.  
In case of radio failure in missed APCH, at PG416, proceed until LORNI at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.  
Climb up to 1300 (963) prior to level acceleration.

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

CAT	ILS		LOC			MVL/Circling (2) 08R → 08L		DME DSE								
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	14	13	12	11	10	9
A			140	49	680 (340)	800	337	1000 (660)	3000	ALT	4790	4470	4150	3840	3520	3200
B			151	59	700 (360)	900	360	1000 (660)	3000	(HGT)	(4453)	(4133)	(3813)	(3503)	(3183)	(2863)
C	540 (200)	550	179	72	730 (390)	1100	384	1100 (760)	3700	8	7	6	5	4	3	2
D			188	84	740 (410)	1200	403	1100 (760)	4300	2880	2560	2240	1920	1610	1290	970
DL			195	85						(2543)	(2223)	(1903)	(1583)	(1273)	(953)	(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
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980





FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 09R												
RMK	API / Missed approach : RNAV 1 requis / required.										REF NAVAID : -	
	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	IG09R	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1
	See chart FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 09R											
	-	PG681	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG672	-	051	052.0	12.6	-	-	4000	-	-	RNAV 1



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

PARIS CHARLES DE GAULLE

Instrument approach

CAT A B C D

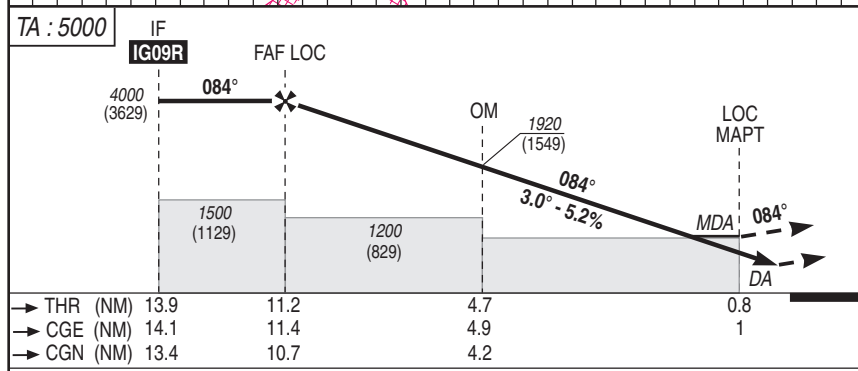
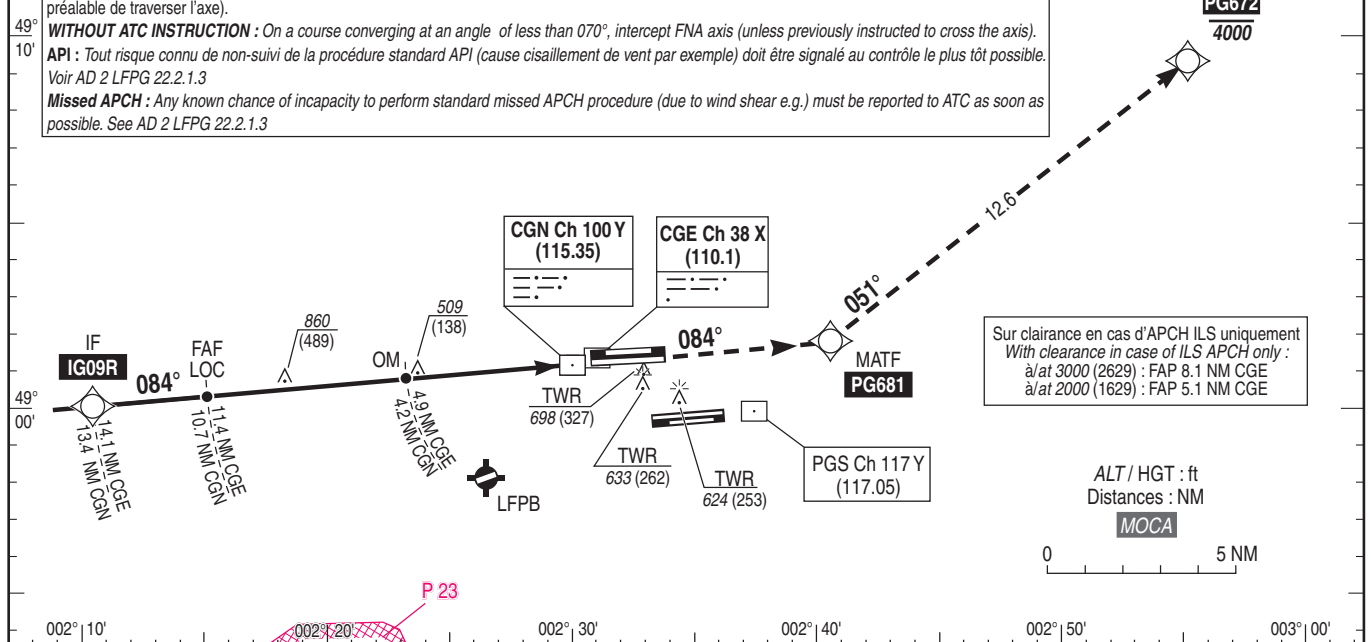
ALT AD : 392, THR : 371 (14 hPa)

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 : <b>RNAV 1</b>	ILS/DME CGE 110.1 RDH : 54	VAR 1°E (20)
--	------------------------------------	----------------------------------	--------------------

**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 vers 4000 (3629) vers PG681. Continuer vers PG672 à 4000 (3629) MAX, et suivre les instructions du contrôle.  
En cas de panne radio en API, à PG672, procéder jusqu'à LORNI au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA LORNI 7E) ou effectuer une nouvelle procédure.  
Monter à 1200 (829) avant d'accélérer en palier.  
Missed APCH : Climb straight ahead up to 4000 (3629) towards PG681. Continue towards PG672 at 4000 (3629) MAX and 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 INA LORNI 7E chart) or proceed to another INA procedure.  
Climb up to 1200 (829) prior to level acceleration.

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

CAT	ILS				LOC			MVL / Circling (3) 09R → 09L		DME CGE					
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1 (1)	OCH CAT 2 (2)	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	11	10	9	8	7
A	580 (200)		164	49				1000 (630)	3000	ALT	3870	3550	3230	2920	2600
B	580 (200)		178	59				1000 (630)	3000	(HGT)	(3499)	(3179)	(2859)	(2549)	(2229)
C	580 (200)	550	198	72	760 (390)	1100	384	1100 (730)	3700		6	5	4	3	2
D	580 (210)		209	84				1100 (730)	4300		2280	1960	1640	1320	1000
DL	590 (220)		212	85							(1909)	(1589)	(1269)	(949)	(629)

Observations /Remarks : (1) Base OCH / OCH base : ACFT au point d'attente / at holding point - (2) Base OCH / OCH base : NIL  
(3) 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
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 317 (12 hPa)

FNA RNP RWY 26L

<p><b>FREQ :</b> Voir / See AD 2 LFPG COM 01</p>	<p><b>RNP APCH</b> 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.</p>	<p><b>EGNOS</b> <b>CH 61919</b> <b>E 26 A</b> <b>RDH/TCH : 57</b></p>	<p><b>VAR</b> 1°E (2020)</p>
--	---	---	--------------------------------------

**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

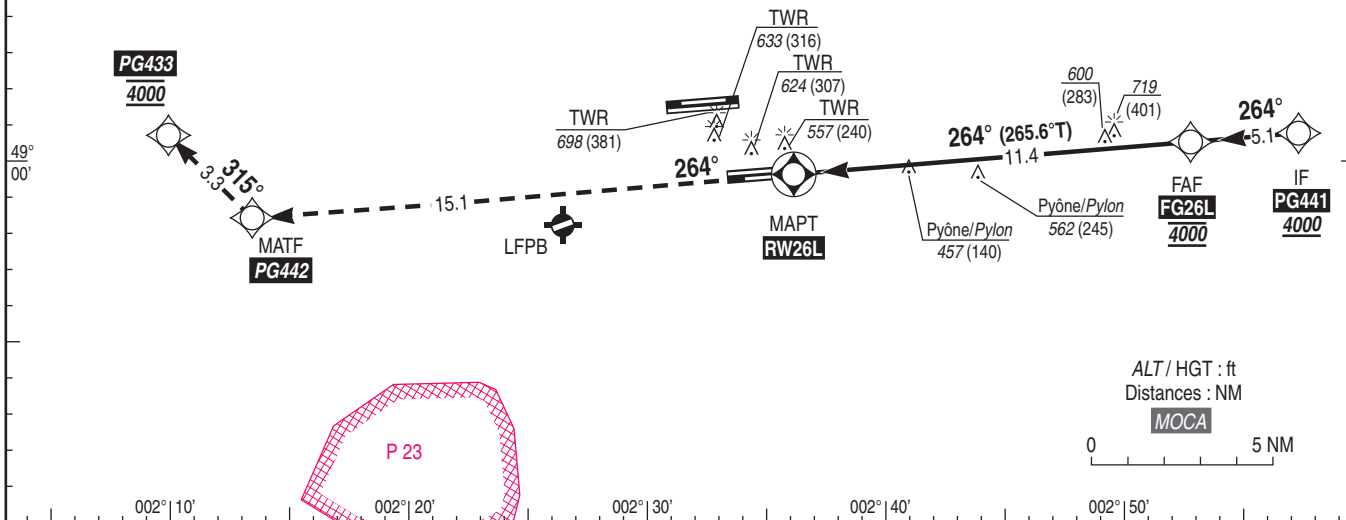
**Interception de l'axe de piste :**  
Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG441 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3  
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG441 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en direct PG441). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en direct 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).

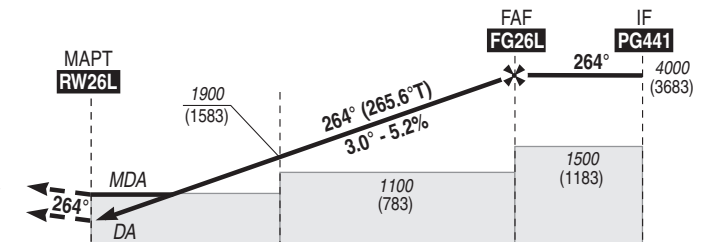
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3  
**Missed APCH :** Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3

T° MNM Baro-VNAV : - 20°C



TA : 5000

API : Monter dans l'axe vers 4000 (3683) vers PG442. Continuer vers PG433 à 4000 (3683), et suivre les instructions du contrôle.  
En cas de panne radio en API, à PG433, procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.  
Monter à 1200 (883) avant d'accélérer en palier.  
Missed APCH : Climb straight ahead up to 4000 (3683) towards PG442. Continue towards PG433 at 4000 (3683) and follow ATC instructions.  
In case of radio failure in missed APCH, at PG433, proceed until MOPAR at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.  
Climb up to 1200 (883) prior to level acceleration.



