Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 LFPG.1 **Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name***

LFPG - PARIS CHARLES DE GAULLE

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

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

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

1	Gestionnaire de l'AD / *AD administration*	H24	
2	Douanes et police / *Customs and immigration*	H24	
3	Services de santé / *Health and sanitary*	H24	
4	BIA, BRIA / *AIS briefing office*	BRIA de rattachement : BORDEAUX	Connected with BRIA BORDEAUX
5	BDP / *ARO*	NIL	
6	Bureau MET / *MET briefing office*	H24	
7	ATS	Voir / see AD 2 LFPG.18	
8	Avitaillement / *Fueling*	H24. Interruption du service chaque lundi entre 0000 et 0200 pour contrôle réglementaire du réseau et le dernier jour de chaque mois calendaire entre 2250 et 2310.	H24. Break in service every monday between 0000 and 0200 for fuelling network regulatory control and the last day of each calendar month between 2250 and 2310.
9	Services de manutention / *Handling*	H24	
10	Sûreté / *Safety*	H24	
11	Dégivrage / *De-icing*	Du 15 octobre au 15 mai. Voir AD 2 LFPG.20-3.7	From 15th October to 15th May. See AD 2 LFPG.20-3.7
12	Observations / *Remarks*	Vigie Trafic CDG2 : 0530 - 2300. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 Vigie Fedex : H24. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : Voir AD 2 LFPG.20-3.9. Restrictions d'utilisation de l'aérodrome : voir AD 2 LFPG.21-1.1	CDG2 Apron CTL : 0530 - 2300. See AD 2 LFPG.20-3.4 Fedex Apron : H24. Voir AD 2 LFPG.20-3.4 GRF (Global Reporting Format) : See AD 2 LFPG.20-3.9. Restrictions for use of aerodrome : see AD 2 LFPG.21-1.1

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Moyens de manutention de fret *Cargo handling facilities*	Installations modernes de manutention.	Modern handling facilities.
2	Types de carburants et lubrifiants *Fuel and oil types*	Carburants : 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 *Fueling facilities and capacities*	HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR. Pas de restriction.	HYDRANT SYSTEM 1000 m3/HR. No limitations.
4	Moyens de dégivrage / *De-icing facilities*	Les moyens/équipements de dégivrage disponibles du 15 Octobre au 15 Mai. Les opérations de dégivrage s'effectuent moteur en marche au ralenti à l'aide des liquides de dégivrage/antigivrage avion et sont suivies d'un contrôle après dégivrage. Equipements : dégivreuses mobiles compatibles A380. Localisation : La dénomination des baies de dégivrage est indépendante de l'appellation des bretelles sur lesquelles elles sont implantées. Lorsque ces voies sont utilisées pour le dégivrage/antigivrage, elles changent de nom pour devenir une baie de dégivrage. Exemple : BD2 est une voie de circulation mais NW1 est une baie de dégivrage. Les baies de dégivrage sont implantées sur six aires de dégivrage : - Aires de dégivrage THR 09R et THR 08L (voir AD 2 LFPG GMC 04) - Aires de dégivrage THR 27L et THR 26R (voir AD 2 LFPG GMC 05) - Aires de dégivrage ROMEO et JULIETT (voir AD 2 LFPG GMC 06) - Des aires de dégivrage dédiées à FEDEX sont également implantées sur BM2 et BM3.	De-icing facilities are available from 15th October to 15th May. De-icing operations are carried out with engines running at idle using ACFTde-icing/anti-icing fluids and are followed by post-de-icing/anti-icing checks. Equipment : A380-compatible mobile de-icing machines. Location: The designation of the de-icing pads is distinct from the designation of the ramps on which they are located. When these TWY are used for de-icing/anti-icing, they change name to become de-icing pads. Example : "BD2" is a TWY but "NW1" is a de-icing pad. The de-icing pads are located on 6 deicing areas : - De-icing areas THR 09R and THR 08L (see AD 2 LFPG GMC 04) - De-icing areas THR 27L and THR 26R (see AD 2 LFPG GMC 05) - De-icing areas ROMEO and JULIETT (see AD 2 LFPG GMC 06) - De-icing areas dedicated to FEDEX are also located on BM2 and BM3.
5	Hangar pour aéronefs de passage *Hangar space for visiting aircraft*	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage *Repair facilities for visiting aircraft*	Eventuellement par les compagnies exploitantes.	On occasion, by operating airlines.
7	Observations / *Remarks*	1- SERVICE D'ASSISTANCE EN ESCALE (1) Coordonnateur des aéroports parisiens : TEL : 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 (2) Assistance ALYZIA (CDG1 - CDG2 - CDG3) TEL : 01 48 16 22 13 (Chef d'escale de permanence) SITA : CDGKAXH FAX : 01 70 03 17 79 E-mail : cepcdg@alyzia.com E-mail : traficcdg@alysia.com (Bureau plan de vol) Fréquence : 131.915 (3) Assistance Air France (CDG1 - CDG2) : TEL : 01 48 64 13 31 (Chef d'escale de permanence) SITA : RSYKKAF (Chef d'escale de permanence) TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1) SITA : RSYKLAF (CDG1) TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2) SITA : RSYKBAF (CDG2) FAX : 01 74 29 23 89 E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr Fréquence : 131.585 (moyen courrier) / 131.880 (long courrier) (4) Assistance Europe Handling (CDG1 - CDG2) TEL : 01 48 16 30 40/01 48 16 30 39 FAX : 01 48 16 84 32 SITA : CDGKZXH / CDGGOXH E-mail : AH-REPS@geh.aero; regultrafic-cdg1@geh.aero; huehrard@geh.aero Fréquence : 131.470 (5) Assistance Swissport (CDG3) : TEL : 01 74 37 15 66/06 88 46 62 71 FAX : 01 74 37 15 83 SITA : CDGSWXH E-mail : cdg3.cep@swissport.com (6) Coordonnées du gestionnaire de l'aéroport : TEL : 01 48 16 11 79 (responsable d'Exploitation Plateforme) TEL : 01 48 62 39 79 (AOC) FAX : 01 48 62 94 44 SITA : CDGXJXH (7) Pour correspondance uniquement entre/avec vols AIR FRANCE : Poste de décision et coordination des	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-mai l: hdqcoxh@cohor.org Website : www.cohor.org (2) Ground support service ALYZIA (CDG1 - CDG2 - CDG3) TEL : 01 48 16 22 13 (Station Manager on duty) SITA : CDGKAXH FAX : 01 70 03 17 79 E-mail : cepcdg@alyzia.com E-mail : traficcdg@alysia.com (Flight Plan Office) Frequency : 131.915 (3) Air France ground handling (CDG1 - CDG2) : TEL : 01 48 64 13 31 (Station Manager on duty) SITA : RSYKKAF (Station Manager on duty) TEL : 01 74 29 38 90/91 (CDG1) SITA : RSYKLAF (CDG1) TEL : 01 48 64 97 37 (CDG2) SITA : RSYKBAF (CDG2) FAX : 01 74 29 23 89 E-mail : mail.hub.do@airfrance.fr Frequency : 131.585 (medium range liner) / 131.880 (long range liner) (4) Ground support service Europe Handling (CDG1 - CDG2) TEL : 01 48 16 30 40/01 48 16 30 39 FAX : 01 48 16 84 32 SITA : CDGKZXH / CDGGOXH E-mail : AH-REPS@geh.aero; regultrafic-cdg1@geh.aero; huehrard@geh.aero Frequency : 131.470 (5) Ground support service Swissport (CDG3) : TEL : 01 74 37 15 66/06 88 46 62 71 FAX : 01 74 37 15 83 SITA : CDGSWXH E-mail : cdg3.cep@swissport.com (6) Airport Manager : TEL : 01 48 16 11 79 (Airport Operations Manager) TEL : 01 48 62 39 79 (Airside Operations Center) FAX : 01 48 62 94 44 SITA : CDGXJXH (7) For Air France on-line connection or connection with

© Service de l'Information Aéronautique, France

		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	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

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

1	Hôtels	Sur l'aéroport et à PARIS.	At airport and in PARIS.
2	Restaurants	Sur l'aéroport.	At airport.
3	Moyens de transport / *Transportation facilities*	Taxis, autobus, voitures de louage, SNCF.	Taxis, buses, car rental, railway station.
4	Services médicaux / *Medical facilities*	Service médical d'urgence : Aérogare n° 2 : niveau inférieur module 2F2.	Emergency services: Terminal NR 2: lower floor - module 2F2.
5	Services bancaires et postaux *Bank and Post Office*	Sur l'aéroport.	At airport.
6	Office de tourisme / *Tourist office*	Sur l'aéroport.	At airport.
7	Observations / *Remarks*	NIL	

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

1	Niveau RFFS de l'AD *AD level for fire fighting*	10	
2	Moyens de sauvetage / *Rescue equipment*	Moyens nautiques : 1 vedette de sauvetage disposant de 8 plates-formes de recueil (capacité totale de recueil 240 places). Poste de secours fixe équipé de 8 positions de réanimation.	Water means: 1 Featured rescue with 8 platforms collection (total capacity of 240 seats collection). Fixed aid station equipped with 8 resuscitation positions.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés *Capability for removal of disabled aircraft*	L'autorité aéroportuaire est le coordinateur des opérations de relevage sur la plateforme. Un kit IATP est disponible auprès de la compagnie Air France. Les opérations de relevage sont soumises à l'accord des autorités nationales et doivent être contractualisées entre la compagnie, Air France et l'autorité aéroportuaire. Contact : cdg_recovery_process_info@adp.fr	Airport authority is the wrecking operations coordinator on the platform. IATP kit is available from Air France company. Wrecking operations are subject to the national authorities agreement and must be formalized with the company, Air France and the airport authority. Contact : cdg_recovery_process_info@adp.fr
4	Observations / *Remarks*	RFFS 1 (Nord) et RFFS 2 (Sud) : niveau 10. Voir carte AD 2 LFPG ADC 01	RFFS 1 (North) and RFFS 2 (South): level 10. See chart AD 2 LFPG ADC 01

AD 2 LFPG .7 **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan***

1	Type d'équipements / *Type of clearing equipment*	Déneigeuses compactes haute performance, Fraises à neige haute perfomance, 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 / *Clearance priority*	PRINCIPES GENERAUX REGISSANT L'ORDRE DES OPERATIONS. Les pistes, les voies de circulation et les postes avions sont traités simultanément lors des opérations de déneigement et/ou de déverglaçage. Les opérations seront conduites de manière à éviter la fermeture totale de la plate forme au trafic. Le dégagement des aires de trafic a pour objet initial le dégagement des zones permettant l'assistance au sol.	GENERAL PRINCIPLES GOVERNING THE ORDER OF THE OPERATIONS. Runways, taxiways and aircraft stands are treated simultaneously during snow removal and/or deicing operations. The operations are conducted in such a way that closing the entire platform to traffic is avoided. The initial objective of clearing the traffic areas is to clear the areas for ground handling.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / *Material used for movement area surface treatment*	Epandage de produits à base de formiate de potassium liquide (KFOR) et/ou de formiate de sodium solide (NAFO). Aucun traitement à l'urée n'est réalisé à PARIS CDG.	Spreading of liquid potassium formate (KFOR) and/or solid sodium formate (NAFO) based products. No urea treatment is applied at PARIS CDG.
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / *Specially prepared winter runways*	Non applicable	Not applicable
5	Observations / *Remarks*	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Voir AD 2 LFPG.20-3.7.10	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 See AD 2 LFPG.20-3.7.10

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	Revêtement de l'aire de trafic / *Apron surface*	Béton.	Concrete.
	Résistance de l'aire de trafic / *Apron strength*	80 R/C/W/T I80 à I86 : 37 R/B/W/T	80 R/C/W/T I80 to I86 : 37 R/B/W/T
2	Largeur TWY / *TWY width*	>=23 m < 23 m : - 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 / *TWY surface*	Béton et béton bitumineux.	Concrete and bituminous concrete.
	Résistance des TWY / *TWY strength*	100 R/C/W/T BM1 : 37 R/B/W/T	
3	Emplacement des ACL / *ACL location*	Sur satellites et postes de stationnement.	On satellites and apron stands.
	Altitude des ACL / *ACL elevation*	ALT moyenne : 107 m.	Mean ALT: 107 m.
4	Points de vérification VOR / *VOR checkpoints*		
5	Points de vérification INS / *INS checkpoints*	A01 48°59'59.00"N 002°33'38.57"E A03 48°59'59.25"N 002°33'41.30"E A04 49°00'07.30"N 002°33'38.08"E A05 48°59'59.64"N 002°33'44.82"E A06 49°00'06.99"N 002°33'37.71"E A07 48°59'59.82"N 002°33'48.13"E A08 49°00'06.95"N 002°33'40.81"E A09 48°59'59.99"N 002°33'51.44"E A10 49°00'06.88"N 002°33'43.68"E A12 49°00'06.56"N 002°33'46.73"E A14 49°00'07.21"N 002°33'48.96"E A16 49°00'06.89"N 002°33'48.85"E A18 49°00'07.93"N 002°33'51.27"E A30 49°00'08.28"N 002°33'29.75"E A32 49°00'06.92"N 002°33'29.51"E A34 49°00'06.78"N 002°33'30.86"E A38 49°00'06.11"N 002°33'32.69"E A39 48°59'58.94"N 002°33'33.15"E B01 49°00'25.44"N 002°33'48.00"E B02 49°00'19.05"N 002°33'49.82"E B03 49°00'25.34"N 002°33'45.75"E B04 49°00'18.87"N 002°33'48.18"E B05 49°00'25.24"N 002°33'43.76"E B06 49°00'19.13"N 002°33'48.32"E B07 49°00'25.13"N 002°33'41.78"E B08 49°00'19.43"N 002°33'46.26"E B09 49°00'25.03"N 002°33'39.79"E B10 49°00'18.64"N 002°33'44.74"E B11 49°00'24.91"N 002°33'37.80"E B12 49°00'19.02"N 002°33'44.78"E B13 49°00'24.93"N 002°33'37.45"E B14 49°00'18.67"N 002°33'41.99"E B15 49°00'24.81"N 002°33'35.82"E B16 49°00'18.63"N 002°33'39.48"E B18 49°00'17.96"N 002°33'39.37"E B20 49°00'18.29"N 002°33'37.48"E B22 49°00'17.80"N 002°33'35.54"E B24 49°00'16.61"N 002°33'34.55"E B26 49°00'16.99"N 002°33'34.43"E C02 49°00'07.65"N 002°33'56.88"E C03 49°00'01.08"N 002°34'00.99"E C04 49°00'07.56"N 002°34'00.06"E 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	I55 49°00'41.01"N 002°29'40.76"E I60 49°01'03.04"N 002°30'28.20"E I61 49°01'02.72"N 002°30'25.25"E I62 49°01'02.85"N 002°30'24.64"E I63 49°01'02.56"N 002°30'22.29"E I64 49°01'02.66"N 002°30'21.09"E I65 49°01'02.40"N 002°30'19.32"E I66 49°01'02.46"N 002°30'17.53"E I67 49°01'02.24"N 002°30'16.36"E I68 49°01'02.27"N 002°30'13.97"E I69 49°01'02.08"N 002°30'13.40"E I70 49°01'02.08"N 002°30'10.41"E I71 49°01'01.69"N 002°30'06.24"E I72 49°01'01.83"N 002°30'05.88"E I73 49°01'01.53"N 002°30'03.22"E I74 49°01'01.64"N 002°30'02.32"E I75 49°01'01.38"N 002°30'00.04"E I76 49°01'01.45"N 002°29'58.67"E I77 49°01'01.22"N 002°29'57.49"E I78 49°01'01.24"N 002°29'54.84"E I79 49°01'01.06"N 002°29'54.56"E I80 49°00'53.11"N 002°29'41.54"E I81 49°00'54.23"N 002°29'42.03"E I82 49°00'55.65"N 002°29'42.54"E I83 49°00'57.07"N 002°29'43.04"E I84 49°00'58.49"N 002°29'43.55"E I85 49°00'53.63"N 002°29'47.28"E I86 49°00'52.39"N 002°29'47.21"E I90 49°00'52.70"N 002°29'52.83"E I91 49°00'54.46"N 002°29'51.65"E J01 49°00'15.22"N 002°35'52.01"E J02 49°00'14.07"N 002°35'52.26"E J03 49°00'13.03"N 002°35'52.51"E J04 49°00'13.03"N 002°35'54.06"E J05 49°00'14.54"N 002°35'53.87"E J06 49°00'15.62"N 002°35'53.94"E J10 49°00'17.46"N 002°36'00.37"E J11 49°00'16.07"N 002°36'00.55"E J12 49°00'14.88"N 002°36'00.70"E J13 49°00'13.93"N 002°36'00.16"E J14 49°00'14.08"N 002°36'01.54"E J16 49°00'14.22"N 002°36'03.15"E J18 49°00'14.76"N 002°36'03.72"E J20 49°00'15.85"N 002°36'03.50"E J21 49°00'16.94"N 002°36'03.36"E J30 49°00'17.35"N 002°36'10.33"E J31 49°00'16.25"N 002°36'10.29"E J33 49°00'15.14"N 002°36'10.15"E J34 49°00'14.44"N 002°36'10.57"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

C14 49°00'09.17"N 002°34'10.82"E
CF9 49°00'00.94"N 002°34'04.91"E
CFE 49°00'09.09"N 002°34'10.89"E
CFW 49°00'07.65"N 002°33'57.26"E
D02 49°00'19.22"N 002°34'09.69"E
D03 49°00'26.32"N 002°34'06.33"E
D05 49°00'26.18"N 002°34'04.30"E
D06 49°00'19.44"N 002°34'08.11"E
D07 49°00'26.21"N 002°34'02.52"E
D08 49°00'20.13"N 002°34'06.32"E
D09 49°00'26.07"N 002°34'02.26"E
D10 49°00'19.74"N 002°34'04.99"E
D11 49°00'25.96"N 002°34'00.23"E
D12 49°00'19.88"N 002°34'04.92"E
D13 49°00'26.06"N 002°33'59.83"E
D14 49°00'20.03"N 002°34'02.62"E
D15 49°00'25.99"N 002°33'58.18"E
D16 49°00'19.64"N 002°33'59.67"E
D17 49°00'25.92"N 002°33'57.14"E
D18 49°00'19.91"N 002°33'57.18"E
D19 49°00'25.88"N 002°33'56.15"E
D20 49°00'19.50"N 002°33'55.02"E
D22 49°00'18.76"N 002°33'54.23"E
D24 49°00'18.65"N 002°33'54.13"E
E01 49°00'13.20"N 002°35'02.70"E
E05 49°00'11.82"N 002°35'02.83"E
E09 49°00'10.46"N 002°35'03.14"E
E10 49°00'04.37"N 002°34'25.17"E
E12 49°00'04.32"N 002°34'25.74"E
E13 49°00'09.09"N 002°35'03.31"E
E14 49°00'05.06"N 002°34'27.91"E
E16 49°00'04.85"N 002°34'27.72"E
E17 49°00'07.34"N 002°35'03.52"E
E18 49°00'05.33"N 002°34'30.95"E
E20 49°00'05.51"N 002°34'34.46"E
E21 49°00'05.97"N 002°35'03.69"E
E22 49°00'05.94"N 002°34'37.89"E
E24 49°00'06.16"N 002°34'41.44"E
E25 49°00'04.60"N 002°35'03.86"E
E26 49°00'06.29"N 002°34'45.00"E
E29 49°00'03.23"N 002°35'04.03"E
E30 49°00'06.27"N 002°34'48.59"E
E32 49°00'06.19"N 002°34'52.06"E
E34 49°00'06.13"N 002°34'55.92"E
E38 49°00'08.92"N 002°34'52.84"E
E40 49°00'09.45"N 002°34'50.09"E
E42 49°00'08.72"N 002°34'49.04"E
E44 49°00'09.31"N 002°34'45.93"E
EN20 49°00'54.56"N 002°30'42.59"E
EN21 49°00'54.37"N 002°30'39.05"E
EN22 49°00'54.18"N 002°30'35.51"E
EN23 49°00'53.99"N 002°30'31.97"E
EN24 49°00'53.80"N 002°30'28.43"E
EN51 49°00'47.66"N 002°30'39.56"E
EN52 49°00'44.82"N 002°30'37.90"E
EN55 49°00'42.76"N 002°30'38.21"E
EN56NOSEIN 49°00'47.76"N 002°30'41.35"E
EN56NOSEOUT 49°00'47.93"N 002°30'44.45"E
F02 49°00'19.74"N 002°34'25.04"E
F03 49°00'26.77"N 002°35'01.79"E
F04 49°00'20.93"N 002°34'24.73"E
F08 49°00'22.26"N 002°34'24.15"E
F09 49°00'24.06"N 002°35'02.12"E
F10 49°00'23.39"N 002°34'23.80"E
F14 49°00'24.29"N 002°34'23.84"E
F15 49°00'21.28"N 002°35'02.46"E
F16 49°00'24.96"N 002°34'25.00"E
F20 49°00'25.53"N 002°34'26.35"E
F22 49°00'25.68"N 002°34'27.96"E
F26 49°00'25.47"N 002°34'30.50"E
F28 49°00'25.34"N 002°34'30.95"E
F30 49°00'24.72"N 002°34'31.92"E
F32 49°00'23.64"N 002°34'32.23"E
F34 49°00'22.57"N 002°34'33.04"E
F66 49°00'22.71"N 002°34'39.76"E
F68 49°00'23.83"N 002°34'39.80"E
F70 49°00'25.20"N 002°34'39.98"E
F72 49°00'25.29"N 002°34'39.88"E
F74 49°00'25.04"N 002°34'39.94"E
F76 49°00'25.92"N 002°34'40.66"E
F80 49°00'26.37"N 002°34'42.46"E
F82 49°00'26.41"N 002°34'44.86"E
F84 49°00'26.40"N 002°34'46.29"E
F86 49°00'25.61"N 002°34'47.73"E
F90 49°00'24.59"N 002°34'48.06"E
J37 49°00'14.74"N 002°36'12.72"E
J38 49°00'14.77"N 002°36'14.06"E
J39 49°00'15.51"N 002°36'13.48"E
J40 49°00'16.65"N 002°36'13.32"E
J41 49°00'17.99"N 002°36'13.02"E
J51 49°00'36.40"N 002°35'53.31"E
J53 49°00'34.05"N 002°35'53.60"E
J55 49°00'31.71"N 002°35'53.89"E
J57 49°00'29.37"N 002°35'54.17"E
K01 49°00'27.18"N 002°35'06.92"E
K05 49°00'26.93"N 002°35'06.88"E
K09 49°00'24.77"N 002°35'07.22"E
K13 49°00'22.65"N 002°35'07.47"E
K17 49°00'22.41"N 002°35'07.51"E
K21 49°00'20.08"N 002°35'07.80"E
K26 49°00'27.72"N 002°35'23.18"E
K32 49°00'25.38"N 002°35'23.73"E
K38 49°00'23.04"N 002°35'23.73"E
K44 49°00'20.69"N 002°35'23.95"E
K52 49°00'14.23"N 002°35'24.81"E
K53 49°00'13.10"N 002°35'08.57"E
K58 49°00'11.89"N 002°35'25.10"E
K59 49°00'10.20"N 002°35'09.01"E
K64 49°00'09.55"N 002°35'25.67"E
K65 49°00'07.29"N 002°35'09.37"E
K70 49°00'07.21"N 002°35'25.61"E
K71 49°00'04.97"N 002°35'09.65"E
K76 49°00'04.85"N 002°35'26.03"E
L27 49°00'27.89"N 002°35'27.81"E
L33 49°00'25.07"N 002°35'28.16"E
L39 49°00'22.24"N 002°35'28.51"E
L53 49°00'13.96"N 002°35'29.88"E
L59 49°00'11.13"N 002°35'30.16"E
L65 49°00'08.31"N 002°35'30.51"E
L71 49°00'05.49"N 002°35'30.86"E
M06 49°00'01.45"N 002°32'45.31"E
M07 49°00'01.25"N 002°32'41.75"E
M08 49°00'01.06"N 002°32'38.20"E
M09 49°00'00.91"N 002°32'34.64"E
M10 49°00'00.70"N 002°32'31.08"E
M11 49°00'00.52"N 002°32'27.51"E
M12 49°00'00.30"N 002°32'23.99"E
M13 49°00'00.01"N 002°32'20.64"E
M14 48°59'59.93"N 002°32'16.78"E
M15 48°59'59.74"N 002°32'13.35"E
M16 48°59'59.78"N 002°32'10.92"E
M17 48°59'59.52"N 002°32'04.92"E
M21 49°00'00.01"N 002°32'10.71"E
M23 48°59'59.93"N 002°32'08.95"E
N01 48°59'48.20"N 002°31'52.66"E
N02 48°59'46.19"N 002°31'52.71"E
N03 48°59'44.17"N 002°31'52.93"E
N04 48°59'41.94"N 002°31'54.25"E
N05 48°59'39.55"N 002°31'54.21"E
N06 48°59'37.13"N 002°31'54.51"E
N08 48°59'32.09"N 002°31'55.48"E
N09 48°59'29.66"N 002°31'55.68"E
N10 48°59'27.12"N 002°31'56.10"E
N11 48°59'24.70"N 002°31'56.40"E
N31 48°59'44.72"N 002°31'53.33"E
N33 48°59'43.59"N 002°31'53.47"E
N41 48°59'42.41"N 002°31'53.62"E
N43 48°59'41.31"N 002°31'54.69"E
N51 48°59'40.00"N 002°31'54.80"E
N53 48°59'38.07"N 002°31'54.96"E
N63 48°59'28.97"N 002°31'55.29"E
N73 48°59'24.00"N 002°31'55.90"E
P70 48°59'33.85"N 002°32'09.34"E
P71 48°59'32.77"N 002°32'09.48"E
P72 48°59'31.58"N 002°32'09.53"E
P73 48°59'30.27"N 002°32'09.69"E
P74 48°59'27.78"N 002°32'10.20"E
P75 48°59'26.57"N 002°32'10.02"E
P80 48°59'33.76"N 002°32'10.75"E
P81 48°59'31.75"N 002°32'12.92"E
P82 48°59'31.88"N 002°32'15.39"E
P83 48°59'33.99"N 002°32'16.66"E
P84 48°59'35.50"N 002°32'17.51"E
P90 48°59'28.01"N 002°32'12.63"E
P91 48°59'28.24"N 002°32'16.29"E
P92 48°59'27.81"N 002°32'11.88"E
P93 48°59'27.72"N 002°32'14.30"E
P94 48°59'27.86"N 002°32'16.88"E
Q01 49°00'41.52"N 002°33'10.36"E
Q02 49°00'41.69"N 002°33'13.57"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

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
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°32'44.91"E
U13 49°00'53.96"N 002°32'44.64"E
U14 49°00'56.23"N 002°32'43.30"E
U15 49°00'58.06"N 002°32'41.37"E
U16 49°00'59.66"N 002°32'38.68"E
U17 49°00'59.38"N 002°32'34.45"E
W04 49°01'01.68"N 002°32'29.95"E
W05 49°01'01.46"N 002°32'27.16"E
W06 49°00'59.80"N 002°32'26.22"E
W07 49°00'57.85"N 002°32'27.55"E
W08 49°00'59.25"N 002°32'26.72"E
X01 49°00'58.36"N 002°32'24.97"E
X02 49°01'00.22"N 002°32'23.74"E

© Service de l'Information Aéronautique, France

		I47 49°00'46.63"N 002°29'52.64"E I48 49°00'46.44"N 002°29'49.14"E I49 49°00'46.28"N 002°29'46.22"E I4J 49°00'48.89"N 002°30'08.18"E I4K 49°00'48.80"N 002°30'06.50"E I4L 49°00'48.71"N 002°30'04.82"E I4M 49°00'48.61"N 002°30'03.15"E I4N 49°00'48.52"N 002°30'01.47"E I4P 49°00'48.43"N 002°29'59.79"E I4Q 49°00'48.34"N 002°29'58.12"E I4R 49°00'48.25"N 002°29'56.44"E I4S 49°00'48.16"N 002°29'54.76"E I4T 49°00'48.07"N 002°29'53.09"E I4U 49°00'47.98"N 002°29'51.41"E I4V 49°00'47.87"N 002°29'49.34"E I4W 49°00'47.78"N 002°29'47.66"E I4X 49°00'47.68"N 002°29'45.99"E I50 49°00'45.80"N 002°29'43.35"E 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	X03 49°00'58.88"N 002°32'24.63"E X04 49°00'59.10"N 002°32'20.50"E X05 49°00'57.74"N 002°32'18.56"E X06 49°00'56.06"N 002°32'19.48"E X07 49°00'55.13"N 002°32'22.41"E X08 49°00'55.85"N 002°32'20.41"E Y01 49°00'54.44"N 002°32'19.93"E Y02 49°00'55.34"N 002°32'17.17"E Y03 49°00'54.69"N 002°32'19.15"E Y04 49°00'53.11"N 002°32'15.78"E Y05 49°00'51.25"N 002°32'15.62"E Y06 49°00'50.36"N 002°32'17.98"E Y07 49°00'50.89"N 002°32'21.13"E Y08 49°00'50.59"N 002°32'18.89"E Z01 49°00'49.30"N 002°32'19.91"E Z02 49°00'48.83"N 002°32'16.91"E Z03 49°00'49.16"N 002°32'19.07"E Z04 49°00'46.53"N 002°32'18.02"E Z05 49°00'45.04"N 002°32'19.71"E Z06 49°00'45.29"N 002°32'23.24"E Z07 49°00'46.16"N 002°32'24.39"E Z09 49°00'46.41"N 002°32'23.52"E
6	Observations / *Remarks*	Points VOR : voir AD 2 LFPG.19 Points INS : voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05 Dégagement de piste voir AD 2 LFPG.20-3 Voie de circulation T6 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T. Informations spécifiques pour l'exploitation de l'A380 et B748 voir AD 2 LFPG.20-3.3.3 Limitation accessibilité voir AD 2 LFPG.20-3.3.2	VOR checkpoints: see AD 2 LFPG.19 INS checkpoints: see charts AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05 Vacating RWY see AD 2 LFPG.20-3 TWY T6: slope of 3% between RWY 08L/26R and TWY T. Special information for A380 and B748 operations see AD 2 LFPG.20-3.3.3 Limitations accessibility see AD 2 LFPG.20-3.3.2

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

1	ID postes de stationnement *Aircraft stands ID signs*	Voir cartes AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05	See AD 2 LFPG APDC 01 02 03 04 05
	Lignes de guidage TWY / *TWY guide lines*	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs *Visual docking/parking guidance system*	Voir AD 2 LFPG.20-3.5.1	See AD 2 LFPG.20-3.5.1
2	Marquage RWY et TWY / *RWY and TWY marking*	Marquage conforme aux spécifications de l'OACI. Marques de seuil, bande axiale piste, marques de distance constante (300 m), marques de zone d'impact. Marques de points d'attente pour protection approche ILS CAT III. Absence des premiers chevrons du seuil décalé 26R. Marques de points d'attente pour protection approche ILS CAT I (90 m ou 107.5 m de l'axe de piste). Marques "No Entry" sur les voies en entrée interdite en direction de la piste.	Marking in compliance with ICAO specifications. THR, RWY centreline, fixed distance (300 m) and touchdown area markings. Holding point markings for ILS CAT III approach. Absence of first chevrons of DTHR 26R. Holding point markings for ILS CAT I approach (90 m or 107.5 m from RWY centreline). "No Entry" markings on exit only taxiways towards the runway.
	Balisage RWY et TWY / *RWY and TWY lighting*	Voir/see AD 2 LFPG .14/15	
3	Barres d'arrêt / *Stop bars*	Voir carte AD 2 LFPG ADC 02 Voir AD 2 LFPG.20-3.2.1.6	See chart AD 2 LFPG ADC 02 See AD 2 LFPG.20-3.2.1.6
4	Observations / *Remarks*	Système RWSL installé sur les pistes 09R/27L et 08L/26R (voir AD 2 LFPG 20.3.2.4) Informations spécifiques pour l'exploitation A380 et B748. (voir AD 2 LFPG.20-3)	RWSL system on RWY 09R/27L and 08L/26R (see AD 2 LFPG 20.3.2.4) Specific information for A380 and B748 operations. (see AD 2 LFPG.20-3)

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

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts*

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

AD 2 LFPG.12 **Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics***

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
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 ------ GUND NIL	THR : 103.02m / 338ft
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) ------ GUND NIL	THR : 96.32m / 316ft DTHR : 96.93m / 318ft
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 ------ GUND NIL	THR : 102.72m / 337ft
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 ------ GUND NIL	THR : 96.62m / 317ft
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 ------ GUND NIL	THR : 115.21m / 378ft
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 ------ GUND NIL	THR : 119.48m / 392ft
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 ------ GUND NIL	THR : 113.08m / 371ft
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) ------ GUND NIL	THR : 117.65m / 386ft DTHR : 117.96m / 387ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
08L	NIL	NIL	60	4262 x 280	NIL	(1)
26R	NIL	NIL	60	4262 x 280	NIL	(2)
08R	NIL	NIL	60	2820 x 280	NIL	(3)
26L	NIL	NIL	60	2820 x 280	NIL	(4)
09L	NIL	NIL	60	2820 x 280	NIL	(5)
27R	NIL	NIL	60	2820 x 280	NIL	(6)
09R	NIL	NIL	60	4320 x 280	NIL	(7)
27L	NIL	NIL	60	4320 x 280	NIL	(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 et 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
(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.						

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations *Remarks*
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 1 st 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		

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 *Centerline LGT*			
						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 *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
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.								
(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.								
(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.								
(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.								

RWY ID	Balisage latéral *Edge lighting*				Extrémité *RWY end*	SWY		
	Longueur *Length*	Espacement *Spacing*	Couleur *Colour*	Intensité *Intensity*	Couleur *Colour*	Longueur *Length*	Couleur *Colour*	
(7) 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 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.								
(8) 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 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 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 red on the first 600 m. 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.								

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / *LDI*	NIL	
	Anémomètre / *Anemometer*	Voir carte AD 2 LFPG ADC 01	See chart AD 2 LFPG ADC 01
3	Balisage axial TWY / *TWY centre line lighting*	G - HI-LED R - HI-LED sur TWY en sens interdit (DGV et la voie MD2 entre M et B) B - HI-LED sur TWY G3, G4, TB2 et P3 (voir carte 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 / *TWY edge lighting*	Délimitation par balises inertes bleues réflectorisées, associées à des feux bleus aux carrefours.	TWY edges B inert reflectors associated with B lights at cross-ways.
4	Alimentation de secours / *Secondary power unit*	Sur totalité puissance par alimentation auxiliaire.	Full power by power supply.
	Temps de commutation / *Switch-over time*	0 sec	0 sec
5	Observations / *Remarks*	Voir AD 2 LFPG.9	See AD 2 LFPG.9

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

1	Description	FATO : - dimensions : 440 m x 30 m, - revêtement : gazon, - balisage : non, - orientation MAG : 084°/264°. TLOF : - position : N49°00'57" - E002°33'39", - altitude : 358 ft, - revêtement : béton bitumineux, - dimensions : 20 m x 20 m, - résistance : 5 TRSI, - balisage : non. Conditions d'utilisation : voir AD 2 LFPG.20-4.2 Voir VAC HELISTATIONS et AD 1.3	FATO: - dimension: 440 m x 30 m, - surface: grass, - lighting: no, - MAG orientation: 084°/264°. TLOF: - position: N49°00'57" - E002°33'39", - altitude: 358 ft, - surface: bituminous concrete, - dimension: 20 m x 20 m, - strength: 5 TRSI, - lighting: no. Instructions for use: see AD 2 LFPG.20-4.2 See VAC HELISTATIONS and AD 1.3

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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Service	Indicatif d'appel (langue) *Call-sign (language)*	FREQ	HOR	Observations *Remarks*
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	118.150 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) *DE GAULLE Approach (EN)*	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) *DE GAULLE Approach (EN)*	121.155 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	124.355 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	125.830 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	126.430 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	126.575 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 25
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	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) *DE GAULLE Approach (EN)*	133.380 MHz	H24	Canal 8.33
APP	DE GAULLE Approche (FR) *DE GAULLE Approach (EN)*	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) *DE GAULLE Delivery (EN)*	121.730 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Prevol (FR) *DE GAULLE Delivery (EN)*	121.840 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.610 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.780 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.810 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Sol (FR) *DE GAULLE Ground (EN)*	121.980 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	118.655 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	119.250 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) *DE GAULLE Tower (EN)*	119.630 MHz	H24	Fréquence feu. Fire frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	120.655 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	120.900 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) *DE GAULLE Tower (EN)*	123.605 MHz	H24	Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Tour (FR) *DE GAULLE Tower (EN)*	125.330 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.580 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit du poste de stationnement F. / In respect of parking stand F. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.640 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit des postes de stationnement B et D. / In respect of parking stands B and D. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.680 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit des postes de stationnement K, L. / In respect of parking stands K, L. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.880 MHz	0630 - 0000 locales/local times	Au profit des postes de stationnement J. / In respect of parking stands J. Canal 8.33
TWR	DE GAULLE Trafic (FR) *DE GAULLE Apron (EN)*	121.930 MHz	0630 - 0000 locales/local	Au profit des postes de stationnement A, C et E. / In respect of parking stands A, C and E.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT 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	(1)
GP 09R		334.4 MHz	HX	49°01'19.4"N 002°31'02.6"E	373 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	063°/356 m THR 09R	(2)
DME 09R		CH 38X	H24	49°01'19.4"N 002°31'02.6"E	420 ft	25NM FL250		063°/356m THR 09R	
LOC 27L (III.E.4)	CGW	110.7 MHz	HX	49°01'13.2"N 002°30'28.3"E	363 ft			265°/381 m THR 09R	(3)
GP 27L		330.2 MHz	HX	49°01'27.1"N 002°33'26.2"E	383 ft		17.1 m/56 ft (3 °)	286°/369 m DTHR 27L	(4)
DME 27L		CH 44X	H24	49°01'27.1"N 002°33'26.2"E	430 ft	25NM FL250		286°/369m DTHR 27L	
LOC 08R (III.E.4)	DSE	108.55 MHz	H24	48°59'43.4"N 002°36'43.4"E	307 ft			085°/707 m THR 26L	(5)
GP 08R		329.75 MHz	HX	48°59'31.0"N 002°34'12.2"E	335 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	109°/339 m THR 08R	(6)
DME 08R		CH 22Y	H24	48°59'31.0"N 002°34'12.2"E	357 ft	25NM FL250		109°/339m THR 08R	
LOC 26L (III.E.4)	DSU	108.35 MHz	H24	48°59'31.8"N 002°33'05.4"E	324 ft			265°/1041 m THR 08R	(7)
GP 26L		333.95 MHz	HX	48°59'36.4"N 002°35'53.9"E	315 ft		17.3 m/57 ft (3 °)	242°/342 m THR 26L	(8)
DME 26L		CH 20Y	H24	48°59'36.4"N 002°35'53.9"E	337 ft	25NM FL250		242°/341m THR 26L	
LOC 26R (III.E.4)	GAU	111.95 MHz	HX	48°59'43.1"N 002°32'43.7"E	343 ft			265°/533 m THR 08L	(9)
GP 26R		330.95 MHz	HX	48°59'48.8"N 002°35'52.1"E	318 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	242°/347 m DTHR 26R	(10)
DME 26R		CH 56Y	H24	48°59'48.8"N 002°35'52.1"E	368 ft	25NM FL250		242°/347m DTHR 26R	
LOC 08L (III.E.4)	GLE	108.7 MHz	HX	48°59'56.2"N 002°36'48.9"E	312 ft			085°/850 m DTHR 26R	(11)
GP 08L		330.5 MHz	HX	48°59'40.3"N 002°33'26.7"E	339 ft		17.3 m/57 ft (3 °)	110°/365 m THR 08L	(12)
DME 08L		CH 24X	H24	48°59'40.3"N 002°33'26.7"E	360 ft	25NM		110°/365m THR 08L	
LOC 09L (III.E.4)	PNE	109.35 MHz	HX	49°01'38.7"N 002°34'31.4"E	382 ft			085°/1005 m THR 27R	(13)
GP 09L		331.85 MHz	HX	49°01'34.1"N 002°31'43.8"E	381 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	061°/330 m THR 09L	(14)
DME 09L		CH 30Y		49°01'34.1"N 002°31'43.8"E	400 ft	25NM FL250		061°/329 m THR 09L	
LOC 27R (III.E.4)	PNW	110.35 MHz	HX	49°01'26.0"N 002°30'33.2"E	365 ft			265°/1154 m THR 09L	(15)
GP 27R		334.85 MHz	HX	49°01'39.5"N 002°33'24.4"E	386 ft		16.5 m/54 ft (3 °)	286°/375 m THR 27R	(16)
DME 27R		CH 40Y	H24	49°01'39.5"N 002°33'24.4"E	408 ft	25NM FL250		286°/375 m THR 27R	

(1) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(2) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(3) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(4) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(5) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(6) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(7) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(8) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(9) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(10) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(11) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(12) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(13) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.
Activable H24 when the corresponding runway is in service.

(14) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service.

© Service de l'Information Aéronautique, France

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied *Root ALT*	Portée *Coverage*	RDH (pente) *(slope)*	Situation *Location*	
Activable H24 when the corresponding runway is in service.									
(15) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service. Activable H24 when the corresponding runway is in service.									
(16) Activable H24 lorsque la piste correspondante est en service. Activable H24 when the corresponding runway is in service.									

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 aérodromes 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 aérodromes de PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY et PARIS SACLAY VERSAILLES.

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

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 PARIS SACLAY VERSAILLES aerodromes.

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

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.

20.2 ALTIMETER SETTING

Within the PARIS TMA, the transition altitude (TA) is 5000 ft AMSL. See chart 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 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 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 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 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.

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.

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

** 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 Traversée

Voir AD 2 LFPG.20-3.2.3

20.3.2.1.1.2 Crossing

See AD 2 LFPG.20-3.2.3

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

20.3.2.1.1.3 Departure

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

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.

20.3.2.1.2 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 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.

20.3.2.1.3 Specific measures about LVP procedures

Depending on the weather conditions prevailing on each runways doublet, LVP procedures may be implemented on one runway doublet only, with the second doublet remaining in CAT I operation.

Crews are informed of any such situation via the ATIS or control frequencies.

Arrival and departure runways are allocated according to objective air traffic optimization criteria. Except in the case of flight safety criteria, crews are asked to comply without argument.

20.3.2.1.4 Transmission des RVR

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

20.3.2.1.4 RVR transmission

RVR will be transmitted only when the MET VIS < 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 clairance de départ ou d'arrivée si l'appareil précédent a dépassé 60 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 Points d'attente avant piste

20.3.2.1.6.1 Description

20.3.2.1.6 Holding points

20.3.2.1.6.1 Description

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

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) 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).

(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).

Points d'attente CAT III (LVP)

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

Marquage diurne :

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

Marking :

RWY holding point CAT III.

Balisage 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),

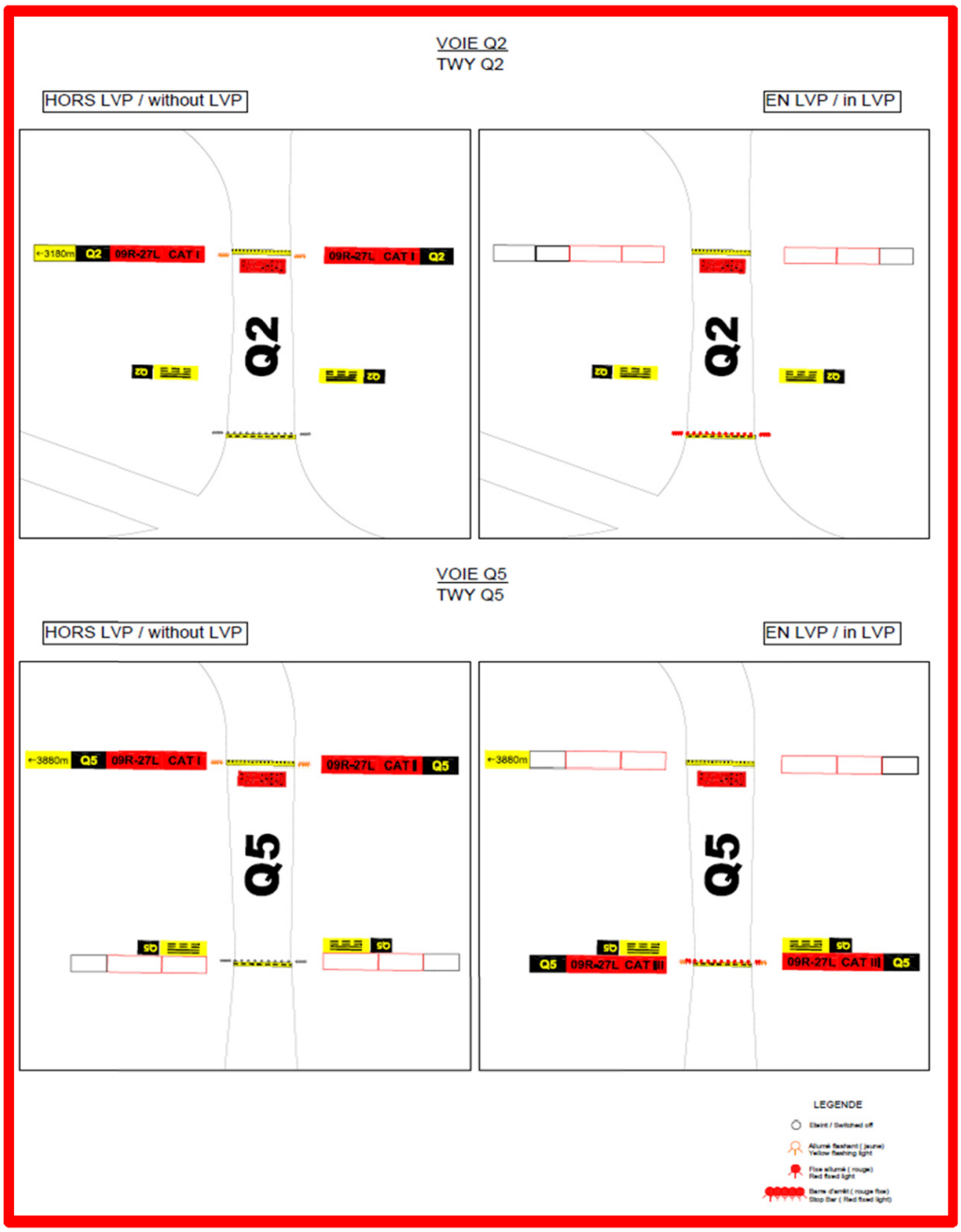
In LVP conditions :

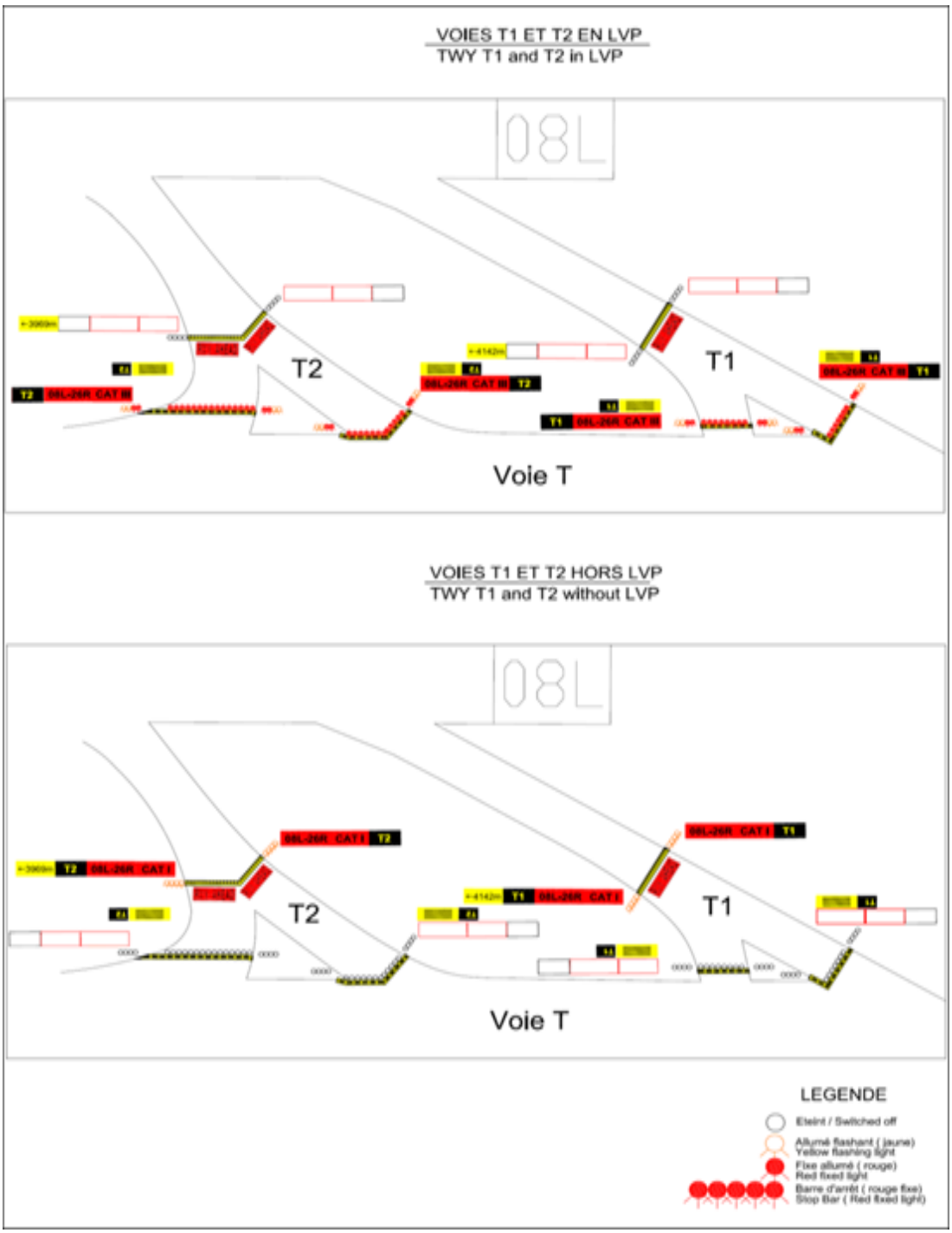
- CAT I signs are off (lighting box and Wig Wag),

- 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France


VOIE Q2
TWY Q2
HORS LVP / without LVP
EN LVP / in LVP
←3180m
Q2
09R-27L CAT I
09R-27L CAT I
Q2
Q2
Q2
Q2
Q2
VOIE Q5
TWY Q5
HORS LVP / without LVP
EN LVP / in LVP
←3880m
Q5
09R-27L CAT I
09R-27L CAT I
Q5
Q5
Q5
Q5
Q5
←3880m
Q5
Q5
Q5
09R-27L CAT III
09R-27L CAT III
Q5
LEGENDE



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.

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.

Barres d'entrée interdite / ***No entry bars***

Piste / RWY	**VDC / *TWY***
09L/27R	Z3, Z5 , Z6
09R/27L	Y1A , Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6
08L/26R	W1, W2, W3, WT, W4, W5, W6
08R/26L	V3, V4, V5 , V6

Marquage diurne : / ***Marking :***

Marque "NO ENTRY" au sol.

Markers "NO ENTRY" on the ground

Balisage lumineux / ***Lighting :***

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.

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.3.2.1.7.2 Fonctionnement

Les barres d'entrée interdite fonctionnent H24.

20.3.2.1.7.2 Operating

No entry bars work 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 :

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 :

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.

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

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

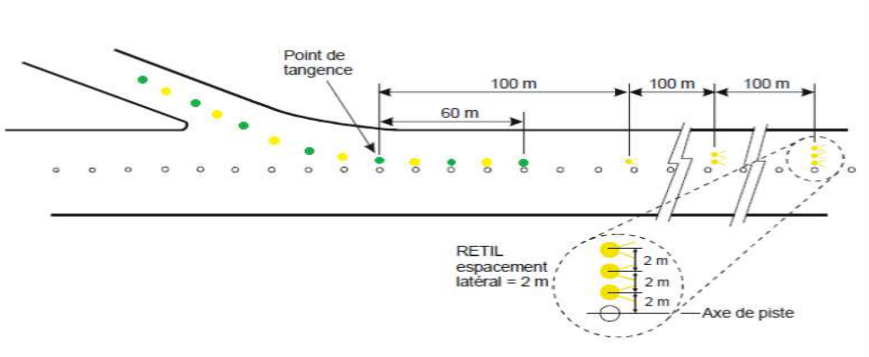
The other exit taxiways are used at a usual speed (< 20 kts).

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)

20.3.2.2.1 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 traversée la piste 08L/26R ou la piste 09R/27L sans clairance 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.

20.3.2.3 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 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 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 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.

20.3.2.4.1 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.