THR ← (NM)

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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling (1) 26L → 26R		DIST RW26L					
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	11	10	9	8	7
A			139	630 (310)	700	309	740 (420)	1200	414	1000 (680)	3000	ALT	3880	3560	3240	2920	2600
B			149	640 (320)	700	319	740 (420)	1200	414	1000 (680)	3000	(HGT)	(3563)	(3243)	(2923)	(2603)	(2283)
C	520 (200)	550	172	660 (340)	800	340	740 (420)	1200	414	1100 (780)	3700	6	5	4	3	2	
D			183	690 (370)	1000	367	750 (430)	1300	429	1100 (780)	4300	2280	1970	1650	1330	1010	
DL			189									(1963)	(1653)	(1333)	(1013)	(693)	

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 ENR 1.5.

FAF - THR	11.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

FNA RNP RWY26L												
RMK	MAG VAR 2020 1.1°E											
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)	REF NAV AID :-	
	IF	PG441	-	-	-	-	-	4000	-	-	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	TF	FG26L	-	264	265.7	5.1	-	4000	4000	-	-	RNP APCH
	TF	RW26L	Yes	264	265.6	11.4	-	-	-	-	-3.0°/17.4	RNP APCH
	TF	PG442	-	264	265.4	15.1	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	PG433	-	315	316.4	3.3	-	4000	4000	-	-	RNP APCH

↓ ↓

## Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPG
Runway	26
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E26A
LTP/FTP Latitude	485941.5575N
LTP/FTP Longitude	0023608.7650E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	140.4
FPAP Latitude	485932.5580N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-8.9995
FPAP Longitude	0023320.3060E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-168.4590
Threshold Crossing Height	57.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	736
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

## Output data

Data Block	10 07 10 06 0C DA 00 00 01 36 32 05 EB BC 06 15 7A E9 1D 01 7C 19 B1 B9 FF EA DB FA 3A 02 2C 01 64 5C C8 AF 91 AF DA 82
Calculated CRC Value	91AFDA82

## Required Additional Data

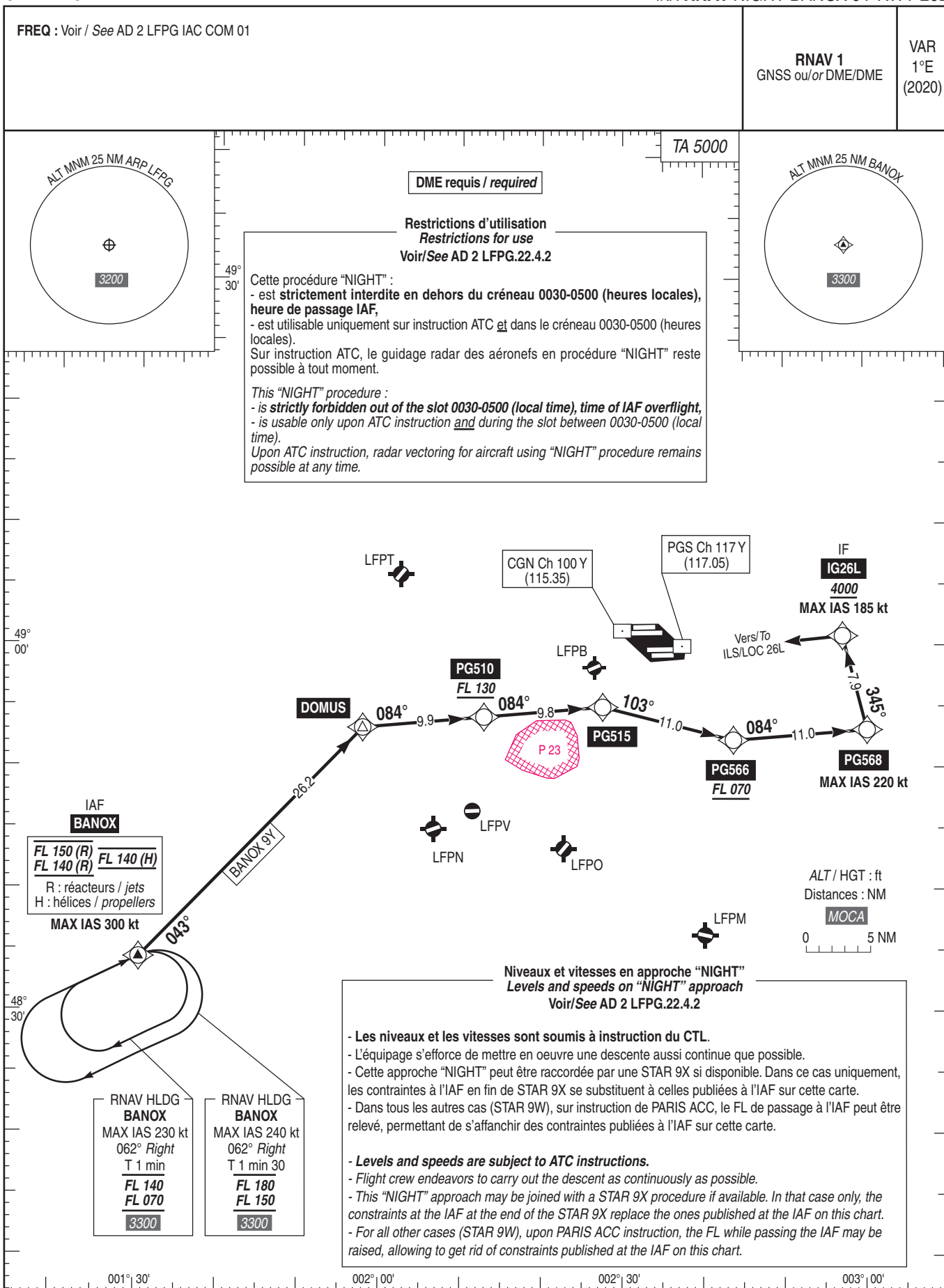
ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	96.7

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT BANOX 9Y RWY 26L

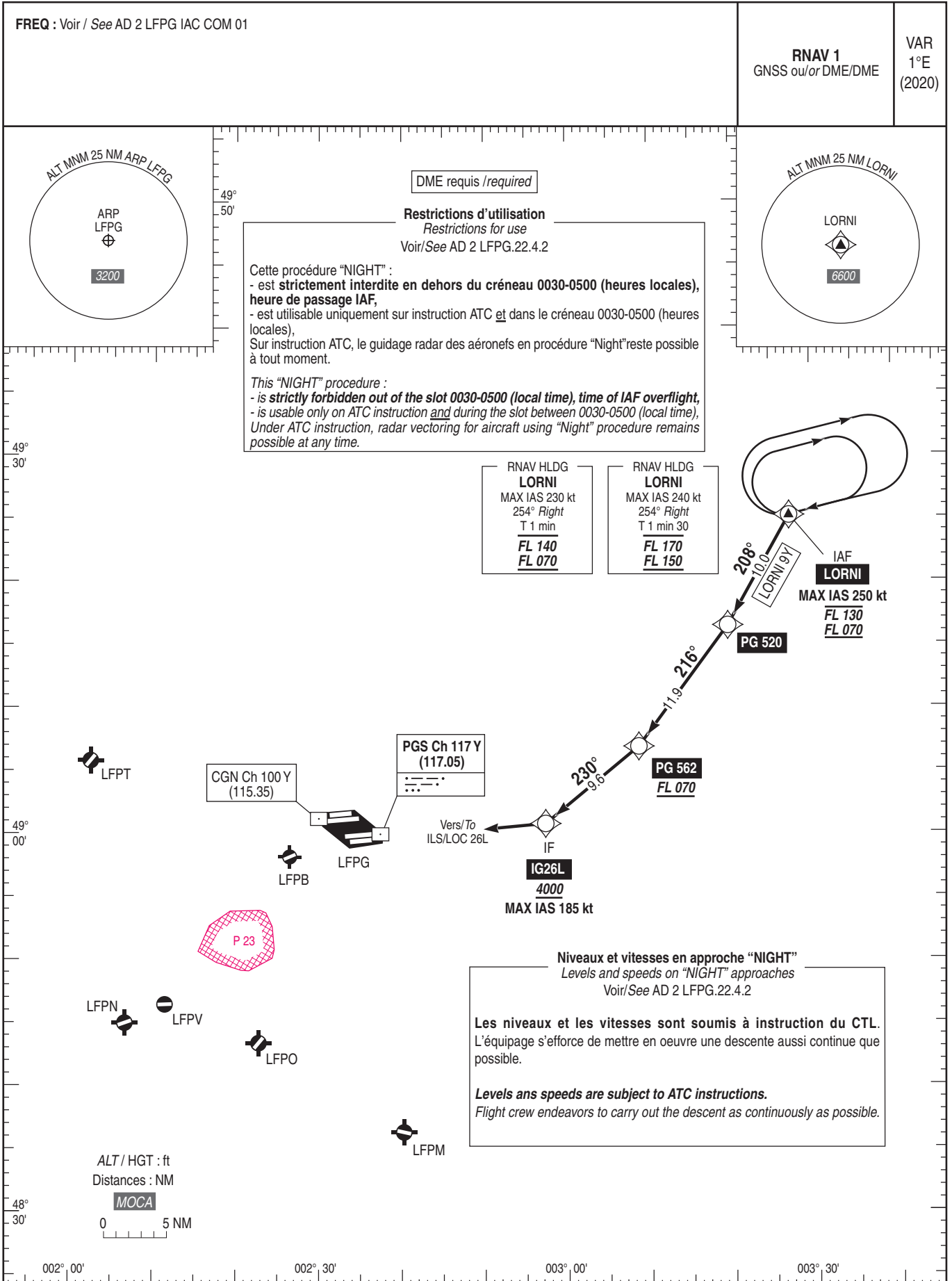


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT LORNI 9Y RWY 26L

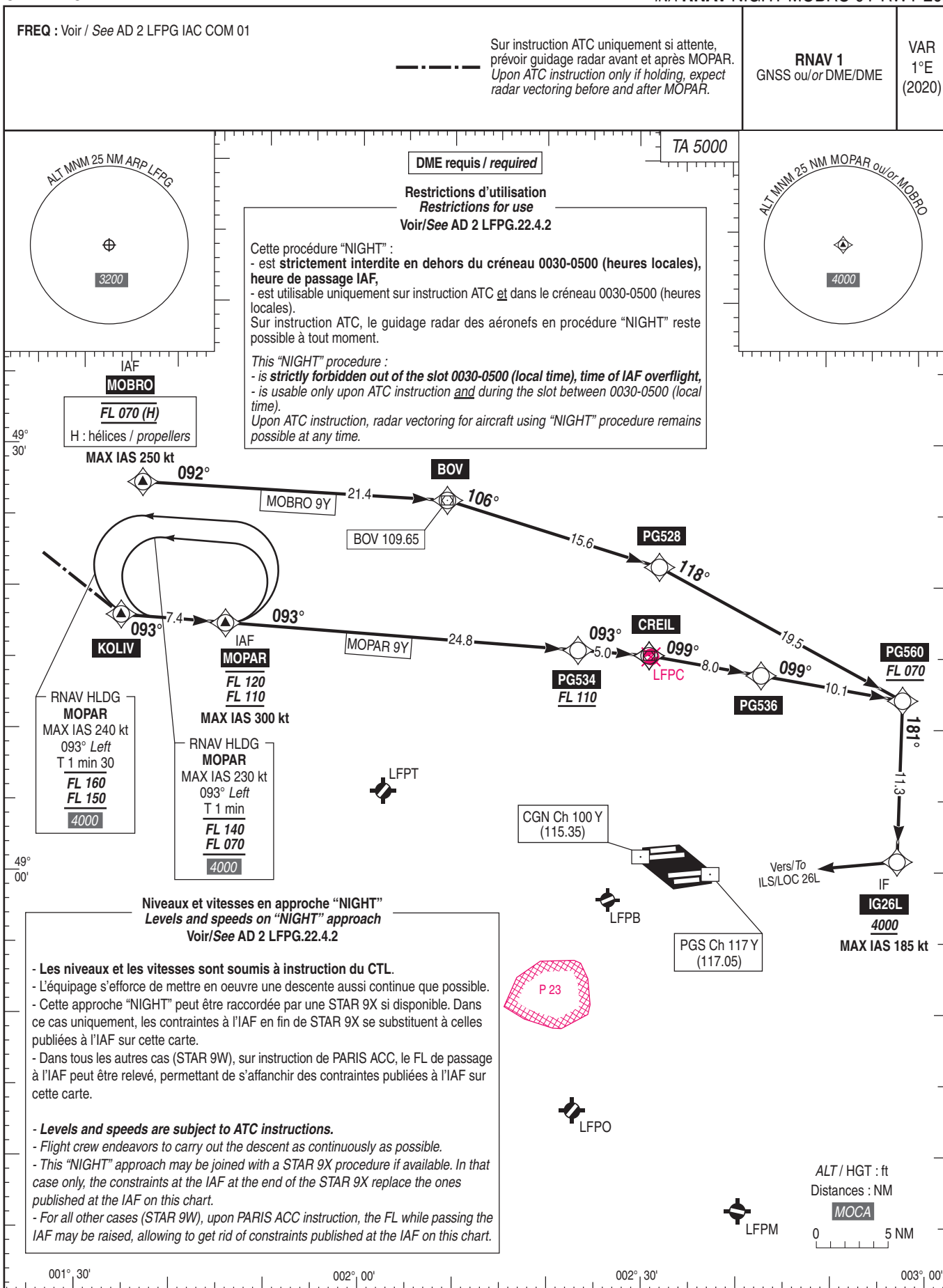


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

INA RNAV NIGHT MOPAR 9Y RWY 26L  
INA RNAV NIGHT MOBRO 9Y RWY 26L

CAT A B C D



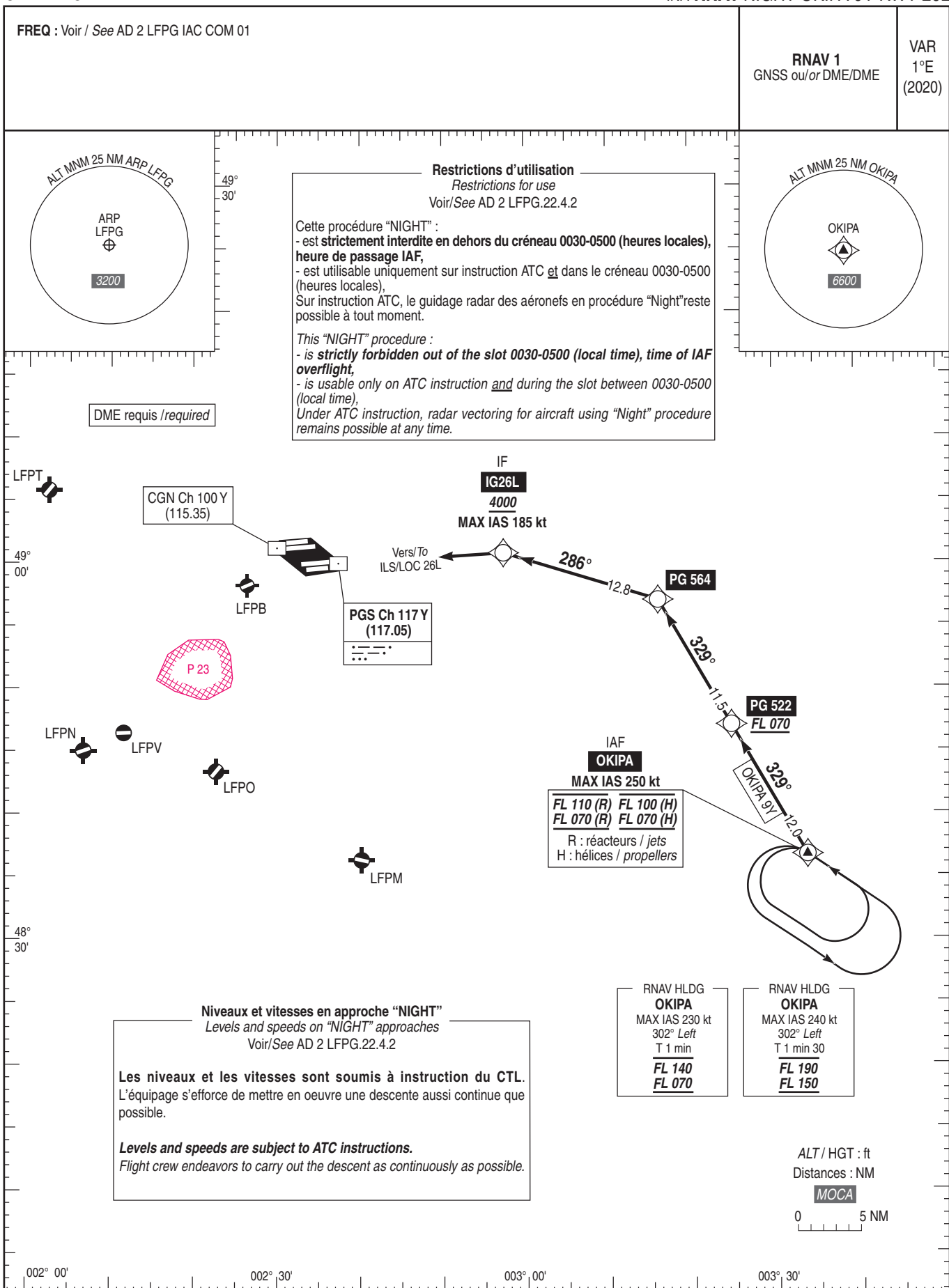


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT OKIPA 9Y RWY 26L



PRECODING INA RNAV LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 26L

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 26L												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAIID : BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7W	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL070	FL130	250	-	RNAV 1
	TF	PG520	-	208	209.5	10.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	208	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT LORNI 9Y	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL070	FL130	250	-	RNAV 1
	TF	PG520	-	208	209.5	10.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG562	-	216	216.7	11.9	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
INA VEBEK 7W	TF	IG26L	-	230	230.7	9.6	-	4000	-	185	-	RNAV 1
	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL080	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7W	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL070 (R) (1) FL070 (H) (1)	FL110 (R) (1) FL100 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	PG522	-	329	330.1	12.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT OKIPA 9Y	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL070 (R) (1) FL070 (H) (1)	FL110 (R) (1) FL100 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	PG522	-	329	330.1	12.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7W	TF	PG564	-	329	330.0	11.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG26L	-	286	287.1	12.8	-	4000	-	185	-	RNAV 1
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
INA BANOX 7X	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT BANOX 9Y	TF	PG516	-	088	088.9	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG517	Yes	088	089.1	13.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOPAR 7W	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL170	FL180	300	-	RNAV 1
	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	FL140	FL160	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOPAR 9Y	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG566	-	103	104.1	11.0	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG568	-	084	085.5	11.0	-	-	-	220	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	IG26L	-	345	345.6	7.9	-	4000	-	185	-	RNAV 1
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOBRO 9Y	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOPAR 7X	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL150	FL160	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
INA NIGHT MOPAR 9Y	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG560	-	099	100.3	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG26L	-	181	182.3	11.3	-	4000	-	185	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070 (H) (1)	FL070 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOBRO 9Y	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070 (H) (1)	FL070 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOBRO 9Y	TF	PG528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG560	-	118	118.8	19.5	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG26L	-	181	182.3	11.3	-	4000	-	185	-	RNAV 1

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, DTHR : 387 (14 hPa)

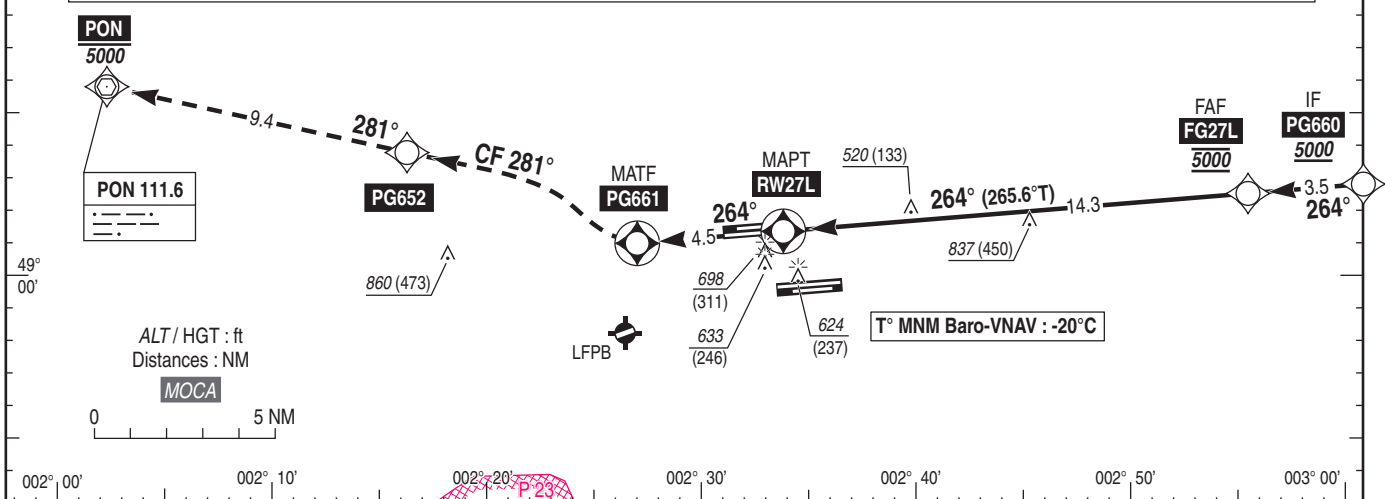
FNA RNP RWY 27L

<b>FREQ :</b> Voir / See AD 2 LFPG COM 01	<b>RNP APCH</b> 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.	<b>EGNOS</b> <b>CH 62779</b> <b>E27A</b> RDH/TCH : 56	<b>VAR</b> 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

**T° MNM Baro-VNAV : - 20°C**



**TA : 5000**

API : Monter dans l'axe vers 5000 (4613) jusqu'à PG661. Continuer vers PG652 RM 281° puis vers PON, à 5000 (4613) MAX, et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à PON, procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.  
 Monter à 1300 (913) avant d'accélérer en palier.  
 Missed APCH : Climb straight ahead up to 5000 (4613) to PG661. Continue towards PG652 MAG 281°, then towards PON at 5000 (4613) MAX, and follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at PON, proceed until MOPAR at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.  
 Climb up to 1300 (913) prior to level acceleration.