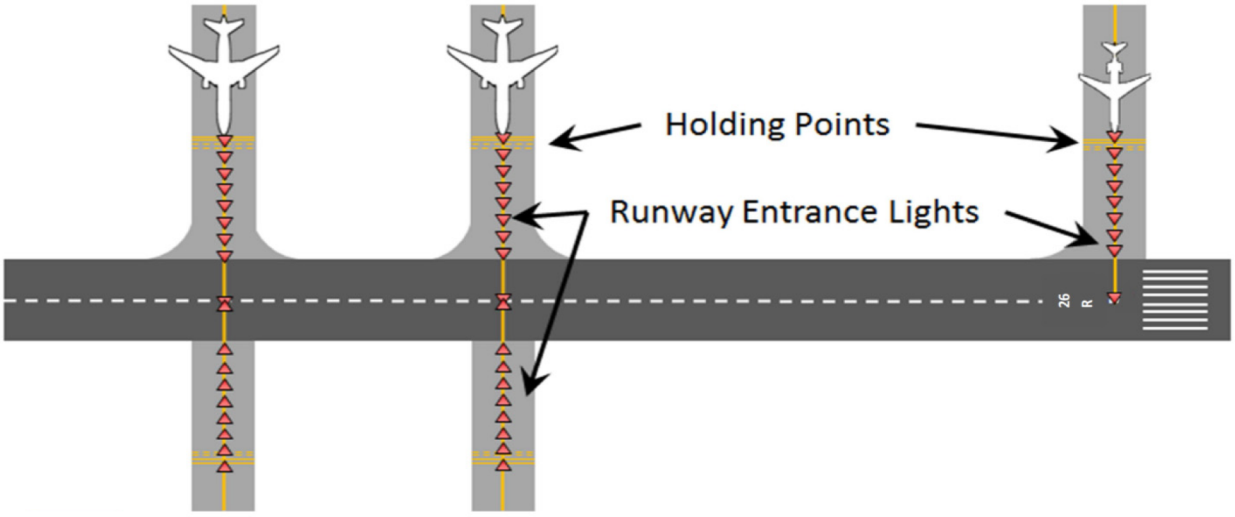
© Service de l'Information Aéronautique, France

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)

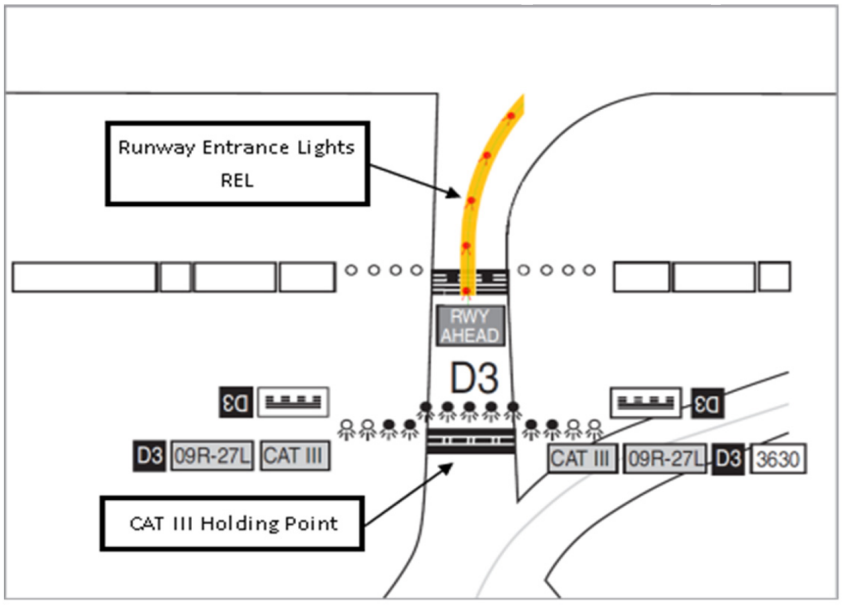
20.3.2.4.2 Runway Entrance Lights (RELs) description

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)

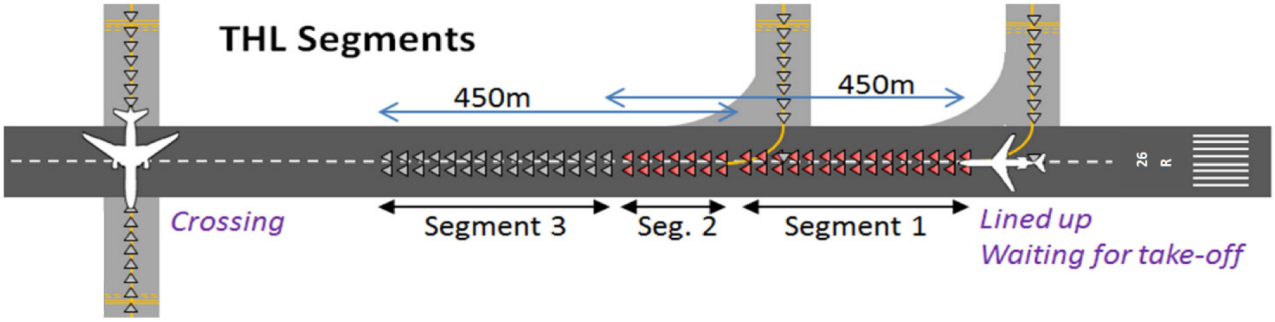


20.3.2.4.3 Description des THLs

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) stradding the runway centerline lights. (not to scale)



20.3.2.4.4 Positionnement des RELs sur piste 09R-27L

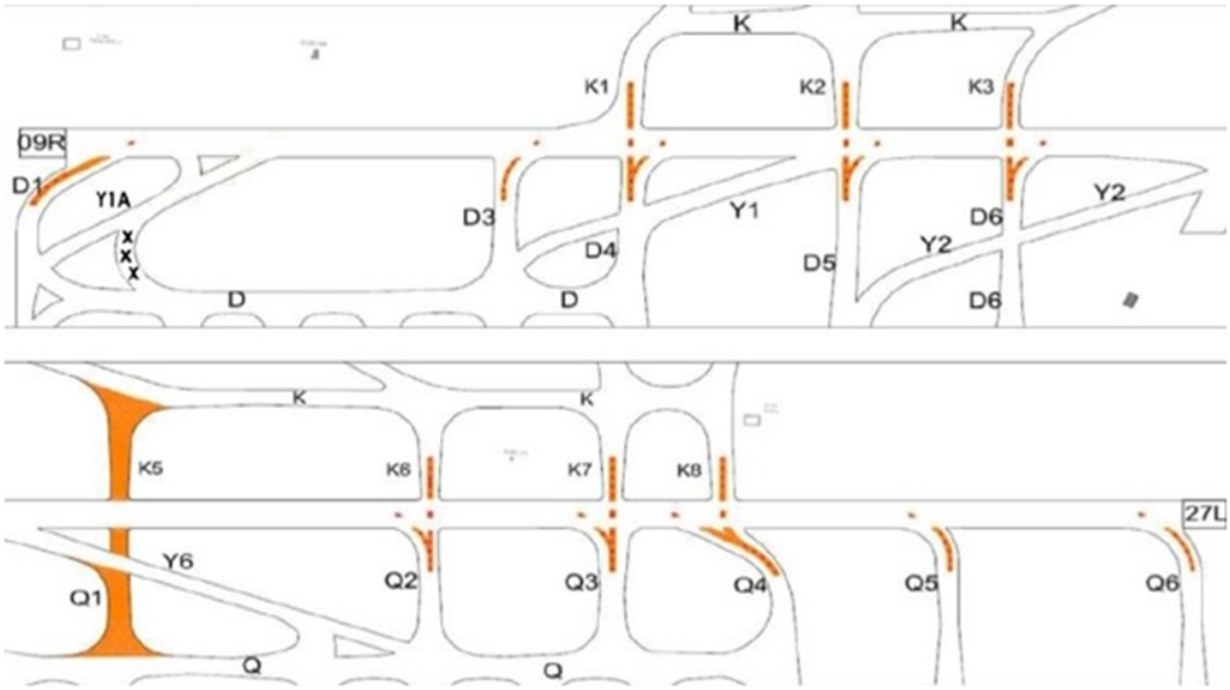
Les RELs sont opérationnelles sur les taxiways suivants de la piste 09R/27L :

- 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

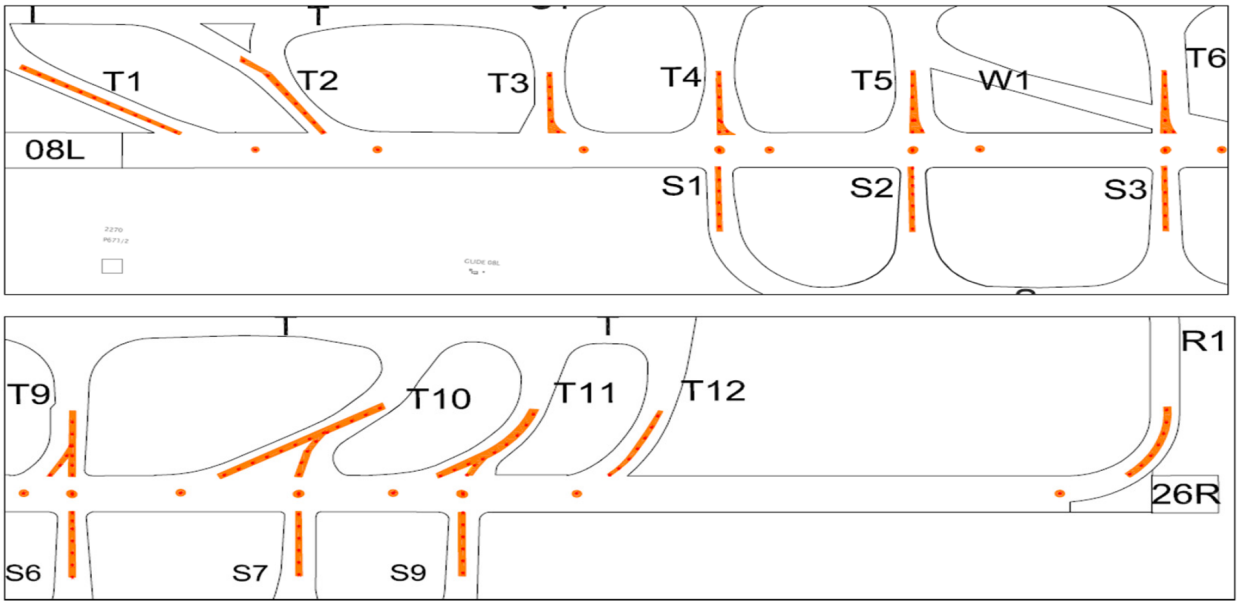
Les RELs sont opérationnelles sur les taxiways suivants de la piste 08L/26R :

- 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 operationnal 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.



© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

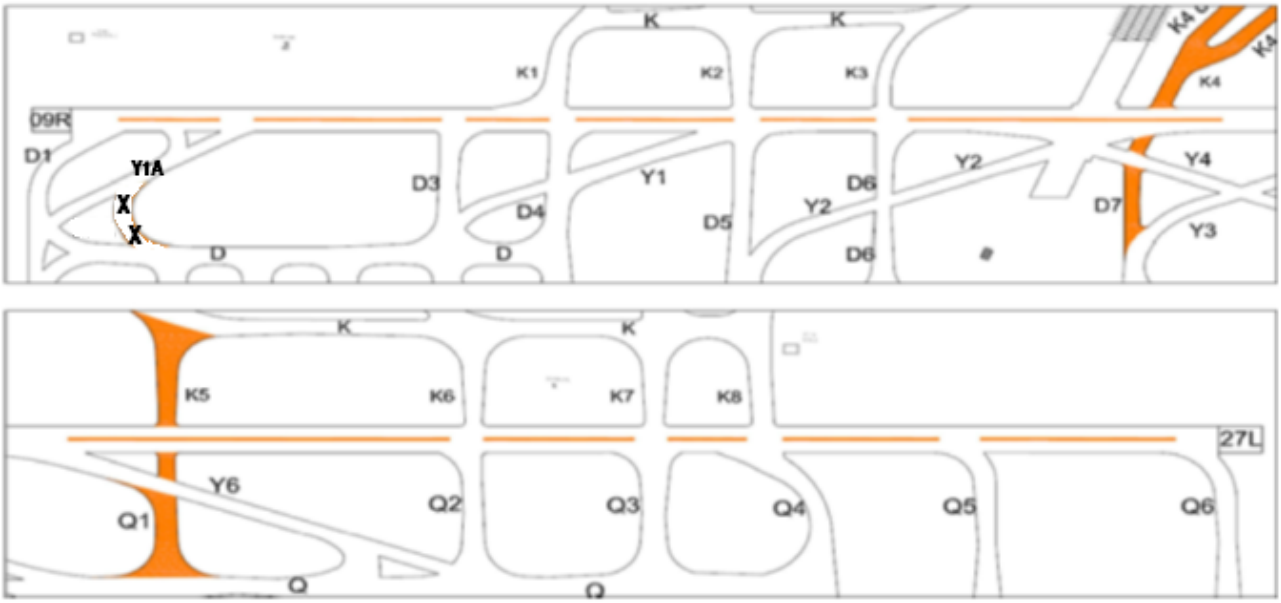
En piste 27L du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement Q5, Q4, Q3, Q2.

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-lengh and intersection departure positions D3, D4, D5, D6.

On runway 27L, at the full-lengh 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.

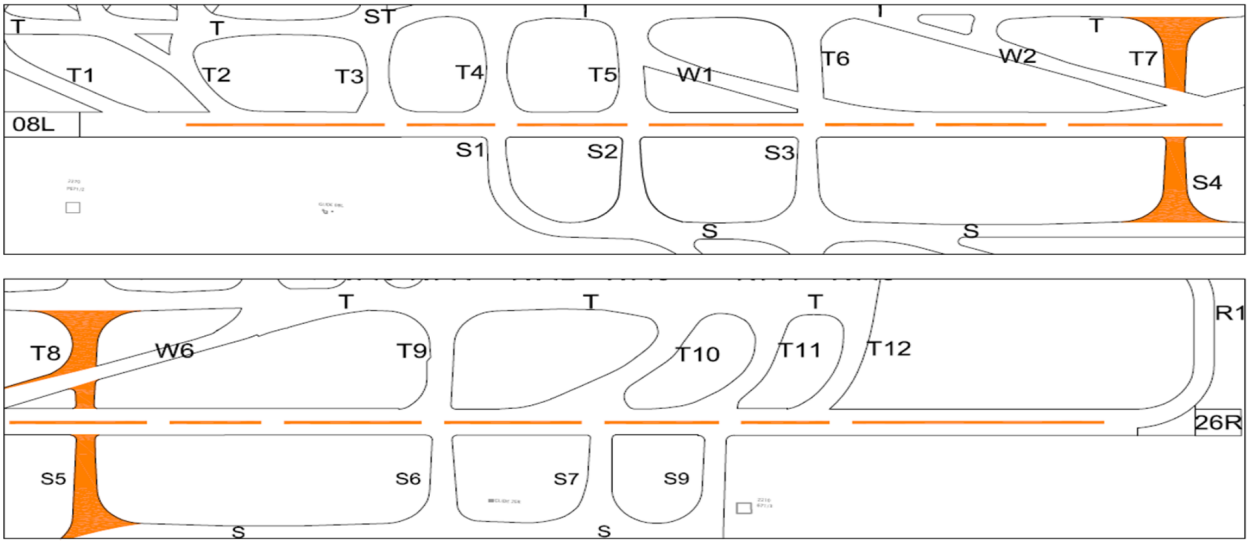
En piste 26R du seuil de piste et depuis les taxiways intermédiaires d'alignement T12, T11, T10, T9.

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-lengh and intersection departure positions T2, T3, T4, T5, T6.

On runway 26R, at the full-lengh 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 privillégier 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 interieure, 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.3.3.2 Limitations et interdictions

20.3.3.2.1 Bande dégagée d'obstacles

La voie P2 a une bande dégagée d'obstacles de 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) et TB2 (axe orange et bleu) limitée 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 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 axis), P3 (orange and blue axis) and TB2 (orange and blue axis) are prohibited to wingspan greater than 36 m.

TWY EM23 is prohibited to wingspan greater than 52 m.

TWY FN4 is prohibited to wingspan greater than 36 m and / or bigger than 80 tons.

The taxiway T between T1 and T2 is limited to aircraft with a maximum wingspan of 36 m when an aircraft is waiting on the de-icing bays SW1 to SW4. This restriction is valid at any time of the year.

The taxiway WT is limited to aircraft with a maximum wingspan of 36 m.

The taxiways EM3, EM4, EM5, EM6, EM7 and EM8 are operated only by towed aircraft (engines off).

The taxiways prohibited to aircraft with a wingspan greater than 65 m are referenced in GMC 07 and GMC 08 charts.

20.3.3.2.3 Prohibited movements

Around Terminal 1, it is forbidden :

- Taxi between two satellites to join TWY A from TWY A3,

- Taxi between two satellites to join TWY A3 from TWY A,

- Make a 180° on nose-in stands,

- Bypass parked aircraft,

- Make a departure with a side-step between two satellites.

In the Romeo areas, it is forbidden :

- Make a 180° on stands.

The exit ways from RN and RS de-icing pads are equipped with red centerline lights.

Taxiway MD2 between M and B is equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".

North parallel runways : see chart AD 2 LFPG ADC 02.

The taxiways usable for leaving the track and not usable for alignment are all equipped with prohibited entry bars. To reinforce the prohibition, taxiways Y1, Y2, Y3, Y4, Y5, Y6 and Z5 are also equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".

South parallel runways : see chart AD 2 LFPG ADC 02.

The taxiways usable for leaving the runway and not usable for alignment are all equipped with a prohibited entry bar. To reinforce the prohibition, tawiways WT, W1, W2, W3, W4, W5, W6, V4 and V5 are also equipped with red center line lights in the direction "towards the runway".

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.

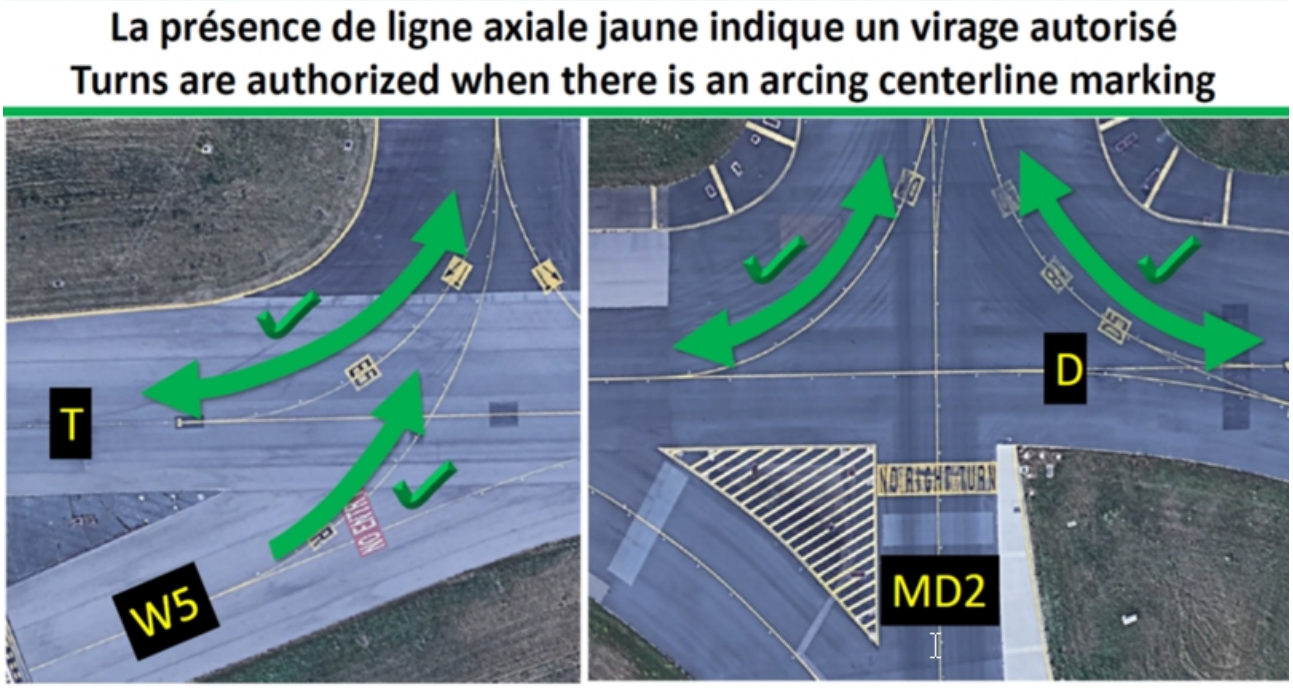
© Service de l'Information Aéronautique, France

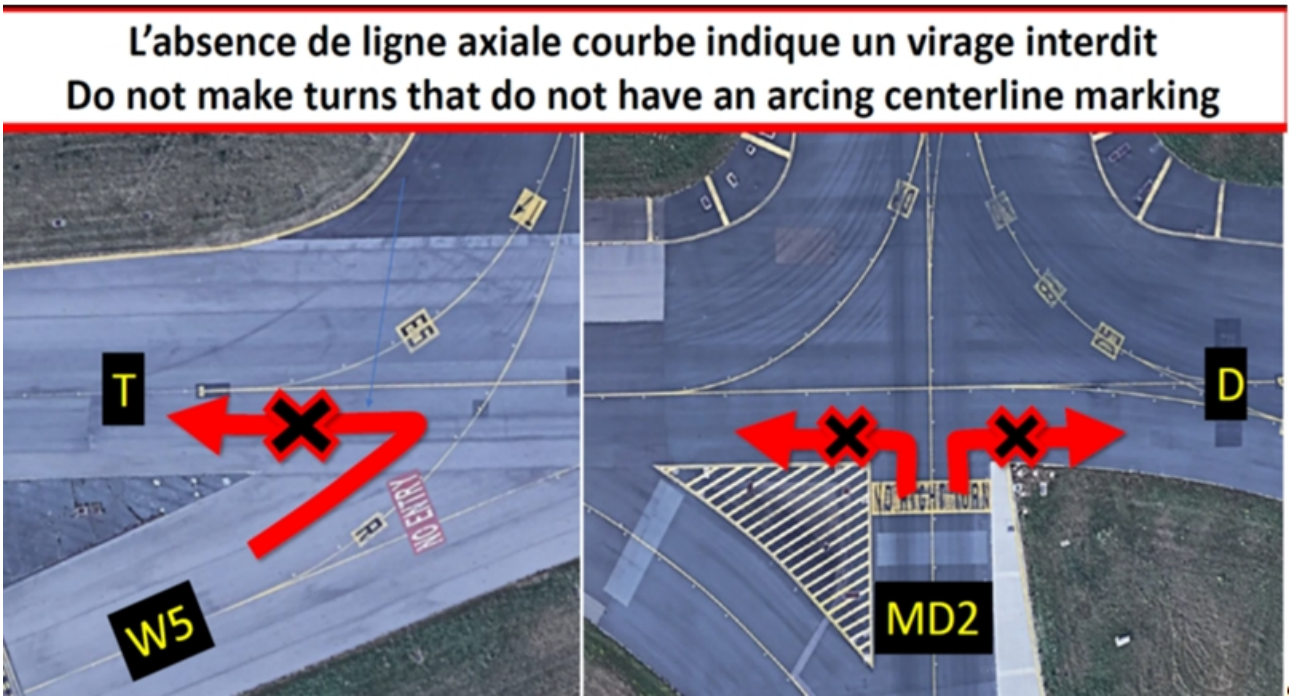
20.3.3.2.4.2 Virages interdits

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

20.3.3.2.4.2 Turn prohibited

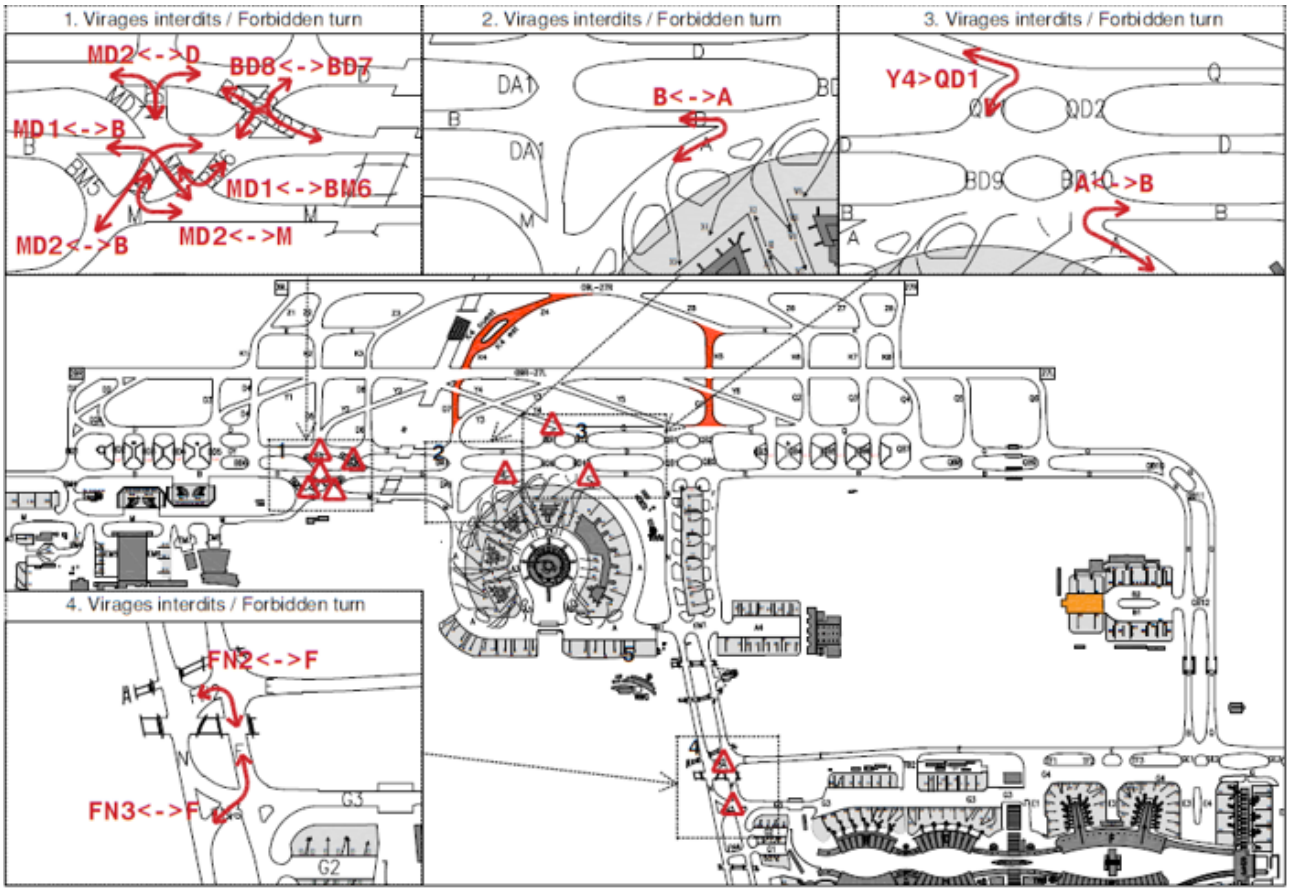
When a turn is not marked nor lighted on the ground, it is forbidden.





20.3.3.2.4.3 Carte des virages interdits les plus dangereux

20.3.3.2.4.3 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 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 ;

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 09R : exit via Q2 or before ;*
- *RWY 26R : exit via W1 or before ;*
- *RWY 27L : exit via D5 or before ;*

When A388 or A124 uses ILS, any aircraft on final approch 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 inferieure 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.

Un obstacle est présent dans le virage TA3 vers R cap à l'Est à une distance de 47,5 m du rayon de virage. Il est demandé aux équipages d'A380 de pratiquer l'oversteering afin de garantir les marges en bout d'aile.

Balisage : jour et nuit

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).

20.3.3.3.4 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.

An obstacle is present in turn TA3 towards R heading East at a distance of 47.5 m from the turn radius. A380 crews are asked to practise oversteering to guarantee wingtip margins.

Lighting: day and night

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 Ouvrages d'Art (ponts avion)

Voir cartes AD 2 LFPG GMC 07 08.

20.3.3.3.5 Structures (bridges for ACFT)

See charts 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.

20.3.3.3.6 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 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 symétriquement 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.

20.3.3.3.7 Risks of blast

To avoid risks of blast on parking stands, aircraft A380 pilots must taxi on taxiways P1 and A with thrust distributed symmetrically 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 Consignes particulières A225

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

Atterissage : 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 Specific intructions 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 Cheminements

"FOLLOW ME" obligatoire

20.3.3.4.1 Paths

"FOLLOW ME" Mandatory

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.

20.3.4.2 Gestion du triple axes sur les voies d'aires de trafic G3, TB2, G4, P3

Un service de gestion d'aire de trafic est mis en œuvre jusqu'aux indications des points d'attente intermédiaires.

Au profit des postes de stationnement A, B, C, D, E et F.

- Fréquences : 121.640 MHz ; 121.580 MHz et 121.930 MHz
- Indicatif : "DE GAULLE trafic"
- Horaires : tous les jours de 0530 à 2300.

Au profit des postes de stationnement K, L et J.

- Fréquences : 121.680 MHz ; 121.880 MHz
- Indicatif : "DE GAULLE trafic"
- Horaires : tous les jours de 0530 à 2300.

Fréquence supplétive du service de gestion d'aire de trafic

- Fréquence : 125.330 MHz

Au profit des postes de stationnement I.

- Fréquence : 131.605 MHz
- Indicatif : "FEDEX trafic"
- Horaires : H24

Nature du service rendu :

- Approuve les repoussages d'aéronefs,
- Désigne aux aéronefs et à d'autres véhicules désignés, les axes et sens de circulation,
- Fournit l'information de position des autres aéronefs ou véhicules désignés circulant à proximité.

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)

20.3.4.3 Gestion des départs sur les voies de circulation avion d'aires de trafic du Terminal 1

Les équipages reçoivent la clairance de repoussage/tractage avec la phraséologie ci-dessous :

- "GREEN PUSH" / "GREEN PULL" : Repoussage / Tractage de l'avion lui permettant d'emprunter le sens de roulage vert,
- "RED PUSH" / "RED PULL" : Repoussage / Tractage de l'avion lui permettant d'emprunter le sens de roulage rouge.

Les équipages transmettent la phraséologie à l'agent au casque qui réalise le repoussage/tractage approuvé par DE GAULLE SOL.

(Voir carte AD 2 LFPG APDC 02)

20.3.5 Utilisation des postes de stationnement

Consignes particulières d'utilisation des postes de stationnement disponibles auprès du gestionnaire d'aéroport :
https://espacepro.groupeadp.fr/

20.3.5.1 Système de guidage et d'accostage

L'accostage d'un avion sur un poste de stationnement ne peut s'effectuer qu'avec l'assistance d'un signaleur ou du système de guidage visuel pour accostage. Si ces conditions ne sont pas réunies, l'avion devra alors maintenir sa position sur l'axe de la voie de circulation en amont de la ligne d'axe d'entrée en poste en le signalant au contrôle et en demandant l'assistance nécessaire.

20.3.6 Roulage en configuration LVP

Voir AD 2 LFPG.22-2.2

20.3.3.4.2 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.

20.3.4.2 Management of triple axis on G3, TB2, G4, P3 taxilanes

A ground service has been set up up to the intermediate holding points.

In respect of parking positions A, B, C, D, E and F.

- Frequencies : 121.640 MHz ; 121.580 MHz and 121.930 MHz
- Callsign : "DE GAULLE Apron"
- SKED : every day from 0530 to 2300.

In respect of parking positions K, L and J.

- Frequencies : 121.680 MHz ; 121.880 MHz
- Callsign : "DE GAULLE Apron"
- SKED : every day from 0530 to 2300.

Ground service additional frequency

- Frequency : 125.330 MHz

In respect of parking positions I.

- Frequency : 131.605 MHz.
- Callsign : "FEDEX Ramp Control ".
- SKED : H 24.

Nature of the service :

- aircraft pushback approval,
- giving ACFT and some designated vehicles, instructions about center lines and ways to be followed,
- giving information about the position of other ACFT or designated vehicles taxiing in their vicinity.

During the hours of operation of CDG aprons, taxiing and pushing back for maximum 36 m wigspan aircraft, can be performed independently on both blue and orange lines. (see chart AD 2 LFPG GMC 03)

20.3.4.3 Management of departures on taxilanes around Terminal 1

Crews receive push back/pull out clearance according to the phraseology below :

- "GREEN PUSH" / "GREEN PULL" : Push back / Pull out allowing the aircraft to follow the green taxiing direction,
- "RED PUSH" / "RED PULL" : Push back / Pull out allowing the aircraft to follow the red taxiing direction.

Crews transmit the phraseology to the headset agent who performs the push back / pull out approved by DE GAULLE GROUND.

(See chart AD 2 LFPG APDC 02)

20.3.5 Use of parking stands

Parking stand special operating instructions available from the airport operator :
https://espacepro.groupeadp.fr/

20.3.5.1 Visual docking - Parking guidance system

Pilots should not enter a parking stand unless under instruction from a marshaller or following indications from an operational visual docking guidance system. In the other situations, the ACFT should hold position on the taxiway/taxilane centerline ahead of the parking stand lead-in line, notify Ground Movement Control and request assistance.

20.3.6 Taxiing in LVP procedures

See AD 2 LFPG.22-2.2

© Service de l'Information Aéronautique, France

20.3.7 Procédures de dégivrage

Les demandes de dégivrage doivent être adressées au REP CDGR par TELEX et à la tour sur la fréquence 121,840 .
TELEX : CDGDEXH

Lorsque les baies sont fermées, le délai d'ouverture des sites est de 60 minutes après réception de la première demande de dégivrage. Les compagnies sont prévenues par TELEX de l'ouverture des aires de dégivrage.

Du 15 octobre au 15 mai, l'utilisation de la voie T entre T1 et T3 est interdite aux avions d'envergure supérieure à 36 m sortant des baies SW1, SW2 et SW3 en fonction de l'activation des baies de dégivrage SW2, SW3 et SW4.

Check-List "après dégivrage/antigivrage" : afin de fluidifier la circulation aux abords des seuils, il est demandé aux pilotes d'effectuer leur check-list après dégagement de la baie de dégivrage.

L'aire de dégivrage ROMEO est interdite aux A380, B748, A124, C5 et A225.

20.3.7.1 Fréquences affectées aux baies de dégivrage.

Baies de dégivrage NW1 et NE1 : 121,560 MHz

Baies de dégivrage NW2 et NE2 : 121,990 MHz

Baies de dégivrage NW3 et NE3 : 129,480 MHz

Baies de dégivrage NW4 et NE4 : 121,710 MHz

Baies de dégivrage SW1 et SE2 : 121,590 MHz

Baies de dégivrage SW2 et SE3 : 121,860 MHz

Baies de dégivrage SW3 et SE4 : 129,490 MHz

Baies de dégivrage SW4 et SE1 : 121,790 MHz

Baie de dégivrage ROMEO Nord : 121,690 MHz

Baie de dégivrage ROMEO Sud : 121,830 MHz

Baie de dégivrage JULIETT Nord : 135,705 MHz

Baie de dégivrage JULIETT Sud : 121,630 MHz

Baie de dégivrage BM2 : 119,665MHz

Baie de dégivrage BM3 : 119,685MHz

20.3.7.2 Accès aux baies de dégivrage

L'accès des baies de dégivrage est soumis à la clairance du CTL qui assigne le nom de la baie et la fréquence où l'appareil va dégivrer. Une fois le contact établi sur la fréquence assignée, le pilote suit les informations fournies par l'opérateur dégivrage qui l'autorise à entrer, puis le guide pour le placement de l'avion sur la baie (roulage, ralentir, arrêt).

- En entrée de la baie :

ligne de feux rouges encastrés de zone d'emploi limité :

allumée: accès interdit,

éteinte: accès autorisé.

Sur certaines baies, les informations transmises sur la fréquence dégrivrage par le chef de poste dégivrage sont reprises sur des panneaux à message variable.

20.3.7.3 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 De-icing procedures

The de-icing requests shall be adressed to REP CDGR by TELEX and to the TWR on 121.840 frequency.
TELEX : CDGDEXH

When the de-icing pads are closed, the opening delay is 60 minutes after the receipt of the first deicing request. Airlines are notified of de-icing opening by telex.

From 15 October to 15 May, TWY T from T1 to T3 is forbidden to wingspan greater than 36 metres exiting pads SW1, SW2 and SW3 depending on the activation of SW2, SW3 and SW4 de-icing pads.

After de-icing/anti-icing' checklist : in order to keep traffic moving around thresholds, pilots are requested to carry out their checklist after exiting de-icing pad.

A380, B748, A124, C5 and A225 aircrafts are not authorized to use the ROMEO de-icing pad.

20.3.7.1 Frequencies assigned to de-icing areas

De-icing pads NW1 and NE1 : 121.560 MHz

De-icing pads NW2 and NE2 : 121.990 MHz

De-icing pads NW3 and NE3 : 129.480 MHz

De-icing pads NW4 and NE4 : 121.710 MHz

De-icing pads SW1 and SE2 : 121.590 MHz

De-icing pads SW2 and SE3 : 121.860 MHz

De-icing pads SW3 and SE4 : 129.490 MHz

De-icing pads SW4 and SE1 : 121.790 MHz

De-icing pad ROMEO North : 121.690 MHz

De-icing pad ROMEO South : 121.830 MHz

De-icing pad JULIETT North : 135.705 MHz

De-icing pad JULIETT South : 121.630 MHz

De-icing pad BM2 : 119.665 MHz

De-icing pad BM3 : 119.685 MHz

20.3.7.2 Access to de-icing pads

Access to de-icing pads is subject to a CTL clearance, assigning the appropriate frequency and the name of the de-icing pad where the aircraft is to be de-iced. Once contact established on assigned frequency, the pilot complies with the information supplied by de-icing operator who provides taxi and stop guidances into the deicing pad (taxiing, slow and stop).

- De-icing pad entry :

line of red flush lights for limited operation pad :

switched on : access prohibited,

switched off : access permitted.

On some pads, information broadcasted on de-icing frequency by de-icing manager are also provided on variable message signs.

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 Aires de dégivrage ROMEO

Accès aux baies ROMEO Nord et Sud par une seule entrée, depuis la voie F ou la voie N et cap au Nord en fonction du sens de circulation en vigueur. Suivre la ligne centrale orange (balisage axial lumineux vert clignotant jusqu'à l'entrée de l'aire ROMEO - voir AD 2 LFPG GMC 06).

20.3.7.7 Aire de dégivrage JULIETT

Voir AD 2 LFPG GMC 06.

20.3.7.8 Accès aux baies JULIETT Nord et Sud

Depuis P4, suivre la ligne de couleur orange.

Les types avions suivants sont autorisés à dégivrer dans les baies de dégivrage Juliett Nord et Juliett Sud. Tous les autres types avions sont interdits dans ces baies.

Type avion autorisé : E145, E170, E190, E195, E75S, E290, CRJ9, CRJX, DH8D, A318, A319, A320, A20N, B733, B736, B737, BCS1, BCS3.

20.3.7.9 Sortie des baies de dégivrage

"La fin de l'opération de dégivrage/antigivrage est annoncée sur la fréquence par le chef de poste dégivrage. Le roulage s'éffectue seulement après instruction du CTL."

20.3.8 Procédure d'élimination de glace moteur

Pendant le roulage l'opération de délestage de givre sur les pales par application d'une puissance de 70% de N1 maximum peut être conduite dans des zones prévues à cet effet (voir GMC01, 02, 07, 08) et avec autorisation de « De Gaulle Sol ». Lors du premier contact avec "De Gaulle Prévol" les équipages font part de leur volonté d'effectuer une procédure "Ice-Shedding".

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.

20.3.7.6 De-icing areas ROMEO

Access to pads ROMEO North and South by a single entry, from TWY F or TWY N and facing north depending on traffic direction in force. Follow the orange center line (green centerline lights flashing until the entrance to ROMEO area - see AD 2 LFPG GMC 06).

20.3.7.7 De-icing areas JULLIETT

See AD 2 LFPG GMC 06.

20.3.7.8 Access to de-icing pads

From P4, follow the orange line.

The following aircraft types are authorised to de-ice in the Juliett North and Juliett South de-icing bays. All other aircraft types are prohibited in these bays.

Authorised aircraft type : E145, E170, E190, E195, E75S, E290, CRJ9, CRJX, DH8D, A318, A319, A320, A20N, B733, B736, B737, BCS1, BCS3.

20.3.7.9 De-icing pads exit

"The end of de-icing/anti-icing is announced on frequency by de-icing manager. Taxiing is done after CTL instruction only. "

20.3.8 Ice shedding procedure

During taxi the completion of aircraft run-up applying 70% of N1 maximum can be conducted on areas designed for such operation (see 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

20.5 REDUCTION DE LA VALEUR DES SEPARATIONS RADAR EN APPROCHE

A PARIS - CHARLE DE GAULLE, la séparation minimale radar peut être réduite à 2,5 Nm :

- Entre deux aéronefs en approche finale lorsque l'aéronef qui précède appartient à une catégorie de turbulence de sillage inférieure ou égale à la catégorie de l'aéronef qui suit,

- La séparation réduite ne s'applique pas derrière les avions gros porteurs et de type B757 et A380.

20.5 REDUCTION RADAR SEPARATION ON FINAL APPROACH

At PARIS CHARLES DE GAULLE Airport, the minimum radar separation on final approach may be reduced to 2,5 NM provided that :

- 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,

- reduced separation does not apply when following heavy ACFT and B757 and A380 type.

20.6 MANOEUVRES A VUE (MVL) SUR DOUBLET

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.

20.6 CIRCLING ON CLOSE PARALLEL RUNWAYS

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.

20.7 ENTRAINEMENT AUX APPROCHES DE PRECISION DE CATEGORIE III ET AUX ATTERRISSAGES AUTOMATIQUES EN DEHORS DU CADRE DE PROTECTION DES LVP

20.7.1 Principe d'utilisation

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 contrôle pourra toutefois refuser cette demande ou interrompre la procédure en cours.

20.7 TRAINING IN CATEGORIE III PRECISION APPROACHES AND AUTOMATIC LANDING OUTSIDE DES LVP PROTECTION SCOPE

20.7.1 Principle

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 appoach. if so required by certain circumstances (safety, traffic...), ATC may however reject such request or interrupt the current procedure.

20.7.2 Conditions météorologiques

Les entraînements sont possibles uniquement lorsque les conditions suivantes sont réunies :

Visibilité horizontales > 5 km

Plafond > 600 pieds

Nota : Le pilote devra vérifier que les conditions météorologiques lui permettent une reprise en pilotage manuel de l'avion à tout moment.

20.7.2 Meteorological conditions

Training is possible only when the following conditions are met :

- horizontal visibility > 5 km

- ceiling > 600 feet

Note : The pilot shall check that MET conditions allow him to return to aircraft handling at any time.

20.8 CLAIRANCE DE SEPARATION VISUELLE

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.

20.8 VISUAL SEPARATION CLEARANCE

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 isclosing 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.

20.9 PROCEDURES D'UTILISATION DU MODE S AU SOL

20.9.1 Introduction

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.

20.9.2 Procédure à appliquer par les pilotes

20.9 PROCEDURES FOR USE OF MODE S ON THE GROUND

20.9.1 Introduction

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.

20.9.2 Procedure to be applied by pilots

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 tranponder

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 Aéroportuaires) 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 Aéroportuaires - 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

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.

21.1.1.1 Context

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 Restictions en vigueur

• 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.

• Restriction permanente d'accès pour les appareils certifiés chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 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, chaptitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 5 EPNdB sont interdits.

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

- atterrir entre 22h00 et 06h00, heures locales ;

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

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

Aucun aéronef dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, est supérieur à la valeur de 99 EPNdB ne peut décoller de l'aérodrome de PARIS-CHARLES DE GAULLE entre 0 heure et 04h59, heures locales de départ du point de stationnement.

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.

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).

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

- 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.

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

21.1.1.2 Restrictions in effect

• 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.

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

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.

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

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:

- land between 22:00 and 06:00, local time;

- leave the parking stand in order to take off between 22:00 and 06:00, local time.

• Restriction at night for aircraft exceeding certain noise levels

No aircraft with a noise level certified at the so-called overflight point, as defined in the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, higher than 99 EPNdB may leave the parking stand to take off from Paris-Charles de Gaulle airport between 00:00 and 04:59, local time.

No aircraft with a noise level certified at the so-called approach point, as defined in the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, higher than 104.5 EPNdB may land at Paris-Charles de Gaulle airport to arrive at the apron between 00:30 and 5:29, local time.

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).

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

- 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.

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

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).

Les restrictions sont détaillées ci-après.

21.1.2.1 Context

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

These restrictions are set out below.

21.1.2.2 Restrictions en vigueur.

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,

21.1.2.2 Restrictions in effect.

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

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 liées à la masse.

N/A

21.1.3 Restrictions relative to mass.

N/A

21.1.3.1 Contexte

21.1.3.1 Context

21.1.3.2 Restrictions en vigueur.

21.1.3.2 Restrictions in effect.

21.1.4 Autres restrictions.

N/A

21.1.4 Other restrictions.

N/A

21.2 Procédures opérationnelles.

21.2 Operational procedures.

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.

21.2.1 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 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 :

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	AD 2 LFPG IAC RWY08R FNA - ILS CAT 123 LOC	AD 2 LFPG STAR RWY08R VPE DEP
Arrivées/ *Arrival* ILS RWY 09L	AD 2 LFPG IAC RWY09L FNA - ILS CAT 123 LOC	AD 2 LFPG STAR RWY09L VPE DEP
Arrivées/ *Arrival* ILS RWY 26L	AD 2 LFPG IAC RWY26L FNA - ILS CAT 123 LOC	AD 2 LFPG STAR RWY26L VPE DEP
Arrivées/ *Arrival* ILS RWY 27R	AD 2 LFPG IAC RWY27R FNA - ILS CAT 123 LOC	AD 2 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 séquencement des arrivées par exemple.

En pareille situation, conserver impérativement les points de la procédure "Night" dans le système de navigation (FMS), afin de pouvoir ensuite rejoindre la procédure "Night" en cas d'instruction ATC en direct-to.

Niveaux et vitesses en approche «Night» :

Les niveaux et vitesses sont soumis à instruction du contrôle.

Une fois autorisé à descendre vers 4000 (ou 5000) pieds QNH :

- l'équipage s'efforce de mettre en œuvre une descente aussi continue que possible, afin de minimiser les paliers avant la descente finale (de préférence, le mode "VNAV" plutôt que le mode "Level Change"),

- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien controlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.

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 :

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 :

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

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

• Obligation de suivi de la trajectoire initiale de départ

Sauf impératif de sécurité ou de contrôle, les pilotes des appareils munis de turboréacteurs sont tenus de suivre la partie initiale de la trajectoire standard de départ publiée dans les publications d'information aéronautique :

- sauf raccordement SID 6Z , jusqu'à une distance de 11 miles nautiques de la balise DME PGS pour les décollages en pistes 26L et 26R, et 6,1 NM de la balise DME CGN pour les décollages en pistes 27R et 27L, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060 ;

- jusqu'à une distance de 8,2 NM CGN pour les décollages en pistes 09L et 09R, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060 ;

- jusqu'à une distance de 4,6 NM PGS pour les décollages en pistes 08L et 08R, les appareils étant libérés de cette contrainte lorsqu'ils atteignent le niveau de vol 060.

Ce suivi sera effectué avec la plus grande précision. Ces restrictions ne s'appliquent pas aux avions à hélices entre 0600 et 2315, heures de départs de l'aire de stationnement.

• 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.

If this trajectory cannot be followed, pilots shall notify air traffic control before entering the runway.

• Obligation to follow the initial take-off path

Unless for reasons of safety or control, pilots of aircraft with turbo-jet engines are required to follow the initial part of the standard take-off path published in the Aeronautical Information Publications:

- unless joining SID 6Z , until they are at a distance of 11 nautical miles from the DME PGS beacon for take-offs from runways 26L and 26R; or of 6.1 NM from the DME CGN beacon for take-offs from runways 27R and 27L. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060;

- until they are at a distance of 8.2 NM CGN for take-offs from runways 09L and 09R. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060;

- until they are at a distance of 4.6 NM PGS for take-offs from runways 08L and 08R. This restriction is lifted when the aircraft reach flight level 060.

These rules shall be followed punctiliously. The restrictions do not apply to propeller-driven aircraft leaving the apron between 0600 and 2315.

• 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

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 6Z 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 ELCOB 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 DELIVERY.

- 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 DELIVERY ;*
- *follow SID 6Z 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 ELCOB LGL, and AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI*

21.2.4 Approches aux instruments.

N/A

21.2.4 Instrument approaches.

N/A

21.2.5 Approches à vue.

N/A

21.2.5 Visual approaches.

N/A

21.3 Consignes particulières.

21.3 Particular instructions.

21.3.1 Utilisation des APU

Voir § 23.4

21.3.1 Use of APUs

See § 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.

21.3.2 Engines testing

Engines may be tested at predetermined points and in accordance with procedures as defined by Aéroports de Paris.

"Engines testing" means all operations carried out an aircraft which is stationary with its engines going for more than 5 minutes at a power setting greater than power used for starting engines or taxiing.

The testing of engines cannot be carried out from 2200 to 0600 local time.

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 Vols d'entrainement

N/A

21.3.3 Training flights

N/A

21.4 Exemptions-Dérogations

21.4 Exemptions-Exceptions

21.4.1 Exemptions

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).

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

22.1 GENERALITES

22.1.1 Domaine d'application

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

22.1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Les départs initiaux sont protégés en navigation conventionnelle et en RNAV1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME avec WP à anticiper ou à survoler.

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

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

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

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

22.1.3 Guidage RADAR

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

22.1.4 Equipement des aéronefs

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

22.1.5 Service automatique d'information de région terminale (ATIS)

Le service automatique d'information de région terminale (ATIS) est diffusé par liaison de données en conformité aux modalités précisées dans la documentation aéronautique AIP France ENR 1.5-12.

22.1.6 Plan de vol

L'aéroport de PARIS CHARLES DE GAULLE est un aéroport coordonné au sens du règlement communautaire 95/93 du 18 janvier 1993 modifié par le règlement 793/2004 du 21 avril 2004, désigné par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.
Tout atterrissage et tout décollage à partir de cet aéroport doit impérativement faire l'objet d'une attribution préalable de créneau horaire aéroportuaire par l'association COHOR.

Pour un vol ne relevant pas d'une série de créneau (vol non régulier) à l'arrivée ou au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE, il est obligatoire de renseigner le champ 18 du plan de vol avec le numéro d'autorisation attribué par COHOR, conformément aux instructions figurant dans l'AIP France ENR 1.10 §1.10.2.

22.2 PISTES

22.1 GENERAL INFORMATION

22.1.1 Field of application

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

22.1.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

Initial departures are protected for conventional navigation and RNAV1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors with fly by WP or fly over WP.

The routes are protected for RNAV 1 based GNSS and/or DME/DME sensors.

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

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

The ATC unit permanently provides radar services.

22.1.3 Radar vectoring

The minimum vectoring altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD 2 LFPG 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
anti-clockwise arc of 2 NM radius centered on 48°53'48"N, 002°36'22"E (ARP of CHELLES LE PIN)		
13	48°53'38.470"N	002°33'19.458"E
14	48°53'23.958"N	002°28'59.372"E
15	48°55'30.695"N	002°20'46.765"E
16	48°55'03.281"N	002°14'28.958"E

22.1.4 Aircraft equipment

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

22.1.5 Automatic terminal information service (ATIS)

The automatic terminal information service (ATIS) is broadcast by data link in conformity with modalities specified in aeronautical documentation AIP France ENR 1.5 12.

22.1.6 Flight plans

PARIS CHARLES DE GAULLE AD is an AD coordinated under the terms of the European community regulation 95/93 dated 18 January 1993 amended by the regulation 793/2004 dated 21 April 2004, designed by a decree from the relevant Minister of civil aviation. Any landing and take-off from these airports shall be subject to a previous allocation of an airport time slot by the COHOR schedule coordination association.

For flights not concerned by serial slots allocation (non-scheduled flights), arriving to or leaving from PARIS CHARLES DE GAULLE, it is compulsory to fill in item 18 of the flight plan the authorization number given by COHOR, according to the regulation published in AIP FRANCE ENR 1.10 §1.10.2.

22.2 RWY

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.2.1 Approches parallèles indépendantes

Des approches parallèles indépendantes ont lieu en toutes conditions météorologiques d'une part en direction des pistes 27R, 27L, 26L, 26R de PARIS - CHARLES DE GAULLE et de la piste 27 de PARIS-LE BOURGET et d'autre part en direction des pistes 09L, 09R, 08R et 08L de PARIS-CHARLES DE GAULLE.

22.2.1.1 Il est nécessaire pour sécuriser la phase de convergence vers des localizers séparés de moins de 3 Nm que les aéronefs en guidage vers les pistes 09L/R (face à l'Est) et 26L/R (face à l'Ouest) soient contraints en dessous du plan optimal de descente.

En dehors des phases de réduction de vitesse, il est donc demandé aux équipages de conserver vers ces pistes un taux de descente d'au moins 1300 ft/mn jusqu'au FL ou jusqu'à l'altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche initiale attribuée puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale prévue (Ne pas appliquer cette restriction sur les approches initiales Night).

22.2.1.2 Réduction des minimums de séparation liés à la turbulence de sillage

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.

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.

Le remplissage des cases du plan de vol et la phraséologie reste inchangés.

22.2.1.3 Gestion des aéronefs en interruption d'approche

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.

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).

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.

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...

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.

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

Monter dans l'axe de la piste attribuée, à l'altitude de l'API correspondante, puis demander un guidage radar.

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

22.2.1.4 Information aux commandants de bord

La piste sera confirmée lors de la clairance d'interception de l'ILS.

22.2.1.5 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.

22.2.1 Independent parallel approaches

Independent parallel approaches apply in all weather conditions on the one hand to RWY 27R, 27L, 26L and 26R of PARIS CHARLES DE GAULLE and RWY 27 of PARIS - LE BOURGET, on the other hand to RWY 09L, 09R, 08R and 08L of PARIS CHARLES DE GAULLE.

22.2.1.1 *It is necessary for a safe convergence towards localizers distant from less than 3 Nm that aircraft vectored for runways 09 L/R (facing east) and 26L/R (facing west) are under their optimum glide path.*

Excepted during speed reduction phases, this is why pilots should maintain towards these runways a rate of descent not less than 1300 ft/min until cleared FL or altitude, throughout allocated initial approach then under radar vectoring, until interception of expected final approach (Do not apply this restriction on Night initial approach procedures).

22.2.1.2 Reduction of separation minima linked to wake turbulence

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.

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.

There are no changes to boxes to be filled in on the flight plan form or in phraseology.

22.2.1.3 Management of aircraft on missed approach

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.

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).

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.

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...

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.

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

Climb straight ahead on allocated RWY track, up to related API altitude, then ask for radar vectoring.

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

22.2.1.4 Information to be provided

Runway allocation will be confirmed when intercepting the ILS.

22.2.1.5 *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.*

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.2.1.6 Prévention de dépassement d'axe en l'absence d'instruction du contrôle

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

22.2.1.6 Procedures to guard against overshooting of the runway center line without ATC instruction

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.

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.

22.2.1.7 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 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).

22.2.2 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 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.

22.2.3 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 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 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 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.

22.2.4.2 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 Départ à vue

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

22.2.4.3 Visual departure

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

22.3 VOLS A L'ARRIVEE

22.3.1 Attribution de piste

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.

22.3.2 Limitation de vitesse

22.3.2.1 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.

22.3.2.2 Gestion tactique des vitesses

Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément.

Si les circonstances nécessitent une modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef, les équipages doivent le signaler sans délai.

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".

22.3.3 Equipements RNAV

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.

22.3.4 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)

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

22.3.4.2 Domaine d'application

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

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

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.

22.3.4.3 Utilisation

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

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

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

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

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

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

22.3.4.4 Indicateurs d'itinéraires STAR

22.3 ARRIVAL FLIGHTS

22.3.1 Runway allocation on arrival

The runway effectively allocated on arrival is given to flightcrew on first contact with de Gaulle Approach, en-route to IAF.

When flying on or close to STAR, and if flightcrew is asking for it, the expected runway on arrival :

- may be given by controllers of Paris ACC,

- but must be only considered as information.

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.

22.3.2 Speed limitation

22.3.2.1 *See STAR and INA sheets*

Within class A PARIS TMA (parts 2 to 10), the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.

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

22.3.2.2 Tactical speed instructions

Speed instructions during approach are issued by ATC for safety and efficiency purposes and are to be flown accurately.

Pilots should advise immediately if circumstances necessitate a change of speed for aircraft performance reasons.

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.

If speed restrictions are not necessary, ATC will announce clearly: "No speed restriction".

22.3.3 RNAV equipment

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

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

22.3.4 Standard instrument arrivals (STAR)

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

22.3.4.2 Field of application

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

The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements.

These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile. In case of expected holding, do not take into accont flight level constraints published at the IAF: comply with flight level assigned by ATC to perform the holding.

22.3.4.3 Operating procedures

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

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

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

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

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

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

22.3.4.4 STAR indicators

© Service de l'Information Aéronautique, France

	Face à l'Ouest *West facing*	**Face à l'Est** *East facing*
Réacteurs / *Jet*	W et / *and* J	E et / *and* R
Hélices / *Propellers*	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.

22.3.4.5 Visual approach

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

22.3.4.6 POGO

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 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 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.

22.3.4.6.1 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 Vols d'essais

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

22.3.4.7 Test flights

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

22.4 PROCEDURES DE NUIT

22.4.1 QFU préférentiel face à l'Ouest de nuit

22.4.1.1 Décollage

Tous les décollages effectués entre 0000 et 0500 (heure locale du lâcher des freins) auront lieu vers l'Ouest, pour autant que la composante de vent arrière au sol ne soit pas supérieure à 1 kt.

22.4.1.2 Atterrissage

Tous les atterrissages effectués entre 0000 et 0500 (heure locale du toucher des roues) auront lieu vers l'Ouest, pour autant que la composante de vent arrière au sol ne soit pas supérieure à 1 kt.
En cas d'impossibilité, le commandant de bord fournira dans son rapport de vol les justifications du choix d'une autre piste et la compagnie les transmettra aux Service de la Navigation Aérienne de PARIS - CHARLES DE GAULLE : (E-mail : SNA-RP-CDG-SE-QDSE-Encadrement@aviation-civile.gouv.fr).

22.4.2 Procédures d'approche initiale "Night"

Restrictions d'utilisation :

Toutes les procédures d'approche initiale "Night" sont strictement interdites en dehors du créneau 0030 - 0500 (heure locale), heure de passage IAF.

Elles ne sont utilisables que sur instruction ATC et dans le créneau 0030 - 0500 (heure locale).

A tout moment, durant ce créneau, les procédures "Night" peuvent être suspendues par les services ATS.

Ne pas dépasser l'axe d'approche finale à l'interception :

Tout équipage qui détecterait le risque d'un dépassement du localizer au passage de l'IF en fin de procédure Night :
- n'est pas autorisé à exécuter une procédure Night
- et doit se signaler à l'ATC dès le survol de l'IAF

Guidage radar :

Le guidage radar des aéronefs en procédure "Night" reste possible à tout moment, pour les besoins du séquencement des arrivées par exemple.

En pareille situation, conserver impérativement les points de la procédure "Night" dans le système de navigation (FMS), afin de pouvoir ensuite rejoindre la procédure "Night" en cas d'instruction ATC en direct-to.

Niveaux et vitesses en approche Night :

Les niveaux et vitesses sont soumis à instruction du contrôle.

Une fois autorisé à descendre vers 4000 (ou 5000) ft QNH :

- l'équipage s'efforce de mettre en œuvre une descente aussi continue que possible, afin de minimiser les paliers avant la descente finale (de préférence, le mode "VNAV" plutôt que le mode "Level Change"),

- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien controlé (TMA Paris de classe A) et doit se conformer aux contraintes de niveau publiées à l'IAF.

22.5 VOLS AU DEPART

22.5.1 Procédure Départ et Mise en Route

22.5.1.1 Définitions

Paris-CDG est un A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) depuis novembre 2010.

La procédure Départs s'appuie en particulier sur un système local de calcul et de gestion d'une séquence des départs blocs, couplé au Centre des Opérations du Réseau.

A CDG, l'ensemble des outils et procédures A-CDM est dénommé GLDC (Gestion Locale des Départs Collaborative).

La SOBT (Scheduled Off Block Time) est l'heure correspondant au créneau aéroportuaire.

L'ED (Estimated Departure) est l'heure cible que se fixe la compagnie comme heure de départ bloc.

La TOBT (Target Off Block Time) est la traduction par le système A-CDM de l'ED.

La TSAT (Target Start-up Approval Time) est l'heure autorisée de départ bloc, calculée par le système A-CDM.

22.4 NIGHT PROCEDURES

22.4.1 Preferential QFU facing West at night

22.4.1.1 Take-off

All take-offs between 0000 and 0500 (local time of brake release) will be performed westward, provided the ground tail-wind component is not more than 1 kt.

22.4.1.2 Landing

All landings between 0000 and 0500 (local time of touchdown) will be performed westward, provided the ground tail-wind component is not more than 1 kt.
If unable to comply, the Pilot-in-command should justify the choice of another runway in his flight report and the appropriate Airline will send these justifications to PARIS CHARLES DE GAULLE Air Traffic Services: (E-mail : SNA-RP-CDG-SE-QDSE-Encadrement@aviation-civile.gouv.fr).

22.4.2 Initial approach procedures "Night"

Restrictions for use :

All initial approach procedures "Night" are strictly forbidden out of the slot 0030 and 0500 (local time), time of IAF overflight.

They are usable only on ATC instruction and during the slot between 0030 - 0500 (local time).

During this slot, the "Night" procedures may be suspended at any time by ATS.

Do not overshoot final approach course while intercepting :

All flightcrews that would detect the chance of overshooting the Localizer on reaching the IF, at the end of a "Night" procedure :
- are not allowed to use "Night" procedures,
- and must advise ATC of this inability as soon as IAF overflight.

Radar vectoring :

Radar vectoring for ACFT using a "Night" procedure remains possible at any time, for arrival sequencing needs for example.

On such a situation, it is absolutely necessary to keep RNAV points of "Night" procedure in the navigation system (FMS), then to be able to rejoin the "Night" procedure if instructed by ATC (direct-to clearances).

Levels and speeds on Night approach :

Level and speed of all aircraft are subject to ATC instructions.

Once cleared to descent to altitude 4000 (or 5000) ft QNH :

- Flight crews endeavour to carry out their descent as continuously as possible, in order to minimize level legs before the final descent ("VNAV" mode in preference to "Level Change" mode),

- Flight crews are responsible for maintaining their flight in air controlled airspace (A-class Paris TMA), and must comply with level contraints published at the IAF.

22.5 DEPARTURES FLIGHTS

22.5.1 Description of departure operational procedure

22.5.1.1 Definitions

Paris-CDG is an A-CDM (Airport-Collaborative Decision Making) since November 2010.

The Departure Procedure is based on a local system calculating and managing an off block predeparture sequence. This system is linked to Network Manager Operation Center.

At CDG airport, A-CDM system and associated procedures are called CPDS (Collaborative PreDeparture Sequencing).

SOBT (Scheduled Off Block Time) is that time relating to airport slot.

ED (Estimated Departure) is that target time set by airline itself as off-block departure time.

TOBT (Target Off Block Time) is the translation by A-CDM system (PDS) of the ED.

TSAT (Target Start-up Approval Time) is off-block departure approved time, calculated by A-CDM system.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

22.5.1.2 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 avec le Réseau

L'aéroport de CDG est relié directement au Centre des Opérations du Réseau (NMOC) pour échanger les messages de mise à jour des données de vol (Collaborative management of Flight Updates). Ces messages sont les DPI et les API, ils contiennent entre autres les estimées de décollage prévues, que le centre des opérations du réseau prend en compte pour les prévisions de trafic en route et pour l'allocation des créneaux.

Les différents types de DPI et API sont :

- General Arrival Planning Information (G-API)
- Predicted Departure Planning Information (P-DPI)
- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information (C-DPI)

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

22.5.1.3 Coordination with Network

CDG airport PDS is directly connected with the Network Manager Operation Center (NMOC) for data exchange (Collaborative Management of Flight Updates). Data are automatically exchanged through DPI and API messages which include target take off times, taken into account by Network Manager Operation Center for En Route traffic prediction and for slot allocation.

DPI and API are of different types :

- General Arrival Planning Information (G-API)
- Predicted Departure Planning Information (P-DPI)
- Early Departure Planning Information (E-DPI)
- Target Departure Planning Information (T-DPI)
- ATC Departure Planning Information (A-DPI)
- Cancel Departure Planning Information (C-DPI)

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

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.

22.5.1.4 SOBT and EOBT

OBT 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

22.5.1.5 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

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-séquencer 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.

22.5.1.6 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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 à été reçue.

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 Procédure départ avec l'Organisme ATS en mode séquencé

22.5.1.7 Departure procedure with ATS unit in sequenced mode

22.5.1.7.1 Communication des TOBT et TSAT

22.5.1.7.1 TOBT and TSAT communication

Les TOBT et TSAT de chaque vol sont visualisables :

- sur le site Web du CDM : https://www.cdmcdg.net (accès sur demande à ADP),

- sur les téléaffichages professionnels existants,

- via le flux de données GLD pour les compagnies ou assistants en ayant fait la demande (dans ce cas l'utilisation et la visualisation des données du flux GLD sont à la charge du demandeur),

- sur le DMAN (Departure Manager), interface spécifique ATC.

La compagnie ou l'assistant doivent faire en sorte que la TOBT soit connue de tous les acteurs de la touchée à tout moment.

Toute modification de la TSAT doit être communiquée par la compagnie ou l'assistant à l'équipage (par contact direct, radio ou liaison Datalink). La communication de la TSAT à l'équipage doit être traitée avec la même priorité que le créneau du centre des opérations du réseau. Ce dernier est pris en compte dans le calcul de la TSAT.

Le statut de vol bloqué et les différentes alertes issues de la GLDC seront également visibles sur le site Web CDM.

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

- CDM's web site : https://www.cdmcdg.net (access on request to ADP),

- current professional TV monitor displays,

- via PDS data flow for airlines and handlers having made a specific request (in this case, cost for processing and visualization of PDS data are borne by applicant),

- on DMAN HMI (Departure Manager), specific interface for ATS unit, which supports controllers for departure sequence application.

Airline or handler shall make sure that TOBT is known by all stakeholders of aircraft turn-round at all times.

Any alteration to TSAT is to be communicated by airline or handler to flight crew (by direct contact, radio or Data-link). Communication of TSAT to crew shall be handled with same priority as Network Manager Operation Center slot. Network Manager Operation Center slots are taken into account in TSAT calculation.

Status of blocked flight and various alarms issued from PDS will also be visible on CDM's web site.

22.5.1.7.2 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.

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.).

22.5.1.7.3 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 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 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 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.

22.5.1.8.2 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 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 refiare la totalité de la procédure départ s'il ne respecte pas cette règle.

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

22.5.2 Equipement des aéronefs

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

Conformément à l'Arrêté du 20 octobre 2015, les aéronefs au départ ou à destination de l'aérodrome Paris Charles de Gaulle doivent être équipés d'un système de navigation conforme à la spécification de navigation RNAV 1 définie par le document 9613 de l'OACI.

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

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

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

22.5.2 Aircraft equipment

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

In accordance with Order of 20 October 2015, aircraft from or to Paris Charles de Gaulle airport must be equipped with a navigation system compliant with ICAO RNAV 1 specification defined by ICAO 9613 document.

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

- State aircraft ;

- Emergency aircraft ;

- Medical aircraft.

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

22.5.3 Départs : SID RNAV

22.5.3 Departures : SID RNAV

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

22.5.3.1 Itinéraires normalisés de départs (SID)

Au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE, tous les secteurs de la TMA Paris sont dotés de SID RNAV.

22.5.3.2 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.

22.5.3.1 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 Field of application

These RNAV standard instrument departures (SID) are drawn up and defined for all runways in RNAV 1 from the departure end (DER) of the runvay until reaching the way point joining the "En-route" network. (see table §5.3)

Initial depatures are also published for conventional navigation from all CDG runways. These SIDs are only available to RNAV 1 exempted ACFT.

22.5.3.3 Utilisation

Les SID RNAV au départ de toutes les pistes sont utilisables en RNAV 1 basés sur des capteurs GNSS et/ou DME/DME.

Ils sont attribués préférentiellement par le PREVOL.

Vols exemptés RNAV 1 :

Dès la demande de clairance sur la fréquence PREVOL, le pilote d'un aéronef faisant l'objet d'une exemption RNAV 1 doit s'annoncer selon le cas :

- "Impossible RNAV 1" si le vol est non RNAV, ou

- "RNAV 5 mais impossible RNAV 1", si le vol est capable RNAV 5.

- Il n'y a pas de départ initial conventionnel publié à CDG. En conséquence, il lui sera délivré une clairance départ consistant initialement en une montée à 3000 ou 4000 ft AMSL dans l'axe de piste en maintenant la RM 264° ou 084°, suivie d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévu dans le FPL. Ce point de rejointe dépend de l'équipement RNAV du vol exempté : cas d'un vol non RNAV, ou cas d'un vol seulement capable RNAV 5 (voir § 5.4).

Vols RNAV 1 avec RFL < 115 :

Le pilote doit annoncer son RFL dès la demande de clairance sur la fréquence PREVOL.

Il lui sera attribué un départ initial sur SID RNAV 1 (voir AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI et AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI) suivi d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévu dans le FPL. Ce point de rejointe dépend du secteur concerné (voir § 5.4).

22.5.3.3 Operating procedures

RNAV SID from all runways are usable in RNAV 1 based on GNSS and/or DME/DME sensors.

They are preferentially given by DELIVERY.

RNAV 1 exempted flights :

Upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency, the pilot of an aircraft being subject to exemption must report, depending on the case :

- "Impossible RNAV 1" if the flight is no RNAV, or

- "RNAV 5 but impossible RNAV 1", if the flight is RNAV 5 capable.

There is no conventional initial departure published at Paris-CDG. Consequently, the flight will be given a departure clearance consisting in a climb at 3000 or 4000 ft AMSL on RWY Track while maintaining RM 264° or 084°, followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL. This junction point depends on RNAV equipment of the exempted flight : the case of a no RNAV flight, or the case of a flight only RNAV 5 capable (see § 5.4).

RNAV 1 flights with RFL < 115 :

The pilot must report his RFL upon requesting start up clearance on DELIVERY frequency.

The flight will be given an initial departure on SID RNAV 1 (see AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI and AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI) followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL. This junction point depends on the concerned sector (see § 5.4).

22.5.3.4 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.

22.5.3.4 East SID restrictions

LANVI SIDs are available H24 according to the activitty of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :

- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID,
- If none of these areas are activated, LANVI SIDs are compulsory according to destination.

RANUX SIDs are available H24 according to the activity of the military area LFR175B :
If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.

Warning : if a flight plan using one of these SIDs is suspended, a filed DLA message to deal with the suspension of the flight, may occasionnally reschedule the flight in a period where activation status of interfering military area has changed, then the original route is no more compatible with the area activity.
In such situation, it is needed to file a CHG message in order to change the route and to use the proper SID, compatible with the new activity status of the interfering area.

22.5.4 Départs : DCT PLN

22.5.4 Departures : DCT PLN

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

Préciser PLN case 15 :

- vers le secteur Nord : DCT EGOZE puis DCT premier point de rejointe de la structure En-Route,

- vers le secteur Est : DCT NIPOR ou ALIMO,

- vers le secteur Ouest : DCT ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR doivent préciser :
après OLZOM : DCT ERIXU,
après MONOT : .

- MONOT DCT LAMUT ; ou

- MONOT DCT UFFIX puis DCT OKEKO ou DCT PIMUP.

1) Départs exemptés RNAV 1 :

Il n'y a pas de départ initial conventionnel publié à CDG. En conséquence, le pilote doit s'attendre à une clairance départ consistant initialement en une montée à 3000 ou 4000 ft AMSL dans l'axe de piste en maintenant la RM 264° ou 084°, suivie d'un guidage radar jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure "En-Route" prévue dans le FPL.

Le pilote doit s'attendre ensuite (2 cas possibles) :

Pour les vols non RNAV (tous RFL) :

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers CTL (WP) pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar pour rejoindre OLZOM, MONOT, DORDI.

Pour les vols équipés RNAV 5 (avec RFL > 115) :

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers OPALE-ATREX-NURMO,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers RANUX-DIKOL-LANVI-BAXIR-BUBLI,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar ELCOB -LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI.

2) Départs RNAV 1 avec RFL < 115 :

Après un départ initial sur SID RNAV 1 selon la piste utilisée et le secteur concerné (voir AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI et AD2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI), le pilote doit s'attendre :

- vers le secteur Nord : à un guidage radar vers EGOZE,

- vers le secteur Est : à un guidage radar vers CTL (Wp) pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 101° CLM pour rejoindre ALIMO,

- vers le secteur Ouest : à un guidage radar pour rejoindre ELCOB ou LGL,

- vers le secteur Sud : à un guidage radar pour rejoindre OLZOM, MONOT, DORDI.

L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'une partie du vol peut être effectuée par un espace aérien de classe E dans lequel peuvent évoluer des vols VFR inconnus de l'ATC.

3) Départs Hélices RNAV 1 à destination de l'UIR :

Préciser PLN case 15 : (1)

- après OLZOM : DCT ERIXU,

- après MONOT :

- MONOT DCT LAMUT ; ou

- MONOT DCT UFFIX puis DCT OKEKO ou DCT PIMUP.

Pilots must comply with the following procedures :

Write in FPL item 15 :

- to North sector : DCT EGOZE then DCT first joining point of En-Route structure,

- to East sector : DCT NIPOR or ALIMO,

- to West sector : DCT ELCOB or LGL,

- to South sector : DCT OLZOM, MONOT, DORDI.

(1) The propeller ACFT inbound UIR must specify :
after OLZOM : DCT ERIXU,
after MONOT :

- MONOT DCT LAMUT ; or

- MONOT DCT UFFIX then DCT OKEKO or DCT PIMUP.

1) RNAV 1 exempted departures :

There is no conventional initial departure published at CDG. Consequently, the pilot should expect a departure clearance consisting initially of a climb to 3000 or 4000 ft AMSL on the runway centreline while maintaining MAG 264° or 084°, followed by radar guidance until the time when it can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the FPL.

Then the pilot may expect :

For no RNAV flights (whatever the RFL) :

- to North sector : radar guidance to EGOZE,

- to East sector : radar guidance to CTL (WP) to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM to proceed ALIMO,

- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB or LGL,

- to South sector : radar guidance to proceed OLZOM, MONOT, DORDI.

For RNAV 5 equipped flights (with RFL > 115) :

- to North sector : radar guidance to proceed OPALE-ATREX-NURMO,

- to East sector : radar guidance to proceed RANUX-DIKOL-LANVI-BAXIR-BUBLI,

- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB -LGL,

- to South sector : radar guidance to proceed AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI.

2) RNAV 1 departures with RFL < 115 :

After an initial departure on RNAV 1 SID depending on the runway and the sector used for take-off (see AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI and AD 2 LFPG SID RWY EAST RNAV INI), the pilot may expect :

- to North sector : radar guidance to proceed EGOZE,

- to East sector: radar guidance to CTL (Wp) to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 101° CLM to proceed ALIMO,

- to West sector : radar guidance to proceed ELCOB or LGL,

- to South sector : radar guidance to proceed OLZOM, MONOT, DORDI.

Pilot attention is drawn to the fact that they may fly through class E airspace in which can fly VFR traffic unknown to ATC.

3) RNAV 1 propeller departures destination UIR :

Indicate in FPL item 15 : (1)

- after OLZOM : DCT ERIXU,

- after MONOT :

- MONOT DCT LAMUT; or

- MONOT DCT UFFIX then DCT OKEKO or DCT PIMUP.

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 Vols VFR dans les espaces gérés par les approches control

Des vols VFR peuvent être admis dans les espaces gérés par les approches.

22.9.1.1 Hélicoptères

Sur les itinéraires dérogatoires spécifiques.

Description et conditions d'utilisation de ces itinéraires :

Voir carte VAC HEL AD3 LFPG et carte aéronautique au 1/100000 ème (Annexe à l'arrêté du 8 février 1984 modifié) "ITINERAIRES HELICOPTERES".

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

22.9.1.2 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, an higher speed is possible after ATC clearance.

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

For control approval, to prevent any catching-up, 'De Gaulle Departure' must be informed for any jet engine aircraft on departure, about :

- Any target speed other than 250 kt indicated between 'NADP1' and 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 SPECIFICS PROCEDURES (A380-B748)

Currently, A380 Mode S equipment is not fully compliant with the Minimum Operational Performance Specification for Secondary Surveillance Radar Mode S transponders (MOPS ED-73). That leads to a loss of identification on Surface Movement Guidance and Control Systems 'ASMGCS). Therefore the A380 fleet connat claim to be eligible for code A1000 and 10b field of their flight plan must be filled with letter P.

22.8 LVP PROCEDURES

The LVP procedures are activated independently on each parallel runways, at the latest when the RVR is less than or equal to 600 m and/or the cloud base height is less than 200 ft, and when the technical means allow it.

See AD 2 LFPG.20-3.2.1.3

22.9 VFR

22.9.1 VFR flights in airspaces managed by approach control

VFR flights may be allowed into airspaces handled by Approach Control.

22.9.1.1 Helicopters

On specific derogatory routes.

Description and use conditions described :

See VAC HEL AD3 LFPG chart and aeronautical chart 1/100,000 (appendix to the 08 february 1984 order modified) "ITINERAIRES HELICOPTERES".

Night VFR : See AD 2 LFPG.20-4.2

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.

© Service de l'Information Aéronautique, France

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.

22.9.1.4 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

Tous les aéronefs en VFR (avions ou hélicoptères) à l'arrivée ou au départ de Paris Charles de Gaulle (depuis les pistes ou l'hélistation) sont interdits en conditions VFR Spécial. Ces vols VFR ne sont possibles qu'en conditions VMC en classe D.

Toute demande de mission de travail aérien en VFR (avion ou hélicoptère), dont la trajectoire risque d'interférer avec des procédures IFR de Paris Charles de Gaulle et/ou de Paris Le Bourget, pourra être refusée en conditions VFR spécial en CTR Paris.

22.9.2 VFR Spécial

All VFR flights (airplanes and helicopters) arriving to or departing from Paris Charles de Gaulle (using CDG runways or helistop) are temporarily forbidden in Special VFR conditions.Thse VFR flights are allowed only in VMC conditions within class 'D' airspace.

Every request for air work in VFR (airplane or helicopter), whose trajectory is likely to interfere with IFR procedures at Paris Charles de Gaulle and/or Paris Le Bourget, might be refused in Special VFR conditions in Paris CTR.

22.10 PERTE DE RADIOCOMMUNICATION

22.10 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

22.10.1 Panne de radiocommunication à l'arrivée

22.10.1 Arrival radiocommunication failure

22.10.1.1 Consignes en cas de panne de radiocommunication en STAR

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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

INA RNAV BANOX 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 définis 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 he 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 be followed in all configurations, for all arrivals going to LFPG and using the IAF MOPAR, MOBRO (propeller aircraft), LORNI, VEBEK (facing West at LFPG), OKIPA and BANOX handled by CDG APP.

22.10.2 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.

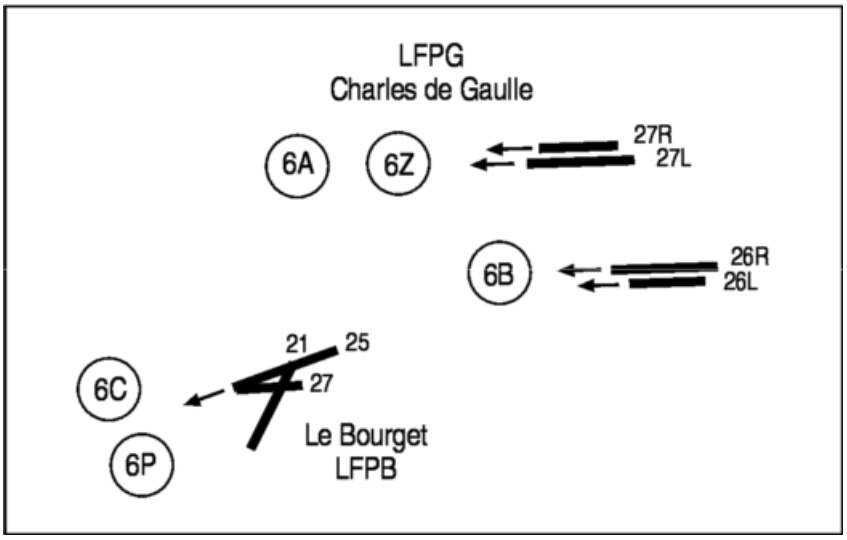
In case of DME receiver failure, advise air traffic control organism.

22.12.2 Transponder

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

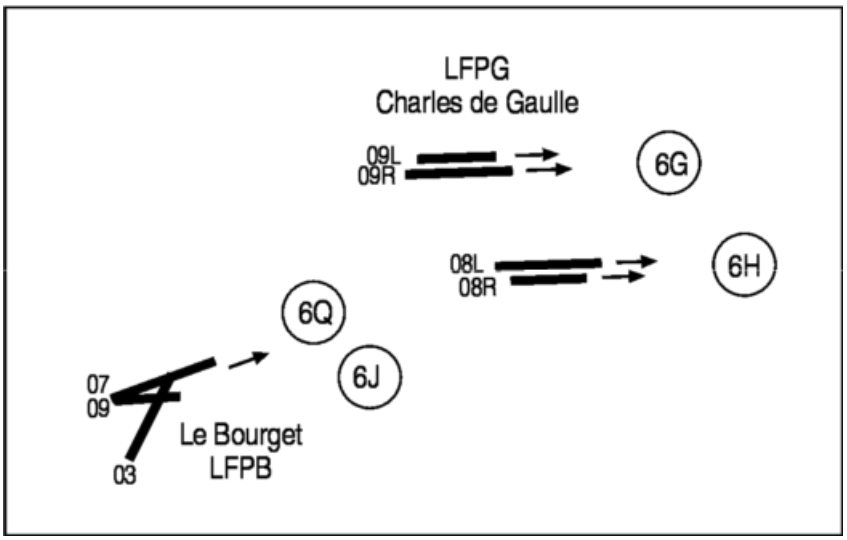
22.13 SID INDICATORS WITHIN PARIS TMA

22.13.1 West configuration



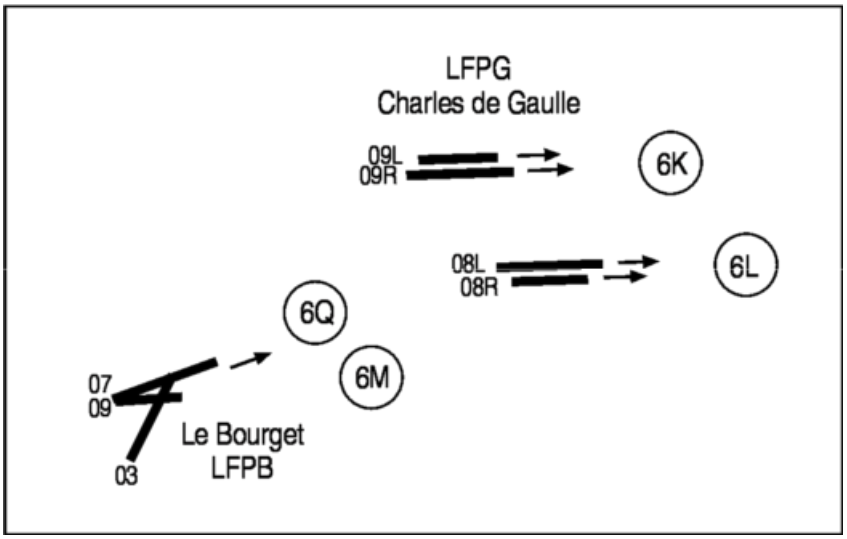
22.13.2 Configuration Est

22.13.2 East configuration



22.13.3 Configuration inverse
LFPO : Ouest LFPG : Est

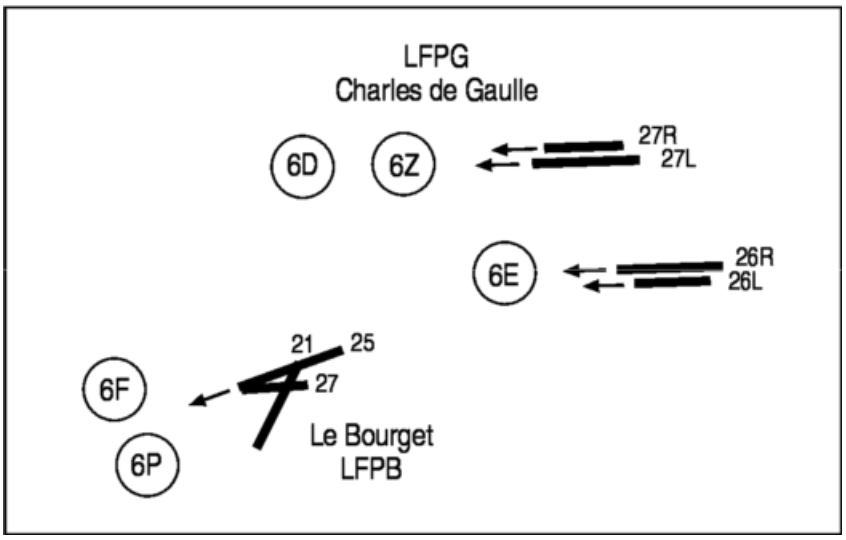
22.13.3 Opposite configuration
LFPO : West LFPG : East



© Service de l'Information Aéronautique, France

22.13.4 Configuration inverse / Opposite configuration
LFPO : Est LFPG : Ouest

22.13.4 Configuration inverse / Opposite configuration
LFPO : East LFPG : West



22.14 OBSTACLES

22.14.1 Cartes d'obstacle

Voir cartes :

- AD 2 LFPG OACI 01
- AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R
- AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L
- AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R
- AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L
- AD 2 LPFG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L

22.14.2 Observations

NIL

22.14 OBSTACLES

22.14.1 Obstacle charts

See charts :

- *AD2 LFPG OACI 01*
- *AD 2 LFPG AOC RWY08L-26R*
- *AD 2 LFPG AOC RWY08R-26L*
- *AD 2 LFPG AOC RWY09L-27R*
- *AD 2 LFPG AOC RWY09R-27L*
- *AD 2 LPFG PATC RWY08R - RWY08L - RWY09R - RWY09L - RWY26R - RWY26L - RWY27R - RWY27L*

22.14.2 Remarks

NIL

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

23.1 TRANSFERT DE COMMUNICATIONS

Voir carte AD 2 LFPG AMG 01

23.1 TRANSFER OF COMMUNICATIONS

See chart AD 2 LFPG AMG 01

23.2 PERIL ANIMALIER

Validité sur chaque doublet de LS-30 à CS+30

23.2 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Validity on each twin RWY from SR-30 to SS+30

23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Hotspots)

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

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

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

23.3 CASH (Collaborative Aerodrome Safety Hotspots)

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

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

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

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.

23.4 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 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

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

© Service de l'Information Aéronautique, France

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 ELCOB - 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

© SIA

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

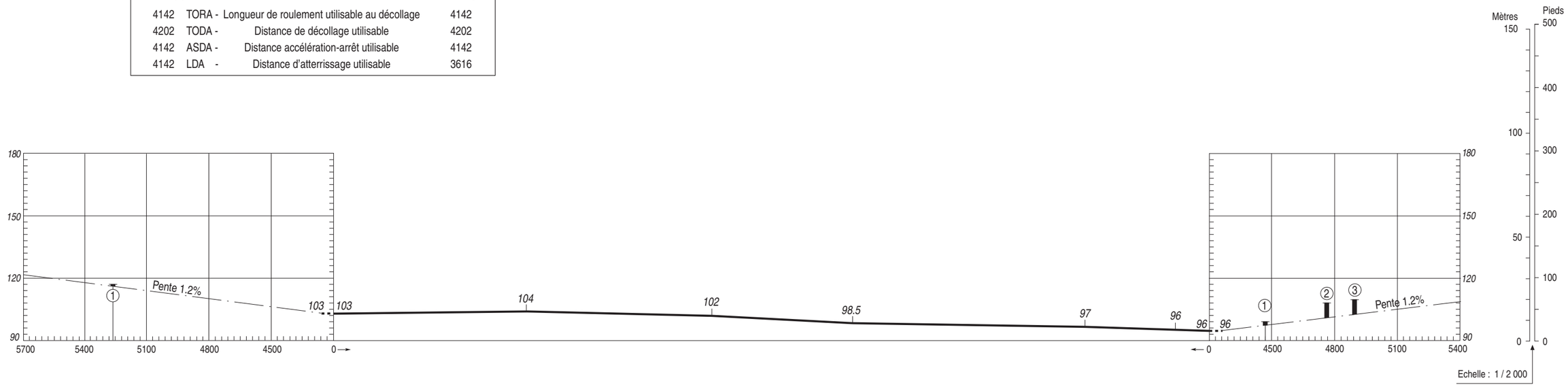
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

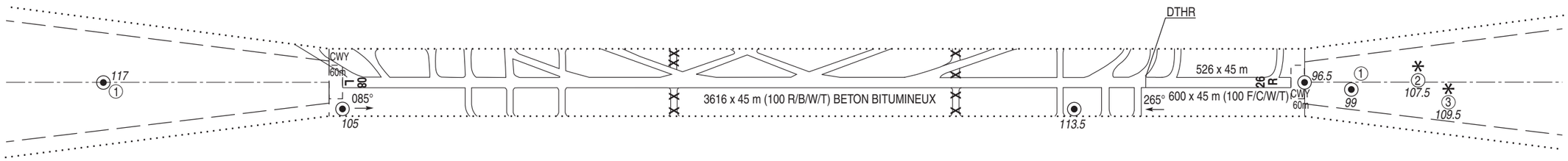
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08L/26R

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

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

© SIA

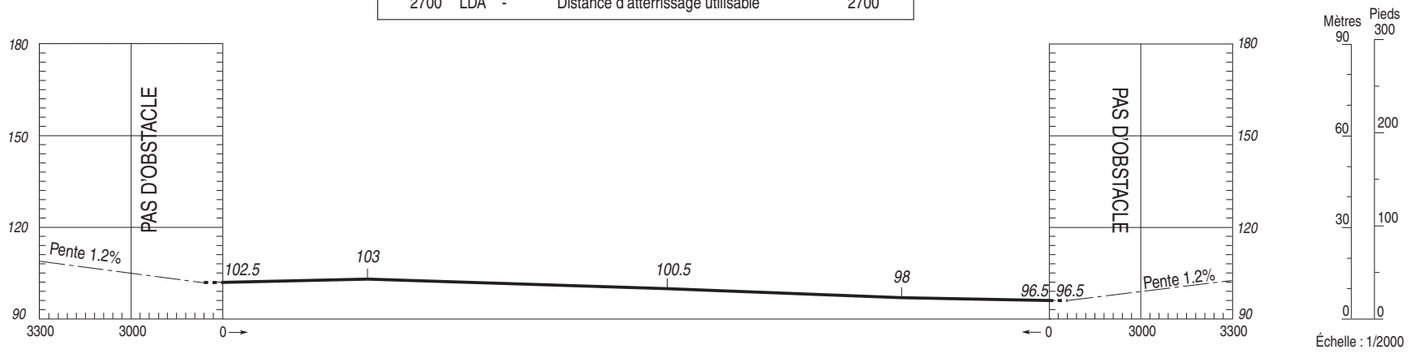
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

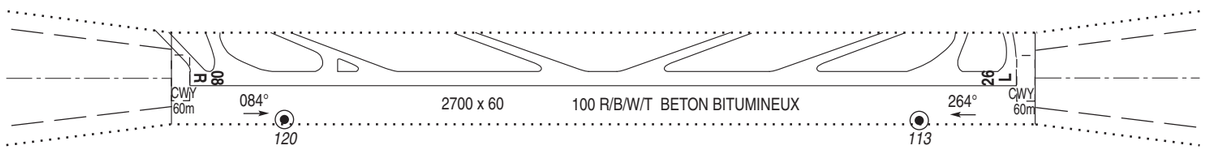
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 08R/26L

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

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

© SIA

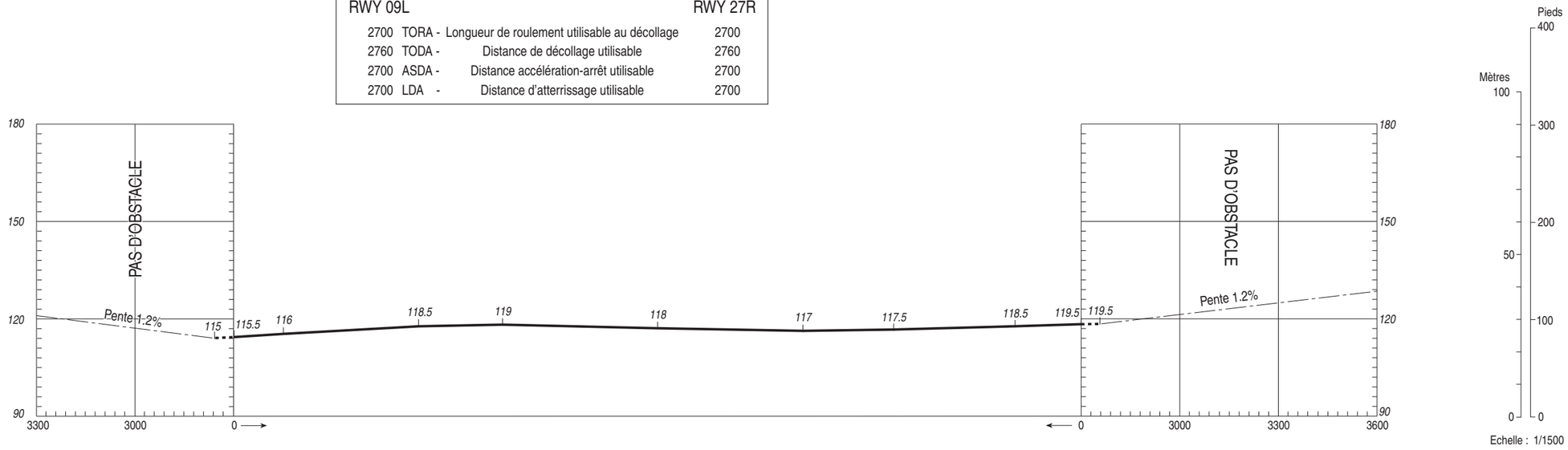
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome obstacles chart - ICAO - A type

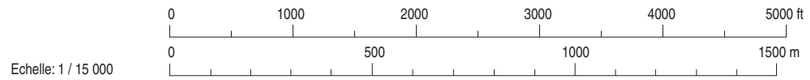
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09L/27R

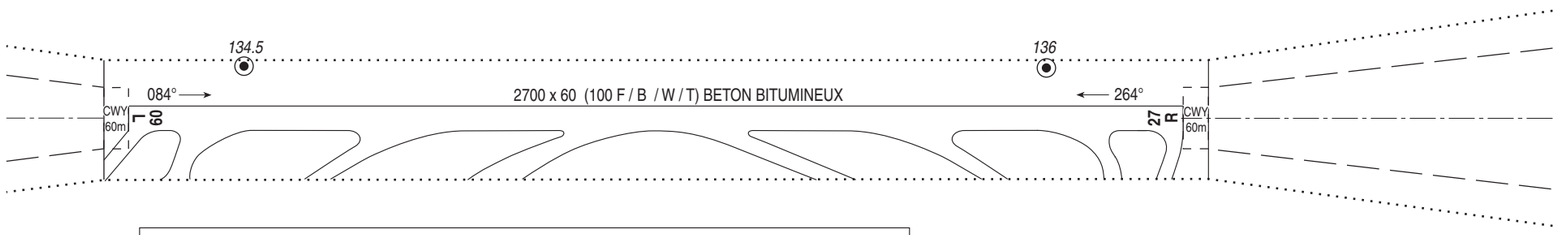
VAR 1°E (20)

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

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

© SIA

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

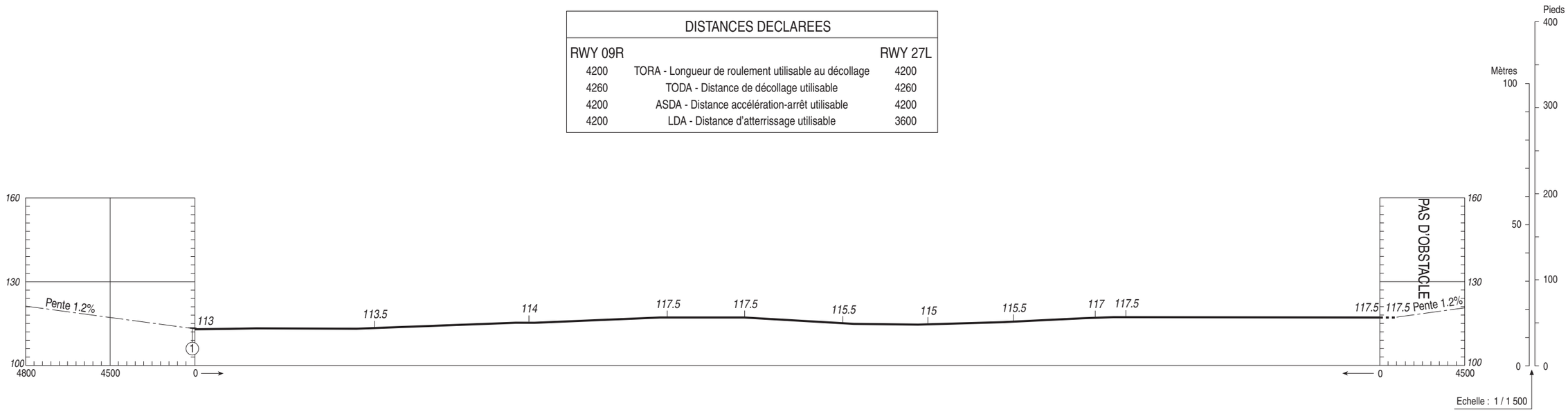
PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09R/27L

VAR 1°E (20)

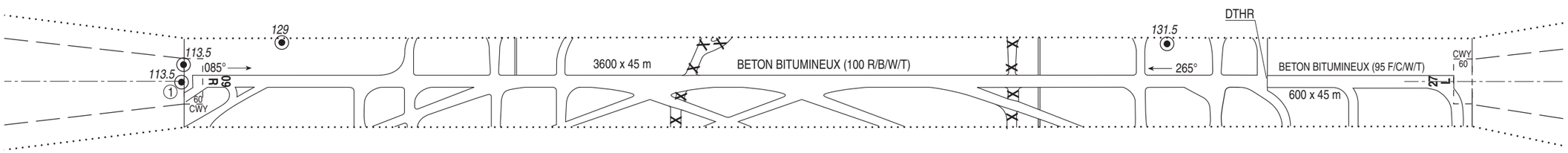
DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

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



Echelle: 1 / 15 000



LEGENDE

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

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

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

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

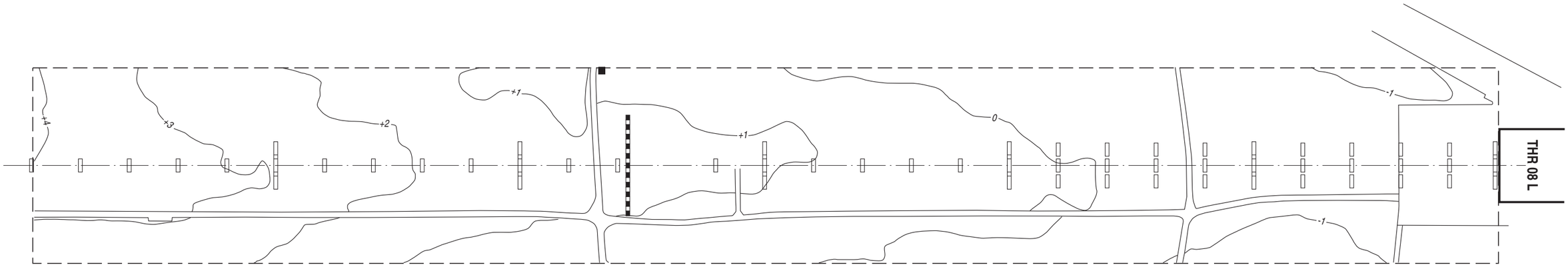
© SIA

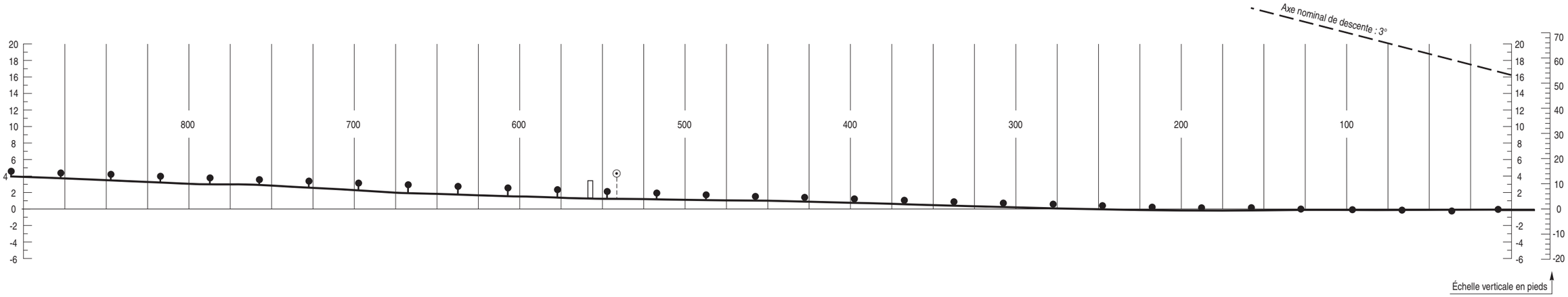
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

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	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

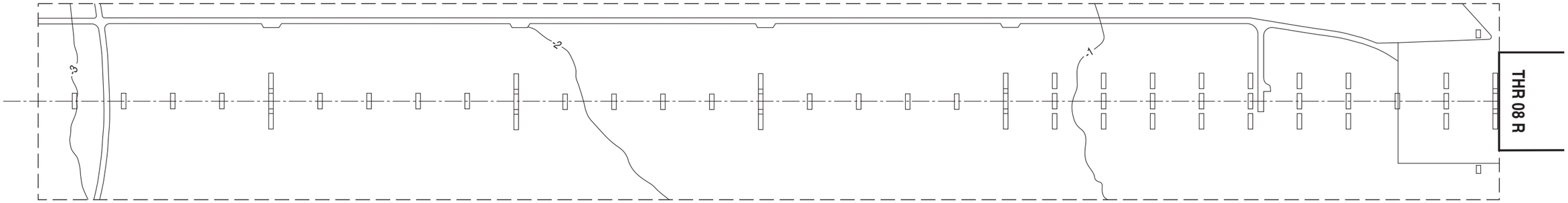
© SIA

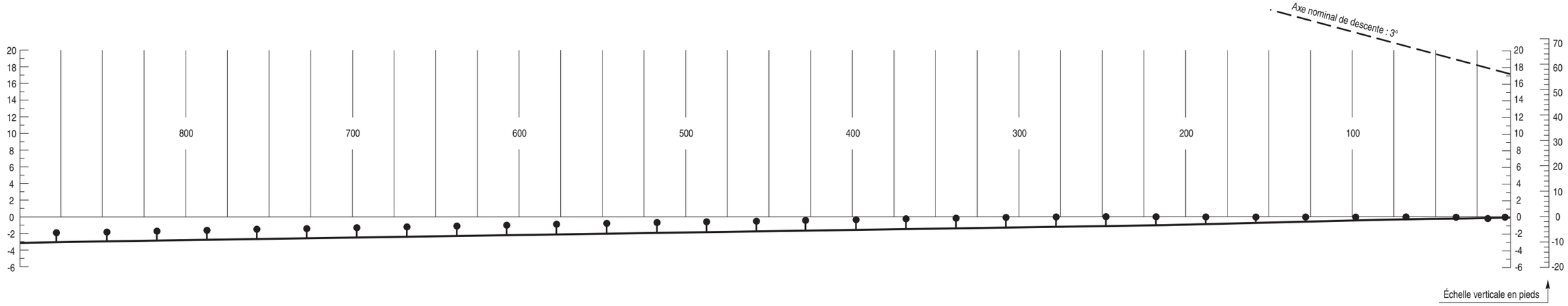
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

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	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

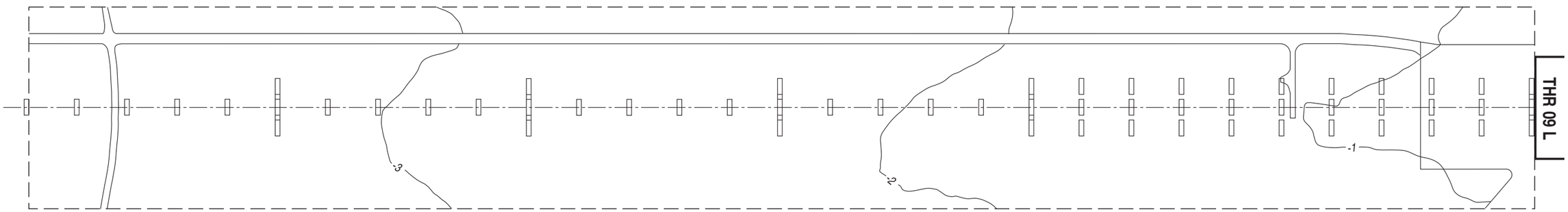
© SIA

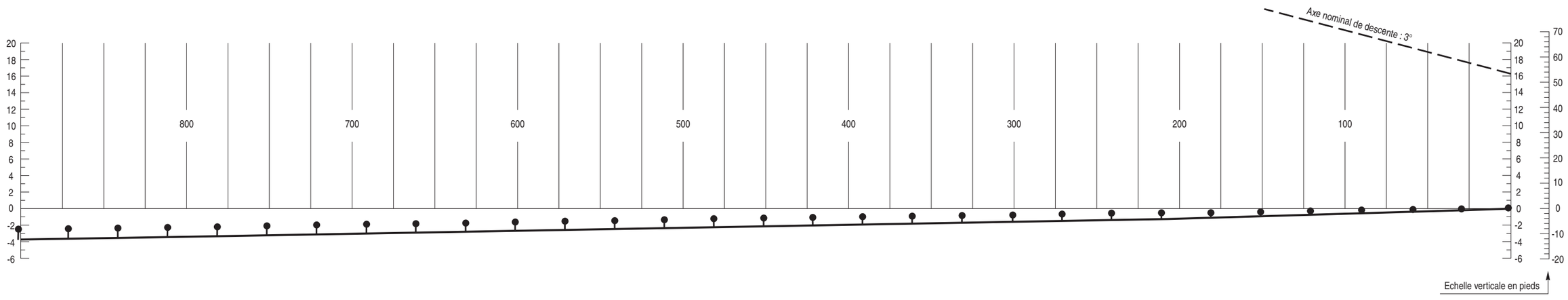
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES





LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
COURBE DE NIVEAU	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