DTHR → (NM) 0 4.8 14.3 17.8

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		DIST RW27L						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	14	13	12	11	10	9
A	590 (200)		155	730 (340)	800	331	840 (450)	1400	449	1000 (610)	3000	ALT	4900	4580	4260	3950	3630	3310
B	590 (200)		168	730 (340)	800	340	860 (470)	1500	465	1000 (610)	3000	(HGT)	(4513)	(4193)	(3873)	(3563)	(3243)	(2923)
C	590 (200)	550	191	750 (370)	1000	361	880 (490)	1500	489	1100 (710)	3700	8	7	6	5	4	3	2
D	590 (210)		201	780 (390)	1100	388	900 (510)	1600	508	1100 (710)	4300	2990	2670	2350	2040	1720	1400	1080
DL	600 (210)		205									(2603)	(2283)	(1963)	(1653)	(1333)	(1013)	(693)

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 ENR 1.5.

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

FNA RNP RWY27L														
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAV AID : VOR-DME BT		
									MMIM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec	
	APCH	IF	PG660	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	FG27L	-	264	265.7	3.5	-	5000	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	RW27L	Yes	264	265.6	14.3	-	-	-	-	-3.0°/17.1	-	RNP APCH
		TF	PG661	Yes	264	265.3	4.5	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		CF	PG652	-	281	282.2	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	PON	-	281	282.2	9.4	-	5000	-	-	-	-	RNP APCH

## Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFPG
Runway	27
Runway Direction	3
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E27A
LTP/FTP Latitude	490123.7120N
LTP/FTP Longitude	0023343.6175E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	161.8
FPAP Latitude	490114.0870N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-9.6250
FPAP Longitude	0023044.6025E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-179.0150
Threshold Crossing Height	56.0
TCH Units Selector	0
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 07 10 06 0C DB 00 00 01 37 32 05 00 DB 09 15 83 7B 19 01 52 1A CE B4 FF 72 89 FA 30 02 2C 01 64 06 C8 AF 7C B9 4E 98
Calculated CRC Value	7CB94E98

## Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	118.1
FPAP Orthometric Height (metres)	118.1

PRECODING INA RNAV LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 27L

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 27L												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAIID : BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7W	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL070	FL130	250	-	RNAV 1
	TF	PG520	-	208	209.5	10.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	208	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL080	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKIPA 7W	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL070 (R) (1) FL070 (H) (1)	FL110 (R) (1) FL100 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	PG522	-	329	330.1	12.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BANOX 7W	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG516	-	088	088.9	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG517	Yes	088	089.1	13.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7X	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL170	FL180	300	-	RNAV 1
	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	FL140	FL160	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	FL130	FL140	250	-	RNAV 1
	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG516	-	088	088.9	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7W	TF	PG517	Yes	088	089.1	13.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7X	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL150	FL160	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070 (H) (1)	FL070 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	PG528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

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.											REF NAV AID : -
	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	IG26L	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV1
	-	PG442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PG433	-	315	316.4	3.3	-	4000	4000	-	-	RNAV1

↑

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

PARIS CHARLES DE GAULLE

Instrument approach

CAT A B C D

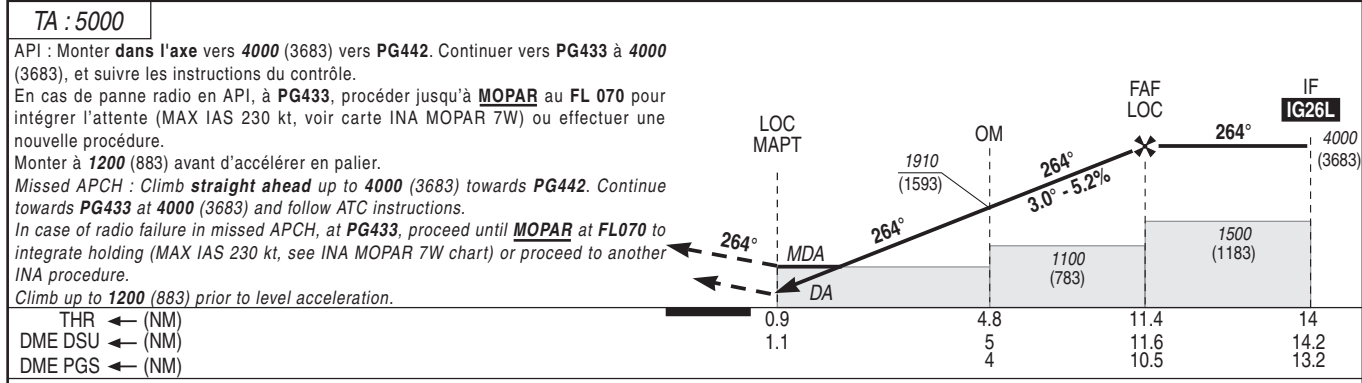
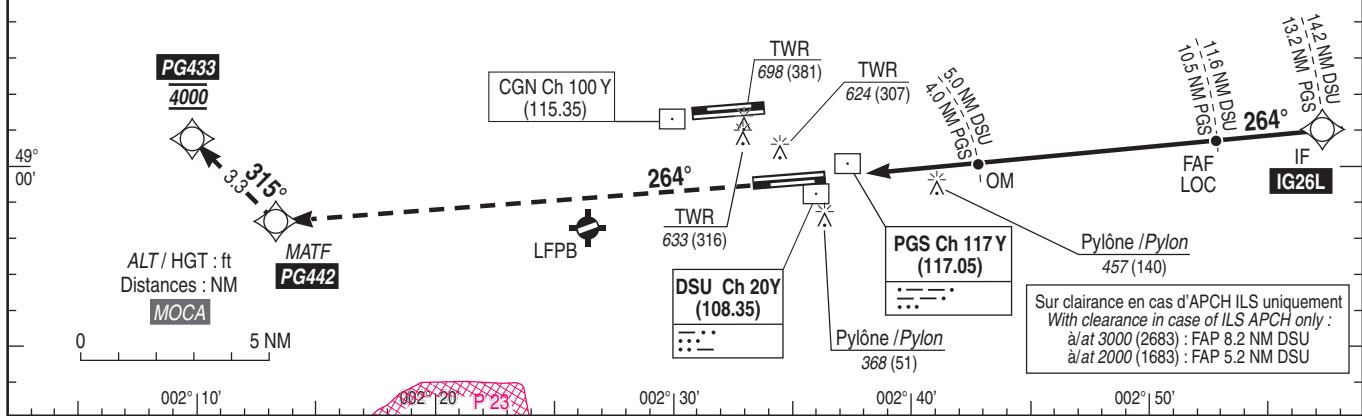
ALT AD : 392, THR : 317 (12 hPa)

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



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		DME DSU NM ALT (HGT)	11 3810 (3493)	10 3500 (3183)	9 3180 (2863)	8 2860 (2543)	7 2540 (2223)
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS						
A			139	49				1000 (680)	3000						
B			149	59	710 (390)	1100	386	1000 (680)	3000						
C	520 (200)	550	171	72				1100 (780)	3700						
D			182	84				1100 (780)	4300	6 2220 (1903)	5 1900 (1583)	4 1590 (1273)	3 1270 (953)	2 950 (633)	

Observations /Remarks : (1) Base OCH / OCH Base : NIL  
(2) MVL/Circling : voir/see AD 2 LFPG.20

FAF - THR	11.4 NM	70 kt 9 min 46	85 kt 8 min 02	100 kt 6 min 50	115 kt 5 min 56	130 kt 5 min 15	160 kt 4 min 16	185 kt 3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, DTHR : 318 (12 hPa)

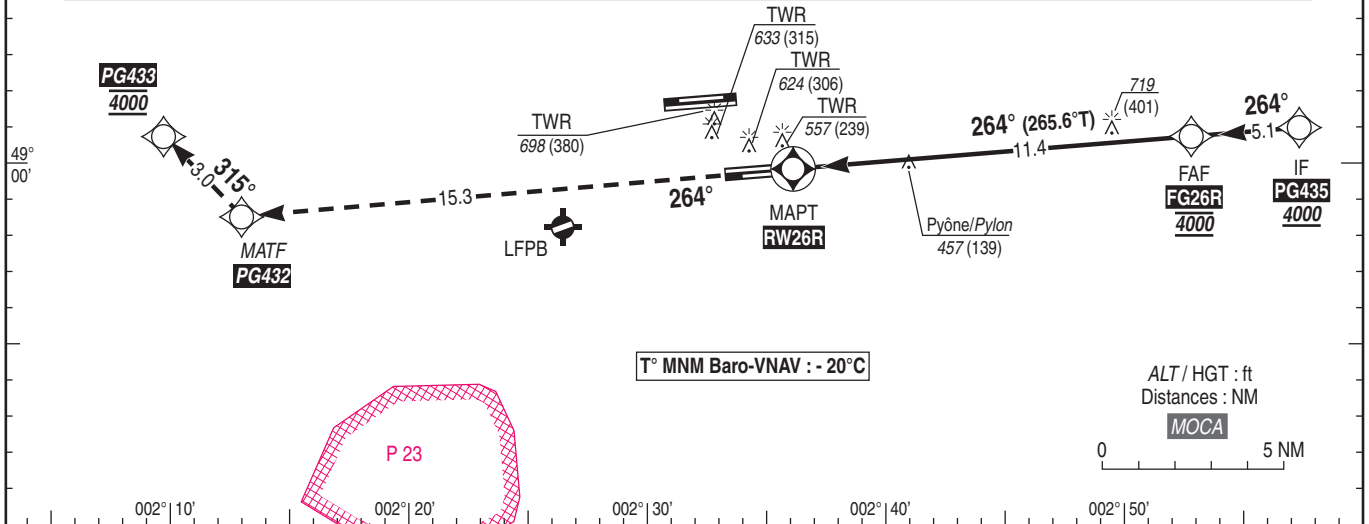
FNA RNP RWY 26R

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG COM 01	<b>RNP APCH</b> 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.	<b>EGNOS</b> <b>CH 62021</b> <b>E 26 B</b> RDH/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

T° MNM Baro-VNAV : - 20°C



TA : 5000

API : Monter dans l'axe vers 4000 (3682) vers PG432. Continuer vers PG433 à 4000 (3682), et suivre les instructions du contrôle.  
 En cas de panne radio en API, à PG433, procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.  
 Monter à 1200 (882) avant d'accélérer en palier.  
 Missed APCH : Climb straight ahead up to 4000 (3682) towards PG432. Continue towards PG433 at 4000 (3682) and follow ATC instructions.  
 In case of radio failure in missed APCH, at PG433, proceed until MOPAR at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.  
 Climb up to 1200 (882) prior to level acceleration.