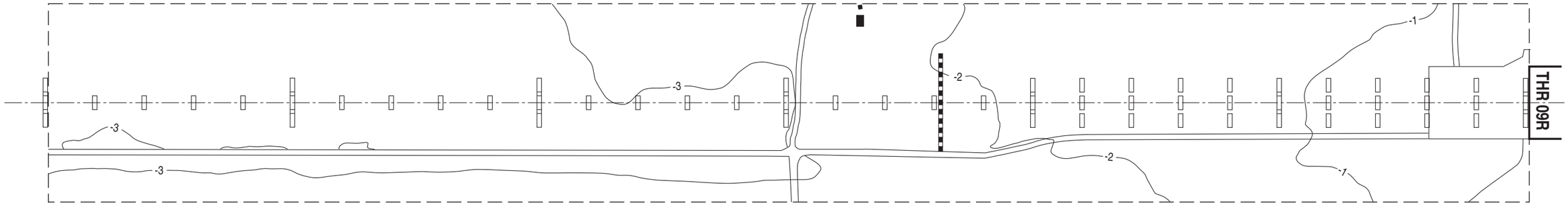
© SIA

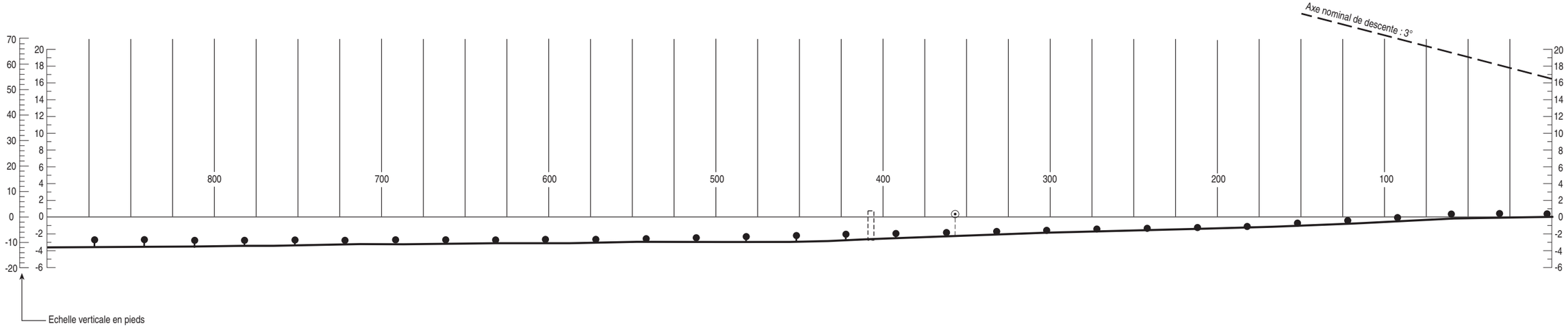
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 09R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES





LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
COURBE DE NIVEAU	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

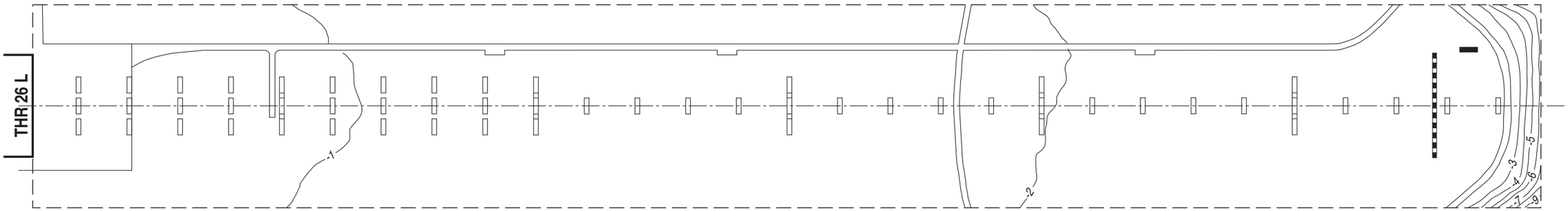
© SIA

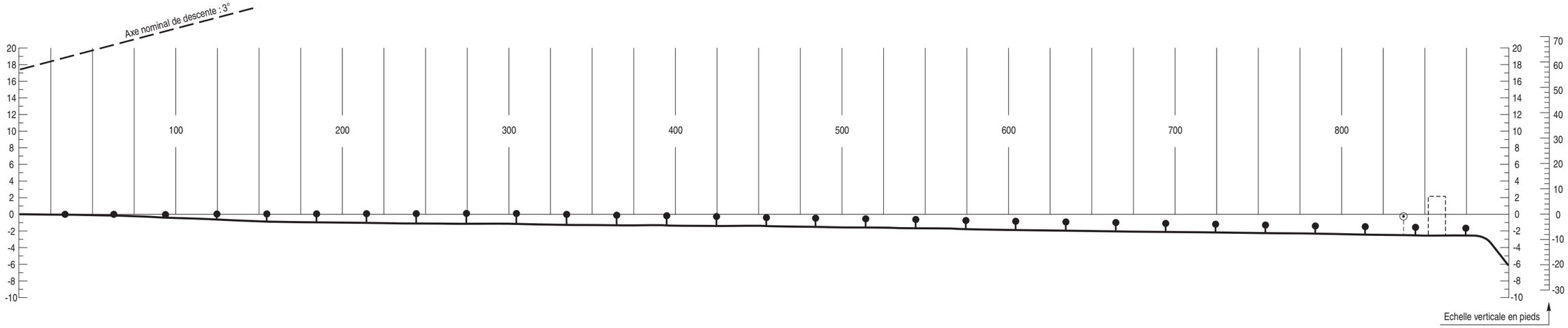
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

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	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

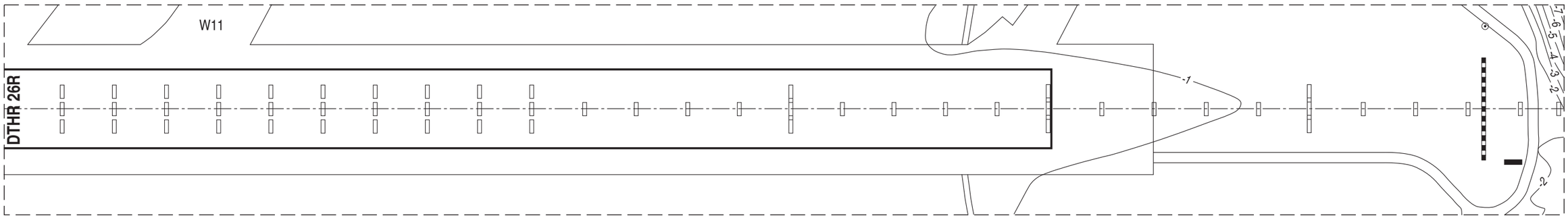
© SIA

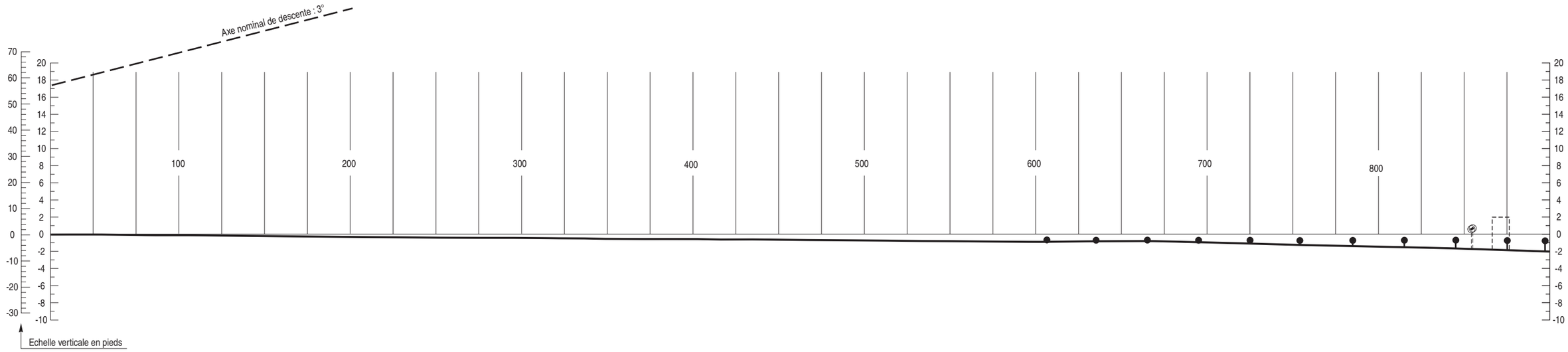
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

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	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

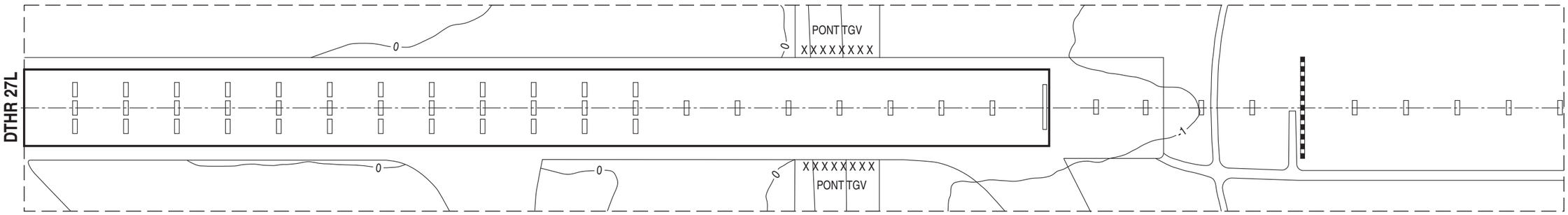
© SIA

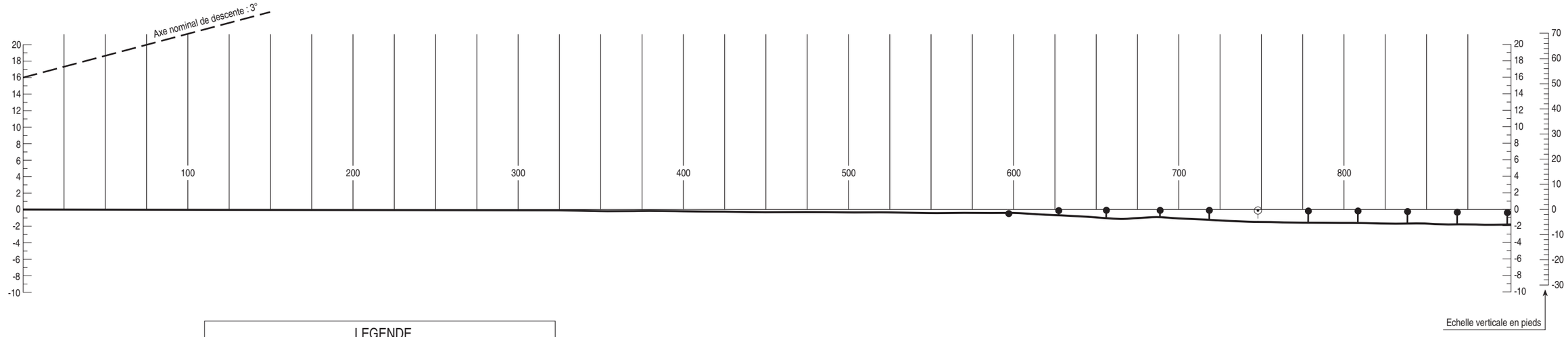
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 27L

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES





LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
COURBE DE NIVEAU	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

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

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

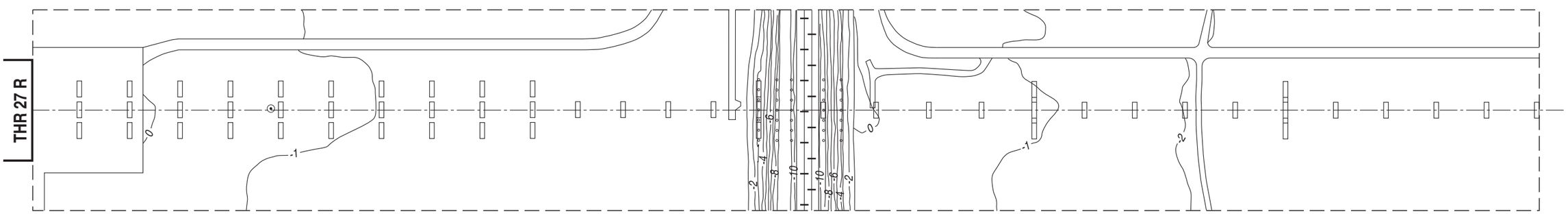
© SIA

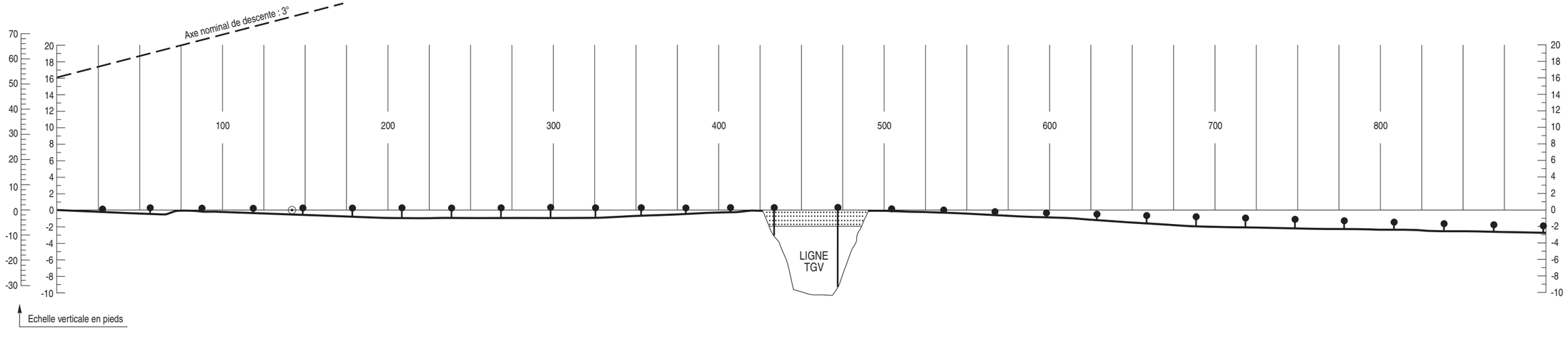
CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
RWY 27R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES





LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
COURBE DE NIVEAU	2
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

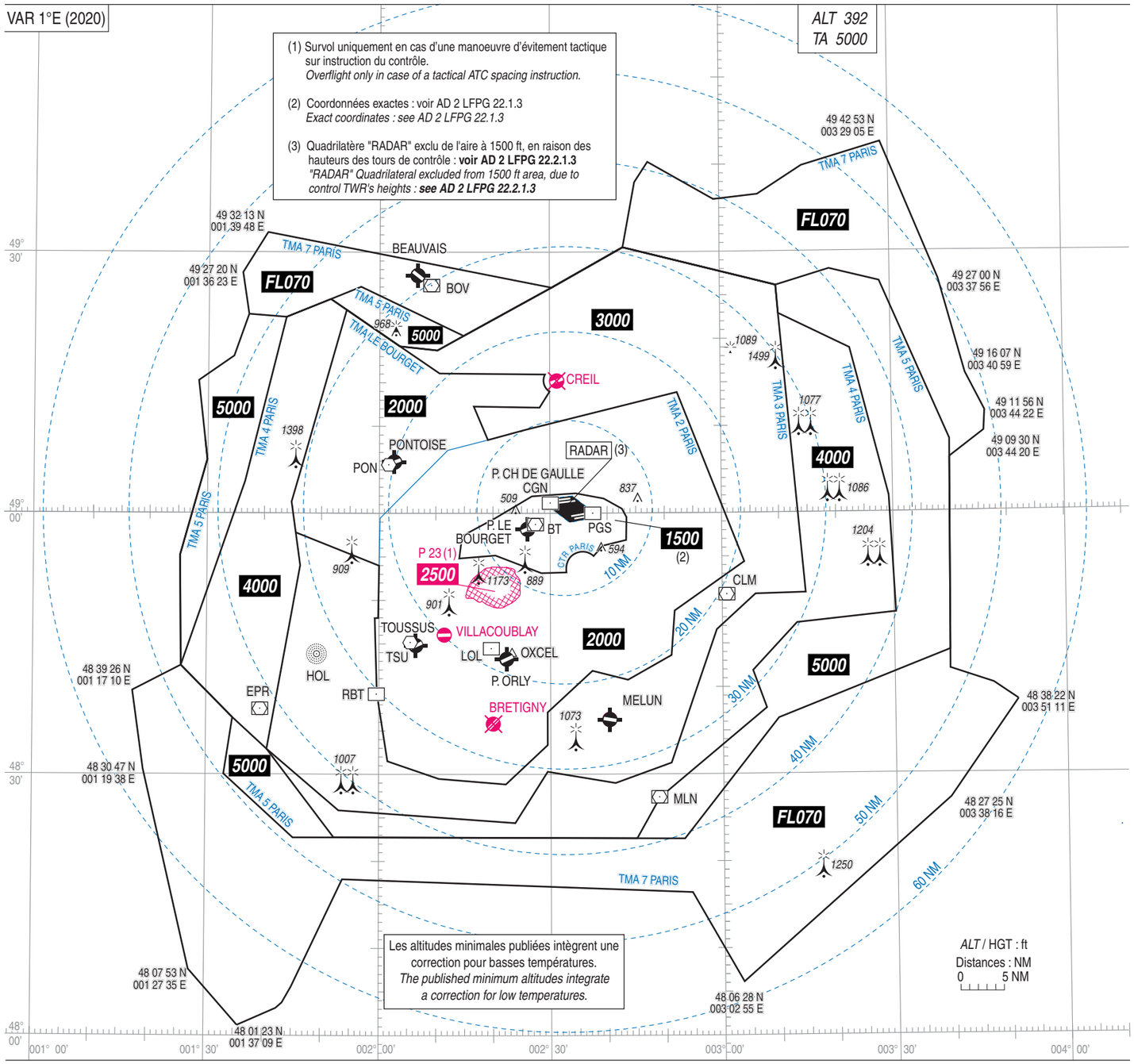
ECHELLE HORIZONTALE : 1/ 2500
ECHELLE VERTICALE : 1/ 500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

Levé exécuté en 2003
Nivellement rattaché au N.G.F.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Vectoring Altitudes

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



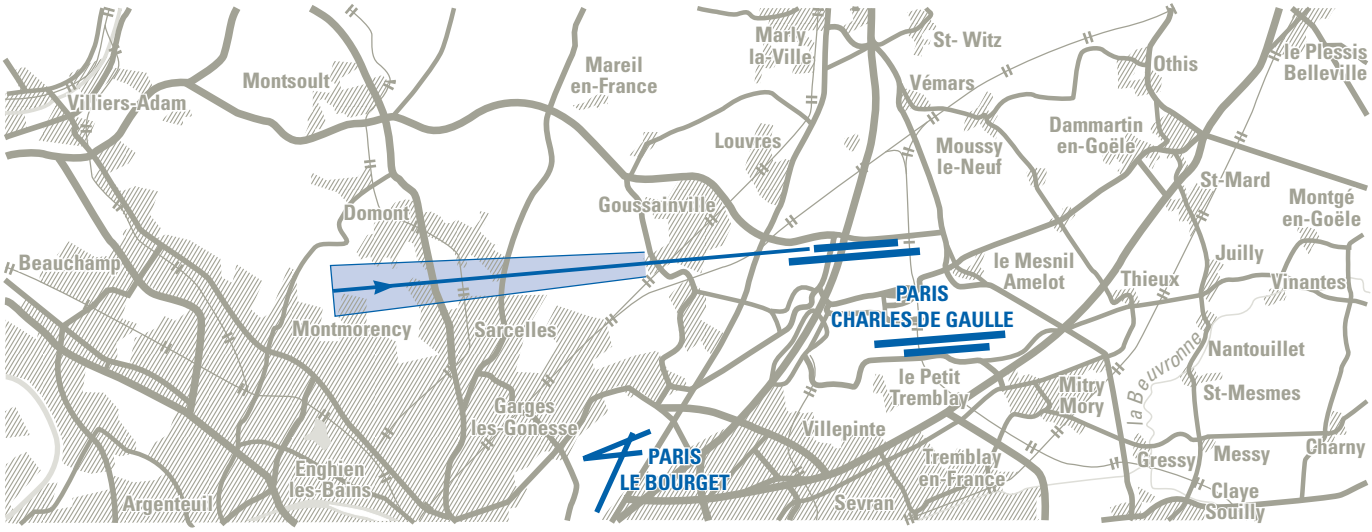
Points avec coordonnées géographiques : Définis par les limites de l'espace aérien géré par les approches parisiennes, hors sommet de TMA.
Points with geographic coordinates : *based on parisian approaches airspace's boundaries, out of TMA corners.*

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION
Voir LFPG AD 2.22
En cas d'interruption des communications
au cours d'une APCH radar, rejoindre et suivre la trajectoire d'APCH
standard publiée pour la piste en service.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE
See LFPG AD 2.22
In the event of a loss of communication during
a radar APCH, join and follow the standard APCH track published
for the RWY in use.

© SIA

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 :

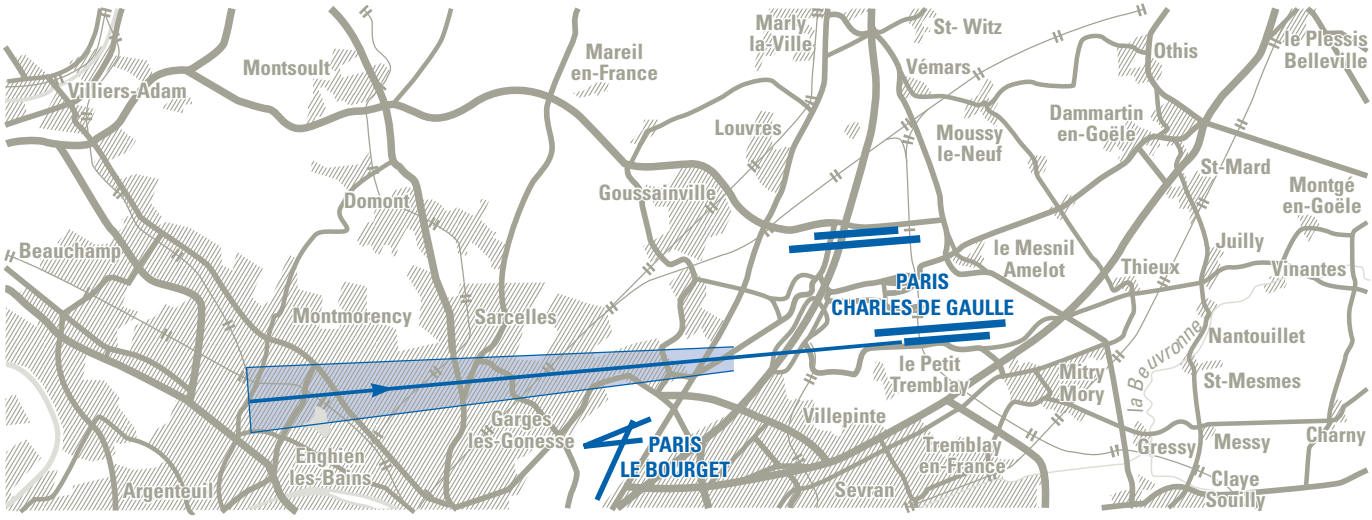
6. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E - 7. 49°01'31.63"N, 002°29'59.20"E
8. 49°01'16.69"N, 002°30'01.06"E - 9. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E
10. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E

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.

© SIA

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 :

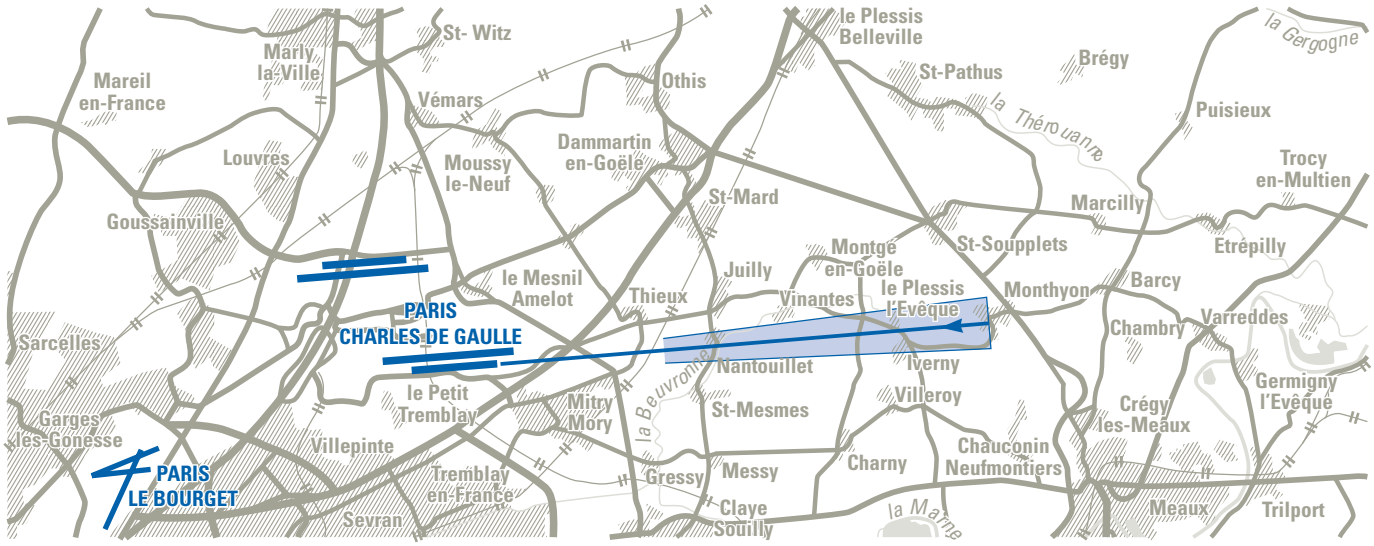
6. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E - 7. 48°59'36.72"N, 002°32'17.82"E
8. 48°59'21.79"N, 002°32'19.68"E - 9. 48°58'07.71"N, 002°17'23.89"E
10. 48°59'12.24"N, 002°17'15.57"E

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.

© SIA

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 :

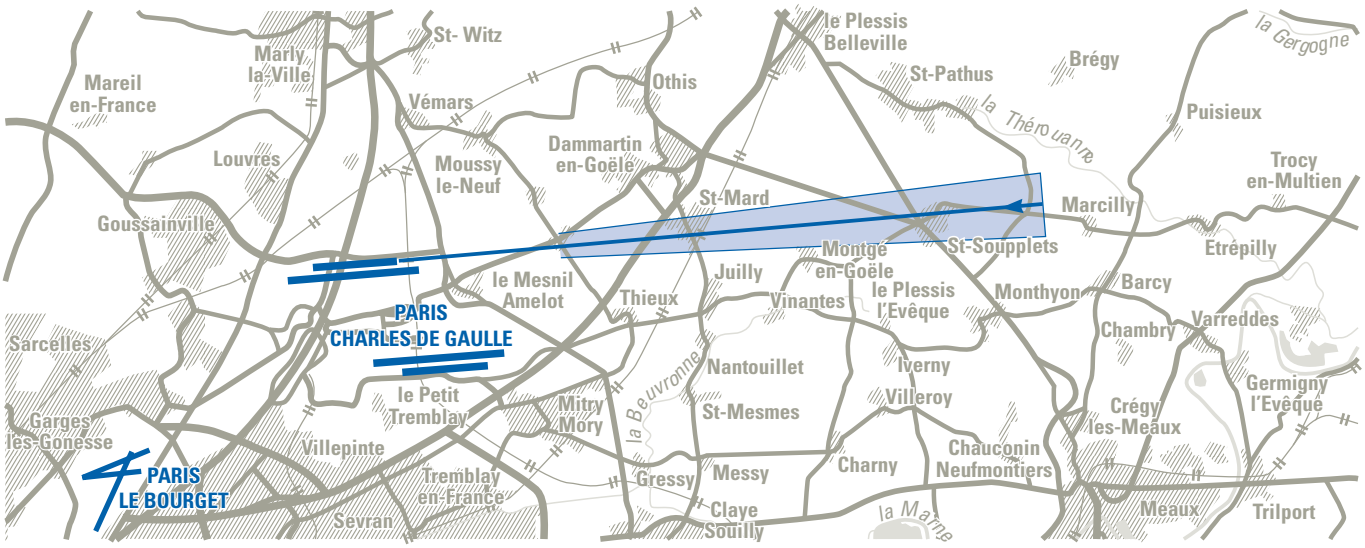
6. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E - 7. 49°00'45.36"N, 002°48'18.53"E
8. 48°59'54.50"N, 002°48'24.58"E - 9. 48°59'38.42"N, 002°37'31.28"E
10. 48°59'53.36"N, 002°37'29.46"E

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.

© SIA

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.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 08L - 08R - 09L - 09R
BIBAX - LUKIP (9E - 9D (1))

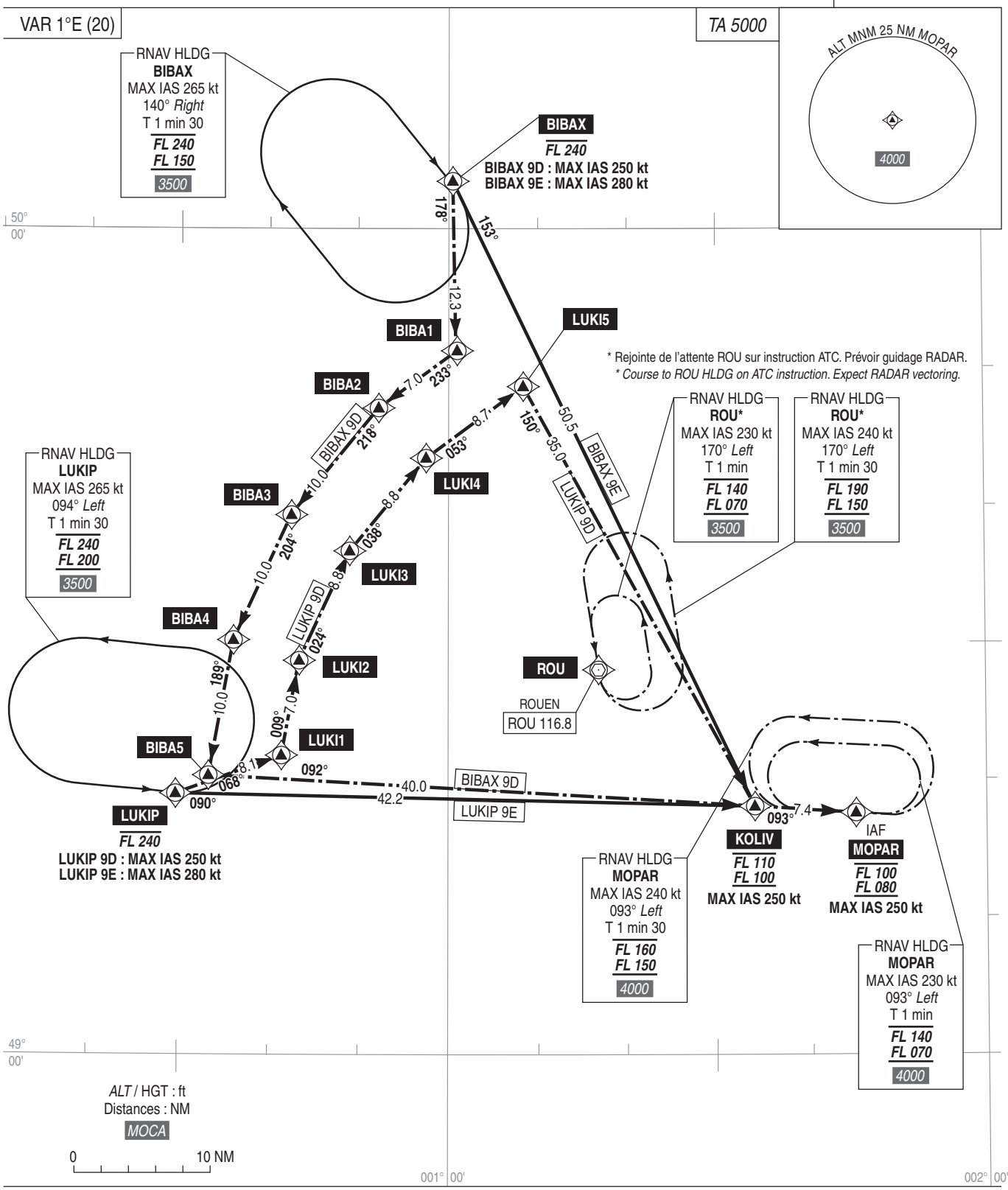
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

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/*or* 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.

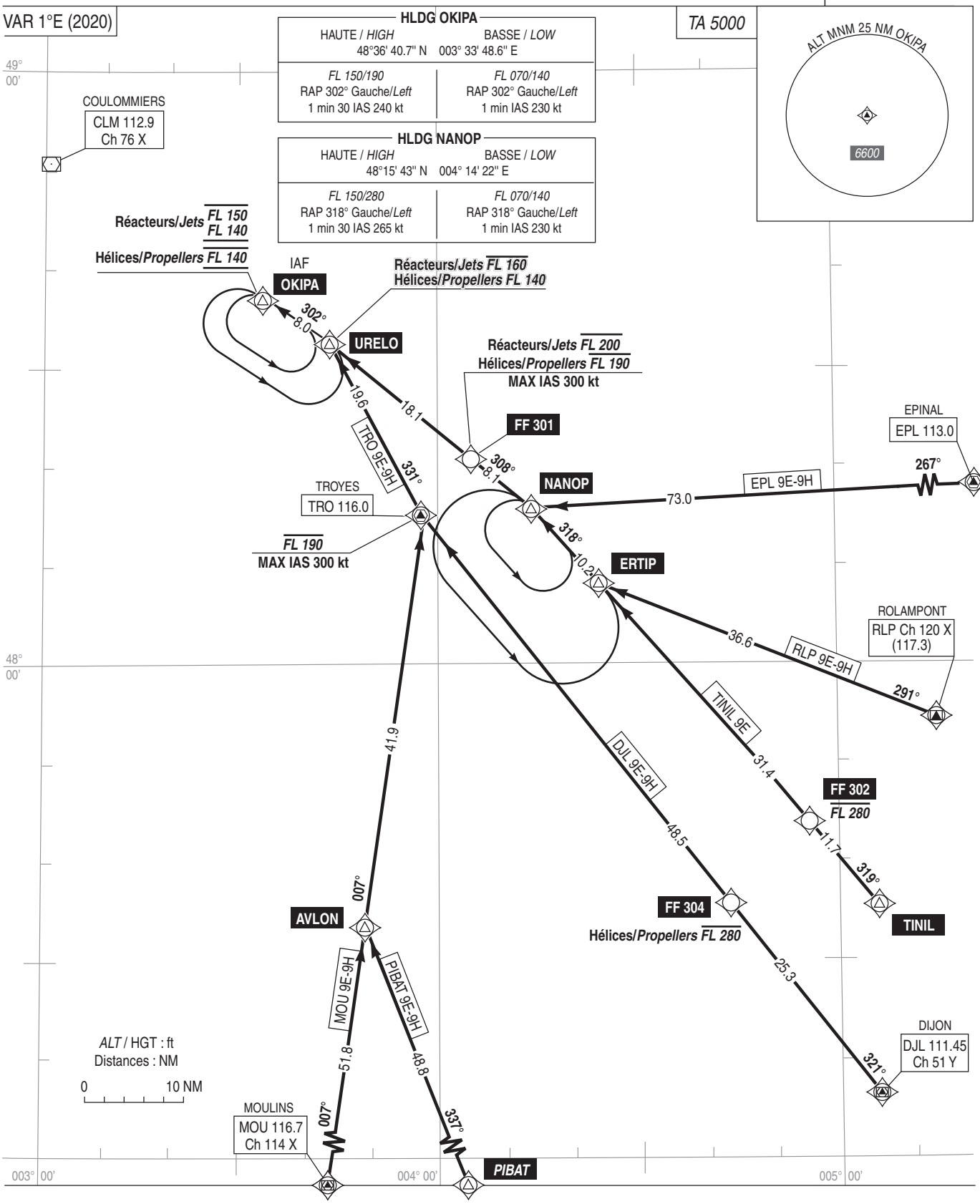
© SIA

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

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME



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.

© SIA

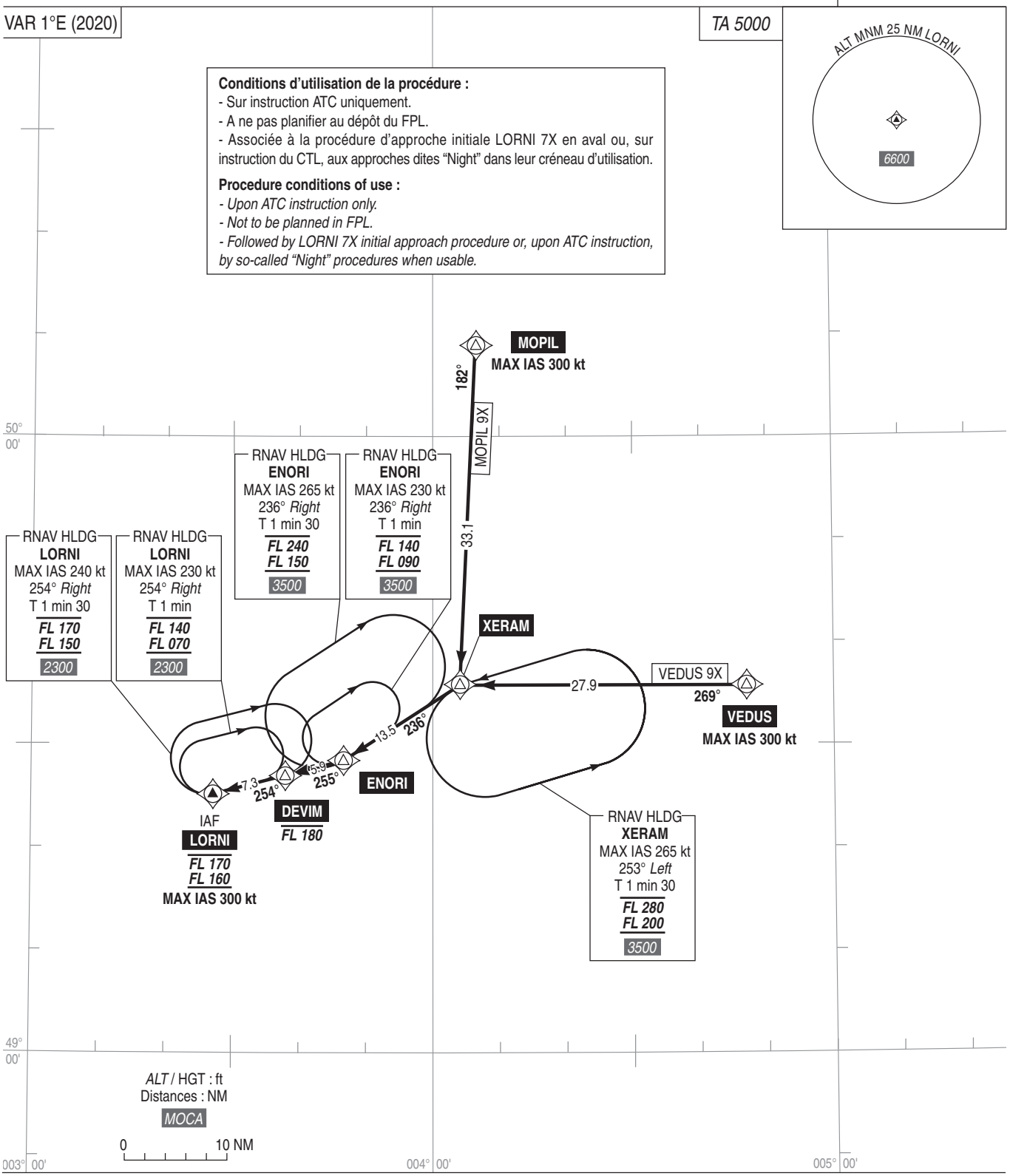
PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Jets only*
RWY 08L - 08R - 09L - 09R
MOPIL - VEDUS (9X)

(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



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR instructions 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.

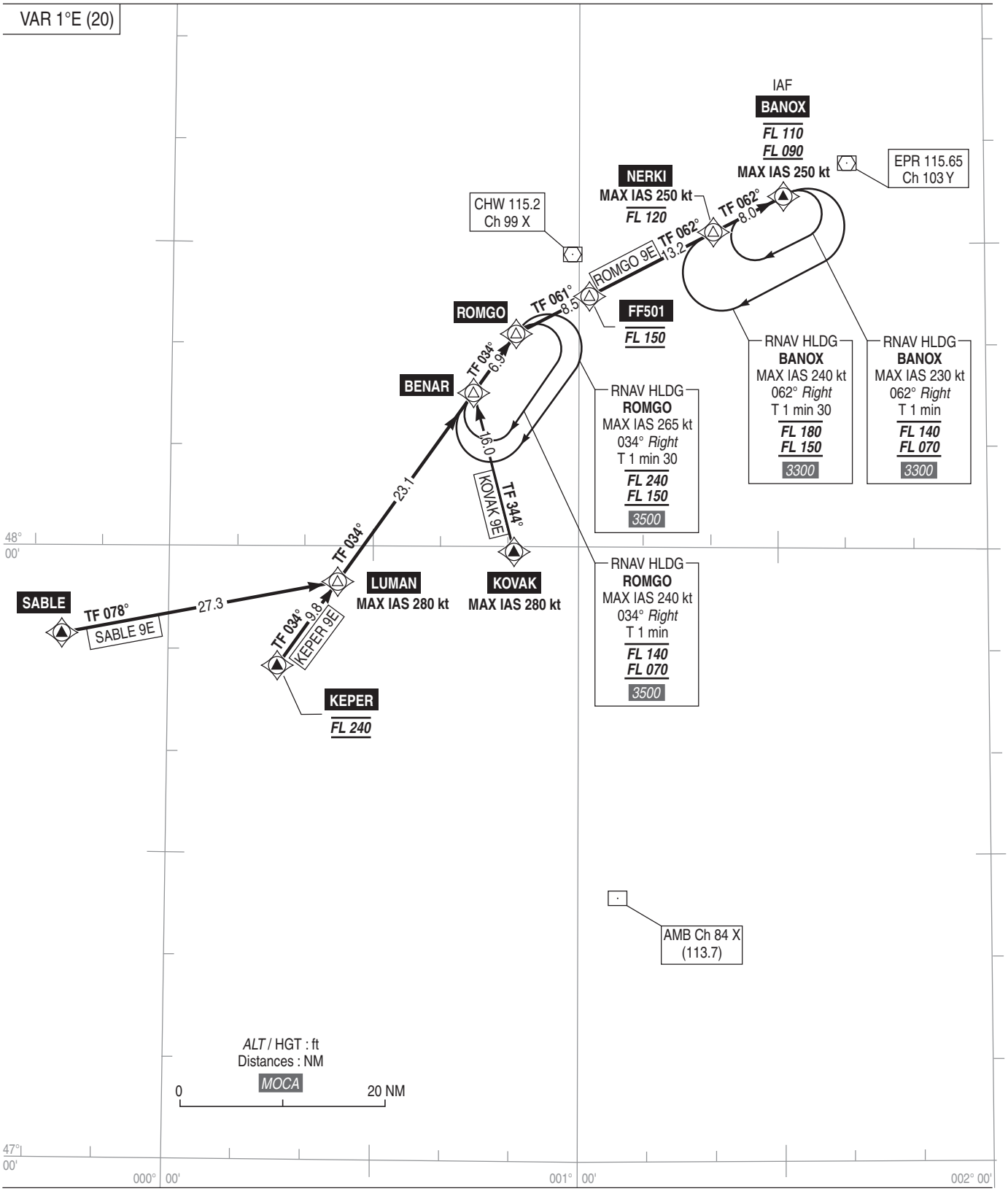
© SIA

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



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.

© SIA

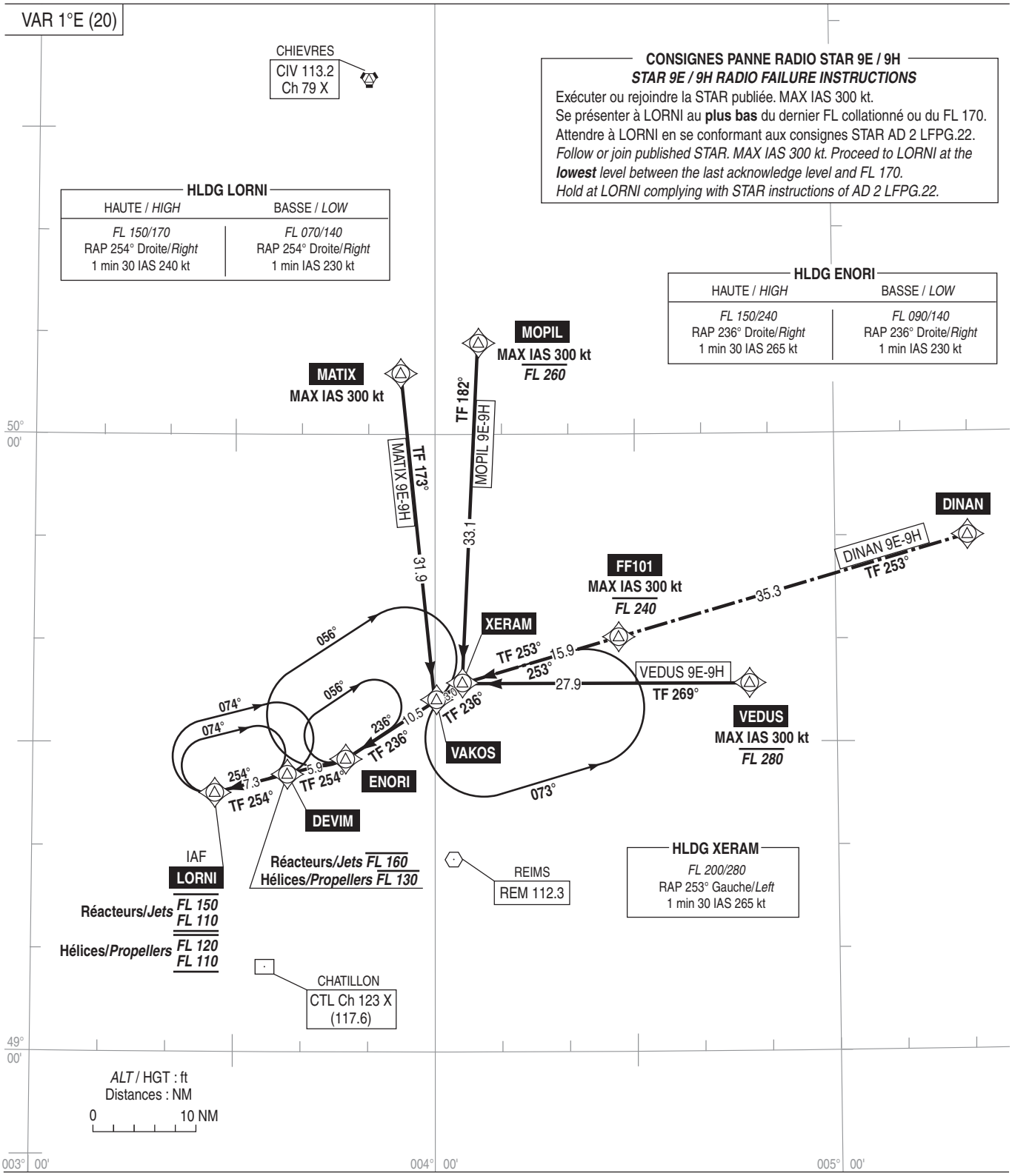
PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 08L - 08R - 09L - 09R
MATIX - MOPIL - DINAN - VEDUS (9E - 9H)

(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



Voir consignes STAR AD 2 LFPG.22.

See STAR instructions AD 2 LFPG.22.

© SIA

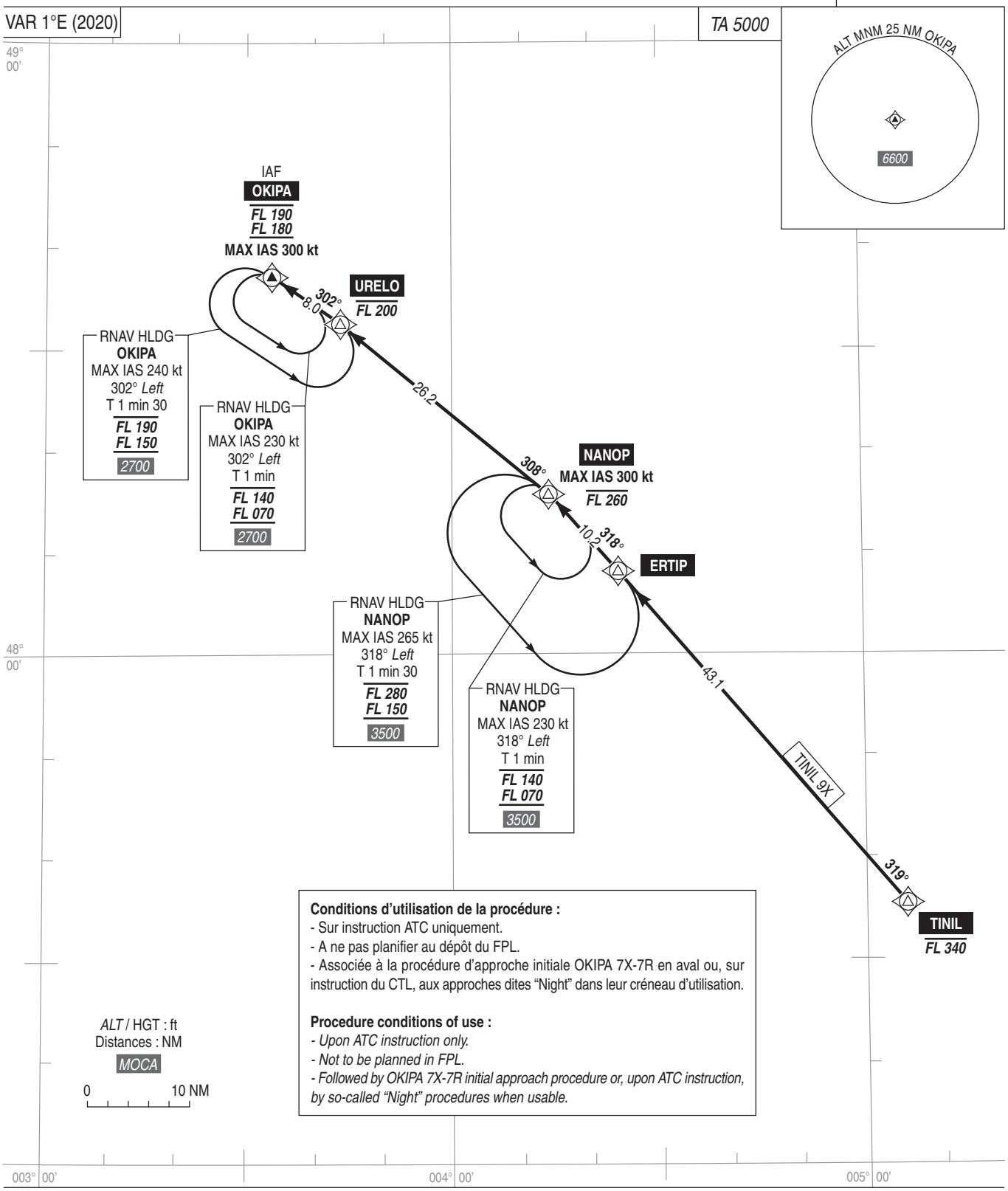
PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Jets only*
RWY 09L - 09R - 08L - 08R
TINIL (9X)

(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



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.

© SIA

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)

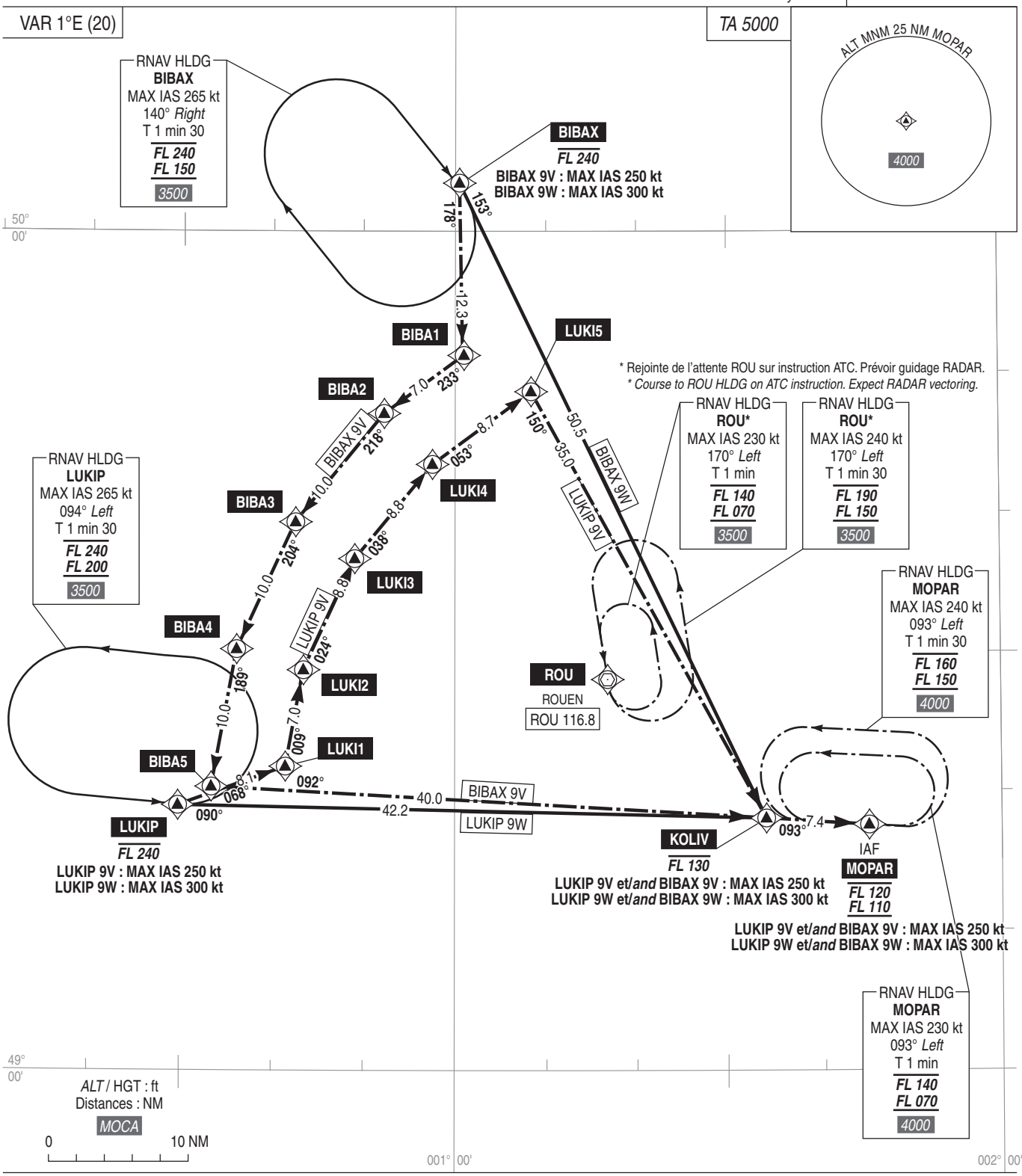
IAF : MOPAR

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.

© SIA

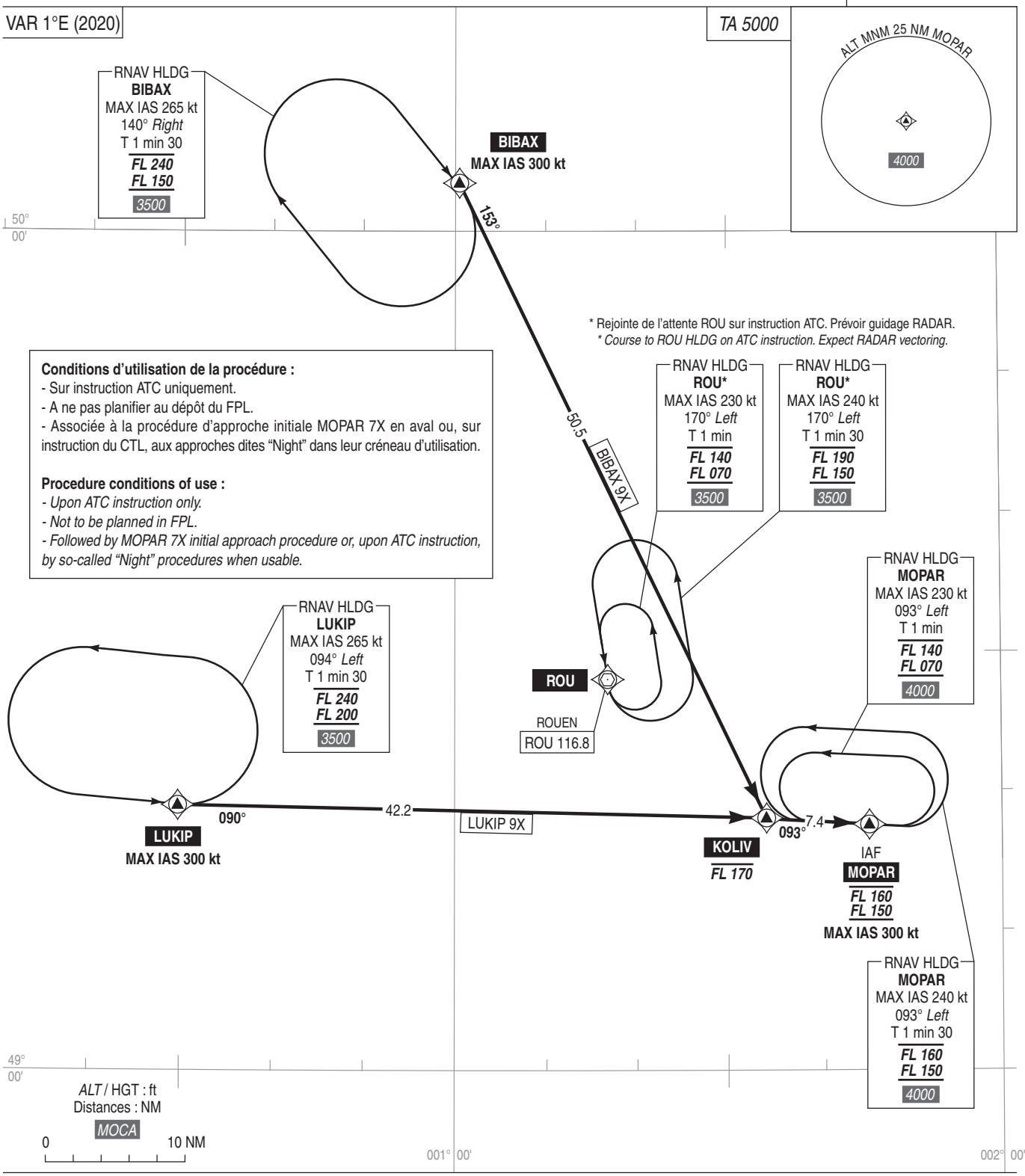
PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Jets only*
RWY 26L - 26R - 27L - 27R
BIBAX - LUKIP (9X)

(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



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.

© SIA

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

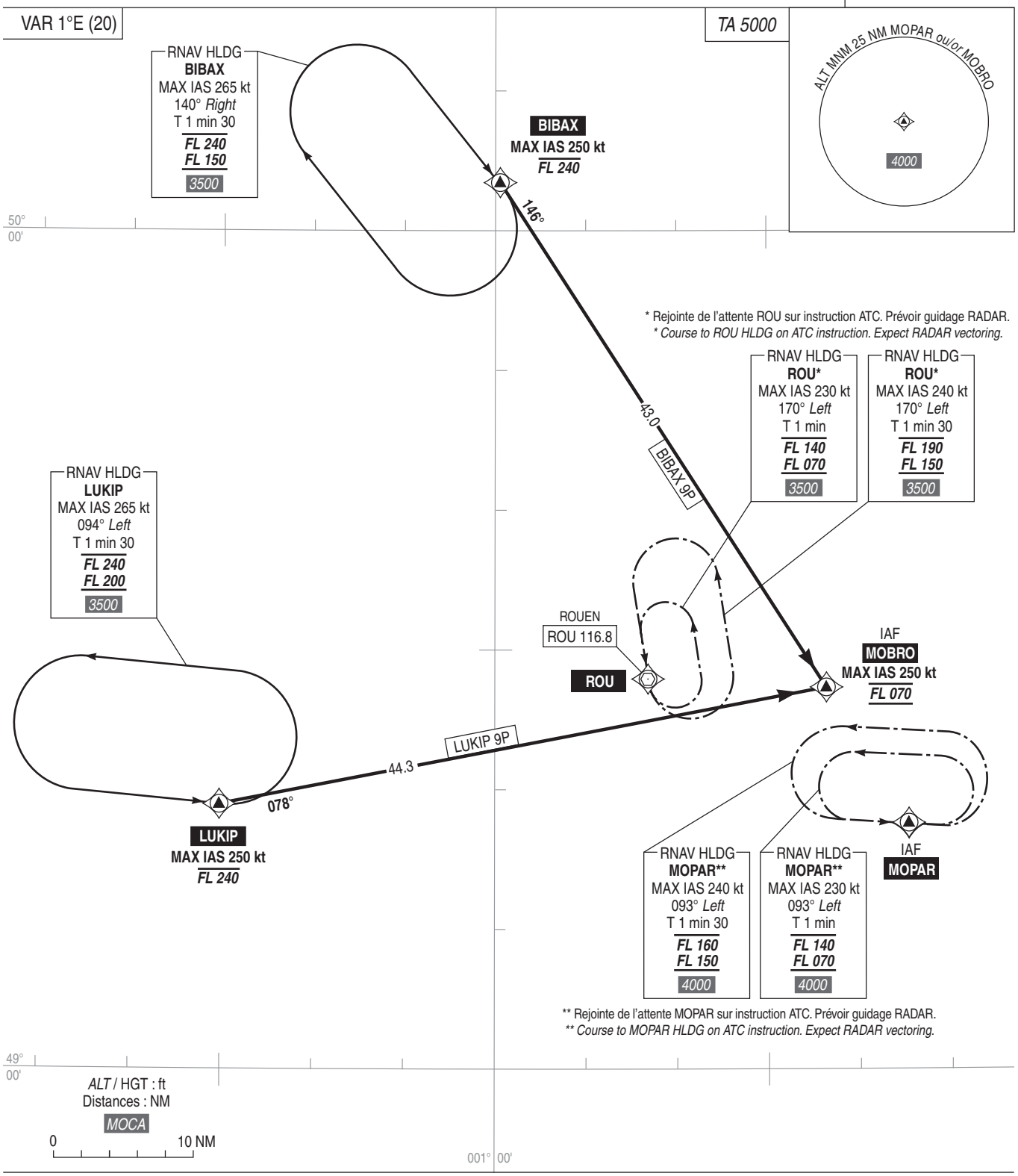
(Protégées pour / *Protected for* CAT A, B, C, D)

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

© SIA

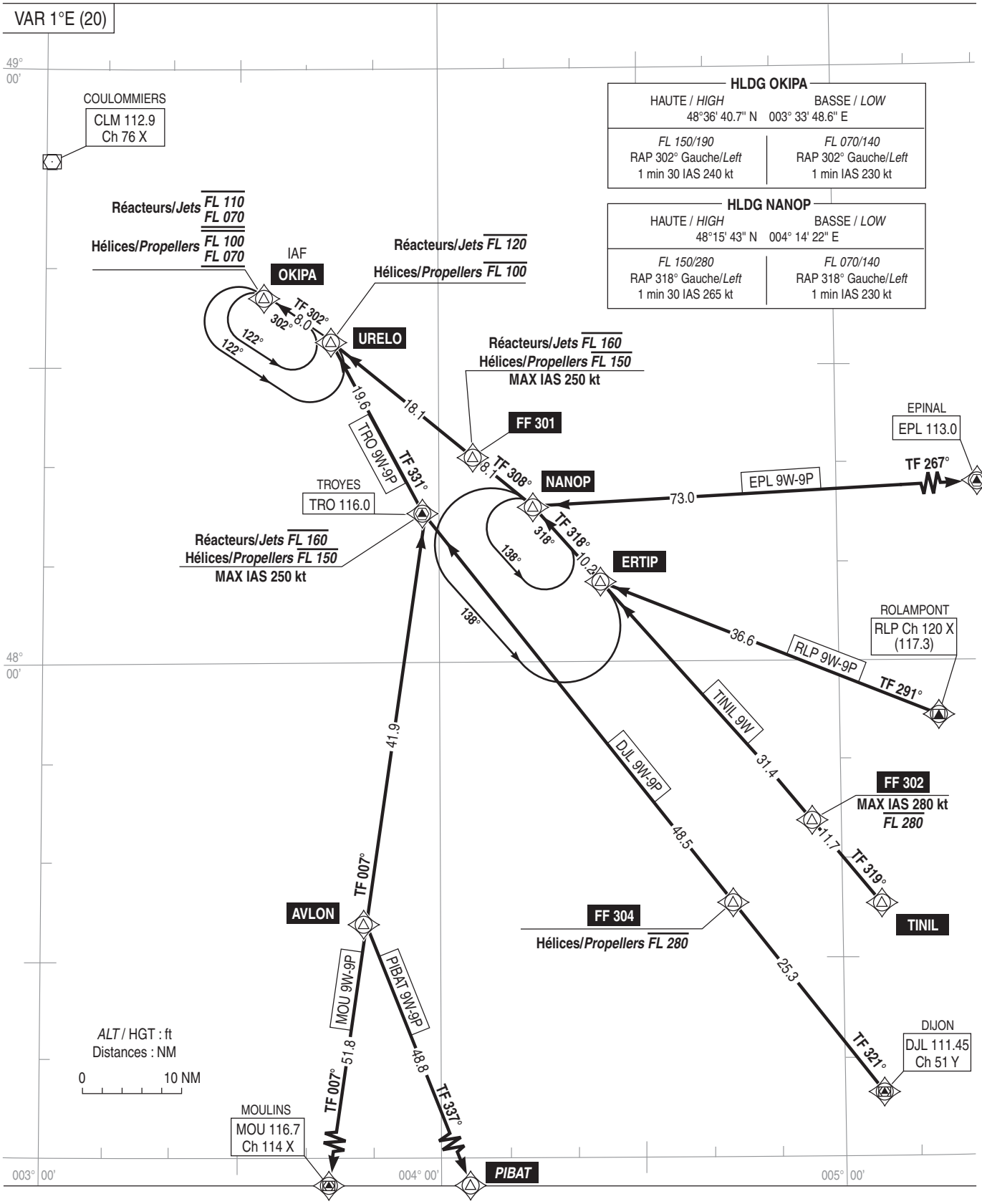
PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 27L - 27R - 26L - 26R (9W - 9P)
EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU - TRO

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

IAF : OKIPA

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

TF : Track to Fix



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.

© SIA

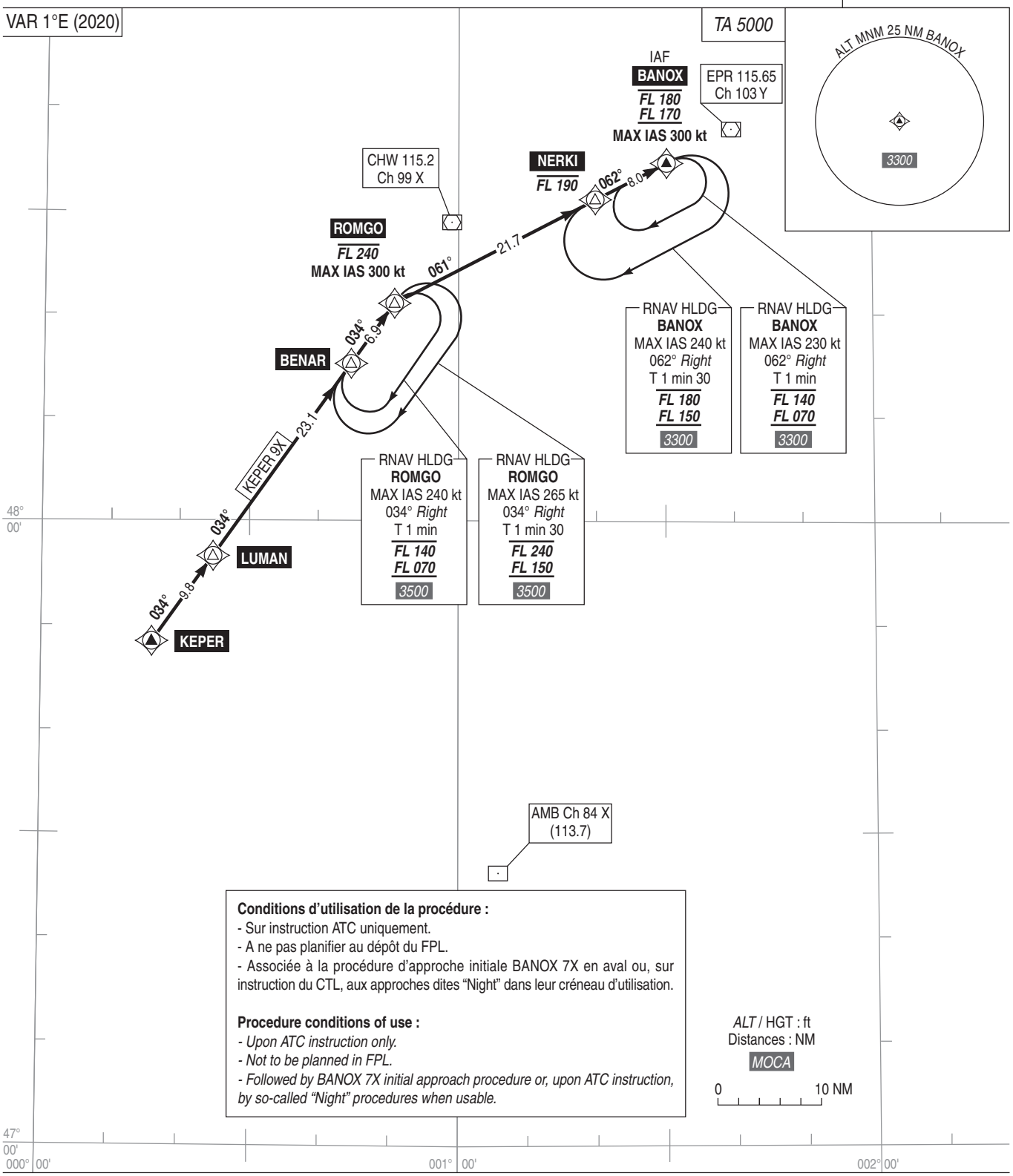
PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV Réacteurs uniquement / *Jets only*
RWY 26L - 26R - 27L - 27R
KEPER (9X)

(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



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 BANOX 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 BANOX 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 :
Voir consignes particulières STAR AD 2 LFPG.22

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

© SIA

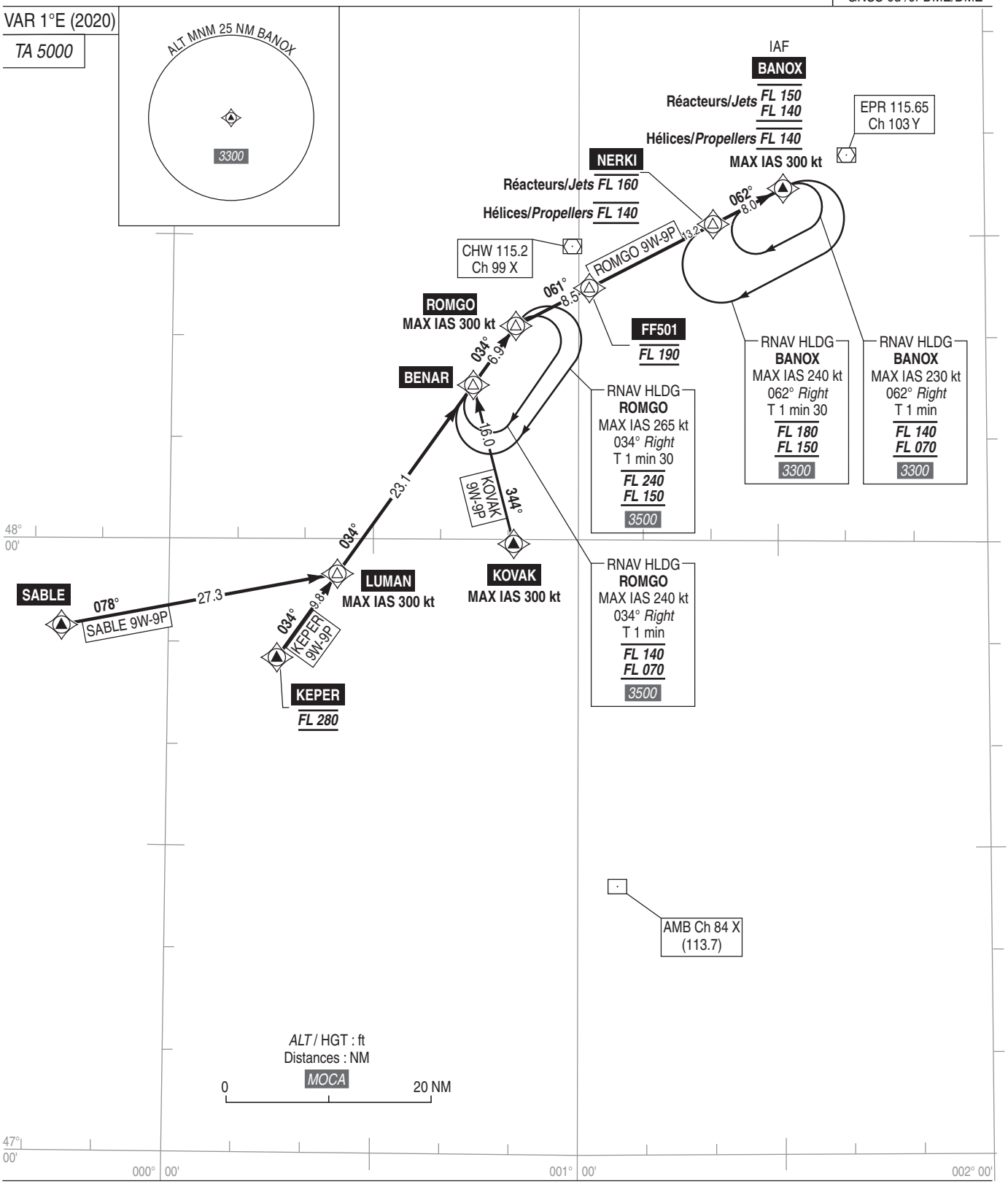
PARIS CHARLES DE GAULLE
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 26L - 26R - 27L - 27R (9W - 9P)
KEPER - KOVAK - SABLE - ROMGO

(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



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.

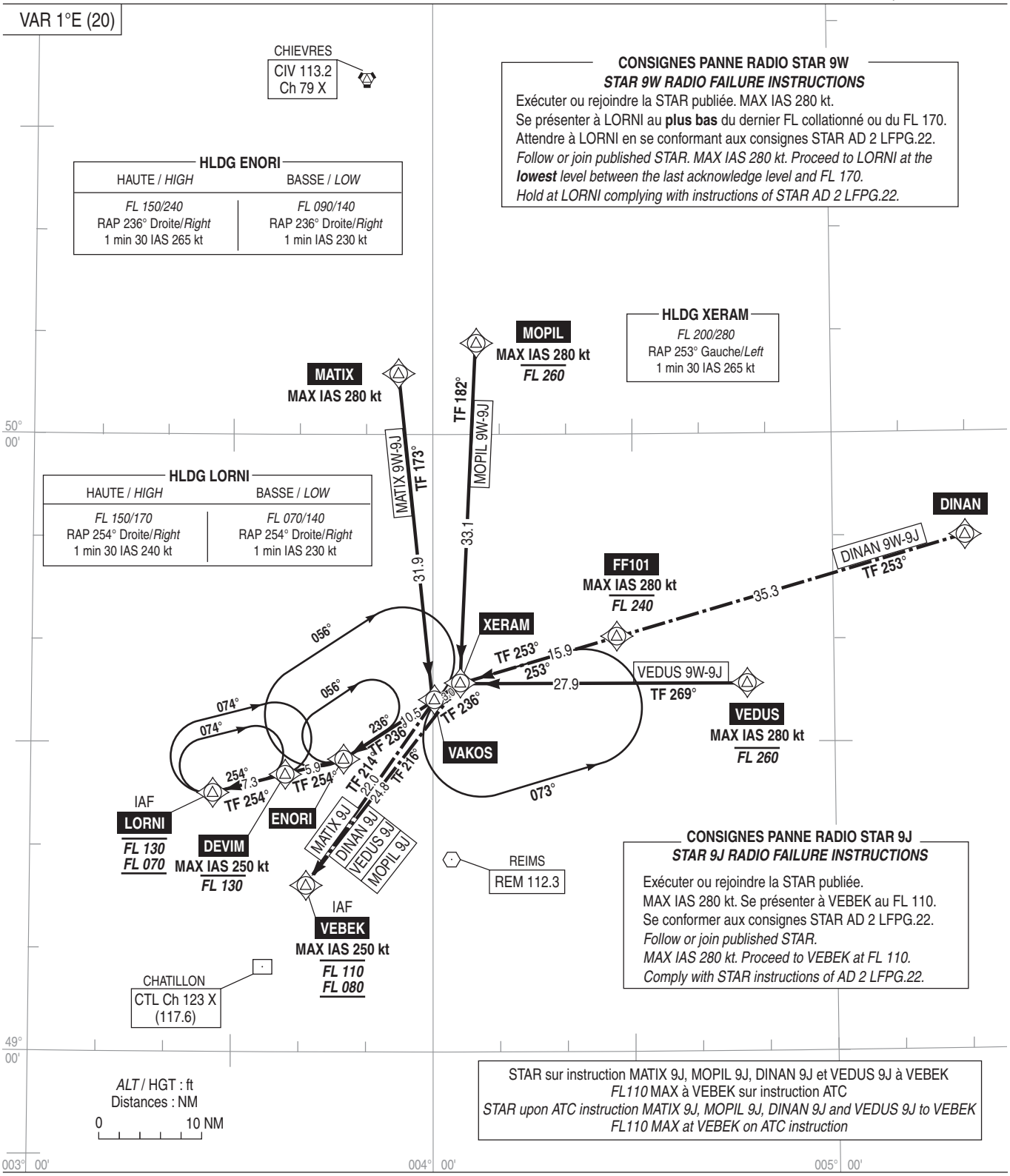
© SIA

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.

© SIA

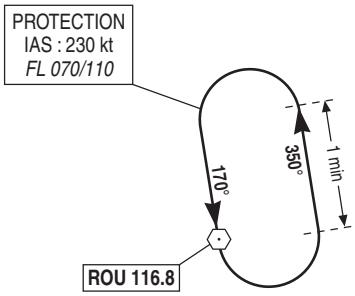
ATTENTES CONVENTIONNELLES

Conventional Holdings

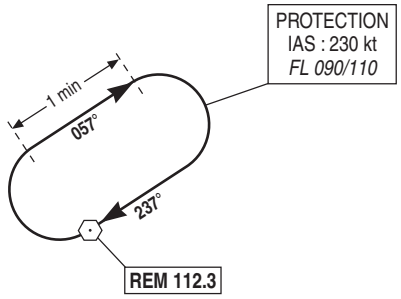
VAR 1°E (20)

Secteur Nord / *North sector*

Secteur Nord-Ouest
North-West sector



Secteur Nord-Est
North-East sector



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

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

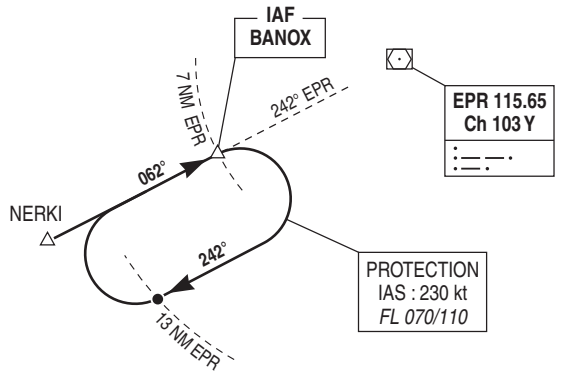
© SIA

ATTENTES CONVENTIONNELLES

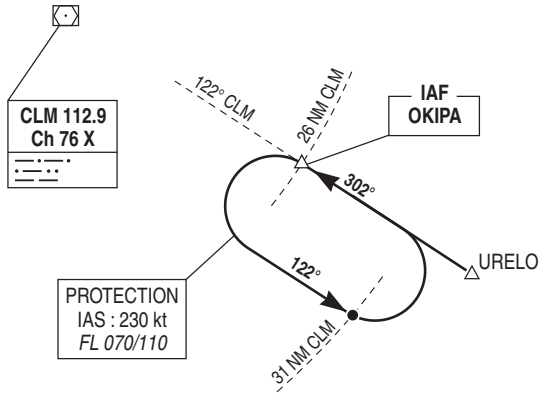
Conventional Holdings

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

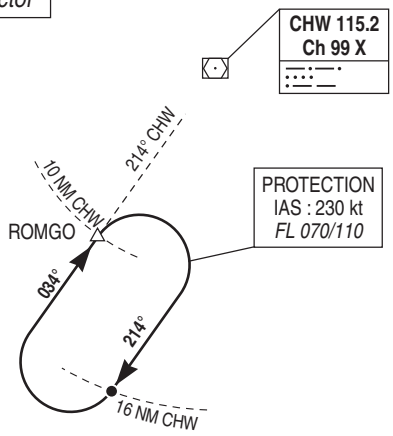
Secteur Sud-Ouest
South-West sector



Secteur Sud-Est
South-East sector



Secteur Sud-Ouest
South-West sector



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

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

© SIA

PARIS 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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9E	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9E	**(UIR)**										
	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
DINAN 9E	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9E	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9H	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9H	**(UIR)**										
	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
DINAN 9H	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9H	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MOPIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
VEDUS 9X	**(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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
EPL 9E	**(UIR)**										
	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
RLP 9E	**(FIR)**										
	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
TINIL 9E	**(UIR)**										
	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
DJL 9E	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9E	**(FIR)**										
	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
MOU 9E	**(FIR)**										
	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
TRO 9E	**(UIR FIR)**										
	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
EPL 9H	**(UIR)**										
	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
RLP 9H	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
DJL 9H	**(UIR FIR)**										
	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
PIBAT 9H	**(FIR)**										
	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
MOU 9H	**(FIR)**										
	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
TRO 9H	**(UIR FIR)**										
	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
TINIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
KEPER 9E	**(UIR)**										
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
KOVAK 9E	**(FIR)**										
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
SABLE 9E	**(FIR)**										
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
ROMGO 9E	**(UIR FIR)**										
	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
BIBAX 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
LUKIP 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9E											
	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
LUKIP 9E											
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9E	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9E	**(UIR)**										
	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
DINAN 9E	**(UIR Sur instruction / *On instruction)***										
	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
VEDUS 9E	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9H	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9H	**(UIR)**										
	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
DINAN 9H	**(UIR Sur instruction / *On instruction)***										
	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
VEDUS 9H	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MOPIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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
VEDUS 9X	**(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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
EPL 9E	**(UIR)**										
	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
RLP 9E	**(FIR)**										
	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
TINIL 9E	**(UIR)**										
	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
DJL 9E	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9E	**(FIR)**										
	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
MOU 9E	**(FIR)**										
	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
TRO 9E	**(UIR FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
EPL 9H	**(UIR)**										
	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
RLP 9H	**(FIR)**										
	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
DJL 9H	**(UIR FIR)**										
	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
PIBAT 9H	**(FIR)**										
	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
MOU 9H	**(FIR)**										
	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
TRO 9H	**(UIR FIR)**										
	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
TINIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
KEPER 9E	**(UIR)**										
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
KOVAK 9E	**(FIR)**										
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
SABLE 9E	**(FIR)**										
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
ROMGO 9E	**(UIR FIR)**										
	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
BIBAX 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	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
LUKIP 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9E											
	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
LUKIP 9E											
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9E	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9E	**(UIR)**										
	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
DINAN 9E	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9E	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9H	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9H	**(UIR)**										
	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
DINAN 9H	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9H	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MOPIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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
VEDUS 9X	**(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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
EPL 9E	**(UIR)**										
	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
RLP 9E	**(FIR)**										
	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
TINIL 9E	**(UIR)**										
	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
DJL 9E	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9E	**(FIR)**										
	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
MOU 9E	**(FIR)**										
	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
TRO 9E	**(UIR FIR)**										
	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
EPL 9H	**(UIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
RLP 9H	**(FIR)**										
	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
DJL 9H	**(UIR FIR)**										
	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
PIBAT 9H	**(FIR)**										
	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
MOU 9H	**(FIR)**										
	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
TRO 9H	**(UIR FIR)**										
	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
TINIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
KEPER 9E	**(UIR)**										
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
KOVAK 9E	**(FIR)**										
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
SABLE 9E	**(FIR)**										
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
ROMGO 9E	**(UIR FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
BIBAX 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	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
LUKIP 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9E											
	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
LUKIP 9E											
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9E	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9E	**(UIR)**										
	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
DINAN 9E	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9E	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9H	**(FIR)**										
	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
MOPIL 9H	**(UIR)**										
	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
DINAN 9H	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9H	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MOPIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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
VEDUS 9X	**(UIR FIR FL > 105, Réacteurs uniquement / Jets only)**										
	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
EPL 9E	**(UIR)**										
	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
RLP 9E	**(FIR)**										
	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
TINIL 9E	**(UIR)**										
	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
DJL 9E	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9E	**(FIR)**										
	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
MOU 9E	**(FIR)**										
	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
TRO 9E	**(UIR FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
EPL 9H	**(UIR)**										
	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
RLP 9H	**(FIR)**										
	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
DJL 9H	**(UIR FIR)**										
	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
PIBAT 9H	**(FIR)**										
	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
MOU 9H	**(FIR)**										
	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
TRO 9H	**(UIR FIR)**										
	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
TINIL 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
KEPER 9E	**(UIR)**										
	IF	KEPER						FL240	FL240		RNAV 1
	TF	LUMAN		034	035.1	9.8				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
KOVAK 9E	**(FIR)**										
	IF	KOVAK								280	RNAV 1
	TF	BENAR		344	345.3	16.1					RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.4	6.9					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
SABLE 9E	**(FIR)**										
	IF	SABLE									RNAV 1
	TF	LUMAN		078	078.8	27.3				280	RNAV 1
	TF	ROMGO		034	035.1	30.0					RNAV 1
	TF	FF 501		061	062.4	8.5		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
ROMGO 9E	**(UIR FIR)**										
	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
BIBAX 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	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
LUKIP 9D	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle / *Use on ATC instruction only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9E											
	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
LUKIP 9E											
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9W	**(FIR)**										
	IF	MATIX								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
MOPIL 9W	**(UIR)**										
	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
DINAN 9W	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9W	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9J	**(FIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
MOPIL 9J	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
DINAN 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
VEDUS 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
EPL 9W	**(UIR)**										
	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
RLP 9W	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
TINIL 9W	**(UIR)**										
	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
DJL 9W	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9W	**(FIR)**										
	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
MOU 9W	**(FIR)**										
	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
TRO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
EPL 9P	**(UIR)**										
	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
RLP 9P	**(FIR)**										
	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
DJL 9P	**(UIR FIR)**										
	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
PIBAT 9P	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MOU 9P	**(FIR)**										
	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
TRO 9P	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9W	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9W	**(FIR)**										
	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
SABLE 9W	**(FIR)**										
	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
ROMGO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9P	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9P	**(FIR)**										
	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
SABLE 9P	**(FIR)**										
	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
ROMGO 9P	**(UIR FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
KEPER 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
BIBAX 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	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
LUKIP 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
BIBAX 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
LUKIP 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
BIBAX 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9W	**(FIR)**										
	IF	MATIX								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
MOPIL 9W	**(UIR)**										
	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
DINAN 9W	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9W	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9J	**(FIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
MOPIL 9J	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
DINAN 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
VEDUS 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
EPL 9W	**(UIR)**										
	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
RLP 9W	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
TINIL 9W	**(UIR)**										
	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
DJL 9W	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9W	**(FIR)**										
	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
MOU 9W	**(FIR)**										
	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
TRO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
EPL 9P	**(UIR)**										
	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
RLP 9P	**(FIR)**										
	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
DJL 9P	**(UIR FIR)**										
	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
PIBAT 9P	**(FIR)**										
	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
MOU 9P	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
TRO 9P	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9W	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9W	**(FIR)**										
	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
SABLE 9W	**(FIR)**										
	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
ROMGO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9P	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9P	**(FIR)**										
	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
SABLE 9P	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
ROMGO 9P	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
BIBAX 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	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
LUKIP 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
BIBAX 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
LUKIP 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
BIBAX 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9W	**(FIR)**										
	IF	MATIX								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
MOPIL 9W	**(UIR)**										
	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
DINAN 9W	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9W	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9J	**(FIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
MOPIL 9J	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
DINAN 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
VEDUS 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
EPL 9W	**(UIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
RLP 9W	**(FIR)**										
	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
TINIL 9W	**(UIR)**										
	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
DJL 9W	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9W	**(FIR)**										
	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
MOU 9W	**(FIR)**										
	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
TRO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
EPL 9P	**(UIR)**										
	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
RLP 9P	**(FIR)**										
	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
DJL 9P	**(UIR FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
PIBAT 9P	**(FIR)**										
	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
MOU 9P	**(FIR)**										
	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
TRO 9P	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9W	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9W	**(FIR)**										
	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
SABLE 9W	**(FIR)**										
	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
ROMGO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9P	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9P	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
SABLE 9P	**(FIR)**										
	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
ROMGO 9P	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
BIBAX 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	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
LUKIP 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
BIBAX 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
LUKIP 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
BIBAX 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MATIX 9W	**(FIR)**										
	IF	MATIX								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
MOPIL 9W	**(UIR)**										
	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
DINAN 9W	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
VEDUS 9W	**(UIR FIR FL > 105)**										
	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
MATIX 9J	**(FIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
MOPIL 9J	**(UIR Sur instruction / *On instruction*)**										
	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
DINAN 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
VEDUS 9J	**(UIR Sur instruction (réacteurs sur doublet sud) / *On instruction (jets on south RWY)*)**										
	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
EPL 9W	**(UIR)**										
	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
RLP 9W	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
TINIL 9W	**(UIR)**										
	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
DJL 9W	**(FIR)**										
	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
PIBAT 9W	**(FIR)**										
	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
MOU 9W	**(FIR)**										
	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
TRO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
EPL 9P	**(UIR)**										
	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
RLP 9P	**(FIR)**										
	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
DJL 9P	**(UIR FIR)**										
	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
PIBAT 9P	**(FIR)**										
	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
MOU 9P	**(FIR)**										
	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

© SIA

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 Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
TRO 9P	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9W	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9W	**(FIR)**										
	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
SABLE 9W	**(FIR)**										
	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
ROMGO 9W	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9P	**(UIR)**										
	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
KOVAK 9P	**(FIR)**										
	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
SABLE 9P	**(FIR)**										
	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
ROMGO 9P	**(UIR FIR)**										
	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
KEPER 9X	**(UIR, Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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

© SIA

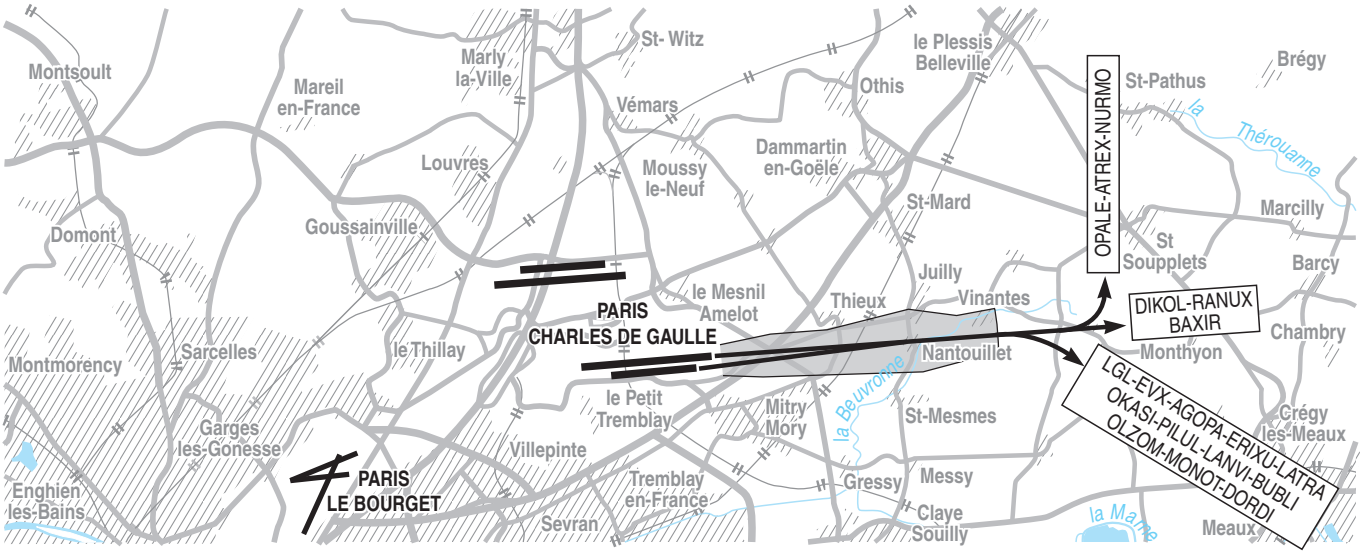
PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
STAR RNAV Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 27R

STAR RNAV RWY 27R											
RMK	GNSS - DME/DME						MAG VAR 2020 1,1°E			Ref NAVAID :	
Procedure Identifcation	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
BIBAX 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	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
LUKIP 9V	**(Utilisable uniquement sur instruction du contrôle pour les réacteurs et les hélices / *Use on ATC instruction only for jets and propellers*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	LUKI1		068	069.0	8.1					RNAV 1
	TF	LUKI2		009	010.3	7.0					RNAV 1
	TF	LUKI3		024	024.7	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI4		038	039.2	8.8					RNAV 1
	TF	LUKI5		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
BIBAX 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9W	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
BIBAX 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	BIBAX							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		146	147.0	43.0		FL070	FL070	250	RNAV 1
LUKIP 9P	**(Hélices uniquement / Propellers *only*)**										
	IF	LUKIP							FL240	250	RNAV 1
	TF	MOBRO		078	078.7	44.3		FL070	FL070	250	RNAV 1
BIBAX 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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
LUKIP 9X	**(Réacteurs uniquement / *Jets only*)**										
	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	-	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

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

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les 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

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 7. et 8.

Environment protection airspace associated with initial departures for runway 08

a) Lateral limits : broken line joining the points :

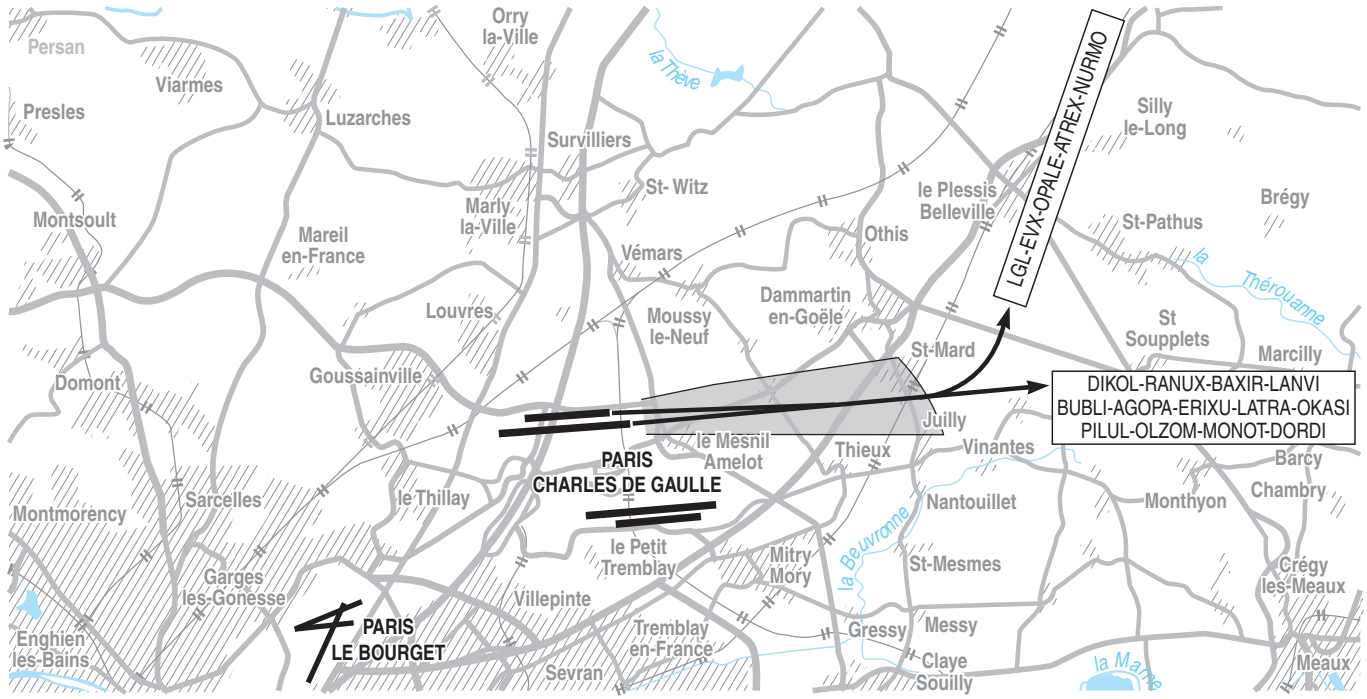
1. 48°59'45.64"N, 002°35'45.61"E - 2. 48°59'37.64"N, 002°34'55.22"E
3. 48°59'34.00"N, 002°37'49.35"E - 4. 48°59'37.56"N, 002°42'22.49"E
5. 48°59'51.85"N, 002°43'40.37"E - 6. 48°59'56.13"N, 002°44'03.69"E
7. 48°59'56.01"N, 002°44'26.05"E
then a counter-clockwise arc of 4.61 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 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) 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 7. and 8.

© SIA

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 :

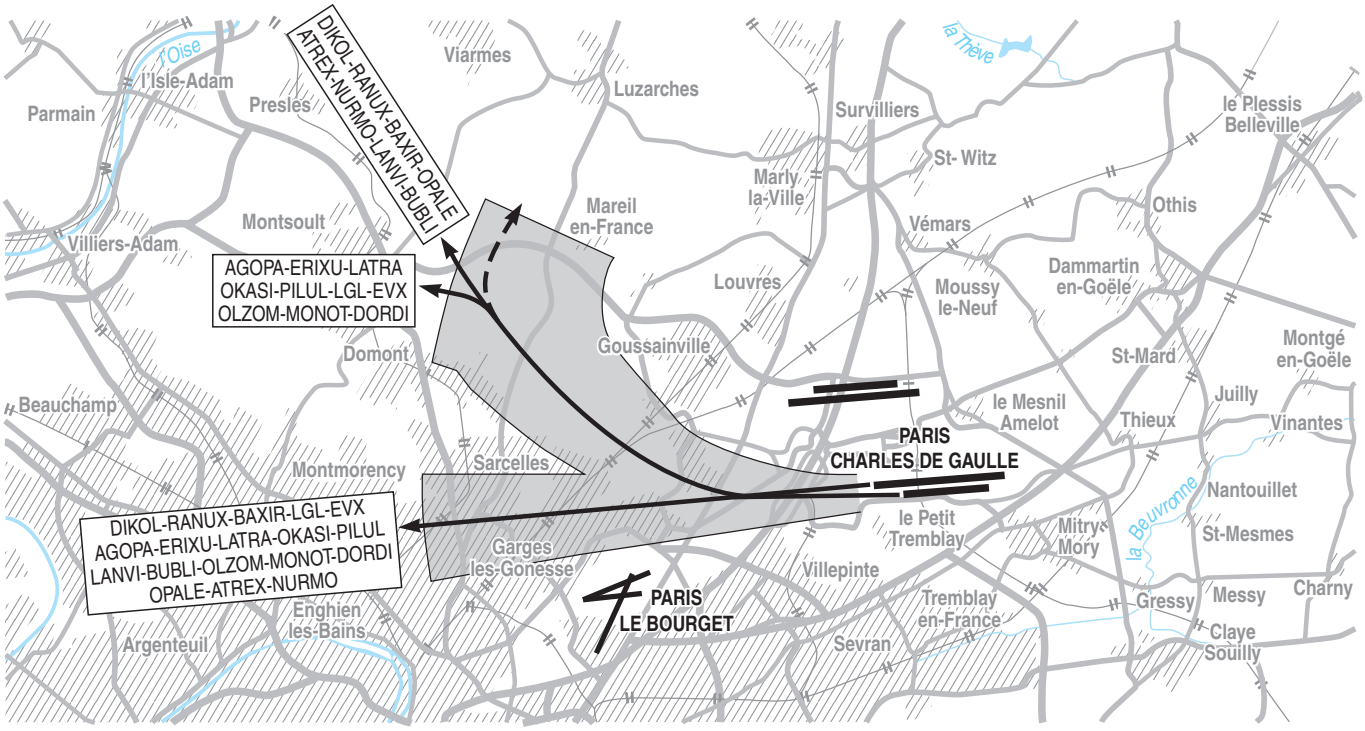
1. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E - 2. 49°01'09.02"N, 002°42'03.73"E
3. 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E
then a counter-clockwise arc of 3.77 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 4. 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E
5. 49°02'26.41"N, 002°40'40.92"E - 6. 49°02'03.30"N, 002°36'30.28"E
7. 49°01'32.15"N, 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.

© SIA

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

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les 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

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 8., 9. et 10 d'une part, et les points 15. et 16. d'autre part.

Environment protection airspace associated with initial departures for runway 26

a) Lateral limits : broken line joining the points :

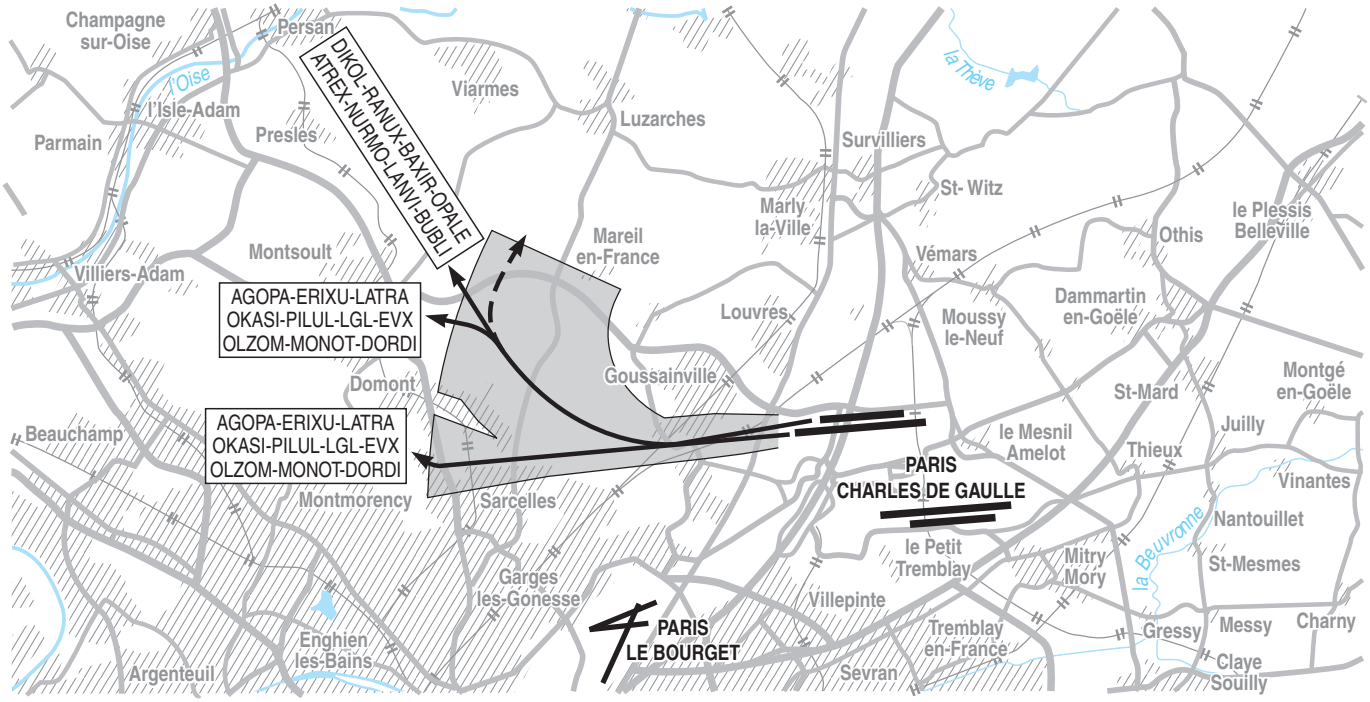
1. 48°59'38.42"N, 002°35'09.91"E - 2. 48°59'39.81"N, 002°34'41.81"E
3. 48°59'42.89"N, 002°35'09.37"E - 4. 48°59'58.70"N, 002°35'07.42"E
5. 48°59'59.48"N, 002°31'47.35"E
then a clockwise arc of 5.93 NM radius centered
on 49°05'53.67"N, 002°32'30.84"E - 6. 49°00'49.78"N, 002°27'50.61"E
7. 49°02'15.11"N, 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) 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 8., 9. and 10., on the one hand, and, the points 15. and 16., on the other hand

© SIA

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

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les 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

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 6., 7. et 8., d'une part, et les points 11. et 12., d'autre part.

Environment protection airspace associated with initial departures for runway 27

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
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) 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.