THR ← (NM)	0	4.8	11.4	16.5
MAPT RW26R			FAF FG26R	IF PG435
MDA	1890 (1572)	1100 (782)	1500 (1182)	4000 (3682)
DA				
		264° (265.6°T)	264°	264°
		3.0° - 5.2%		

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	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling (1) 26R → 26L		DIST RW26R					
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	11	10	9	8	7
A			142	650 (330)	800	328				1000 (680)	3000	ALT	3870	3550	3230	2920	2600
B	520 (200)	550	154	660 (340)	800	337	810 (490)	1500	485	1000 (680)	3000	(HGT)	(3552)	(3232)	(2912)	(2602)	(2282)
C			187	680 (360)	900	358				1100 (780)	3700		6	5	4	3	2
D			194	710 (390)	1100	385				1100 (780)	4300		2280	1960	1640	1320	1000
DL	520 (210)	550	202										(1962)	(1642)	(1322)	(1002)	(682)

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 ENR 1.5.

FAF - THR	11.4 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980
		9 min 47	8 min 03	6 min 51	5 min 57	5 min 16	4 min 17	3 min 42

FNA RNP RWY26R														
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAV/VAID :-		
									MNIM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec	
	APCH	IF	PG435	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	FG26R	-	264	265.7	5.1	-	4000	4000	-	-	-	RNP APCH
		TF	RW26R	Yes	264	265.6	11.4	-	-	-	-	-3.0°/15.2	-	RNP APCH
		TF	PG432	-	264	265.4	15.3	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	PG433	-	315	316.4	3.0	-	4000	4000	-	-	-	RNP APCH

↙  
↘

FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 27L												
RMK	API / Missed approach : RNAV 1 requis / required .											
	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
	IF	IG27L	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNAV1
	See chart FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 27L											
APCH	-	PG661	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	CF	PG652	-	281	282.2	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PON	-	281	282.2	9.4	-	-	5000	-	-	RNAV1



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

PARIS CHARLES DE GAULLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, DTNR : 387 (14 hPa)

FNA ILS CAT I ou/ou CAT II et/and CAT III ou/ou LOC RWY 27L

FREQ : Voir / See AD 2 LFPG IAC COM 01	API/Missed APCH : <b>RNAV 1</b>	ILS/DME <b>CGW 110.7</b> RDH : 56	VAR 1°E (20)
--	------------------------------------	---	--------------------

**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 :

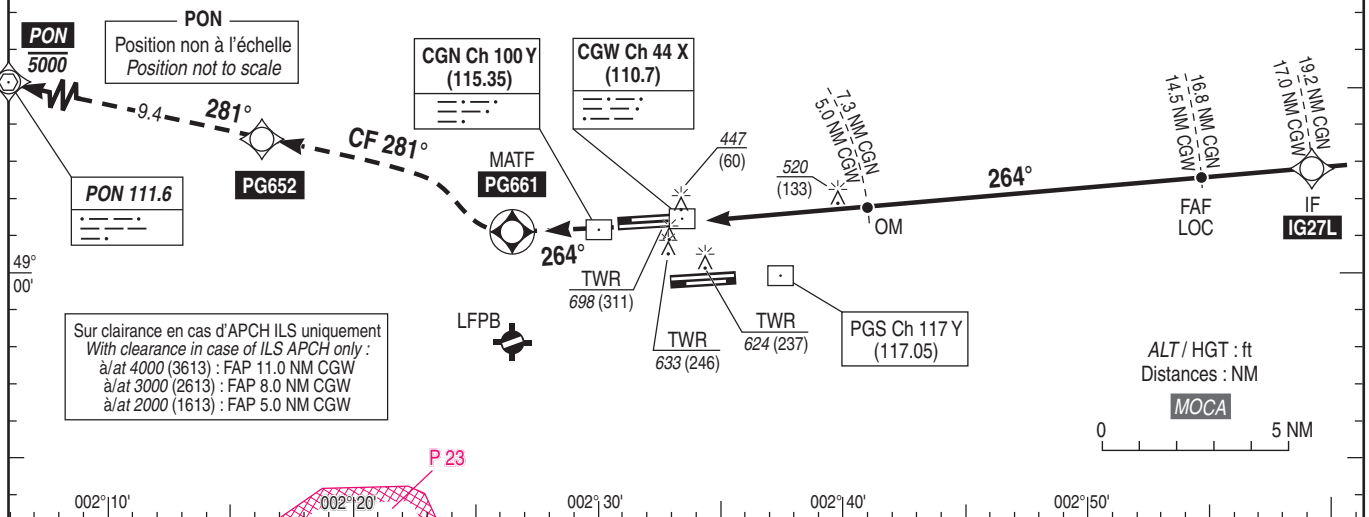
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG27L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG27L. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG27L instruction.

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

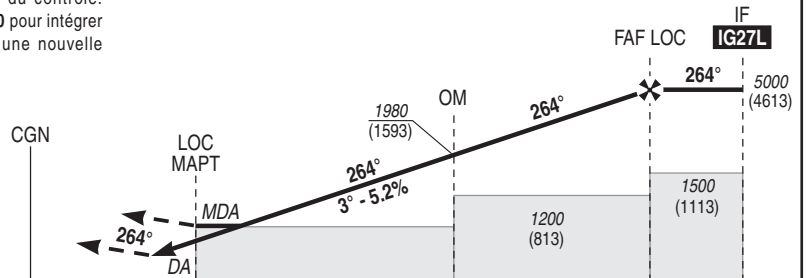
API : Monter dans l'axe vers 5000 (4613) jusqu'à PG661. Continuer vers PG652 RM 281° puis vers PON, à 5000 (4613) MAX, et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à PON, procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.

Monter à 1300 (913) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead up to 5000 (4613) to PG661. Continue towards PG652 MAG 281°, then towards PON at 5000 (4613) MAX, and follow ATC instructions.

In case of radio failure in missed APCH, at PON, proceed until MOPAR at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.

Climb up to 1300 (913) prior to level acceleration.



DTNR ← (NM)		0.8	4.8	14.3	16.8
CGW ← (NM)		1	5	14.5	17
CGN ← (NM)	0	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 DTNR

CAT	ILS		OCH		LOC			MVL / Circling (1) 27L → 27R		DME CGW										
	DA (H)	RVR	CAT 1	CAT 2	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	HGT	14	13	12	11	10	9	8	
A	590 (200)		155	49	770 (380)	1000	380	1000 (610)	3000				4850 (4463)	4530 (4143)	4210 (3823)	3890 (3503)	3570 (3183)	3250 (2863)	2940 (2553)	
B	590 (200)		168	59	770 (380)	1000	380	1000 (610)	3000											
C	590 (200)	550	191	72	770 (380)	1000	380	1100 (710)	3700											
D	590 (210)		201	84	780 (400)	1100	393	1100 (710)	4300				2620 (2233)	2300 (1913)	1980 (1593)	1660 (1273)	1340 (953)	1020 (633)		
DL	600 (210)		205	84																

Observations /Remarks : (1) MVL/Circling : voir/see AD 2 LFPG.20

FAF - DTNR	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

**Input data**

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFPG
Runway	26
Runway Letter	1 (Right)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E26B
LTP/FTP Latitude	485953.9490N
LTP/FTP Longitude	0023607.2410E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	140.7
FPAP Latitude	485943.8690N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-10.0800
FPAP Longitude	0023258.6610E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-188.5800
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	232
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

**Output data**

Data Block	10 07 10 06 0C 5A 00 00 02 36 32 05 BA 1D 07 15 92 DD 1D 01 7F 19 40 B1 FF B8 3E FA F4 01 2C 01 64 1D C8 AF B2 45 69 E9
Calculated CRC Value	B24569E9

**Required Additional Data**

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	97.0

PRECODING INA RNAV LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 26R

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 26R												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)							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 (m)	NAV Spec
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7W	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL070	FL130	250	-	RNAV 1
	TF	PG520	-	208	209.5	10.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	208	-	-	-	-	-	-	-	-
INA VEBEK 7W	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL080	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
INA OKIPA 7W	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL070 (R) (1) FL070 (H) (1)	FL110 (R) (1) FL100 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	PG522	-	329	330.1	12.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BANOX 7W	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG516	-	088	088.9	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG517	Yes	088	089.1	13.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7X	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL170	FL180	300	-	RNAV 1
	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	FL140	FL160	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	FL130	FL140	250	-	RNAV 1
	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG516	-	088	088.9	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7W	TF	PG517	Yes	088	089.1	13.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7X	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL150	FL160	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070 (H) (1)	FL070 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	PG528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 392 (14 hPa)

FNA RNP RWY 27R

<b>FREQ :</b> Voir / See AD 2 LFPG COM 01	<b>RNP APCH</b> 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.	<b>EGNOS</b> <b>CH 63300</b> <b>E27B</b> RDH/TCH : 54	<b>VAR</b> 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

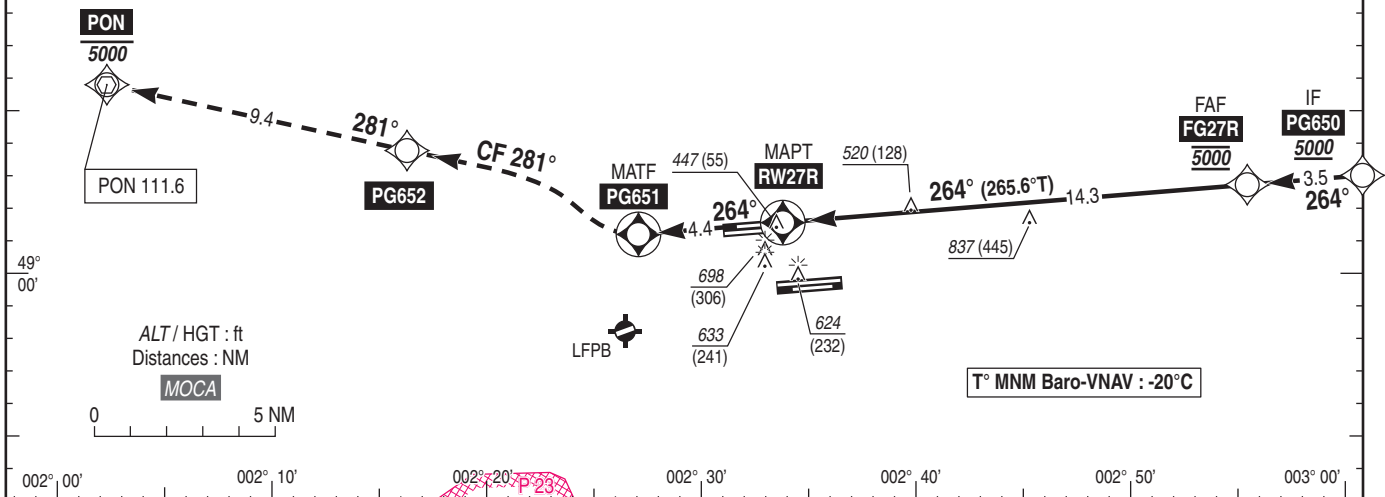
**Interception de l'axe de piste :**  
Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG650 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3  
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG650 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se 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).