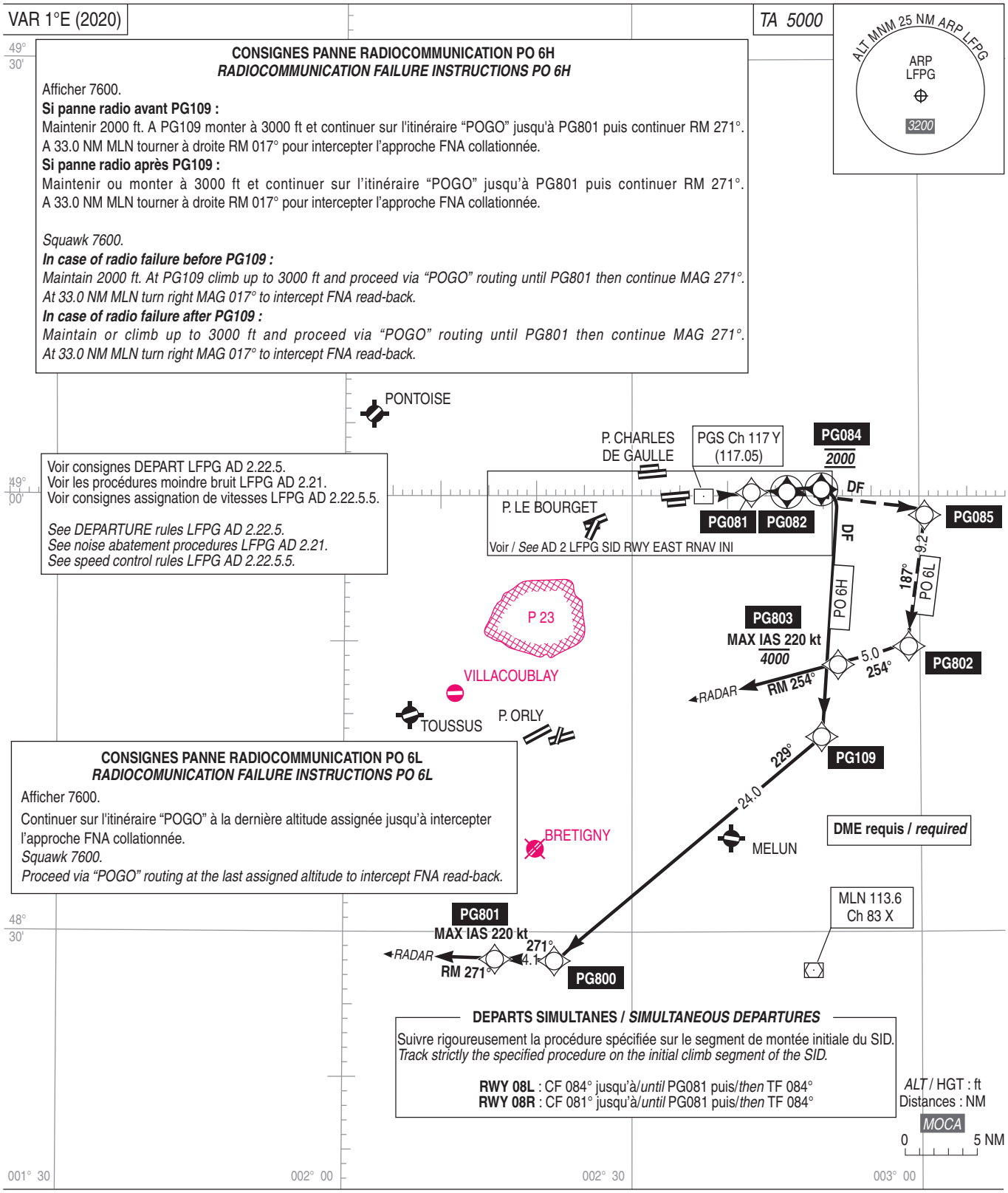
c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 6., 7. and 8., on the one hand, and the points 11. and 12., on the other hand.

© SIA

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



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

● Suite procédure APCH : Voir carte AD 2 LFPO IAC FNA.

Specifics instructions : See LFPG AD 2 LFPG.22.
- *Noise pollution : Apply noise abatement procedures.*
- *Speed : IAS ⩽ 220 kt.*
- *Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.*

● *Next APCH procedure : See AD 2 LFPO IAC FNA.*

© SIA

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 / *or* 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	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
PO 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	2000	2000	-	RNAV 1
-	DF	PG109	-	-	-	-	R	-	-	-	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	-	-	-	-	-	-
PO 6L											
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	-	-	-	-	-	-

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)
RWY 08L - 08R - 26L - 26 R
Protégés pour / *Protected for* CAT A, B, C, D

SID RNAV POGO RWY 26L-26R (6B-*6E*) 08L-08R (6H-*6L*)	
CAT	A B C D
PBN Box	RNAV 1, GNSS ou / *or* DME/DME
Climb gradient	Pente ATS / *ATS gradient* : (1) 6,5 % MNM jusqu'au FL060 puis 5,5 % MNM jusqu'au niveau spécifié *(1) 6.5 % MNM until FL060 then 5.5 % MNM until specified level* (2) 5,5 % MNM
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 : MAX IAS : 220 kt. *For all POGO routings : MAX IAS : 220 kt.*

POGO	**Itinéraires** / *Routes*	**Clr Initiale** *Initial clearance*	**RMK**
PO 6B (1)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG263 RM 264° RWY26R (respectivement RM 267° RWY26L) puis jusqu'à PG264. Vers PG266 puis virer à gauche vers PG823. Vers OXCEL puis vers PG824. Vers PG825 au FL 080 MAX, MAX IAS 220 kt. A PG825, continuer RM 083° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 MAG 264° RWY26R (respectively MAG 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then turn left to PG823. To OXCEL then to PG824. To PG825 at FL 080 MAX, MAX IAS 220 kt. At PG825, continue MAG 083° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	FL 080	
***PO 6E** (1)*	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG263 RM 264° RWY26R (respectivement RM 267° RWY26L) puis jusqu'à PG264. Vers PG266 puis vers PG821. Vers PG822 à 5000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. A PG822, continuer RM 200° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 MAG 264° RWY26R (respectively MAG 267° RWY26L) then to PG264. To PG266 then to PG821. To PG822 at 5000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. At PG822, continue MAG 200° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	5000 AMSL	
PO 6H (2)	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG081 RM 084° RWY08L (respectivement RM 081° RWY08R) puis jusqu'à PG084 à 2000 ft. Virer à droite direct vers PG109 puis vers PG800. Vers PG801, MAX IAS 220 kt. A PG801, continuer RM 271° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 MAG 084° RWY08L (respectively MAG 081° RWY08R) then to PG084 at 2000 ft. Turn right Direct to PG109 then to PG800. To PG801, MAX IAS 220 kt. At PG801, continue MAG 271° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	2000 AMSL	Itinéraire protégé jusqu'à 3000 ft AMSL MAX / *Routing protected at or below 3000 ft AMSL MAX*
***PO 6L** (2)*	Monter vers le niveau initial (Ne pas tourner avant la DER) vers PG081 RM 084° RWY08L (respectivement RM 081° RWY08R) puis jusqu'à PG082. Direct vers PG085 puis vers PG802. Vers PG803 à 4000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. A PG803, continuer RM 254° et attendre guidage radar pour intercepter la FNA collationnée. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 MAG 084° RWY08L (respectively MAG 081° RWY08R) then to PG082. Direct to PG085 then to PG802. To PG803 at 4000 ft MAX, MAX IAS 220 kt. At PG803, continue MAG 254° and await radar vector to intercept read-back FNA procedure.*	4000 AMSL	

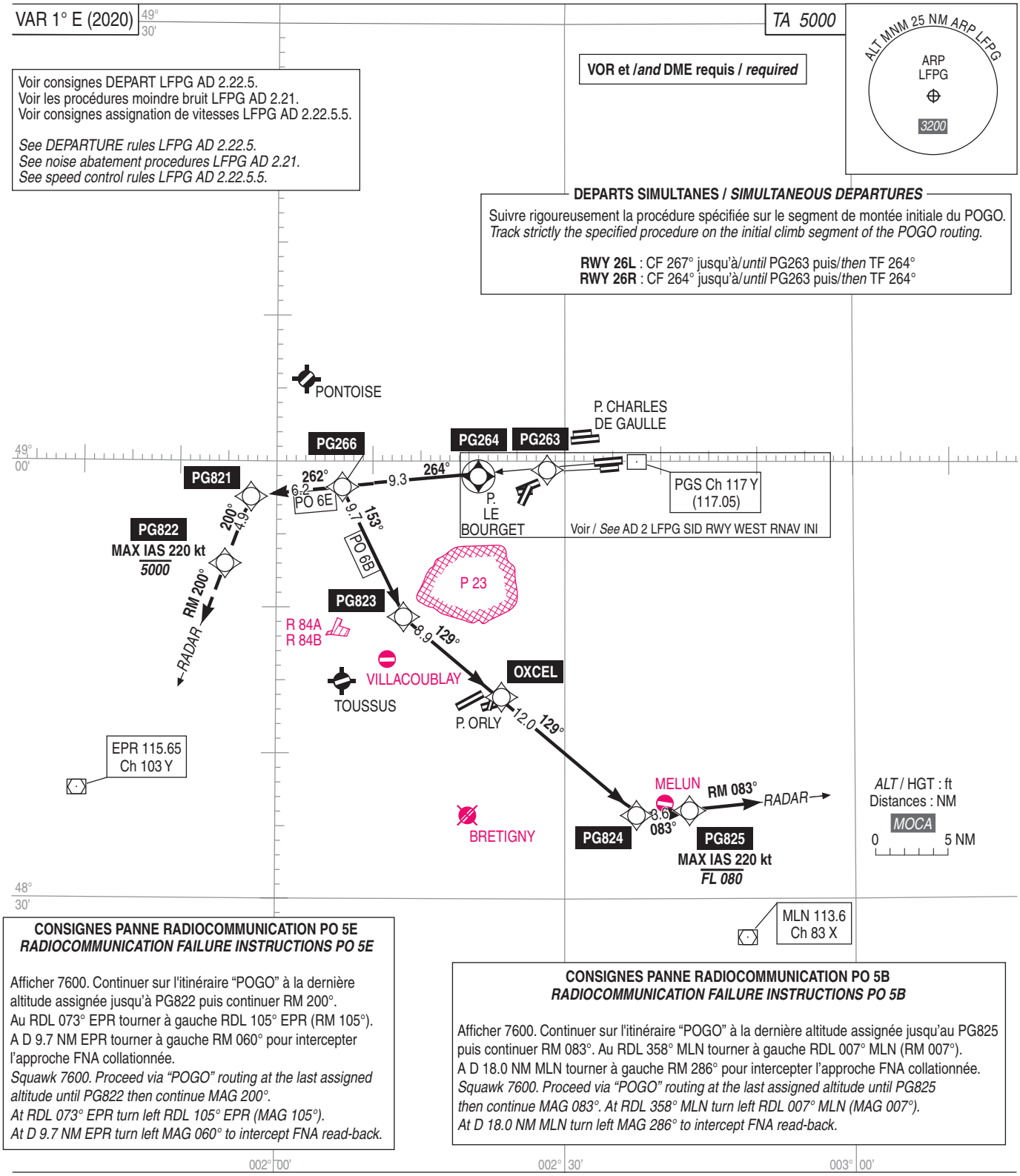
© SIA

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*



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.*

© SIA

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 / *or* 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	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
PO 6B											
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	OXCEL	-	129	129.9	8.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG824	-	129	130.0	12.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG825	-	083	084.2	3.6	-	-	FL 080	220	RNAV 1
-	FM	PG825	-	083	084.2	-	-	-	-	-	-
PO 6E											
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	-	-	-	-	-	-

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs/*Jets* (*FL>195*)
RWY 08L - 08R (6H - *6L*) - RWY 09L - 09R (6G - *6K*)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

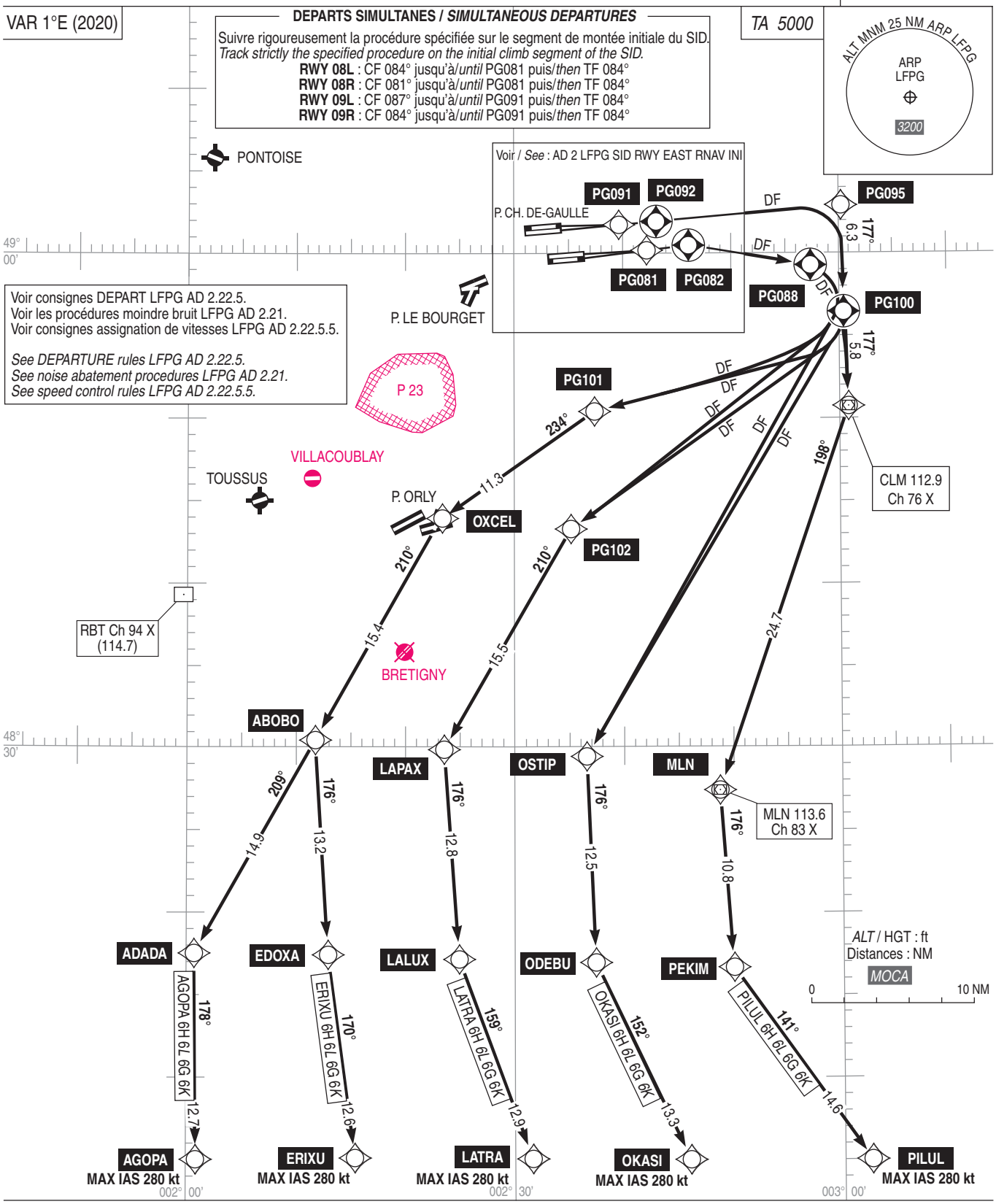
RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR 1°E (2020)

DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 08L : CF 084° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 08R : CF 081° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 09L : CF 087° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°
RWY 09R : CF 084° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°

TA 5000



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 continue the flight as indicated in the FPL in force.

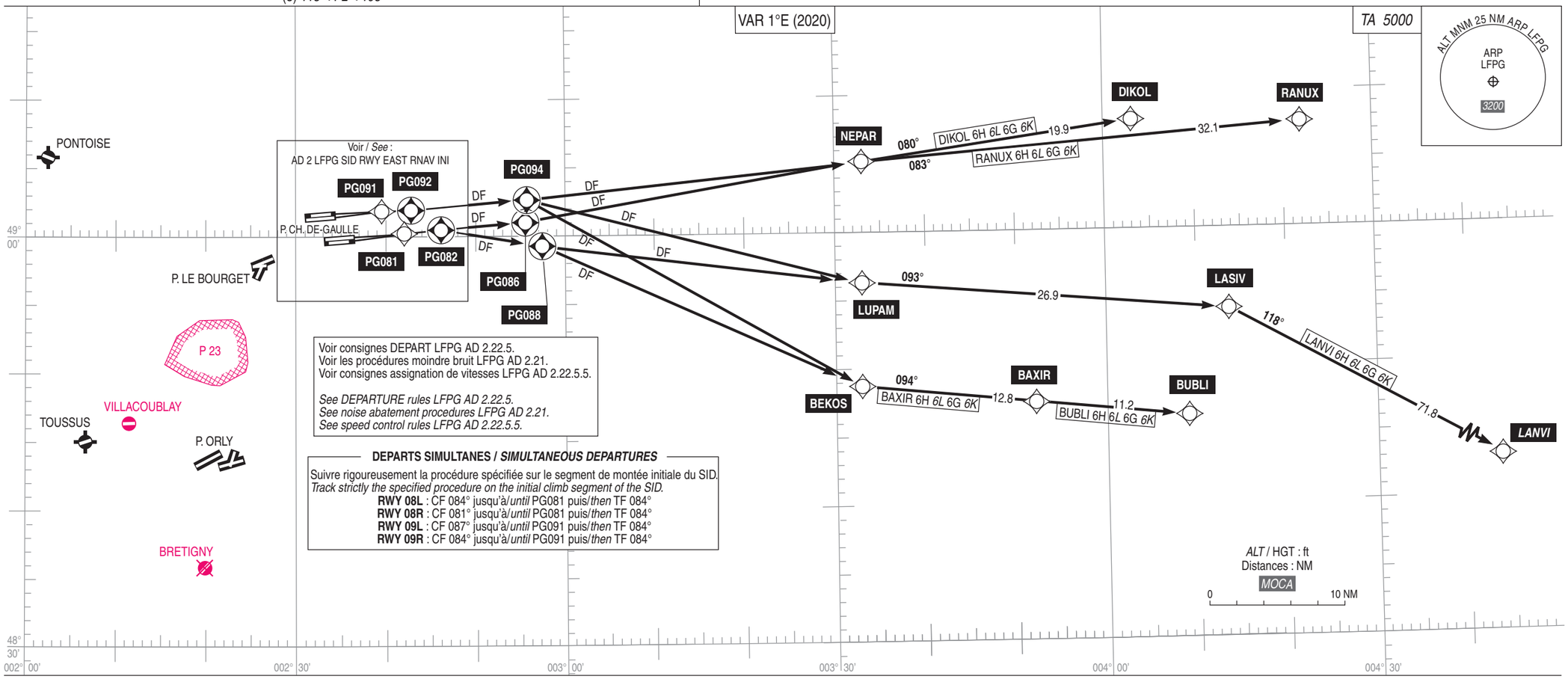
© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et hélices /*Jets and propellers*
RWY 08L - 08R (6H - *6L*) - RWY 09L - 09R (6G - *6K*)
RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1) - DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

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

(1) Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY08L-08R-09L-09R RNAV INSTR
(2) Réservé réacteurs/*Reserved jets*
(3) *115 < FL < 195*

RNAV 1
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.

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 PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et hélices /*Jets and propellers*
RWY 08L - 08R (6H - *6L*) - RWY 09L - 09R (6G - *6K*)
LGL - ELCOB
(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

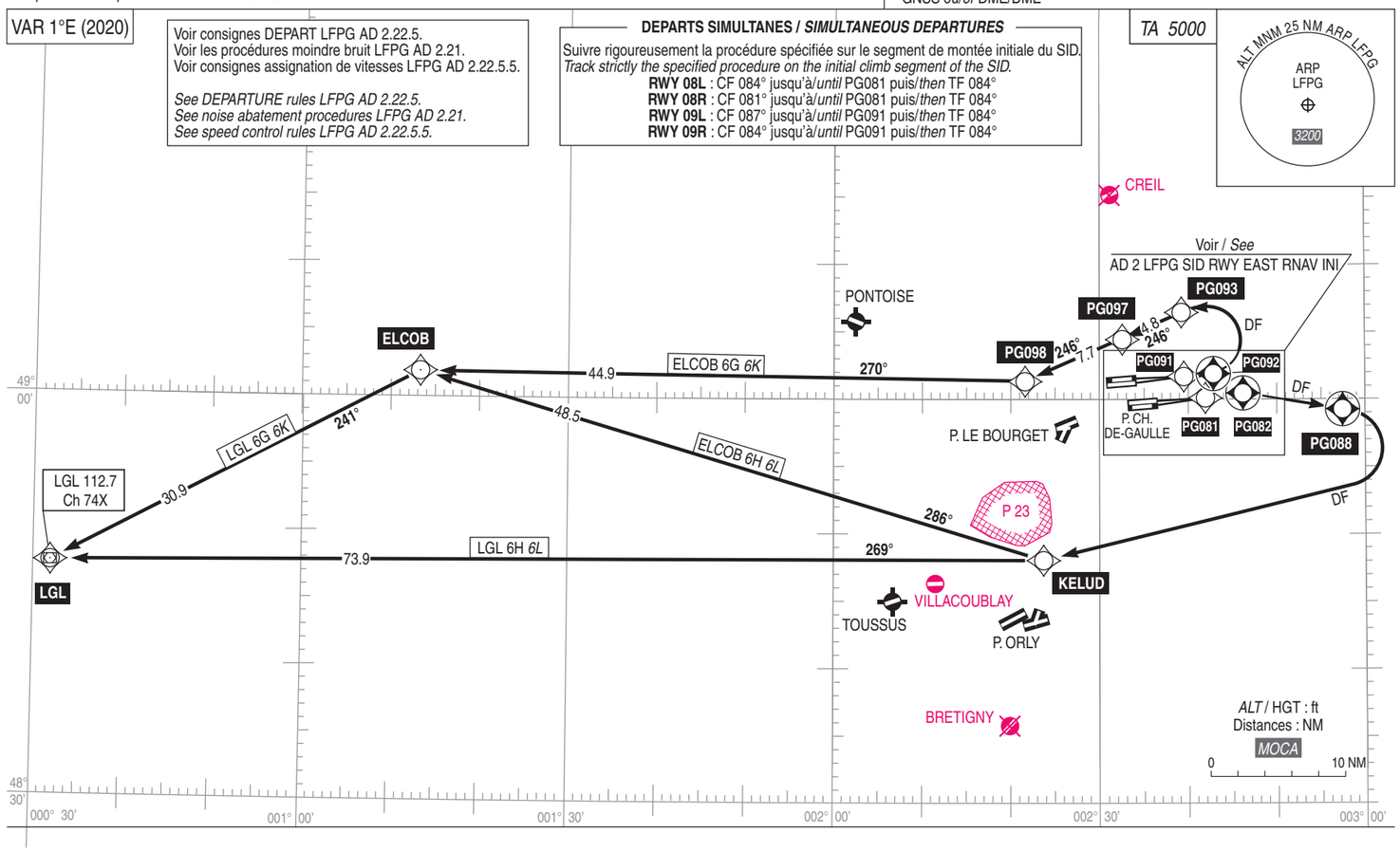
VAR 1°E (2020)

Voir consignes DEPART LFPG AD 2.22.5.
Voir les procédures moindre bruit LFPG AD 2.21.
Voir consignes assignation de vitesses LFPG AD 2.22.5.5.

See DEPARTURE rules LFPG AD 2.22.5.
See noise abatement procedures LFPG AD 2.21.
See speed control rules LFPG AD 2.22.5.5.

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 PLN en vigueur.

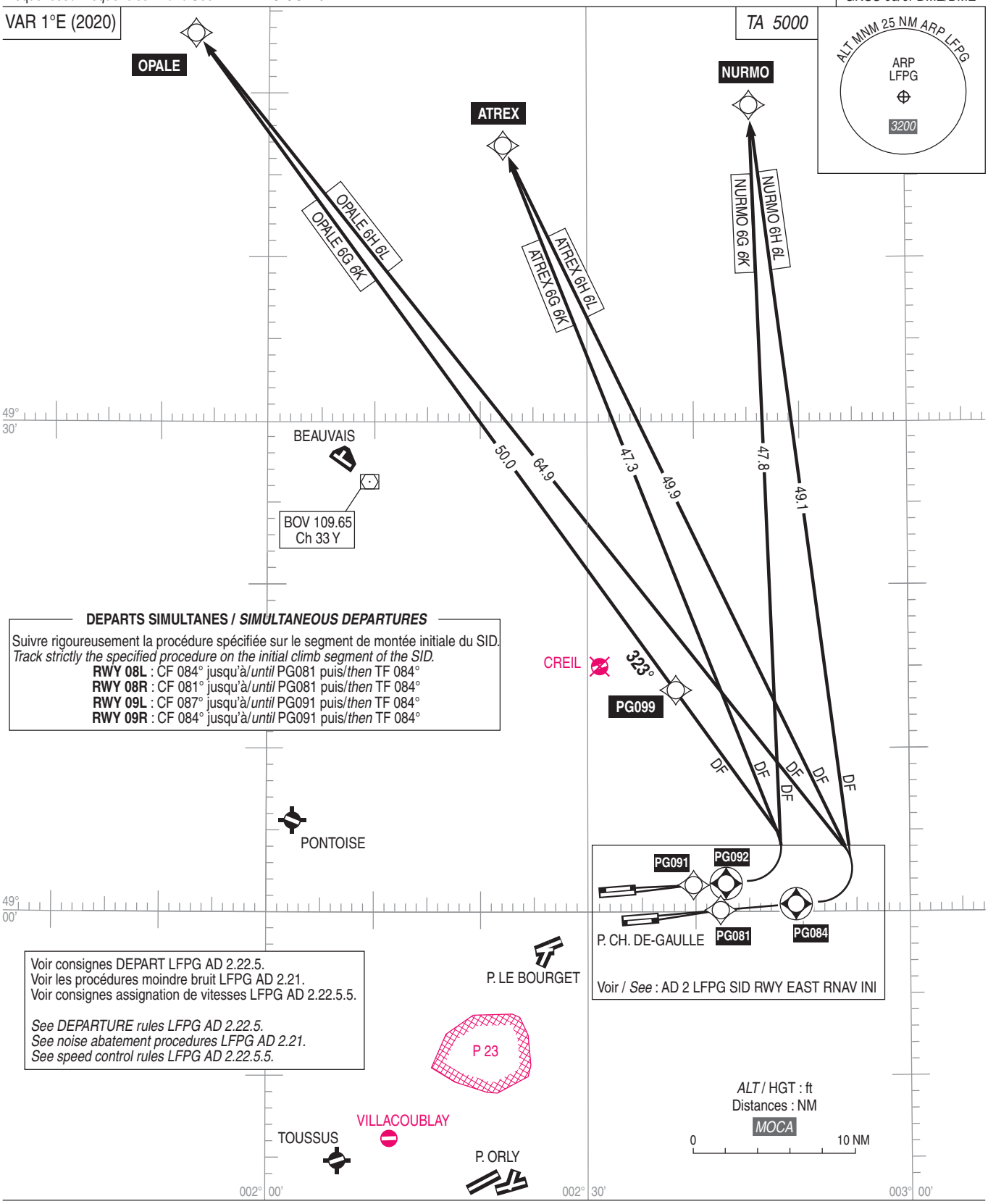
RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et hélices /*Jets and propellers*
RWY 08L - 08R (6H - *6L*) - RWY 09L - 09R (6G - *6K*)
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



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°

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 continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
RWY 08L - 08R (6H - *6L*) - RWY 09L - 09R (6G - *6K*)
(Réacteurs/*Jets* FL<145 et/*and* Hélices/*Propellers* tous FL/*all FL*)
OLZOM - MONOT - DORDI
(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)

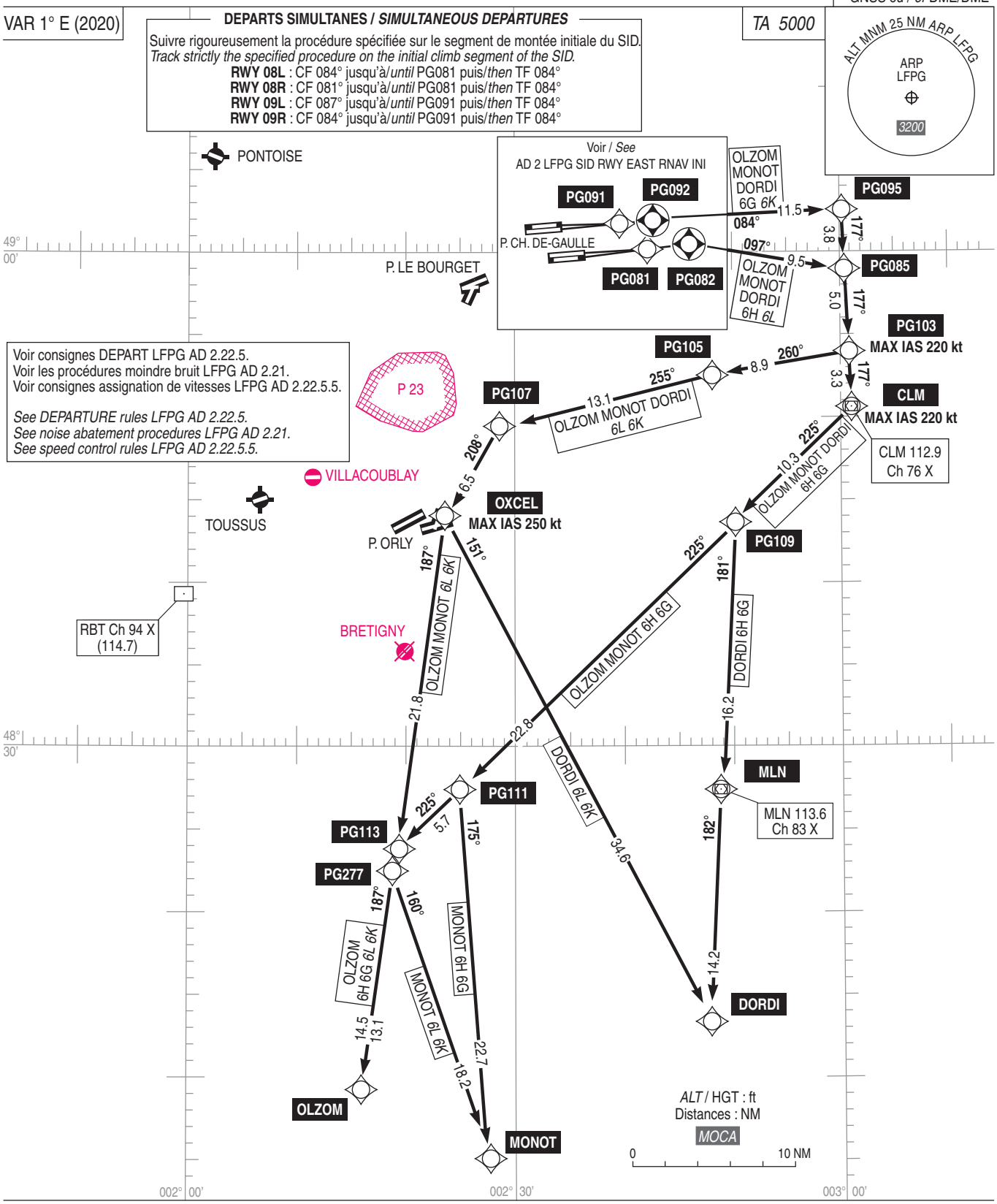
FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01

RNAV 1
GNSS ou / *or* DME/DME

VAR 1° E (2020)

DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 08L : CF 084° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 08R : CF 081° jusqu'à/*until* PG081 puis/*then* TF 084°
RWY 09L : CF 087° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°
RWY 09R : CF 084° jusqu'à/*until* PG091 puis/*then* TF 084°



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.

© SIA

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
OPALE 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OPALE	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
ATREX 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
NURMO 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
OPALE 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	OPALE	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
ATREX 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
NURMO 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG084	Yes	084	085.5	4.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
DIKOL 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1

© SIA

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
BUBLI 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG086	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
AGOPA 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
ERIXU 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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

© SIA

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
LATRA 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
OKASI 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
PILUL 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
AGOPA 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
ERIXU 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
LATRA 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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

© SIA

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
OKASI 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
PILUL 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	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
DORDI 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	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
OLZOM 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	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
MONOT 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	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
DORDI 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	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
OLZOM 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	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

© SIA

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
MONOT 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	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
LGL 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
ELCOB 6H											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	269	270.2	73.9	-	-	-	-	RNAV 1
ELCOB 6L											
RWY08L	CF	PG081	-	084	085.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY08R			-	081	082.4						
-	TF	PG082	Yes	084	085.5	2.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG088	Yes	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	DF	KELUD	-	-	-	-	R	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	286	287.0	48.5	-	-	-	-	RNAV 1

© SIA

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/*or* 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 : Réservé réacteurs *If (H) not mentionned : Jets only*		
	(2) Réservé réacteurs/Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is 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 6H	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 PG084. 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 PG084 . Direct to OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 6H	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 PG084. 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 PG084 . Direct to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 6H	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 PG084. 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 PG084 . Direct to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
OPALE 6L	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 PG084. 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 PG084 . Direct to OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 6L	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 PG084. 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 PG084 . Direct to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 08L - 08R			
NURMO 6L	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 PG084. 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 PG084. Direct to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
DIKOL 6H **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 PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : J 10
RANUX 6H **(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 PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 858
LANVI 6H **(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 PG082. Direct PG088 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / See use : UM 164 - UN 491
BAXIR 6H **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 PG082. Direct PG088 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 PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6H	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 PG082. Direct PG088 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 PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
DIKOL 6L **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 PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 6L ***(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 PG082. Direct PG086 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. Direct to PG086 then direct to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 6L **(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 PG082. Direct PG088 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then direct to PG082. Direct to PG088 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 08L - 08R			
BAXIR 6L **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 PG082. Direct PG088 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 PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6L	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 PG082. Direct PG088 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 PG082. Direct to PG088 then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
AGOPA 6H	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 6H	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6H	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6H	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6H	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
AGOPA 6L	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 08L - 08R			
ERIXU 6L	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to PG101. To OXCEL then to ABOBO. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6L	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 PG082. Direct vers PG088 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 RWY08L) then direct to PG082. Direct to PG088 then direct to PG102. To LAPAX then to LALUX. To LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6L	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to OSTIP. To ODEBU then to OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6L	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 PG082. Direct vers PG088 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 PG082. Direct to PG088 then direct to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OLZOM 6H	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 PG082. Vers PG085 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG113 puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to CLM. MAX IAS 220 kt. To PG113 then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6H	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 PG082. Vers PG085 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG111 puis vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to CLM. MAX IAS 220 kt.To PG111 then to MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6H	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 PG082. Vers PG085 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG109 puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to CLM.MAX IAS 220 kt. To PG109 then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
OLZOM 6L	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 PG082. Vers PG085 puis vers PG103.MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6L	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 PG082. Vers PG085 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers PG277. Vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082. To PG085 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to PG277. To MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 08L - 08R			
DORDI 6L	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 PG082. Vers PG085 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers DORDI *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082 . To PG085 then to PG103. MAX IAS 220 kt.To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
LGL 6H	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 PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082 . Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / See use : UN 502 - UN 491 - UT 176- UT 190
ELCOB 6H	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 PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082 . Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 6L	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 PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082 . Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176- UT 190
ELCOB 6L	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 PG082. Direct vers PG088 puis à droite direct vers KELUD. Vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG081 on course 084° M RWY08L (respectively course 081° M RWY08R) then to PG082 . Direct to PG088 then turn right direct to KELUD. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176

© SIA

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/*or* 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 : Réservé réacteurs *If (H) not mentionned : Jets only*
	(2) Réservé réacteurs/Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is 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 6G	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 PG092. Tourner à gauche direct vers PG099 puis vers OPALE. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 6G	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 PG092. Direct vers ATREX. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 6G	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 PG092. Direct vers NURMO. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
OPALE 6K	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 PG092. Tourner à gauche direct vers PG099 puis vers OPALE. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 6K	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 PG092. Direct vers ATREX. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 09L - 09R			
NURMO 6K	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 PG092. Direct vers NURMO. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
DIKOL 6G **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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. *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 PG094. then direct to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 6G **(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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. *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 PG094. then direct to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 6G **(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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *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 PG094. then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 6G **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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR. *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 PG094. then direct to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6G	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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI. *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 PG094. then direct to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
DIKOL 6K **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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers DIKOL. *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 PG094. then direct to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 6K ***(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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers NEPAR. Vers RANUX. *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 PG094. then direct to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 6K **(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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *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 PG094. then direct to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 09L - 09R			
BAXIR 6K **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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BAXIR. *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 PG094. then direct to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6K	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 PG092. Direct vers PG094 puis direct vers BEKOS. Vers BUBLI. *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 PG094. then direct to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
AGOPA 6G	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 6G	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6G	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6G	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6G	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
AGOPA 6K	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 09L - 09R			
ERIXU 6K	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6K	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6K	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers PG100. Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to PG100. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6K	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 PG092. Direct vers PG095 puis vers CLM. Vers MLN puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *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 PG095 then to CLM. To MLN then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OLZOM 6G	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 PG092. Vers PG095 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG113 puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to CLM. MAX IAS 220 kt. To PG113 then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6G	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 PG092. Vers PG095 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG111 puis vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to CLM. MAX IAS 220 kt.To PG111 then to MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6G	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 PG092. Vers PG095 puis vers CLM. MAX IAS 220 kt. Vers PG109 puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to CLM. MAX IAS 220 kt. To PG109 then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
OLZOM 6K	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 PG092. Vers PG095 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to PG103. MAX IAS 220 kt.To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 09L - 09R			
MONOT 6K	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 PG092. Vers PG095 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCELMAX IAS 250 kt puis vers PG277. Vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCEL MAX IAS 250 kt. then to PG277. To MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6K	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 PG092. Vers PG095 puis vers PG103. MAX IAS 220 kt. Vers PG105 puis vers PG107. Vers OXCEL MAX IAS 250 kt puis vers DORDI *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG091 on course 084° M RWY09R (respectively course 087° M RWY09L) then to PG092. To PG095 then to PG103. MAX IAS 220 kt. To PG105 then to PG107. To OXCELMAX IAS 250 kt then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
LGL 6G	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 PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB. Vers LGL. *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 PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 6G	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 PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB. *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 PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 6K	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 PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB. Vers LGL. *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 PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 6K	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 PG092. Direct vers PG093 puis vers PG097 et PG098. Vers ELCOB. *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 PG093 then to PG097 and PG098. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176

© SIA

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 / *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
OPALE 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG099	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	323	324.5	50.0	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
NURMO 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
OPALE 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG099	-	-	-	-	L	-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	323	324.5	50.0	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
NURMO 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
DIKOL 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1

© SIA

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
BAXIR 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
DIKOL 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	DIKOL	-	080	080.9	19.9	-	-	-	-	RNAV 1
RANUX 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NEPAR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RANUX	-	083	084.0	32.1	-	-	-	-	RNAV 1
LANVI 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	LUPAM	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LANVI	-	118	118.9	71.8	-	-	-	-	RNAV 1
BAXIR 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	RNAV 1
BUBLI 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG094	Yes	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BEKOS	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	RNAV 1
AGOPA 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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

© SIA

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
ERIXU 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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
LATRA 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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
OKASI 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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
PILUL 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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
AGOPA 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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
ERIXU 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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
LATRA 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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

© SIA

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
OKASI 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	084	085.4	2.1	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG095	-	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG100	Yes	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
PILUL 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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
DORDI 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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
OLZOM 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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
MONOT 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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
DORDI 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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
OLZOM 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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

© SIA

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

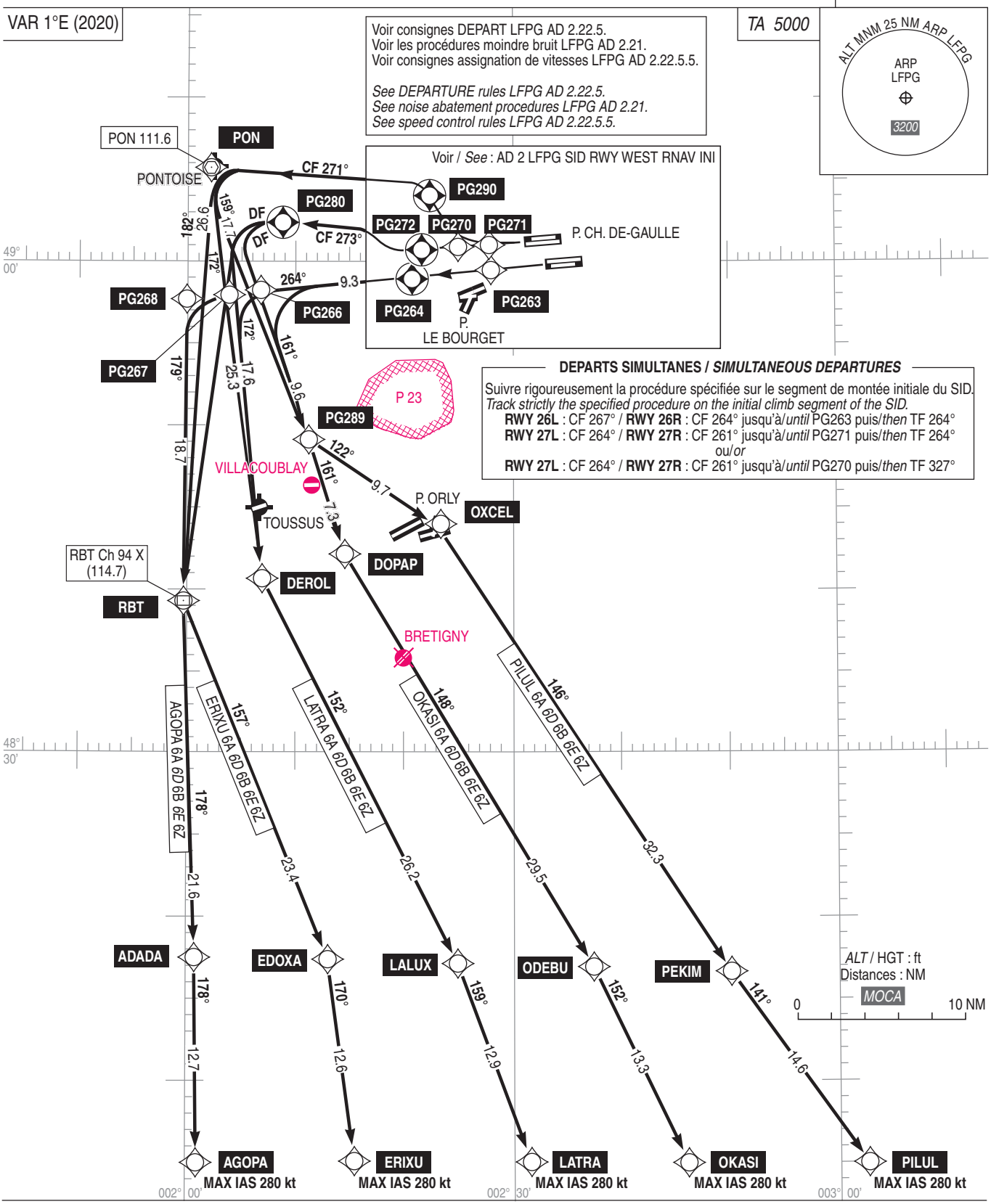
SID RNAV RWY 09L - 09R											
RMK	GNSS ou / *or* DME/DME						MAG VAR 2020 1.1°E			Ref NAVAID : BT	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
MONOT 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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
LGL 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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	ELCOB	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	242.4	30.9	-	-	-	-	RNAV 1
ELCOB 6G											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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	ELCOB	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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	ELCOB	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LGL	-	241	242.4	30.9	-	-	-	-	RNAV 1
ELCOB 6K											
RWY09L	CF	PG091	-	087	088.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY09R			-	084	085.4						
-	TF	PG092	Yes	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	ELCOB	-	270	271.2	44.9	-	-	-	-	RNAV 1

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
RWY 26L - 26R (6B - *6E*) - RWY 27L - 27R (6A - *6D* - 6Z)
(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/*or* DME/DME



DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.

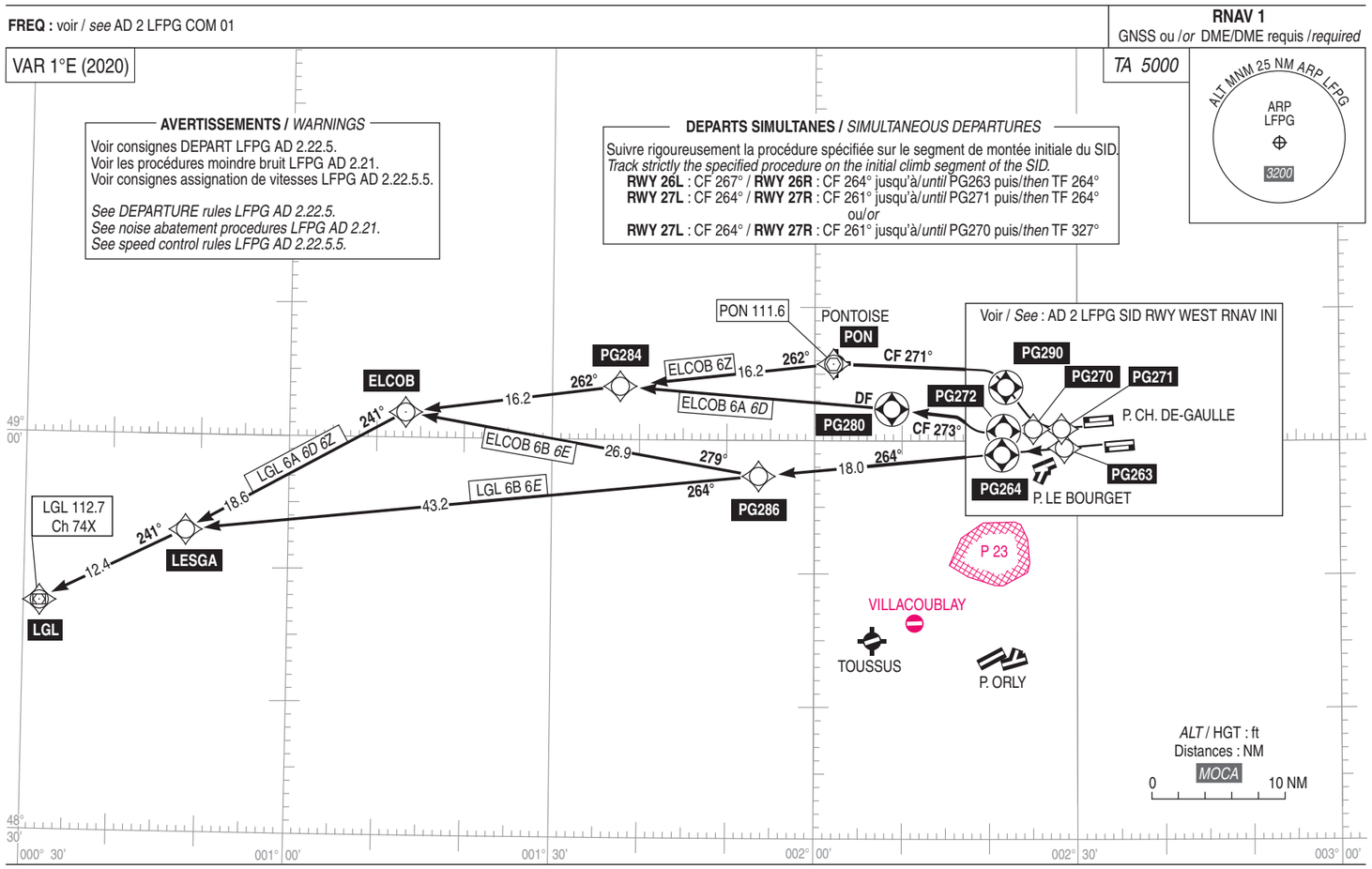
RWY 26L : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG271 puis/*then* TF 264°
ou/*or*
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et hélices / *Jets and propellers*
RWY 26L - 26R (6B - *6E*) - RWY 27L - 27R (6A - *6D* - 6Z)
LGL - ELCOB
(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 FPL en vigueur.

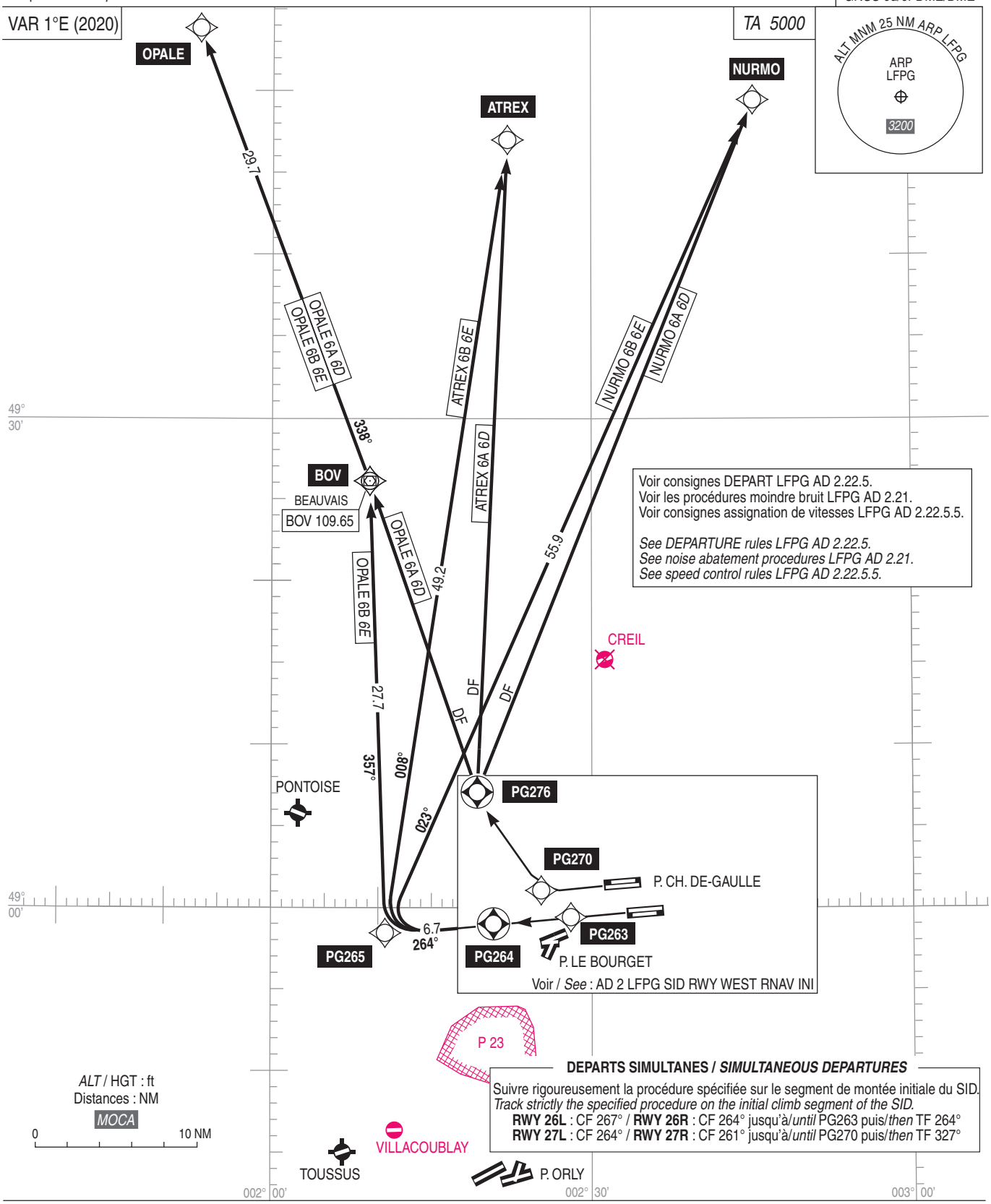
RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME /DME)
Réacteurs et hélices / *Jets and propellers (FL>115)*
RWY 26L - 26R (6B - *6E*) - RWY 27L - 27R (6A - *6D*)
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



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* PG270 puis/*then* TF 327°

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

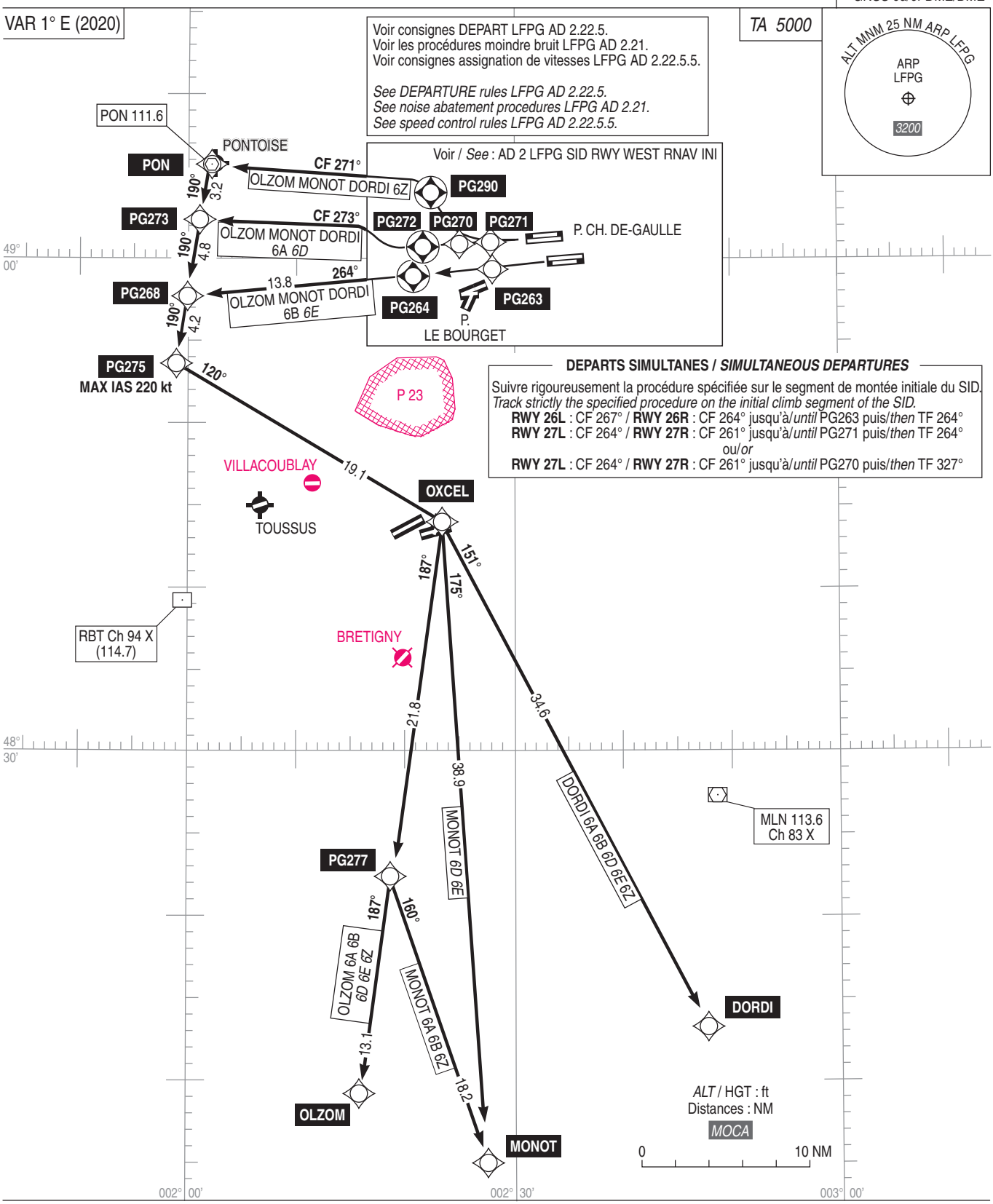
RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
RWY 26L - 26R (6B - *6E*) - RWY 27L - 27R (6A - *6D* - 6Z)
(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.

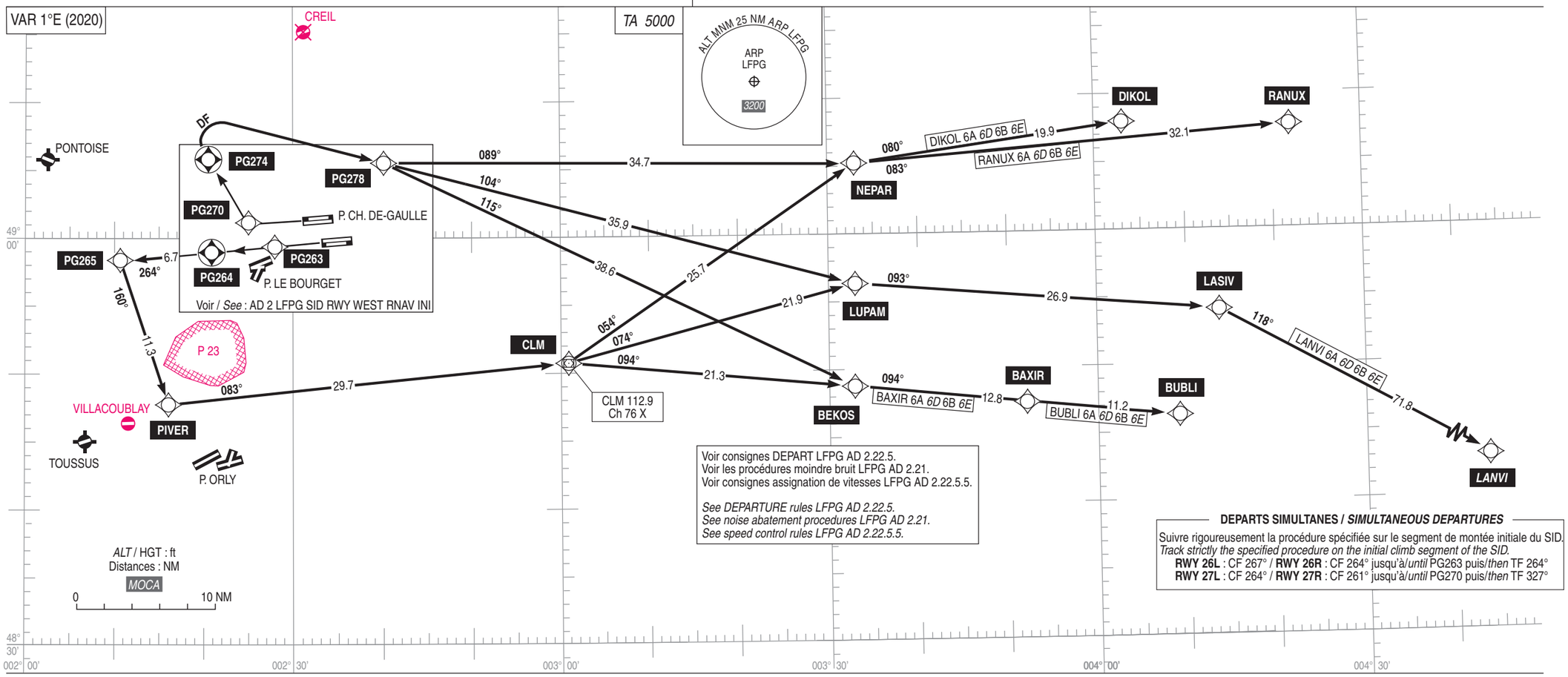
© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et hélices / *Jets and propellers*
RWY 26L - 26R (6B - *6E*) - RWY 27L - 27R (6A - *6D*)
RANUX(1) - LANVI(1)(2) - BUBLI(1) - DIKOL(1)(3) - BAXIR(3)
(Protégés pour / *Protected for* CAT. A, B, C, D)

(1) Voir / *See* AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV INSTR
(2) Réservé réacteurs/*Reserved jets*
(3) 115 < FL < 195

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

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.

DEPARTS SIMULTANES / *SIMULTANEOUS DEPARTURES*

Suivre rigoureusement la procédure spécifiée sur le segment de montée initiale du SID.
Track strictly the specified procedure on the initial climb segment of the SID.
RWY 26L : CF 267° / **RWY 26R** : CF 264° jusqu'à/*until* PG263 puis/*then* TF 264°
RWY 27L : CF 264° / **RWY 27R** : CF 261° jusqu'à/*until* PG270 puis/*then* TF 327°

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

© SIA

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
OPALE 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
ATREX 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
NURMO 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
OPALE 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
ATREX 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
NURMO 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
DIKOL 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
RANUX 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
LANVI 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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

© SIA

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
BAXIR 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
BUBLI 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
DIKOL 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
RANUX 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
LANVI 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
BAXIR 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
BUBLI 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
AGOPA 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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

© SIA

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
ERIXU 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
LATRA 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
OKASI 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	
-	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
PILUL 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
AGOPA 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
ERIXU 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
LATRA 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
OKASI 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	264	265.3	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG266	-	264	265.3	9.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG289	-	161	162.2	9.6	-	-	-	-	
-	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
PILUL 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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

© SIA

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
DORDI 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
OLZOM 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
MONOT 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
DORDI 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
OLZOM 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
MONOT 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
LGL 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
ELCOB 6B											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	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
ELCOB 6E											
RWY26L	CF	PG263	-	267	268.4	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY26R			-	264	265.3						
-	TF	PG264	Yes	264	265.2	4.7	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	PG286	-	264	265.3	18.0	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	279	279.7	26.9	-	-	-	-	RNAV 1

© SIA

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 / ATS gradient : 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 6B - 6E. 6,5% MNM until FL060 then 5,5% MNM until FL150 for all SID 6B - 6E.		
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 : Réservé réacteurs *If (H) not mentionned : Jets only*		
	(2) Réservé réacteurs/Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is 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 6B	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 BOV. Vers OPALE. *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 BOV. To OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 6B	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 ATREX. *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 ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 6B	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. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
OPALE 6E	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 BOV. Vers OPALE. *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 BOV. To OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 6E	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 ATREX. *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 ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

SID RNAV RWY 26L - 26R			
NURMO 6E	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. *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.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
DIKOL 6B **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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 6B **(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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 6B **(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. *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.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 6B **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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6B	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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
DIKOL 6E **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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 6E ***(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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 6E **(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. *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.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

SID RNAV RWY 26L - 26R			
BAXIR 6E **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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6E	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. *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.*	FL 100 (R) (1) FL 090 (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
AGOPA 6B	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 6B	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6B	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6B	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6B	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
AGOPA 6E	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 6E	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Réacteurs (R) et hélices (H) / *Jets (R) and propellers (H)*

SID RNAV RWY 26L - 26R			
LATRA 6E	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6E	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6E	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. *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.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OLZOM 6B	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 PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM. *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 PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6B	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 PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) then to PG264 . To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to PG277. To MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6B	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 PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI. *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 PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
OLZOM 6E	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 PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers OLZOM. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG263 on course 264° M RWY26R (respectively course 267° M RWY26L) (Do not turn before DER) then to PG264 . To PG268 then to PG275. MAX IAS 220 kt.To OXCEL then to OLZOM.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6E	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 PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers MONOT. *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 PG275. MAX IAS 220 kt.To OXCEL then to MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6E	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 PG275. MAX IAS 220 kt. Vers OXCEL puis vers DORDI. *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 PG275. MAX IAS 220 kt. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
LGL 6B	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 PG286 puis vers LESGA. Vers LGL. *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 PG286 then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 6B	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 PG286 puis vers ELCOB. *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 PG286 then to ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 6E	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 PG286 puis vers LESGA. Vers LGL. *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 PG286 then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 6E	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 PG286 puis vers ELCOB. *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 PG286 then to ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176

© SIA

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/*or* DME/DME		
Climb gradient	Pente ATS / *ATS gradient* : 6,5% MNM jusqu'au FL060 puis 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 6A - 6D vers le Sud et l'Ouest. 5,5% MNM jusqu'au FL150 pour les SID 6A - 6D vers le Nord et l'Est, et tous les SID 6Z. *6,5% MNM until FL060 then 5,5% MNM until FL150 for SID 6A - 6D to South and West.* *5,5% MNM until FL150 for SID 6A - 6D to North and East, and all SID 6Z.*		
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 : Réservé réacteurs *If (H) not mentionned : Jets only*		
	(2) Réservé réacteurs/Jets only SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI, - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. *SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :* *- If one of these areas is 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 6A	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 PG276. 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 PG276.* *Direct to BOV then to OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421
ATREX 6A	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 PG276. 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 PG276.* *Direct to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 6A	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 PG276. 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 PG276.* *Direct to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
OPALE 6D	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 PG276. 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 PG276.* *Direct to BOV then to OPALE.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 421

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 27L - 27R			
ATREX 6D	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 PG276. 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 PG276. Direct to ATREX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 225
NURMO 6D	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 PG276. 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 PG276. Direct to NURMO.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 874
DIKOL 6A **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 PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 6A **(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 PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858
LANVI 6A **(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 PG274. Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 6A **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 PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6A	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 PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
DIKOL 6D **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 PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers DIKOL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To DIKOL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : J 10
RANUX 6D ***(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 PG274. Direct vers PG278 puis vers NEPAR. Vers RANUX. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to NEPAR. To RANUX.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 858

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 27L - 27R			
LANVI 6D (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 PG274. Direct vers PG278 puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.*	FL 100 (R) (1)	Voir utilisation / *See use* : UM 164 - UN 491
BAXIR 6D 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 PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BAXIR. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BAXIR.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : A 6 - B 13
BUBLI 6D	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 PG274. Direct vers PG278 puis vers BEKOS. Vers BUBLI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG274. Direct to PG278 then to BEKOS. To BUBLI.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UG 42
AGOPA 6A	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 6A	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6A	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M. Direct vers DEROL puis vers LALUX. Vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to DEROL. To LALUX. then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6A	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6A	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 27L - 27R			
AGOPA 6D	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 6D	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6D	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OKASI 6D	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6D	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272. To PG280 on course 273° M then direct to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
AGOPA 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290 .To PON on course 271° M then to RBT. To ADADA then to AGOPA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
ERIXU 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290. To PON on course 271° M then to RBT. To EDOXA then to ERIXU. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
LATRA 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290. To PON on course 271° M then to DEROL. To LALUX then to LATRA. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 27L - 27R			
OKASI 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG289. Vers DOPAP puis vers ODEBU. Vers OKASI. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290 . To PON on course 271° M then to PG289. To DOPAP then to ODEBU. To OKASI. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
PILUL 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG289. Vers OXCEL puis vers PEKIM. Vers PILUL. MAX IAS 280 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290 . To PON on course 271° M then to PG289. To OXCEL then to PEKIM. To PILUL. MAX IAS 280 kt.*	FL 120 (R) (1)	NIL
OLZOM 6A	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 PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. MAX IAS 220 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 . To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to OLZOM. MAX IAS 220 kt.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6A	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 PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 . To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to PG277. To MONOT.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6A	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 PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI. MAX IAS 220 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 . To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to DORDI. MAX IAS 220 kt.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
OLZOM 6D	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 PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. MAX IAS 220 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 . To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to OLZOM. MAX IAS 220 kt.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6D	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 PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers MONOT. MAX IAS 220 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 . To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to MONOT. MAX IAS 220 kt.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6D	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 PG272. Jusqu'à PG273 sur la route 273° M puis direct vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI. MAX IAS 220 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 . To PG273 on course 273° M then direct to PG275. To OXCEL then to DORDI. MAX IAS 220 kt.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE

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

SID RNAV RWY 27L - 27R			
OLZOM 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers OLZOM. MAX IAS 220 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290 . To PON on course 271° M then to PG275. To OXCEL then to OLZOM. MAX IAS 220 kt.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R31
MONOT 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers PG277. Vers MONOT. MAX IAS 220 kt. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290. To PON on course 271° M then to PG275. To OXCEL then to PG277. To MONOT. MAX IAS 220 kt.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : R161
DORDI 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers PG275. Vers OXCEL puis vers DORDI. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290. To PON on course 271° M then to PG275. To OXCEL then to DORDI.*	3000 AMSL	Voir utilisation / See use : G40 - G54 - J301
LGL 6A	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG284. Vers ELCOB puis vers LESGA. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 .To PG280 on course 273° M then direct to PG284. To ELCOB then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 6A	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG 284. Vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 .To PG280 on course 273° M then direct to PG284. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 6D	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG284. Vers ELCOB puis vers LESGA. Vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 .To PG280 on course 273° M then direct to PG284. To ELCOB then to LESGA. To LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 6D	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 PG272. Jusqu'à PG280 sur la route 273° M puis direct vers PG284. Vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG271 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG272 .To PG280 on course 273° M then direct to PG284. To ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176
LGL 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers ELCOB. Vers LESGA puis vers LGL. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290 . To PON on course 271° M then to ELCOB. To LESGA then to LGL.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UN 502 - UN 491 - UT 176 - UT 190
ELCOB 6Z	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 PG290. Jusqu'à PON sur la route 271° M puis vers ELCOB. *Climb to initial level (Do not turn before DER) to PG270 on course 264° M RWY27L (respectively course 261° M RWY27R) then to PG290 . To PON on course 271° M then to ELCOB.*	FL 100 (R) (1) 5000 AMSL (H) (1)	Voir utilisation / *See use* : UT 300 - UT 176

© SIA

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 / *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
OPALE 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Yes	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BOV	-	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Yes	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
NURMO 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Yes	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
OPALE 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Yes	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	BOV	-	-	-	-		-	-	-	RNAV 1
-	TF	OPALE	-	338	339.5	29.7	-	-	-	-	RNAV 1
ATREX 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Yes	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	ATREX	-	-	-			-	-	-	RNAV 1
NURMO 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG276	Yes	327	328.1	7.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	NURMO		-	-	-		-	-	-	RNAV 1
DIKOL 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
RANUX 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
LANVI 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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

© SIA

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 / *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
BAXIR 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
BUBLI 6A											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
DIKOL 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
RANUX 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
LANVI 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
BAXIR 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
BUBLI 6D											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG274	Yes	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
AGOPA 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	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
ERIXU 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	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

© SIA

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 / *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
LATRA 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	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
PILUL 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	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
AGOPA 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	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
ERIXU 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	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
LATRA 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	DEROL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LALUX	-	152	153.4	26.2	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	280	RNAV 1
OKASI 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	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
PILUL 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG289	-	-	-	-	-	-	-	-	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
AGOPA 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	182	183.6	26.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ADADA	-	178	179.0	21.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	AGOPA	-	178	178.9	12.7	-	-	-	280	RNAV 1
ERIXU 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	RBT	-	182	183.6	26.6	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ERIXU	-	170	170.8	12.6	-	-	-	280	RNAV 1

© SIA

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 / *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
LATRA 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	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
OKASI 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	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
PILUL 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	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
DORDI 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	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
OLZOM 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	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
MONOT 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	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
DORDI 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	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
OLZOM 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	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

© SIA

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 / 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
MONOT 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	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
DORDI 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	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
OLZOM 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	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
MONOT 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	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
LGL 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	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
ELCOB 6A											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	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
ELCOB 6D											
RWY27L	CF	PG271	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	261.6						
-	TF	PG272	Yes	264	265.3	3.3	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PG280	Yes	273	274.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	DF	PG284	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	16.2	-	-	-	-	RNAV 1
LGL 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	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
ELCOB 6Z											
RWY27L	CF	PG270	-	264	265.3	-	-	-	-	-	RNAV 1
RWY27R			-	261	262.5						
-	TF	PG290	Yes	327	327.9	3.8	-	-	-	-	RNAV 1
-	CF	PON	-	271	272.2	-	-	-	-	-	RNAV 1
-	TF	ELCOB	-	262	263.2	32.4	-	-	-	-	RNAV 1

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Départs initiaux conventionnels / *Conventional initial departures*
RWY 08L - 08R - 09R - 09L

Réservé exclusivement aux ACFT exemptés RNAV1

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.

Pente ATS 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 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 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 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).

(1) Raccordement en guidage radar à prévoir :

- 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 :

Reserved exclusively for RNAV1 exempted ACFT

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.

ATS gradient RWY 08L-08R-09L-09R : 5.5% MNM jusqu'au FL150.

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 :

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 :

After takeoff, climb MAG 084° to initial level cleared by ATC, until further noticed, then expect radar vectoring to (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) Junction through radar vectoring to expect :

- 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

© SIA

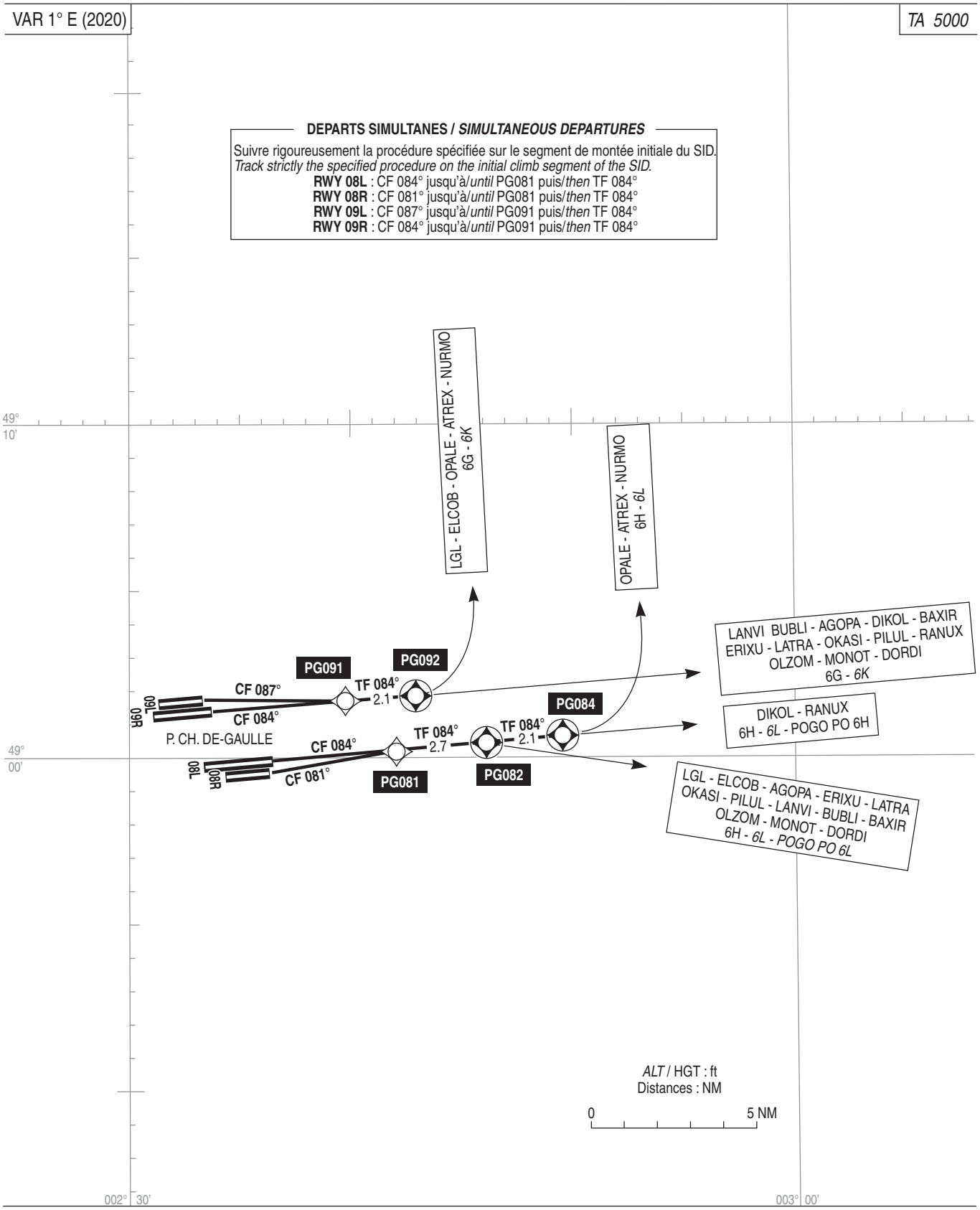
PARIS CHARLES DE GAULLE

Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures* (GNSS - DME/DME)

RWY 08L - 08R (6H - *6L*) - RWY 09L - 09R (6G - *6K*)

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

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



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le FPL en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then continue the flight as indicated in the FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*
☛ RWY 08L - 08R (6H - *6L*) - RWY 09R - 09L (6G - *6K*)

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 RM 084° puis :

☛ - vers PG082 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6H-*6L*) - POGO PO (6L).**

ou

☛ - vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (6H-*6L*).**
- **POGO PO (6H).**

RWY 08L :

Climb to initial level to PG081 MAG 084° then :

*- to PG082 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6H-6L) - POGO PO (6L).***

or

*- to PG084 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (6H-6L).***
*- **POGO PO (6H).***

RWY 08R :

Monter vers le niveau initial vers PG081 RM 081° (Ne pas tourner avant la DER) puis :

☛ - vers PG082 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6H-6L).**
- POGO PO (6L).

ou

☛ - vers PG084 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (6H-*6L*)**
- **POGO PO (6H).**

RWY 08R :

Climb to initial level to PG081 MAG 081° (Do not turn before DER) then :

*- to PG082 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6H-6L).***
*- **POGO PO (6L).***

or

*- to PG084 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (6H-6L).***
*- **POGO PO (6H).***

RWY 09R :

Monter vers le niveau initial vers PG091 RM 084° puis :

☛ - vers PG092 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6G-*6K*).**

RWY 09R :

Climb to initial level to PG091 MAG 084° then :

*- to PG092 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6G-6K).***

RWY 09L :

Monter vers le niveau initial vers PG091 RM 087° (Ne pas tourner avant la DER) puis :

☛ - vers PG092 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6G-*6K*).**

RWY 09L :

Climb to initial level to PG091 MAG 087° (Do not turn before DER) then :

*- to PG092 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6G-6K).***

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Départs initiaux conventionnels / *Conventional initial departures*
RWY 26R - 26L - 27L- 27R

Réservé exclusivement aux ACFT exemptés RNAV1

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.

Pente ATS :
RWY 26L-26R :
- 6.5% MNM jusqu'au FL060 puis 5.5% jusqu'au FL150.

RWY 27L-27R :
- 5.5% MNM jusqu'au FL150 vers le nord et l'est ;
- 6.5% MNM jusqu'au FL060 puis 5.5% jusqu'au FL150 vers le sud et l'ouest.

Reserved exclusively for RNAV 1 exempted ACFT

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.

ATS gradient :
RWY 26L-26R :
- *6.5% MNM until FL060 then 5.5% until FL150.*

RWY 27L-27R :
- *5.5% MNM until FL150 to north and east ;*
- *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.
A 6.3 NM PGS suivre RDL 264° PGS (RM 264°) jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (1).

RWY 26L :
After takeoff, climb MAG 267° (Do not turn before DER) to initial level cleared by ATC.
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 :

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).

Ou

Pour les départs vers le sud et l'ouest :
* Si pente ≥ 6.5% jusqu'au FL060, maintenir RM 264° jusqu'à nou vel avis, puis prévoir guidage radar vers (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).

RWY 27L :
After take-off, climb MAG 264° to initial level cleared by ATC then :

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).

Or

For southbound and westbound departures :
* *If climb gradient ≥ 6.5% until FL060, maintain MAG 264° until further noticed, then expect radar vectoring to (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 :

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).

Ou

Pour les départs vers le sud et l'ouest :
* Si pente ≥ 6.5% jusqu'au FL060, à 1.5 NM CGN suivre RM 264° jusqu'à nouvel avis, puis prévoir guidage radar vers (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).

RWY 27R :
After takeoff, climb MAG 261° (Do not turn before DER) to initial level cleared by ATC then :

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).

Or

For southbound and westbound departures :
* *If climb gradient ≥ 6.5% until FL060, at 1.5 NM CGN follow MAG 264° until further noticed, then expect radar vectoring to (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).*

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Départs initiaux conventionnels / *Conventional initial departures*
RWY 26R - 26L - RWY 27L- 27R

(1) Raccordement en guidage radar à prévoir :

- 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 :

(1) Junction through radar vectoring to expect :

- *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

© SIA

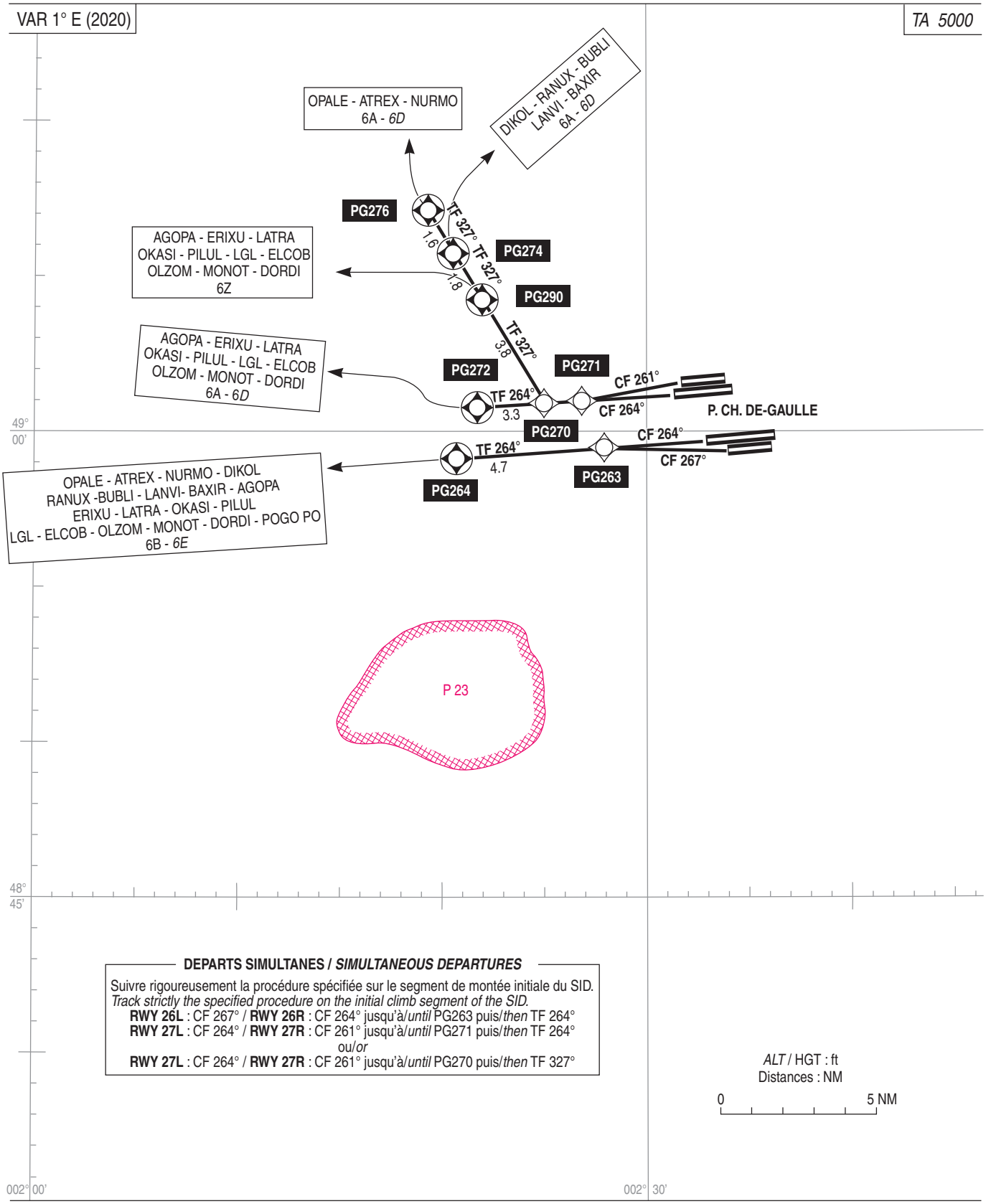
PARIS CHARLES DE GAULLE

Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures* (GNSS - DME/DME)

RWY 26L - 26R (6B - 6*E*) - RWY 27L - 27R (6A - *6D* - 6Z)

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

Fréquences / *Frequencies* : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 NM ARP puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

Comply with the departure route and assigned level to 28 NM ARP then proceed according to FPL in force.

© SIA

PARIS CHARLES DE GAULLE
Départs initiaux RNAV / *RNAV initial departures*
RWY 26R - 26L (6B *- 6E*) - RWY 27L- 27R (6A - *6D*) (6Z)

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 6A - *6D* vers le Sud et l'Ouest et tous les SID 6B - *6E.*
- 5,5 % MNM jusqu'au FL150 pour tous les SID 6Z et les SID 6A – *6D* vers le Nord et l'Est.

RWY 26L :
Monter vers le niveau initial vers PG263 RM 267° (Ne pas tourner avant la DER) puis :
- vers PG264 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO (6B-*6E*).**

RWY 26R :
Monter vers le niveau initial vers PG263 RM 264° puis :
- vers PG264 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO(6B-*6E*).**

RWY 27L :
Monter vers le niveau initial vers PG271 RM 264° puis :
- vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6A-*6D*).**

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 RM 264° puis :
- vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (6A-*6D*).**
- vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (6A-*6D).***
- vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6Z).**

RWY 27R :
Monter vers le niveau initial vers PG271 RM 261° (Ne pas tourner avant la DER) puis :
- vers PG272 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6A-*6D*).**

ou

Monter vers le niveau initial vers PG270 RM 261° (Ne pas tourner avant la DER) puis :
- vers PG274 et suivre les **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (6A-*6D*).**
- vers PG276 et suivre les **SID OPALE-ATREX-NURMO (6A-*6D).***
- vers PG290 et suivre les **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6Z).**

OPERATIONS DE NUIT
Face à l'Ouest, entre 00h00 et 05h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement, les départs suivent des trajectoires particulières en vue de réduire les nuisances sonores :
- Les départs des pistes 27L - 27R vers l'Ouest et le Sud sont orientés sur les SID RNAV1 6Z décrites en :
  AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ;
  AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL ;
  AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI ;
  AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL.

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 6A – 6D to South and West and all SID 6B - 6E.*
- *5.5 % until FL150 for all SID 6Z and SID 6A – 6D to North and East.*

RWY 26L :
Climb to initial level to PG263 MAG 267° (Do not turn before DER) then :
- *to PG264 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO (6B-6E).***

RWY 26R :
Climb to initial level to PG263 MAG 264° then :
- *to PG264 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB-POGO PO(6B-6E).***

RWY 27L :
Climb to initial level to PG271 MAG 264° then :
- *to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6A-6D).***

or

Climb to initial level to PG270 MAG 264° then :
- *to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (6A-6D).***
- *to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (6A-6D).***
- *to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6Z).***

RWY 27R :
Climb to initial level to PG271 MAG 261° (Do not turn before DER) then :
- *to PG272 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6A-6D).***

or

Climb to initial level to PG270 MAG 261° (Do not turn before DER) then :
- *to PG274 and follow **SID DIKOL-RANUX-LANVI-BAXIR-BUBLI (6A-6D).***
- *to PG276 and follow **SID OPALE-ATREX-NURMO (6A-6D).***
- *to PG290 and follow **SID AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-OLZOM-MONOT-DORDI-LGL-ELCOB (6Z).***

NIGHT OPERATIONS
Westbound between 00h00 and 05h00, local time of departure from parking area, departures follow special tracks in order to reduce noise pollution :

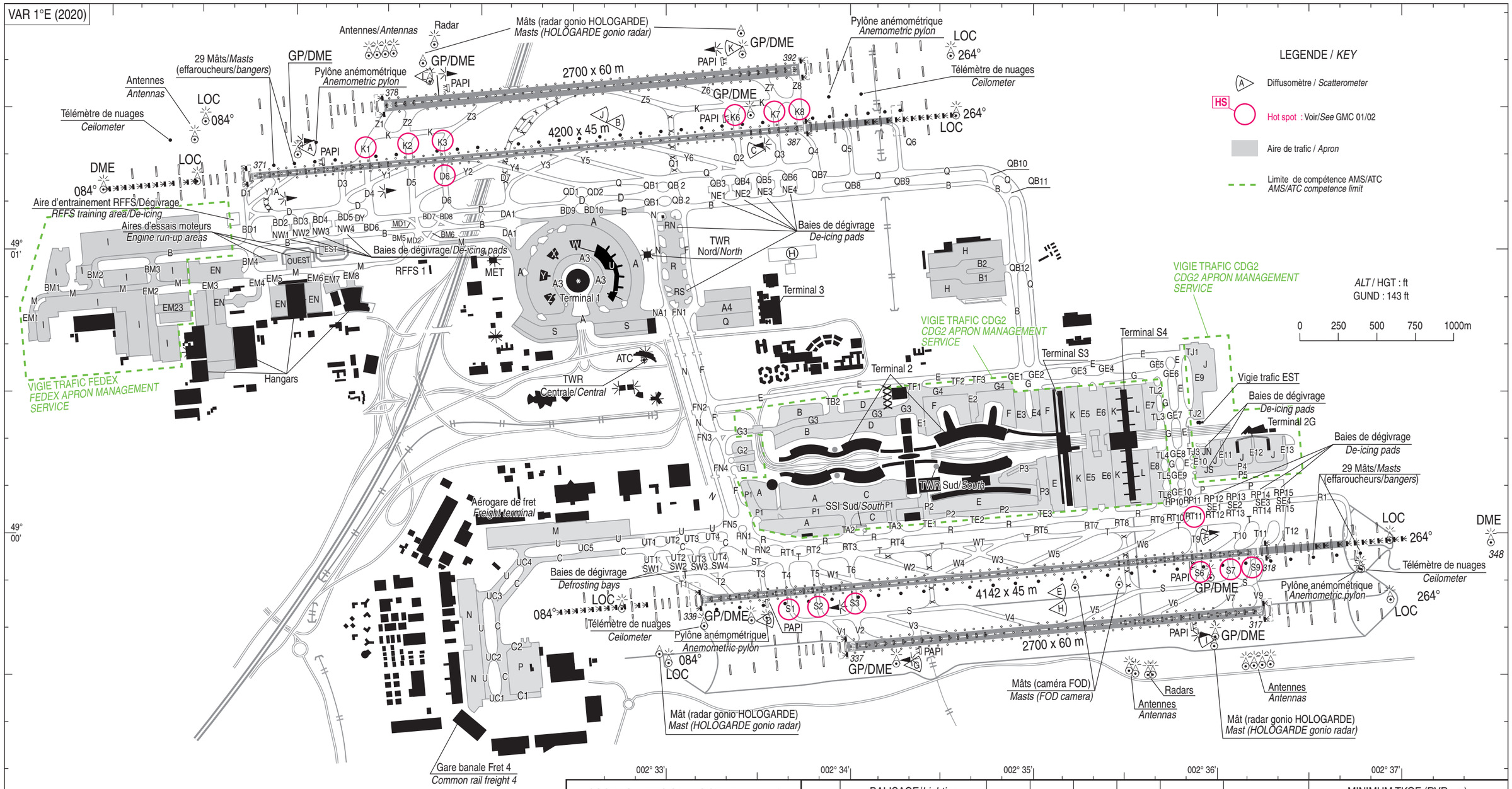
- *Departures from runways 27L - 27R to Westbound and Southbound follow RNAV1 SID 6Z described in :*
  AD 2 LFPG SID RWY WEST RNAV INI ;
  AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV AGOPA ERIXU LATRA OKASI PILUL ;
  AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV OLZOM MONOT DORDI ;
  AD 2 LFPG SID RWY26L-26R-27L-27R RNAV ELCOB LGL.

© SIA

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

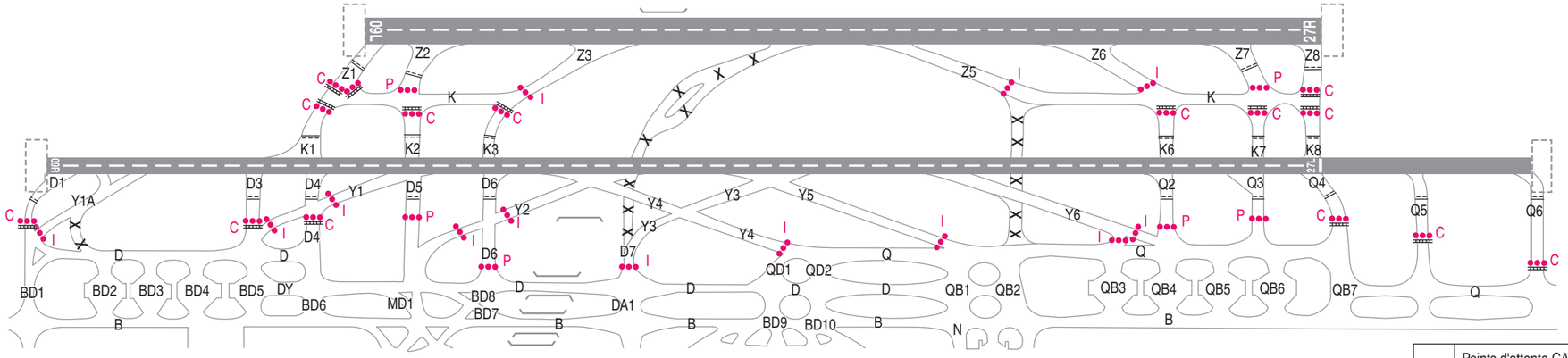
COORDONNEES SEUILS / *THR coordinates*			RWY	BALISAGE/*Lighting*		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE *Surface*	RESIST. *Strength*	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE		APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
THR 09L	49° 01' 28.99" N	002° 31' 29.61" E	09L	LIH-LED 900m	LIH-LED	2700	2760	2700	2700	Revêtues *Paved*	100 F/B/W/T	150	150	150	200
THR 27R	49° 01' 36.10" N	002° 33' 42.09" E	27R	LIH-LED 900m	LIH-LED	2700	2760	2700	2700			150	150	150	200
THR 09R	49° 01' 14.22" N	002° 30' 47.01" E	09R	LIH-LED 900m	LIH-LED	4200(2)	4260	4200	4200		100 R/B/W/T(1)	150	150	150	200
THR 27L	49° 01' 25.29" N	002° 34' 13.06" E	27L	LIH-LED 900m	LIH-LED	4200(2)	4260	4200	3600			150	150	150	200
DTHR 27L	49° 01' 23.71" N	002° 33' 43.62" E	08L	LIH-LED 900m	LIH-LED	4142(2)	4202	4142	4142		100 R/B/W/T(1)	150	150	150	200
THR 08L	48° 59' 44.47" N	002° 33' 09.88" E	26R	LIH-LED 900m	LIH-LED	4142(2)	4202	4142	3616			150	150	150	200
THR 26R	48° 59' 55.32" N	002° 36' 32.99" E	08R	LIH-LED 900m	LIH-LED	2700	2760	2700	2700		100 R/B/W/T	150	150	150	200
DTHR 26R	48° 59' 53.95" N	002° 36' 07.24" E	26L	LIH-LED 900m	LIH-LED	2700	2760	2700	2700			150	150	150	200
THR 08R	48° 59' 34.49" N	002° 33' 56.38" E								Décollages par faible visibilité (LVTO) autorisés toutes RWY par RVR ⩾ 75m. *TKOF with LVTO : authorized for all RWY with RVR ⩾ 75m.*					
THR 26L	48° 59' 41.56" N	002° 36' 08.77" E													

© SIA

CARTE D'AERODROME - BARRES D'ARRET ET POINTS D'ATTENTE CAT I ET CAT III

Aerodrome chart - Stopbars and holding points CAT I and holding points CAT III

PARIS CHARLES **DE GAULLE**
49 00 35 N - 002 32 52 E
ALT AD : 392 (14 hPa)



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	

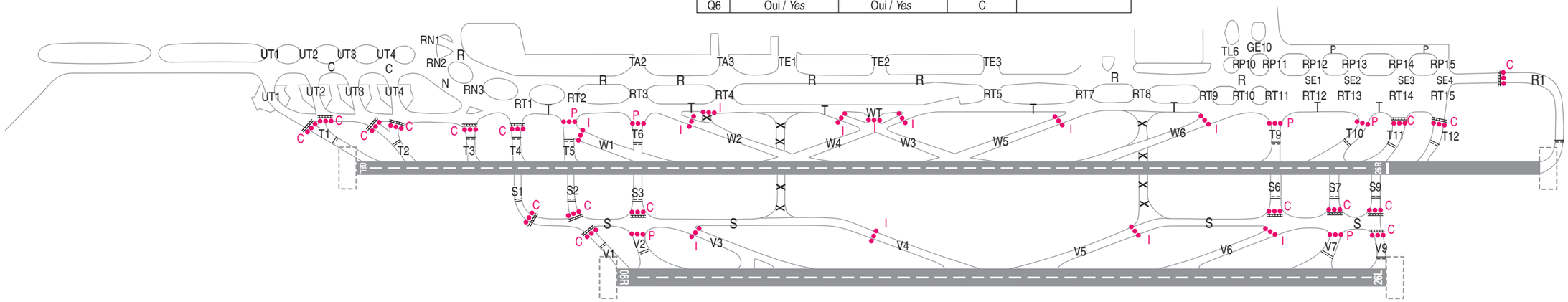
VCA *TWY*	Points d'attente CAT I (à 90 m ou 107.5 m) *Holding points CAT I (at 90m or 107.5 m)*	Points d'attente CAT III (à 150 m) *Holding points CAT III (at 150 m)*	Barres d'arrêt *Stop bars*	Barres d'entrée interdite *No entry bars*
V1	Oui / *Yes*	Oui / *Yes*	C	
V2	Oui / *Yes*	Non / *No*	P	
V3	Non / *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*	

N

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)*

0 250 500 750 1000 m



© SIA

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BOV	REF AD 2 LFOB 19	X	X		
CGN	REF AD 2 LFPG 19	X	X		
CLM	REF ENR 4.1	X	X		
CTL	REF ENR 4.1	X			X
DJL	REF ENR 4.1	X		X	
DPE	REF ENR 4.1		X	X	
EPL	REF ENR 4.1	X		X	
←					
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF AD 2 LFPO 19	X	X		
MLN	REF ENR 4.1	X	X		
MOU	REF ENR 4.1	X		X	
PGS	REF AD 2 LFPG 19	X	X		
PON	REF ENR 4.1	X	X		
RBT	REF ENR 4.1	X		X	
REM	REF ENR 4.1		X	X	
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
ROU	REF ENR 4.1	X	X		
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		
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		
EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	
EGOZE	REF ENR 4.4	X			
→ ELCOB	REF ENR 4.4	X		X	
ENORI	REF ENR 4.4	X		X	
ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
ERTIP	REF ENR 4.4	X		X	
GIZOQ	REF ENR 4.4	X	X		X
INKUD	REF ENR 4.4	X			

© SIA

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
KELUD	REF ENR 4.4	X		X	
KEPER	REF ENR 4.4	X		X	
KOLIV	REF ENR 4.4	X		X	X
KOVAK	REF ENR 4.4	X		X	
LALUX	REF ENR 4.4	X		X	
LANVI	REF ENR 4.4	X		X	
LAPAX	REF ENR 4.4	X		X	
LARPO	REF ENR 4.4	X			X
LASIV	REF ENR 4.4	X		X	
LATRA	REF ENR 4.4	X		X	
LESGA	REF ENR 4.4	X		X	
LORNI	REF ENR 4.4	X	X		
LUKIP	REF ENR 4.4	X		X	
LUMAN	REF ENR 4.4	X		X	
LUPAM	REF ENR 4.4	X		X	
MATIX	REF ENR 4.4	X		X	
MOBRO	REF ENR 4.4	X		X	X
MONOT	REF ENR 4.4	X	X		
MOPAR	REF ENR 4.4	X	X		
MOPIL	REF ENR 4.4	X		X	
MOSUD	REF ENR 4.4	X			X
NANOP	REF ENR 4.4	X		X	
NEPAR	REF ENR 4.4	X		X	
NERKI	REF ENR 4.4	X		X	
NURMO	REF ENR 4.4	X		X	
ODEBU	REF ENR 4.4	X		X	
OKASI	REF ENR 4.4	X		X	
OKIPA	REF ENR 4.4	X	X		
OLZOM	REF ENR 4.4	X		X	
OPALE	REF ENR 4.4	X		X	
OSTIP	REF ENR 4.4	X		X	
OXCEL	REF ENR 4.4	X		X	
PEKIM	REF ENR 4.4	X		X	
PIBAT	REF ENR 4.4	X		X	
PILUL	REF ENR 4.4	X		X	
PIVER	REF ENR 4.4	X		X	
RANUX	REF ENR 4.4	X		X	
ROMGO	REF ENR 4.4	X	X		
SABLE	REF ENR 4.4	X		X	
SUBOX	REF ENR 4.4	X			X
TINIL	REF ENR 4.4	X		X	
URELO	REF ENR 4.4	X		X	
VAKOS	REF ENR 4.4	X		X	
VEBEK	REF ENR 4.4	X		X	X
VEDUS	REF ENR 4.4	X		X	
XERAM	REF ENR 4.4	X		X	

© SIA

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*		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	
LUKI1	49°21'50" N	000°41'20" E	X		X	
LUKI2	49°28'43" N	000°43'16" E	X		X	
LUKI3	49°36'39" N	000°48'53" E	X		X	
LUKI4	49°43'25" N	000°57'24" E	X		X	
LUKI5	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	

© SIA

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
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

© SIA

DATA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

Identification	Coordonnées *Coordinates*		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
IG08L (IF ILS/LOC RWY 08L)	48°58'16.5" N	002°06'44.9" E	X	X		X
FAF LOC RWY 08L	48°58'31.9" N	002°11'17.3" E		X		X
IG08R (IF ILS/LOC RWY 08R)	48°58'09.6" N	002°08'23.0" E	X	X		X
FAF LOC RWY 08R	48°58'22.0" N	002°12'02.5" E		X		X
IG09L (IF ILS/LOC RWY 09L)	49°00'19.3" N	002°10'31.2" E	X	X		X
FAF LOC RWY 09L	49°00'32.9" N	002°14'31.9" E		X		X
IG09R (IF ILS/LOC RWY 09R)	49°00'04.2" N	002°09'44.9" E	X	X		X
FAF LOC RWY 09R	49°00'17.9" N	002°13'47.3" E		X		X
IG26L (IF ILS/LOC RWY 26L)	49°00'47.5" N	002°57'23.2" E	X	X		X
FAF LOC RWY 26L	49°00'35.3" N	002°53'23.1" E		X		X
IG26R (IF ILS/LOC RWY 26R)	49°01'00.1" N	002°57'25.1" E	X	X		X
FAF LOC RWY 26R	49°00'47.8" N	002°53'23.3" E		X		X
IG27L (IF ILS/LOC RWY 27L)	49°02'42.7" N	002°59'09.6" E	X	X		X
FAF LOC RWY 27L	49°02'31.3" N	002°55'24.2" E		X		X
IG 27R (IF ILS/LOC RWY 27R)	49°02'54.9" N	002°59'03.2" E	X	X		X
FAF LOC RWY 27R	49°02'43.7" N	002°55'22.1" E		X		X

© SIA

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas
ALPHA - BRAVO - CHARLIE - DELTA - ECHO - FOX - GOLF - HOTEL

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

INS
POSTES DE STATIONNEMENT / *Parking stands*
voir/*see* AD 2 LFPG.8

ACCES ET PLACEMENT SUR POSTE DE STATIONNEMENT
ACCESS AND PLACING TO PARKING STAND
Voir / *See* AD 2 LFPG.20.3.3.2 - LFPG.20.3.4.2 - LFPG.20.3.5.1

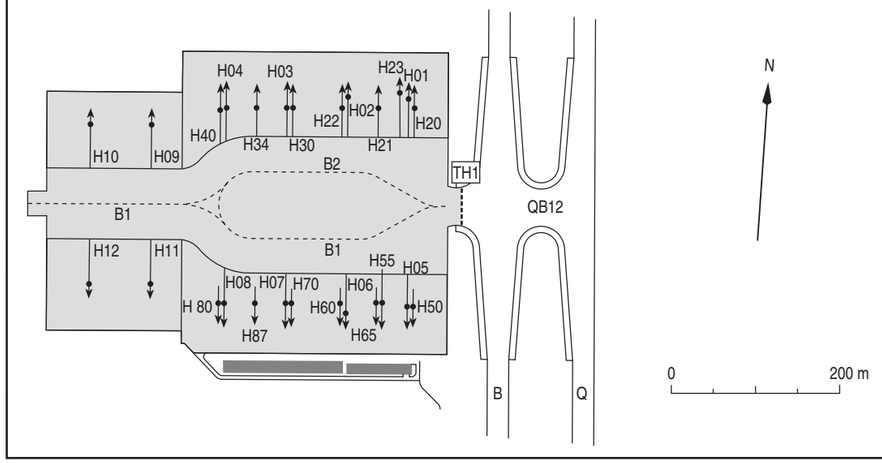
LEGENDE / *KEY*

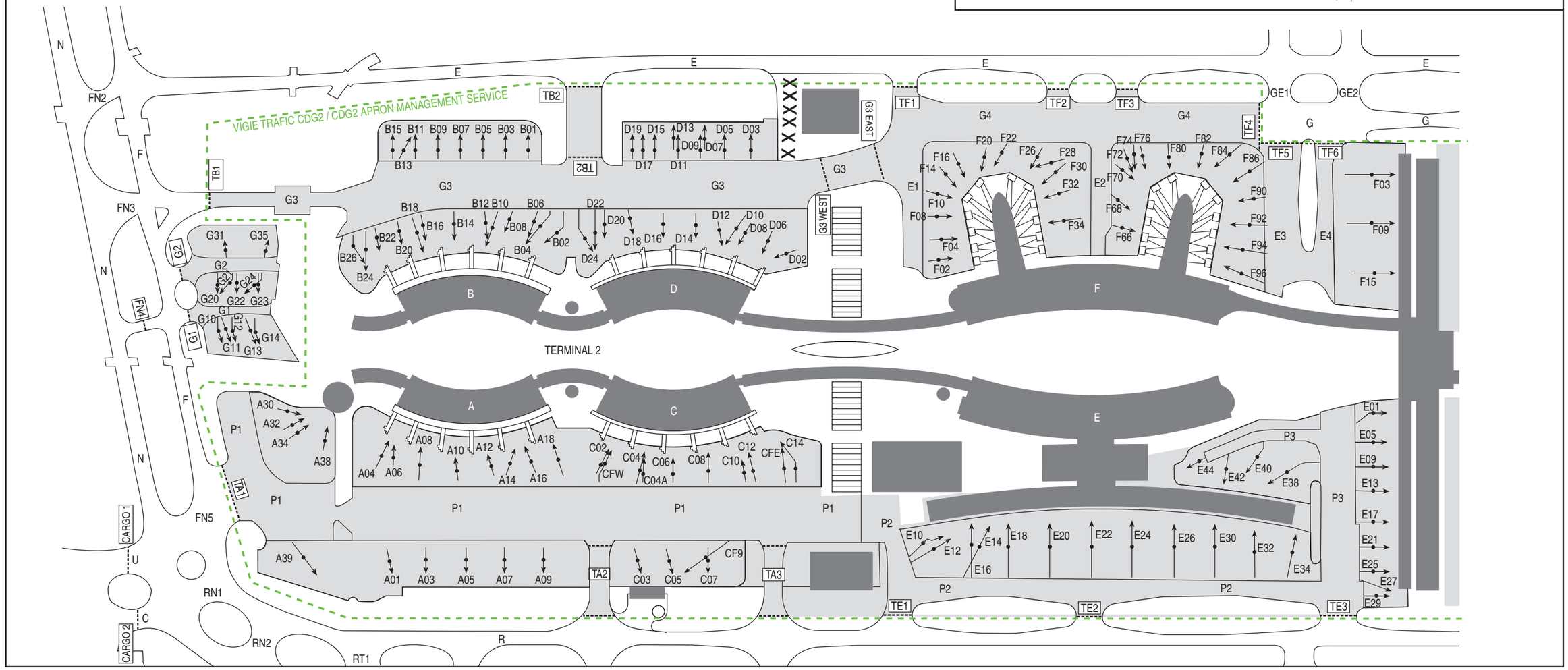
- Aire de trafic / *Apron*
- Position INS / *INS position*
- PAI — Point d'attente intermédiaire - Point de transfert AMS/ATC / *Intermediate holding point - AMS/ATC Transfer point*
- Limite de compétence AMS CDG2/ATC / *AMS CDG2/ATC competence limit*