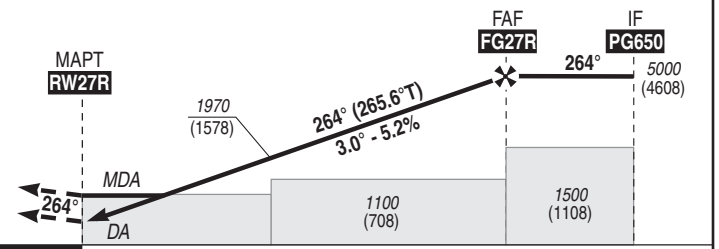
**API :** Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3  
**Missed APCH :** Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3

T° MNM Baro-VNAV : - 20°C



**TA : 5000**

API : Monter dans l'axe vers 5000 (4608) jusqu'à PG651. Continuer vers PG652 RM 281° puis vers PON, à 5000 (4608) MAX, et suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio en API, à PON, procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure. Monter à 1300 (908) avant d'accélérer en palier.  
Missed APCH : Climb straight ahead up to 5000 (4608) to PG651. Continue towards PG652 MAG 281°, then towards PON at 5000 (4608) MAX, and follow ATC instructions. In case of radio failure in missed APCH, at PON, proceed until MOPAR at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure. Climb up to 1300 (908) prior to level acceleration.



THR → (NM) 0 4.8 14.3 17.8

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		DIST RW27R						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	14	13	12	11	10	9
A			142	720 (330)	800	327	840 (450)	1400	444	1000 (610)	3000	ALT	4900 (4508)	4590 (4198)	4270 (3878)	3950 (3558)	3630 (3238)	3310 (2918)
B			155	730 (340)	800	337	860 (460)	1400	460	1000 (610)	3000	8	7	6	5	4	3	2
C	600 (200)	550	180	750 (360)	900	358	880 (490)	1500	484	1100 (700)	3700	2990 (2598)	2680 (2288)	2360 (1968)	2040 (1648)	1720 (1328)	1400 (1008)	1080 (688)
D			192	780 (390)	1100	385	900 (510)	1600	503	1100 (700)	4300							
DL			197															

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 ENR 1.5.

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

FNA RNP RWY27R													
RMK	-	MAG VAR 2020 1.1°E						REF NAV AID : VOR-DME BT					
		Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMW Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	PG650	-	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FG27R	-	264	265.7	3.5	-	-	5000	-	-	-	RNP APCH
	TF	RW27R	Yes	264	265.6	14.3	-	-	-	-	-3.0°/16.5	-	RNP APCH
	TF	PG651	Yes	264	265.3	4.4	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	CF	PG652	-	281	282.2	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	PON	-	281	282.2	9.4	-	-	-	5000	-	-	RNP APCH



## Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFPG
Runway	27
Runway Direction	1
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E27B
LTP/FTP Latitude	490136.1020N
LTP/FTP Longitude	0023342.0855E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	163.1
FPAP Latitude	490126.7550N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-9.3470
FPAP Longitude	0023048.2055E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-173.8800
Threshold Crossing Height	54.0
TCH Units Selector	0
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	840
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

## Output data

Data Block	10 07 10 06 0C 5B 00 00 02 37 32 05 CC 3B 0A 15 8B 6F 19 01 5F 1A FA B6 FF 90 B1 FA 1C 02 2C 01 64 69 C8 AF 10 99 5E 1C
Calculated CRC Value	10995E1C

## Required Additional Data

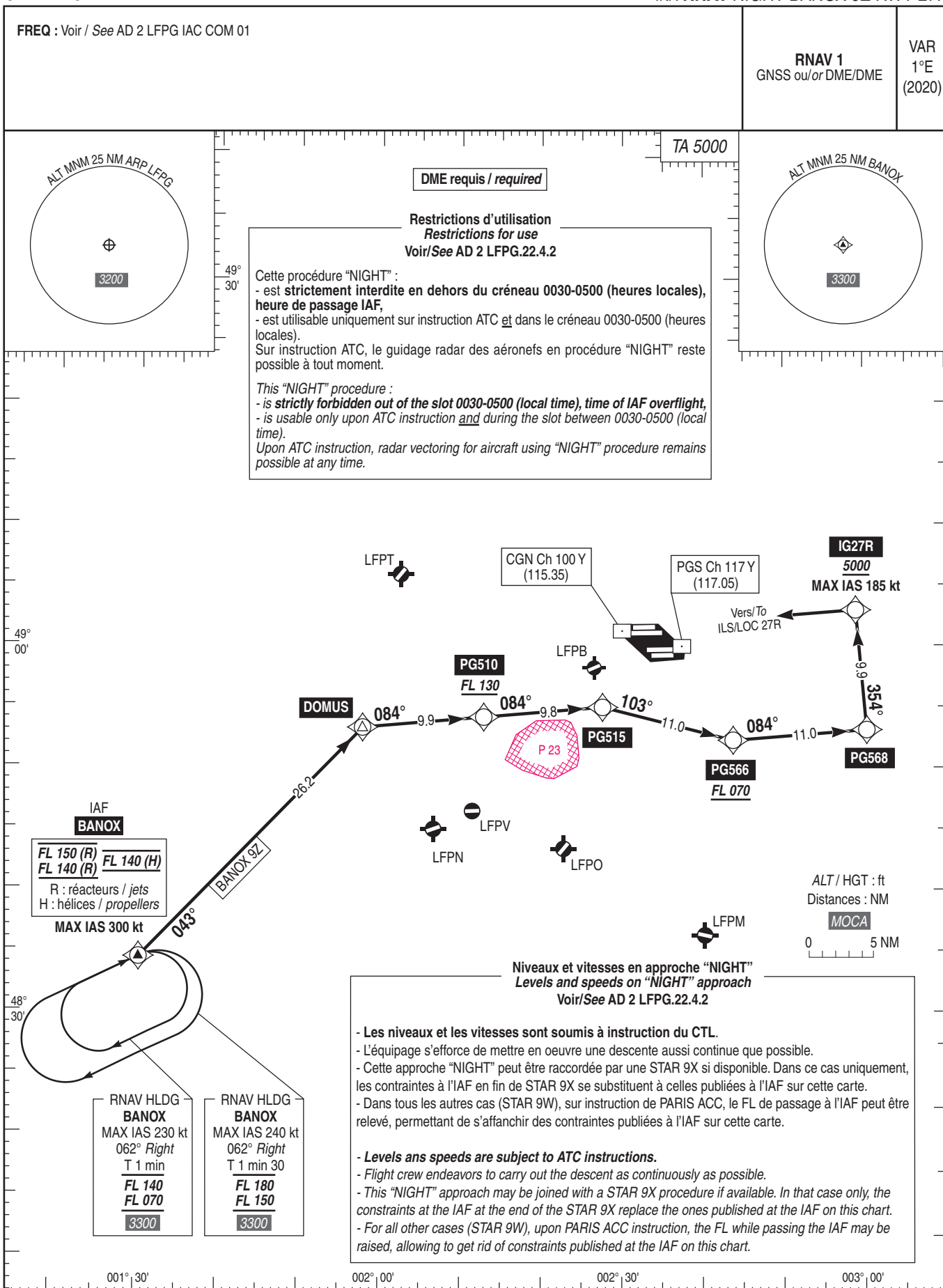
ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	119.4
FPAP Orthometric Height (metres)	119.4

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT BANOX 9Z RWY 27R

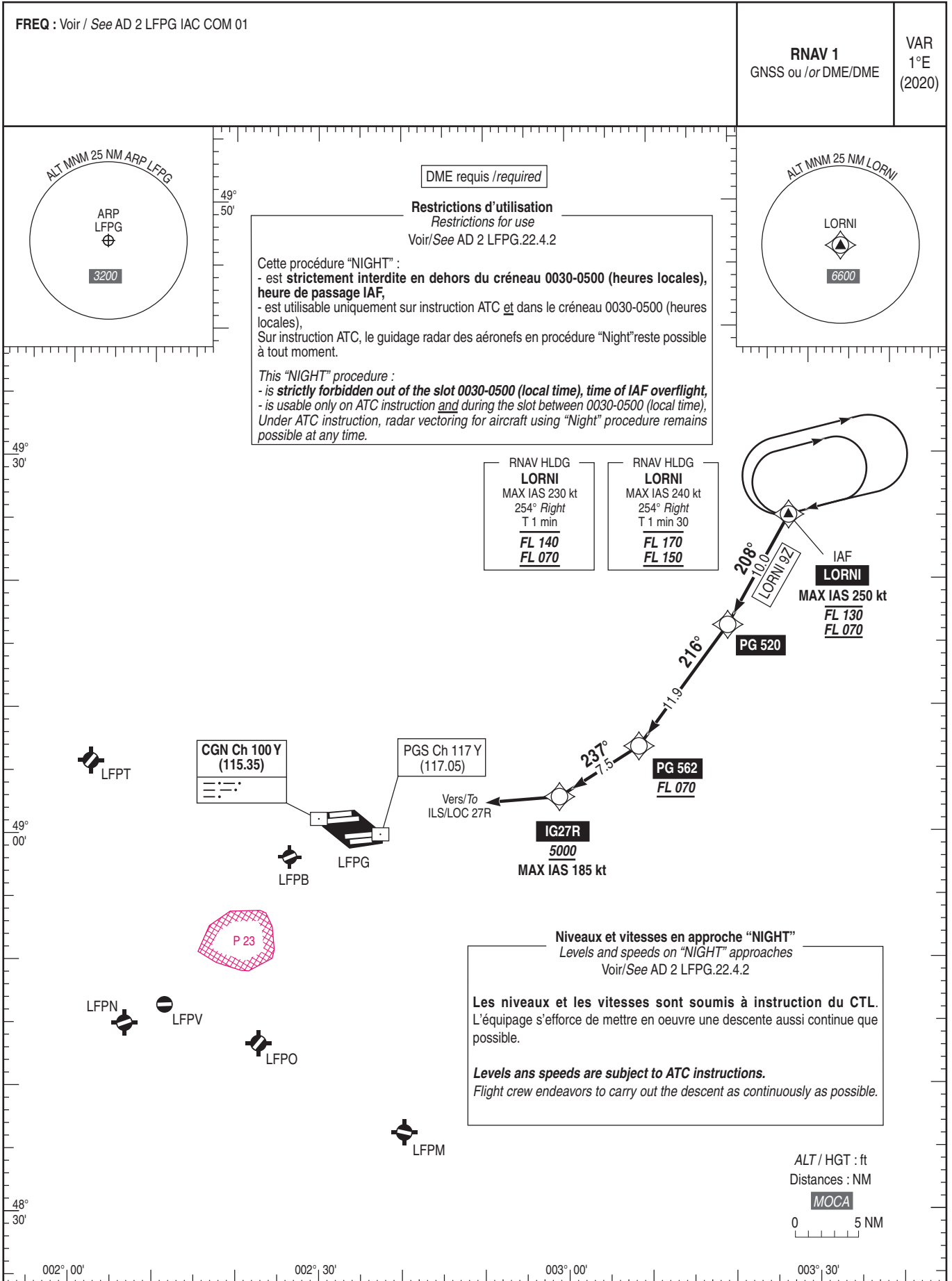


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT LORNI 9Z RWY 27R

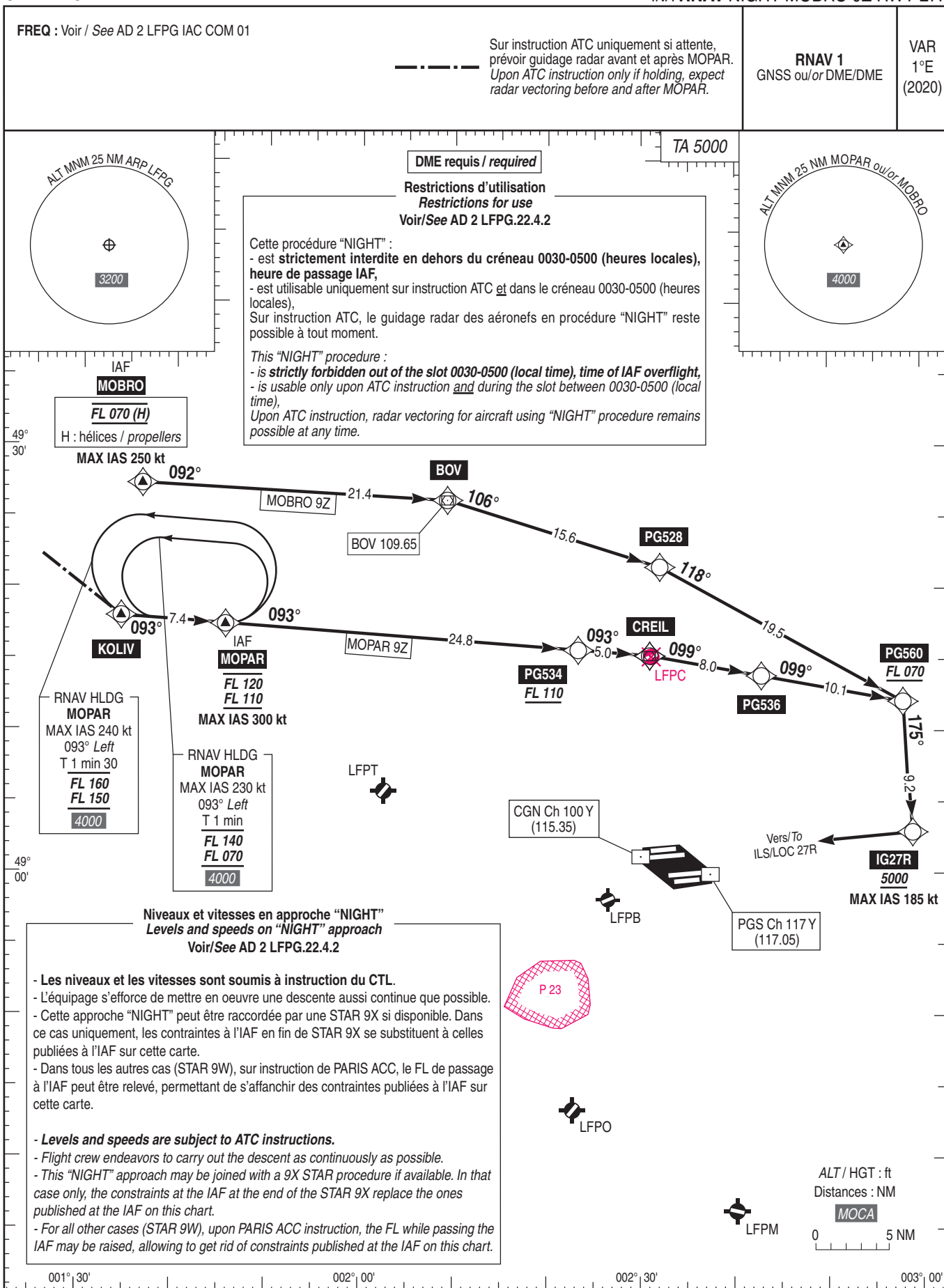


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

PARIS CHARLES DE GAULLE

INA RNAV NIGHT MOPAR 9Z RWY 27R  
INA RNAV NIGHT MOBRO 9Z RWY 27R

CAT A B C D

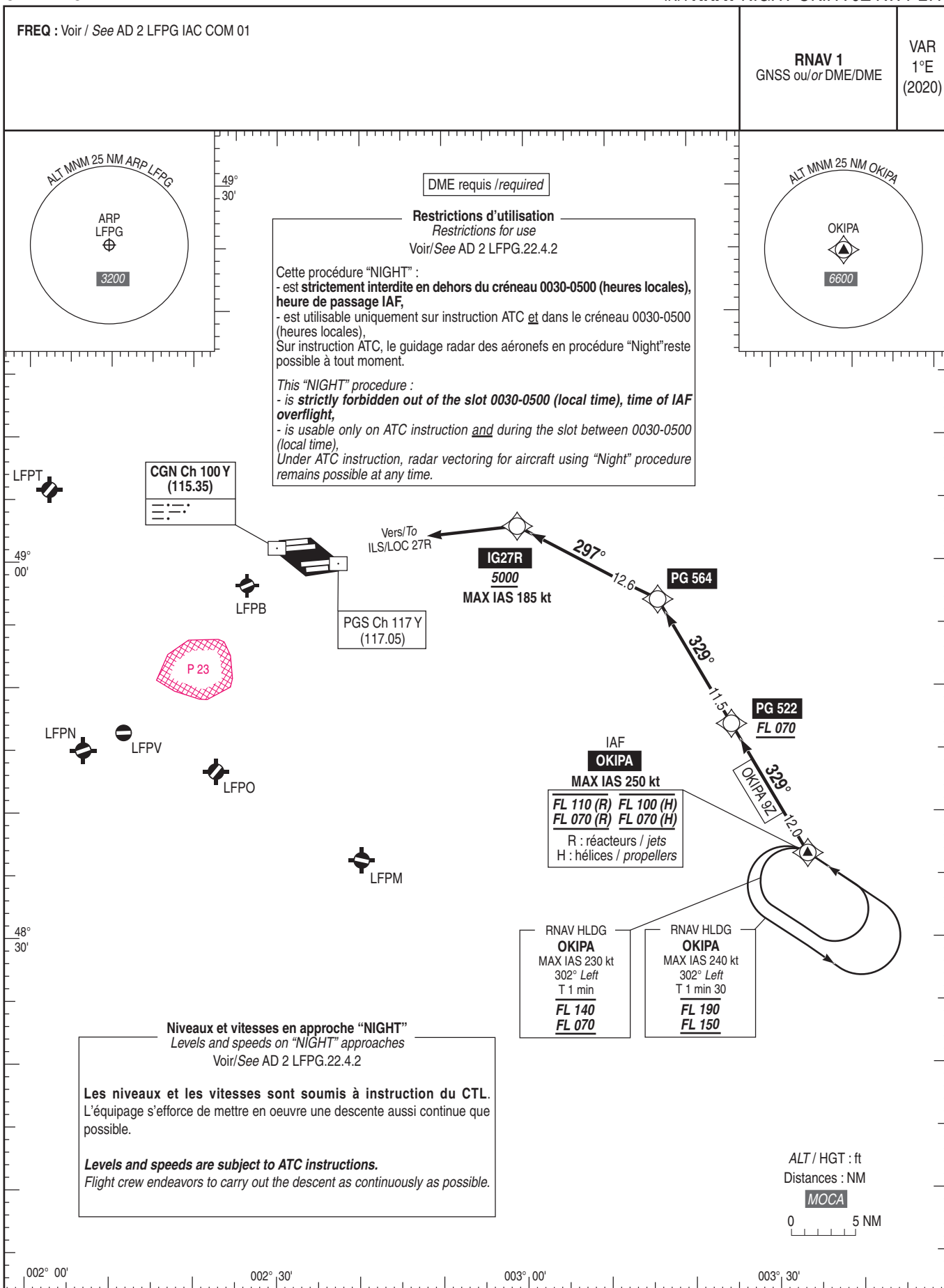


**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

CAT A B C D

INA RNAV NIGHT OKIPA 9Z RWY 27R



PRECODING INA RNAV LORNI-VEBEK-OKIPA-BANOX-MOPAR-MOBRO RWY 27R

INA RNAV (GNSS ou / or DME / DME) RWY 27R												
RMK	(1) Réacteurs / Jets = (R) - Hélices / Propellers = (H)							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAI : BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	OKIPA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	BANOX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	MOPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA LORNI 7W	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL070	FL130	250	-	RNAV 1
	TF	PG520	-	208	209.5	10.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	208	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT LORNI 9Z	IF	LORNI	-	-	-	-	-	FL070	FL130	250	-	RNAV 1
	TF	PG520	-	208	209.5	10.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG562	-	216	216.7	11.9	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
INA VEBEK 7W	TF	IG27R	-	237	237.9	7.5	-	5000	-	185	-	RNAV 1
	IF	VEBEK	-	-	-	-	-	FL080	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	CTL	-	207	207.9	8.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA OKIPA 7W	FM	-	-	224	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL070 (R) (1) FL070 (H) (1)	FL110 (R) (1) FL100 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	PG522	-	329	330.1	12.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT OKIPA 9Z	FM	-	-	329	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	OKIPA	-	-	-	-	-	FL070 (R) (1) FL070 (H) (1)	FL110 (R) (1) FL100 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	PG522	-	329	330.1	12.0	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
INA BANOX 7W	TF	PG564	-	329	330.0	11.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG27R	-	297	297.9	12.6	-	5000	-	185	-	RNAV 1
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
INA BANOX 7X	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT BANOX 9Z	TF	PG516	-	088	088.9	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG517	Yes	088	089.1	13.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BANOX 7X	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL170	FL180	300	-	RNAV 1
	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	FL140	FL160	-	-	RNAV 1
	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	FL130	FL140	250	-	RNAV 1
INA NIGHT BANOX 9Z	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG516	-	088	088.9	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG517	Yes	088	089.1	13.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT BANOX 9Z	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL140 (R) (1) FL140 (H) (1)	FL150 (R) (1) FL140 (H) (1)	300	-	RNAV 1
	TF	DOMUS	-	043	043.8	26.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7W	TF	PG510	-	084	084.9	9.9	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG515	-	084	085.1	9.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG566	-	103	104.1	11.0	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7X	TF	PG568	-	084	085.5	11.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG27R	-	354	354.9	9.9	-	5000	-	185	-	RNAV 1
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
INA NIGHT MOPAR 9Z	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7X	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL150	FL160	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOPAR 9Z	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	FL110	FL120	250	-	RNAV 1
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG560	-	099	100.3	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
INA MOBRO 7W	TF	IG27R	-	175	176.0	9.2	-	5000	-	185	-	RNAV 1
	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070 (H) (1)	FL070 (H) (1)	250	-	RNAV 1
	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA NIGHT MOBRO 9Z	TF	PG528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	MOBRO	-	-	-	-	-	FL070 (H) (1)	FL070 (H) (1)	250	-	RNAV 1
INA NIGHT MOBRO 9Z	TF	BOV	-	092	092.9	21.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG528	-	106	107.2	15.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG560	-	118	118.8	19.5	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG27R	-	175	176.0	9.2	-	5000	-	185	-	RNAV 1

FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 26R												
RMK	API / Missed approach : RNAV 1 requis / required.											REF NAVAID :-
	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	IG26R	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1
	-	PG432	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PG433	-	315	316.4	3.0	-	4000	4000	-	-	RNAV1

↑

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

Instrument approach

CAT A B C D

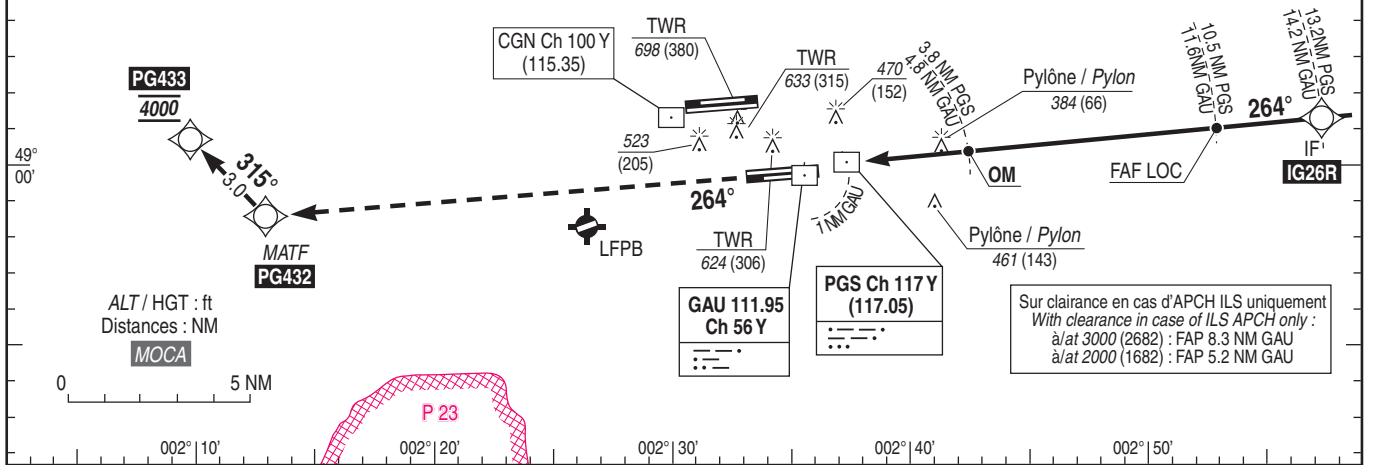
ALT AD : 392, DTHR : 318 (12 hPa)

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 : <b>RNAV 1</b>	ILS - DME <b>GAU 111.95</b> 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 vers 4000 (3682) vers PG432. Continuer vers PG433 à 4000 (3682), et suivre les instructions du CTL.

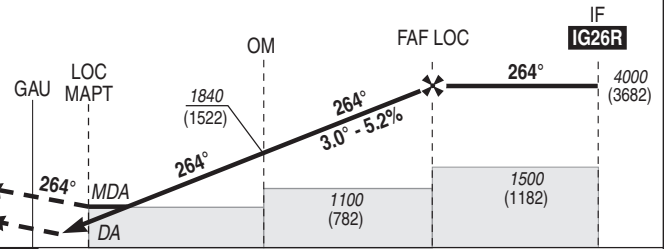
En cas de panne radio en API, à PG433, procéder jusqu'à MOPAR au FL 070 pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.

Monter à 1200 (882) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead up to 4000 (3682) towards PG432. Continue towards PG433 at 4000 (3682) and follow ATC instructions.

In case of radio failure in missed APCH, at PG433, proceed until MOPAR at FL070 to integrate holding (MAX IAS 230 kt, see INA MOPAR 7W chart) or proceed to another INA procedure.

Climb up to 1200 (882) prior to level acceleration.



DTHR (NM)	0.9	4.6	11.4	14.1
PGS (NM)	0	3.8	10.5	13.2
GAU (NM)	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		DME GAU							
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1 (1)	OCH CAT 2	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	ALT	HGT	11	10	9	8	7
A			142	48				1000 (680)	3000				11	10	9	8	7
B	520 (200)	550	154	59	710 (390)	1100	385	1000 (680)	3000				11	10	9	8	7
C			187	72				1100 (780)	3700				6	5	4	3	2
D			194	84				1100 (780)	4300				6	5	4	3	2
DL	520 (210)	550	202	84	-	-	-	-	-				2220 (1902)	1900 (1582)	1580 (1262)	1260 (942)	940 (622)

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 9 min 47	85 kt 8 min 03	100 kt 6 min 51	115 kt 5 min 57	130 kt 5 min 16	160 kt 4 min 17	185 kt 3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980



PRECODING FNA ILS CAT 123 LOC RWY 27R

FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOCRWY 27R												
RMK	API / Missed approach : RNAV 1 requis / required.										REF NAVAIID : VOR-DME BT	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
	IF	IG27R	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNAV1
See chart FNA ILS CAT I ou / or CAT II et / and CAT III ou / or LOC RWY 27R												
APCH	-	PG651	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	CF	PG652	-	281	282.2	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PON	-	281	282.2	9.4	-	-	5000	-	-	RNAV1

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

PARIS CHARLES DE GAULLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 392 (14 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 :

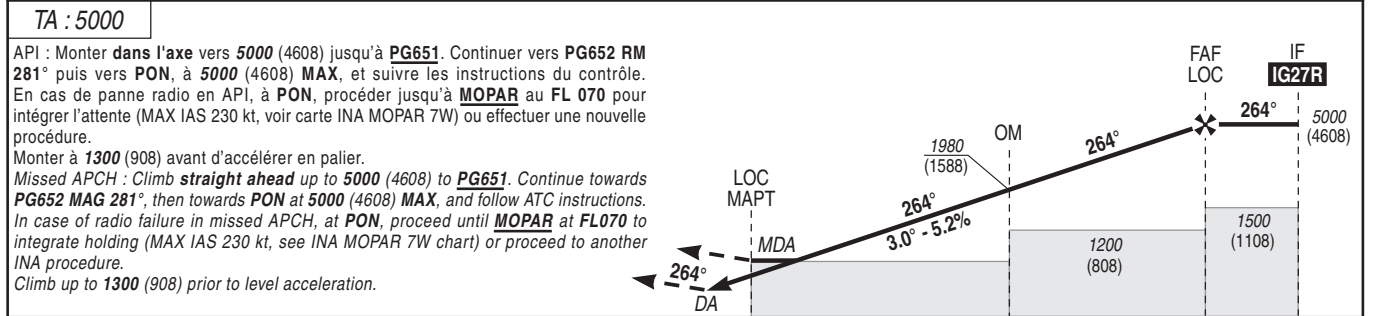
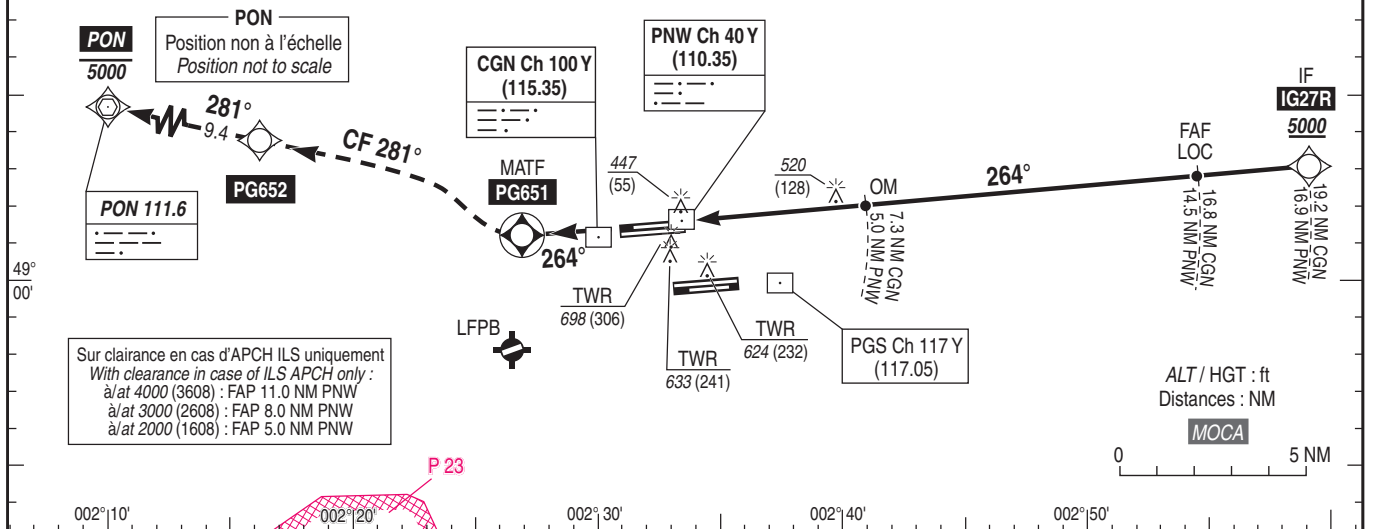
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG27R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG27R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG27R instruction.

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



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 (2) 27R → 27L		DME PNW							
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	14	13	12	11	10	9	8
A			143	49	770 (380)	1000	375	1000 (610)	3000	ALT	4840	4530	4210	3890	3570	3250	2930
B			155	59	770 (380)	1000	375	1000 (610)	3000	(HGT)	(4448)	(4138)	(3818)	(3498)	(3178)	(2858)	(2538)
C	600 (200)	550	180	73	770 (380)	1000	375	1100 (700)	3700		7	6	5	4	3	2	
D			192	85	790 (390)	1100	390	1100 (700)	4300		2610	2300	1980	1660	1340	1020	
DL			197	86							(2218)	(1908)	(1588)	(1268)	(948)	(628)	

Observations / Remarks : (1) Base OCH / OCH base : NIL  
(2) 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
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980