N

0 100 500 m

AIRE HOTEL / *HOTEL AREA*

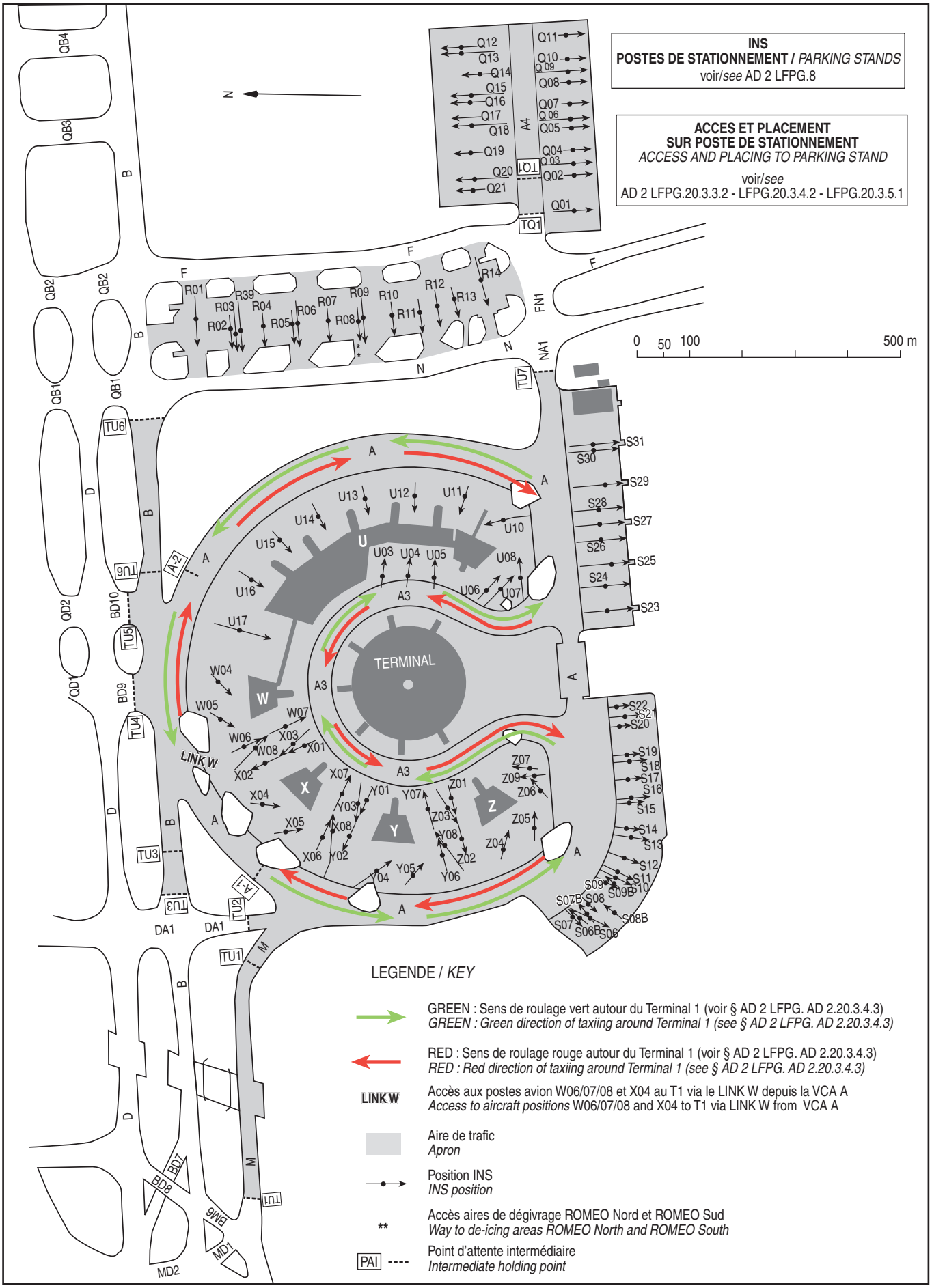




© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas
AEROGARE 1
Terminal 1

PARIS CHARLES **DE GAULLE**



© SIA

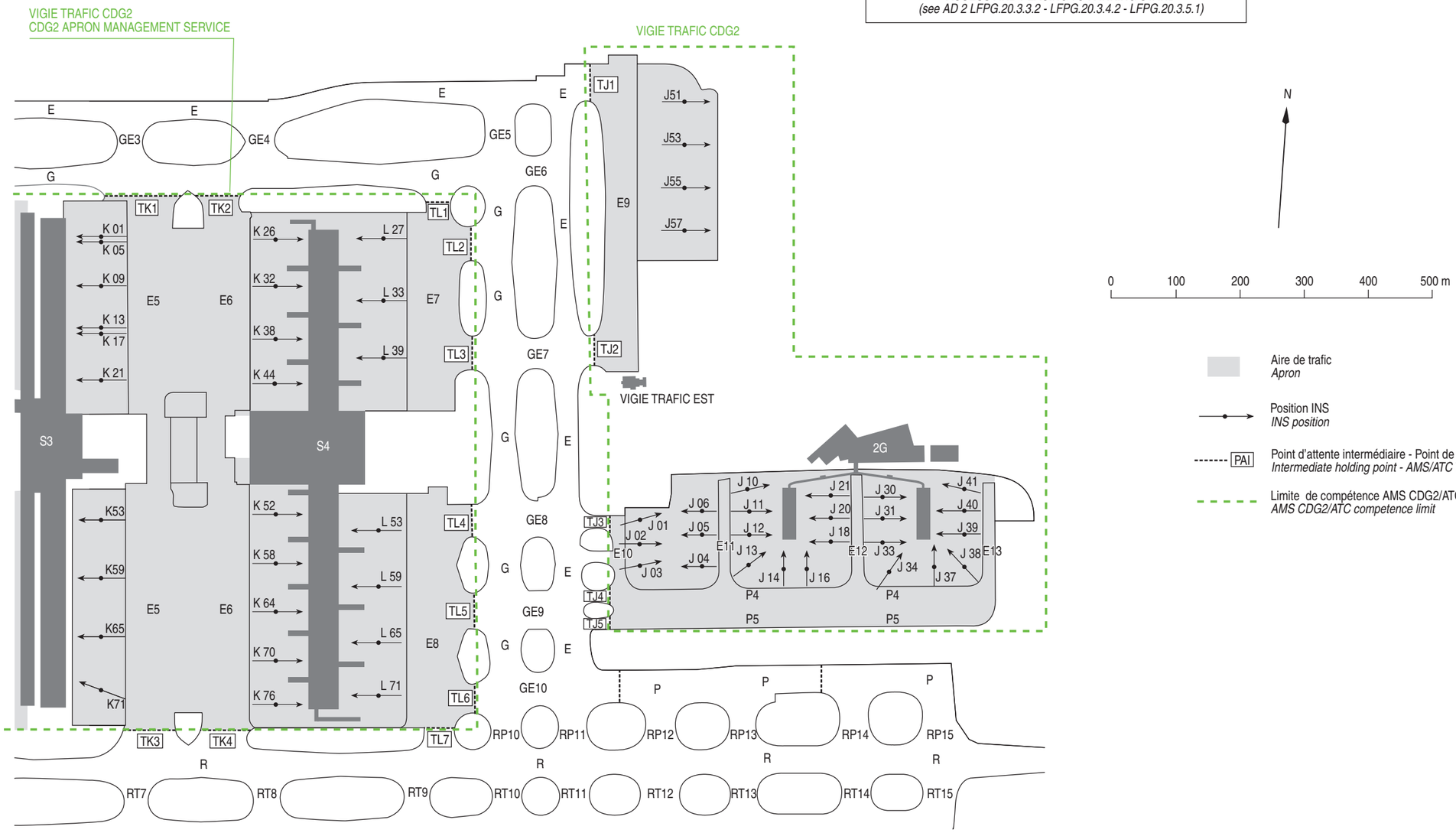
AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas
JULIETT - KILO - LIMA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

INS
POSTES DE STATIONNEMENT / *Parking stands*
voir/*see* AD 2 LFPG.8

ACCES ET PLACEMENT SUR POSTE DE STATIONNEMENT
(voir AD 2 LFPG.20.3.3.2 - LFPG.20.3.4.2 - LFPG.20.3.5.1)

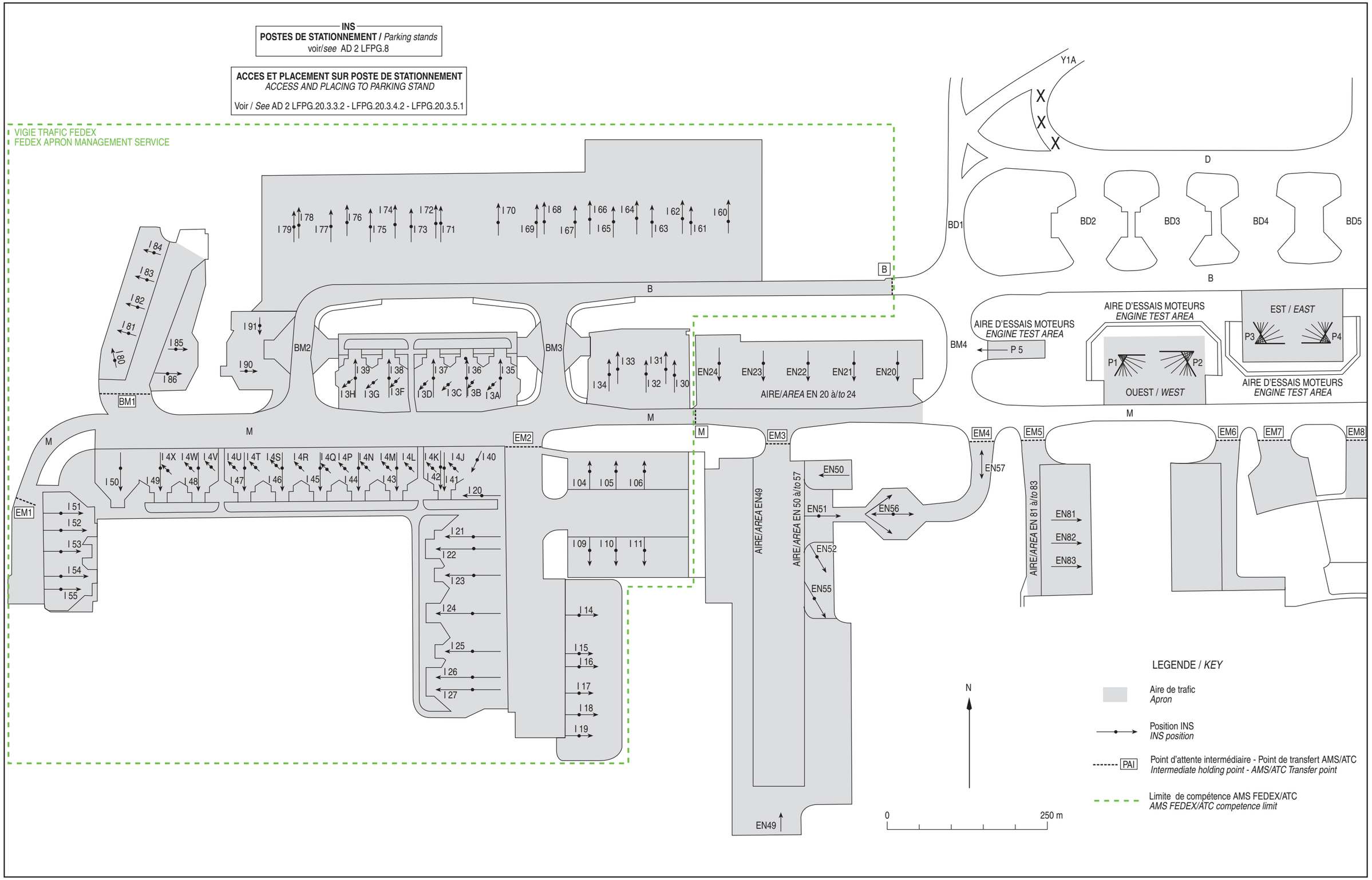
ACCESS AND PLACING TO PARKING STAND
(see AD 2 LFPG.20.3.3.2 - LFPG.20.3.4.2 - LFPG.20.3.5.1)



© SIA

AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas
ECHO NOVEMBRE - INDIA

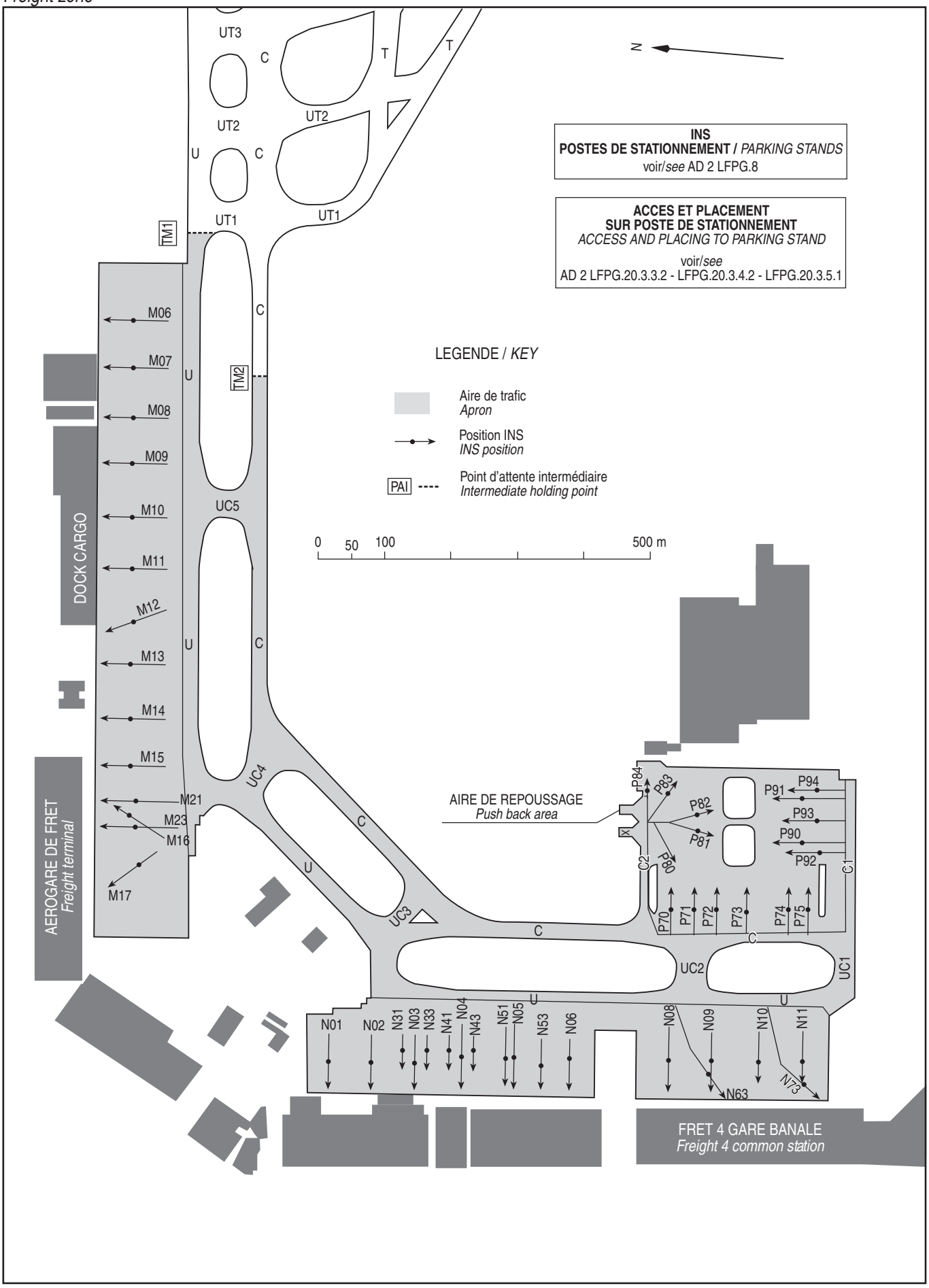
PARIS CHARLES **DE GAULLE**



© SIA

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas
ZONE DE FRET
Freight zone

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

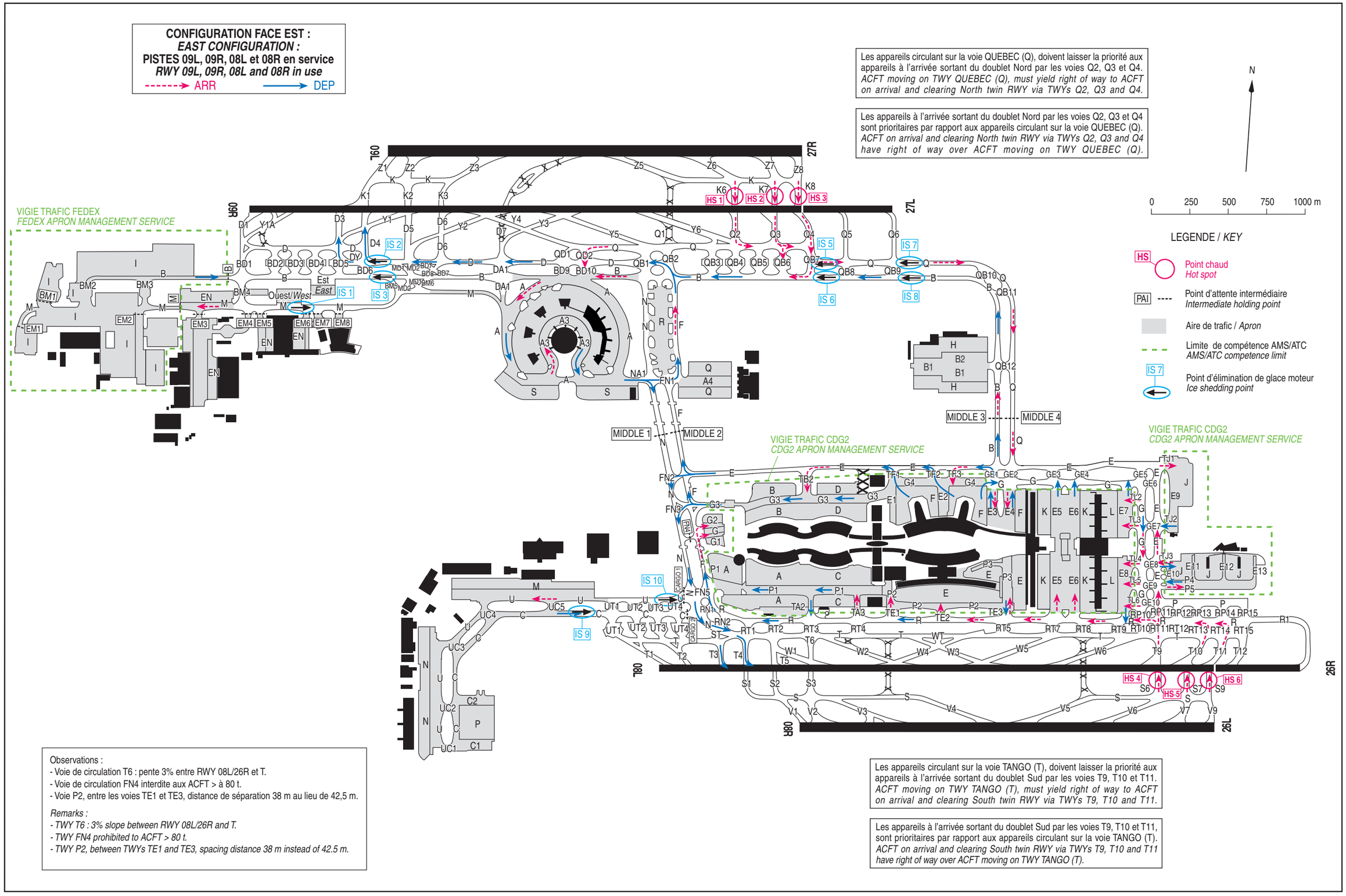


AMDT 11/24 **CHG :** Suppression postes de stationnement M20, M22, M24, N60, N61, N68, N69, N70, M71, N72, N78, N79.

© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements
FACE EST/*EAST*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**



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.*

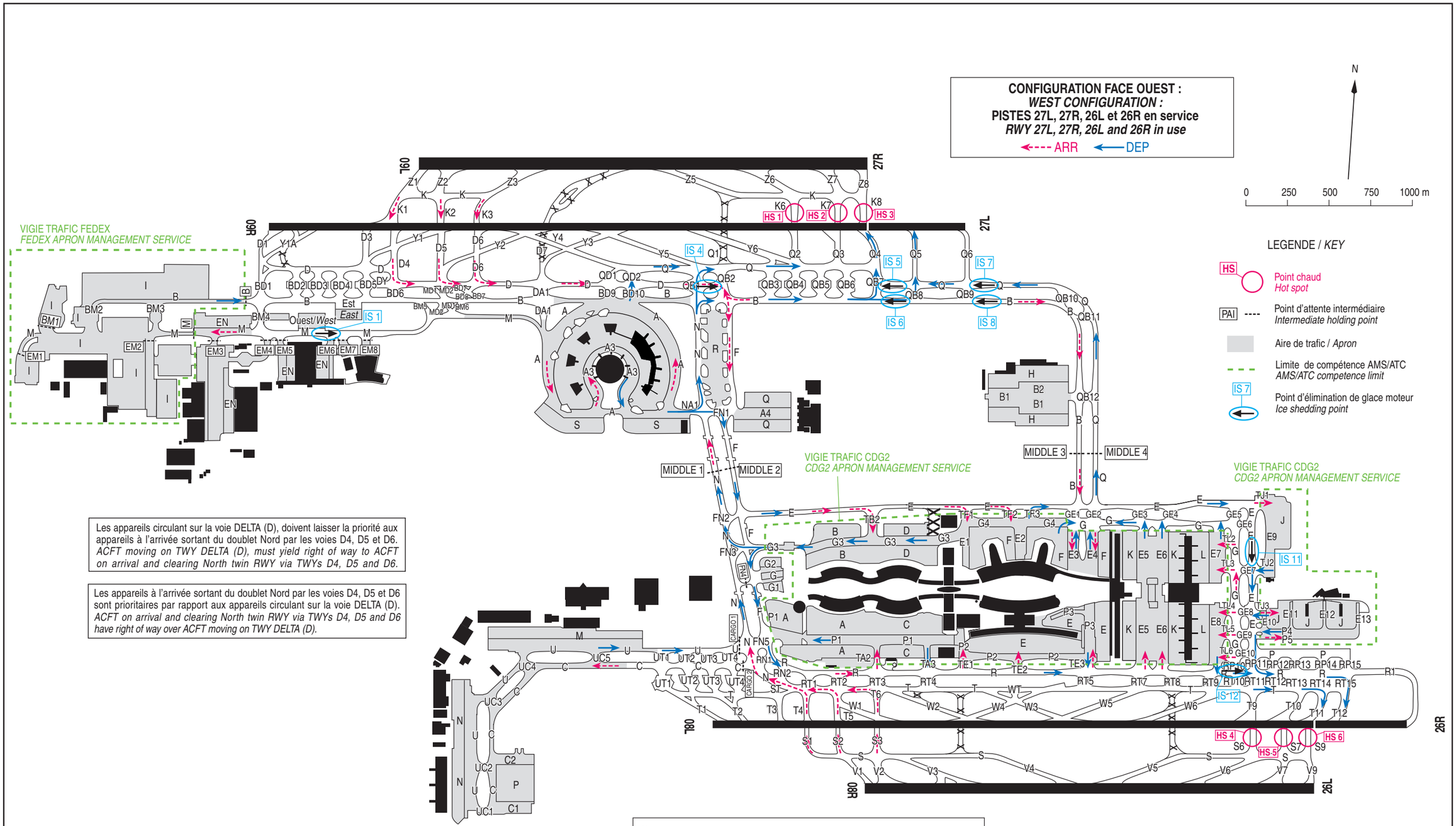
Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T9, T10 et T11.
ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing South twin RWY via TWYs T9, T10 and T11.

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).

© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements
FACE OUEST/*WEST*

PARIS CHARLES **DE GAULLE**



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).

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.

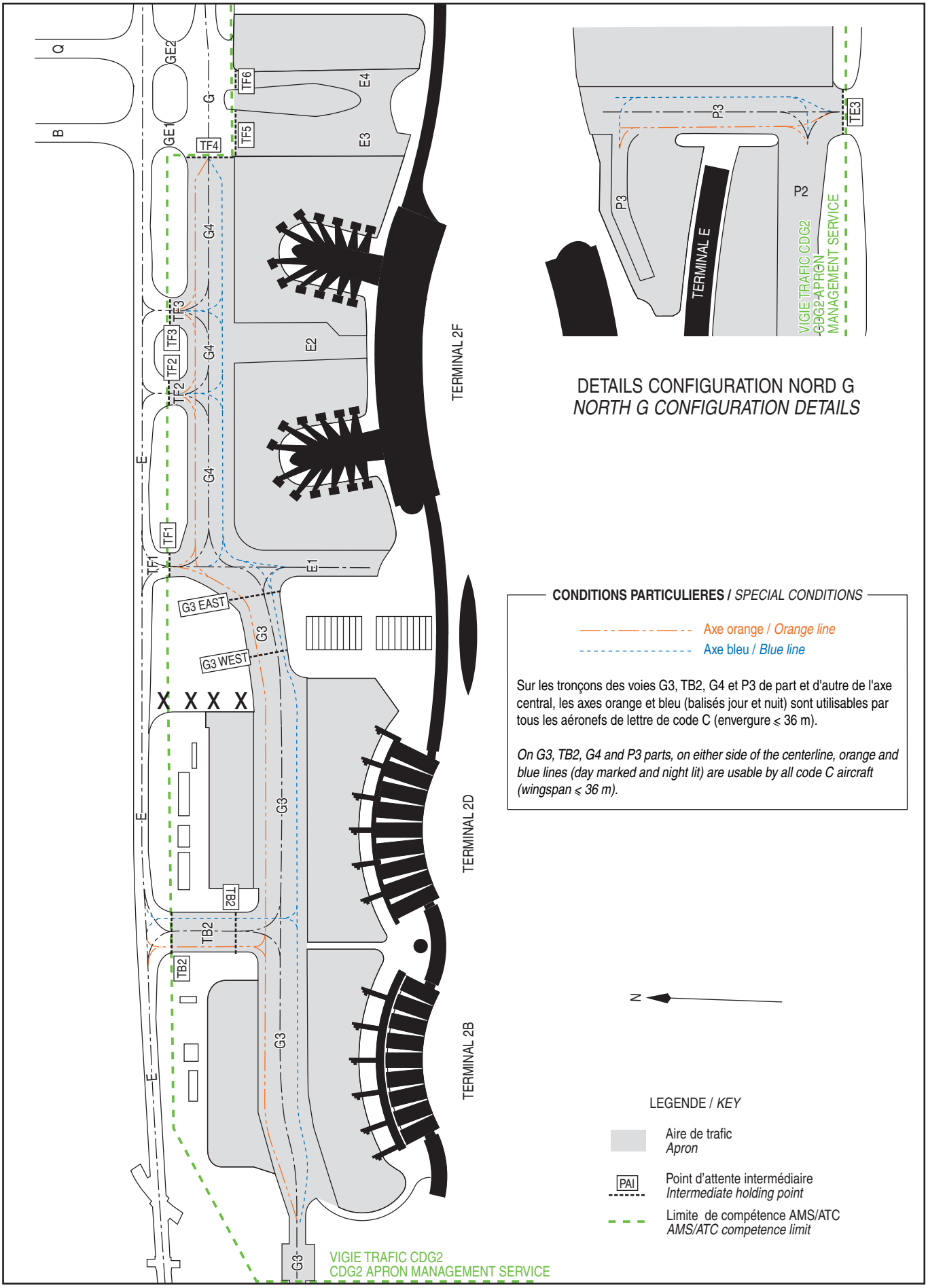
Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet Sud par les voies T4, T5 et T6.
ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing South twin RWY via TWYs T4, T5 and T6.

Les appareils 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).
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).

© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements
TERMINAL 2

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

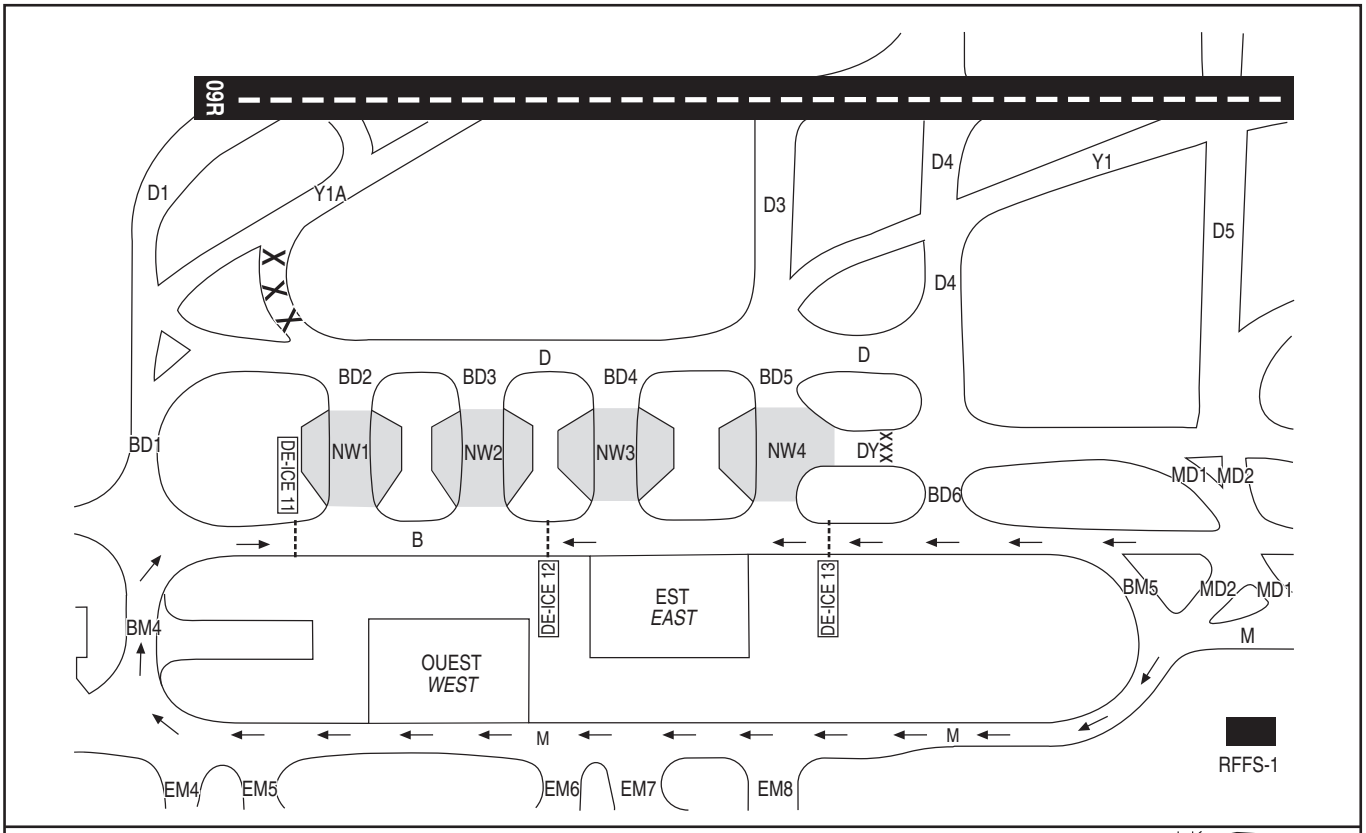


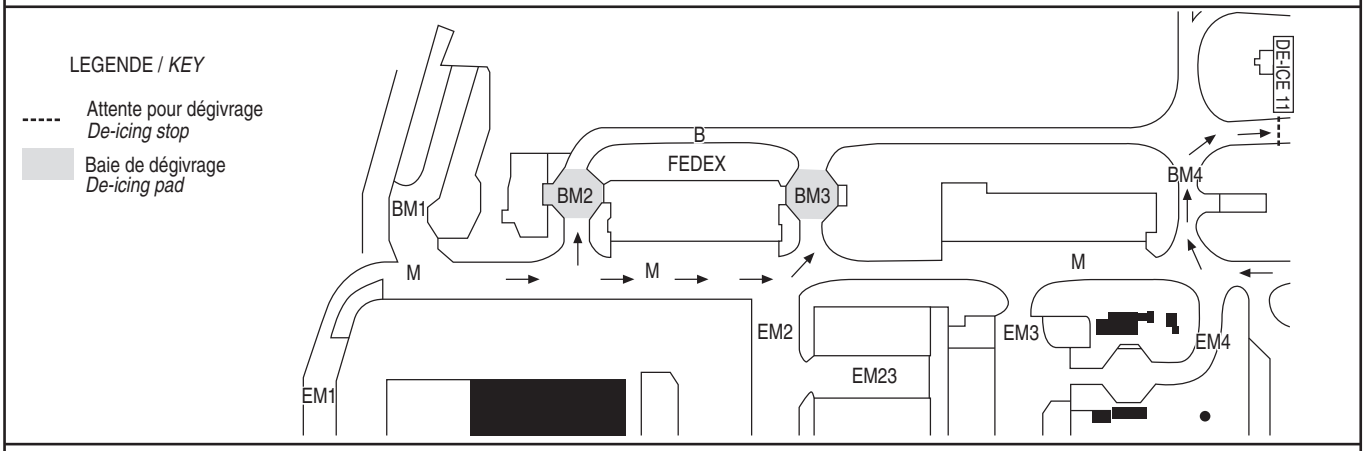
© SIA

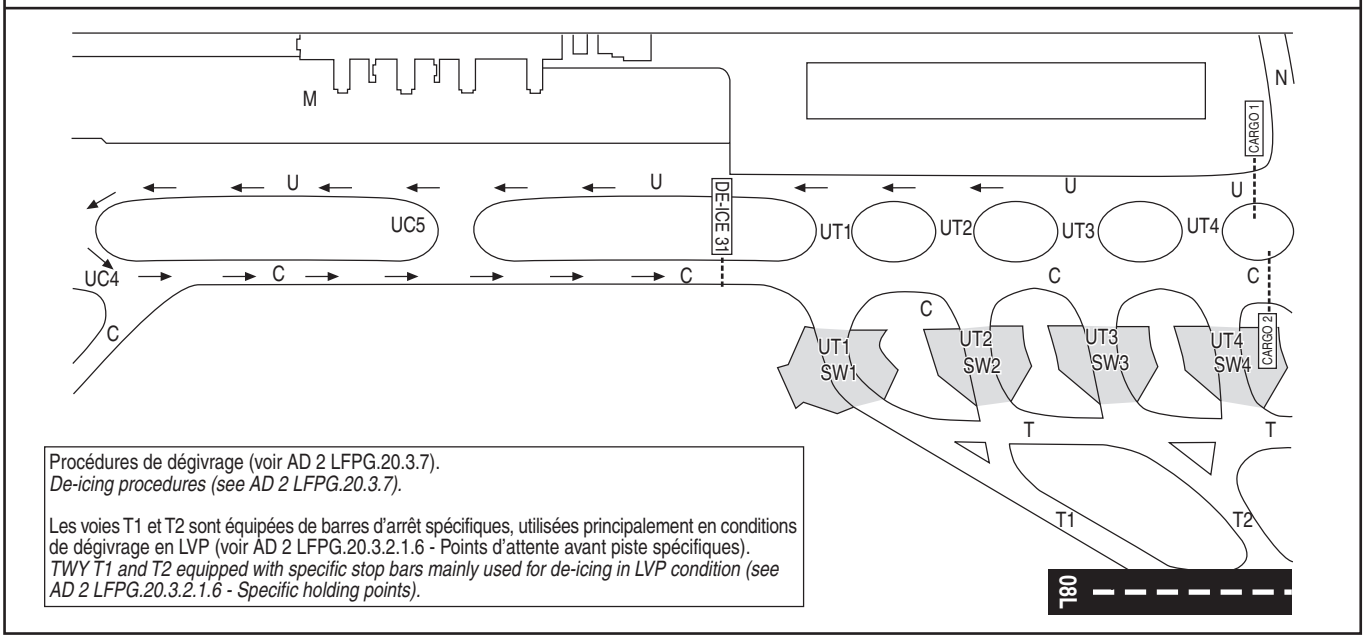
MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

AIRES DE DEGIVRAGE / *DE-ICING AREAS*







Procédures de dégivrage (voir AD 2 LFPG.20.3.7).
De-icing procedures (see AD 2 LFPG.20.3.7).

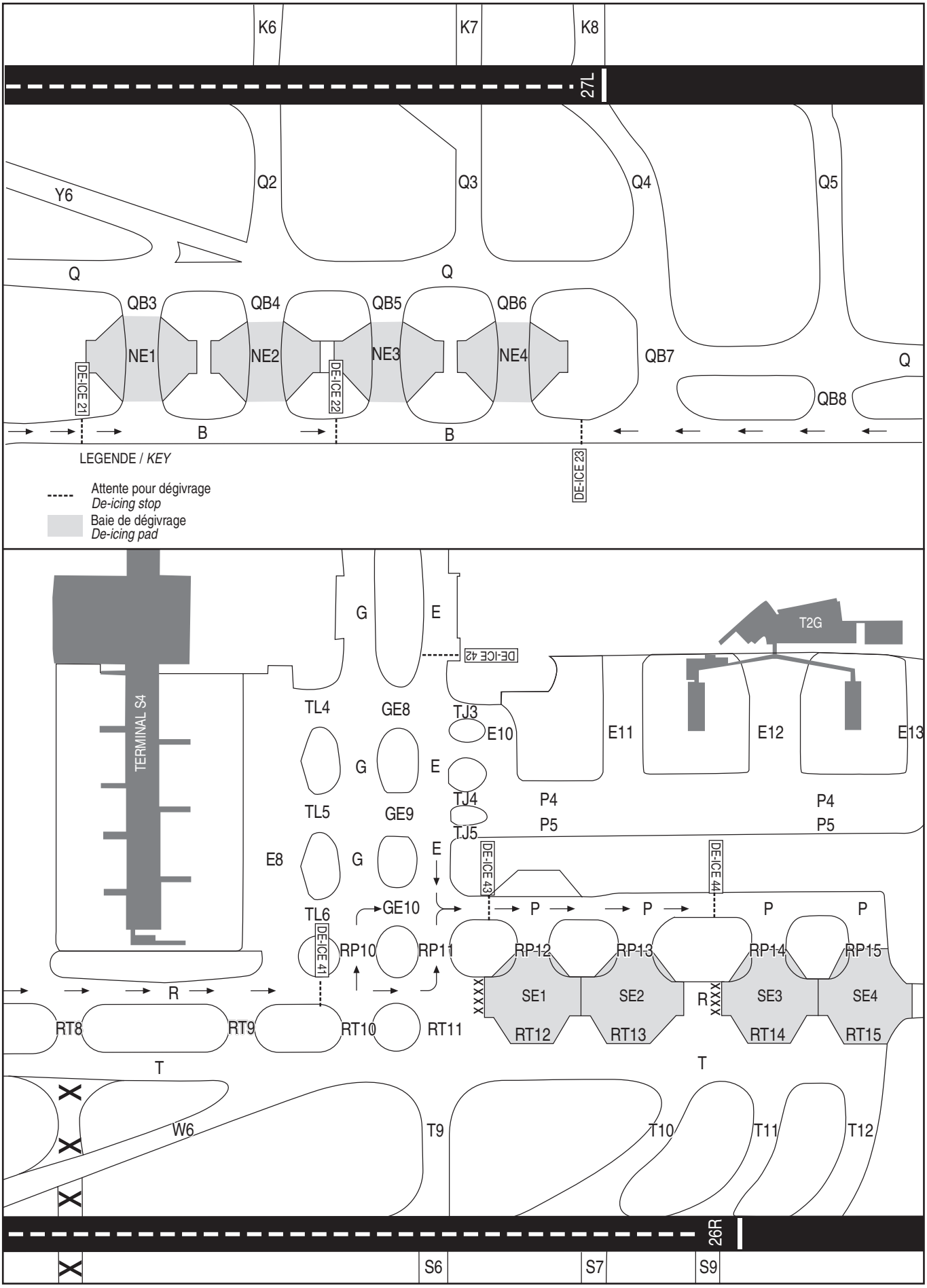
Les voies T1 et T2 sont équipées de barres d'arrêt spécifiques, utilisées principalement en conditions de dégivrage en LVP (voir AD 2 LFPG.20.3.2.1.6 - Points d'attente avant piste spécifiques).
TWY T1 and T2 equipped with specific stop bars mainly used for de-icing in LVP condition (see AD 2 LFPG.20.3.2.1.6 - Specific holding points).

© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

AIRES DE DEGIVRAGE/*DE-ICING AREAS*

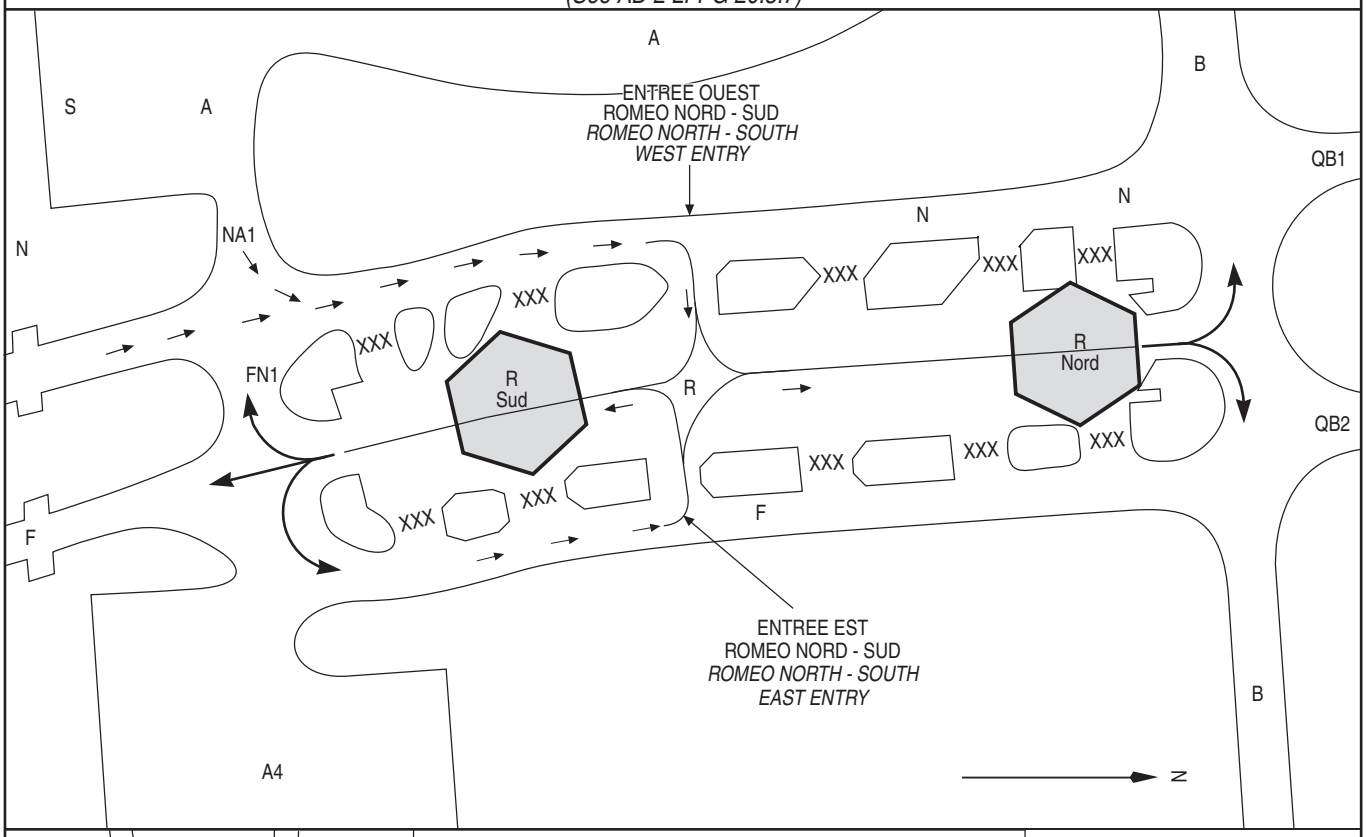


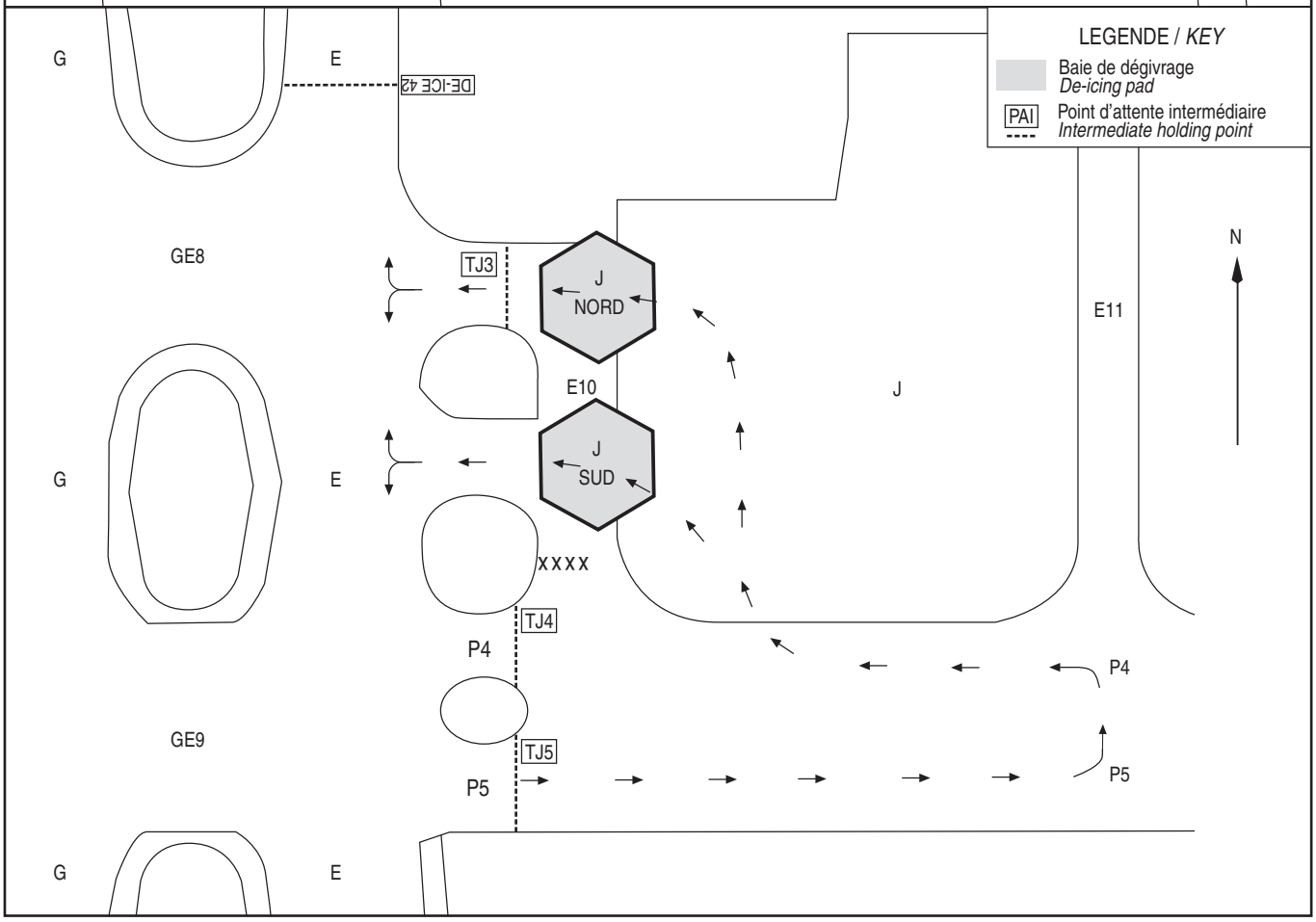
© SIA

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)





© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE A380 - B748 - A124 - C5
Ground movements A380 - B748 - A124 - C5
FACE EST/*EAST*

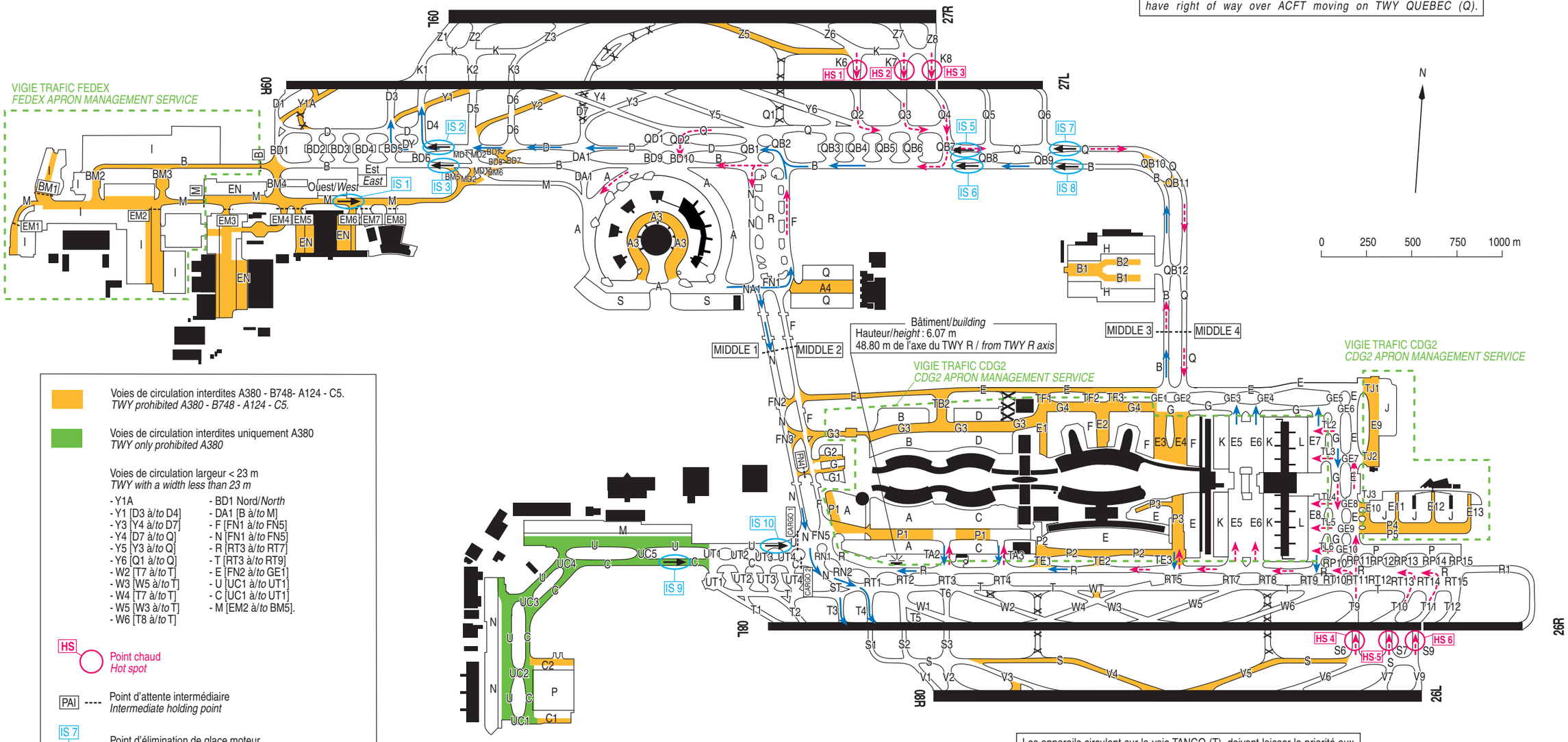
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

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
- Y1 [D3 à/*to* D4]
- Y3 [Y4 à/*to* D7]
- Y4 [D7 à/*to* Q]
- Y5 [Y3 à/*to* Q]
- Y6 [Q1 à/*to* Q]
- W2 [T7 à/*to* T]
- W3 [W5 à/*to* T]
- W4 [T7 à/*to* T]
- W5 [W3 à/*to* T]
- W6 [T8 à/*to* T]
- BD1 Nord/*North*
- DA1 [B à/*to* M]
- F [FN1 à/*to* FN5]
- N [FN1 à/*to* FN5]
- R [RT3 à/*to* RT7]
- T [RT3 à/*to* RT9]
- E [FN2 à/*to* GE1]
- U [UC1 à/*to* UT1]
- C [UC1 à/*to* UT1]
- M [EM2 à/*to* BM5].

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).

© SIA

MOUVEMENTS A LA SURFACE A380 - B748 - A124 - C5
Ground movements A380 - B748 - A124 - C5
FACE OUEST/*WEST*

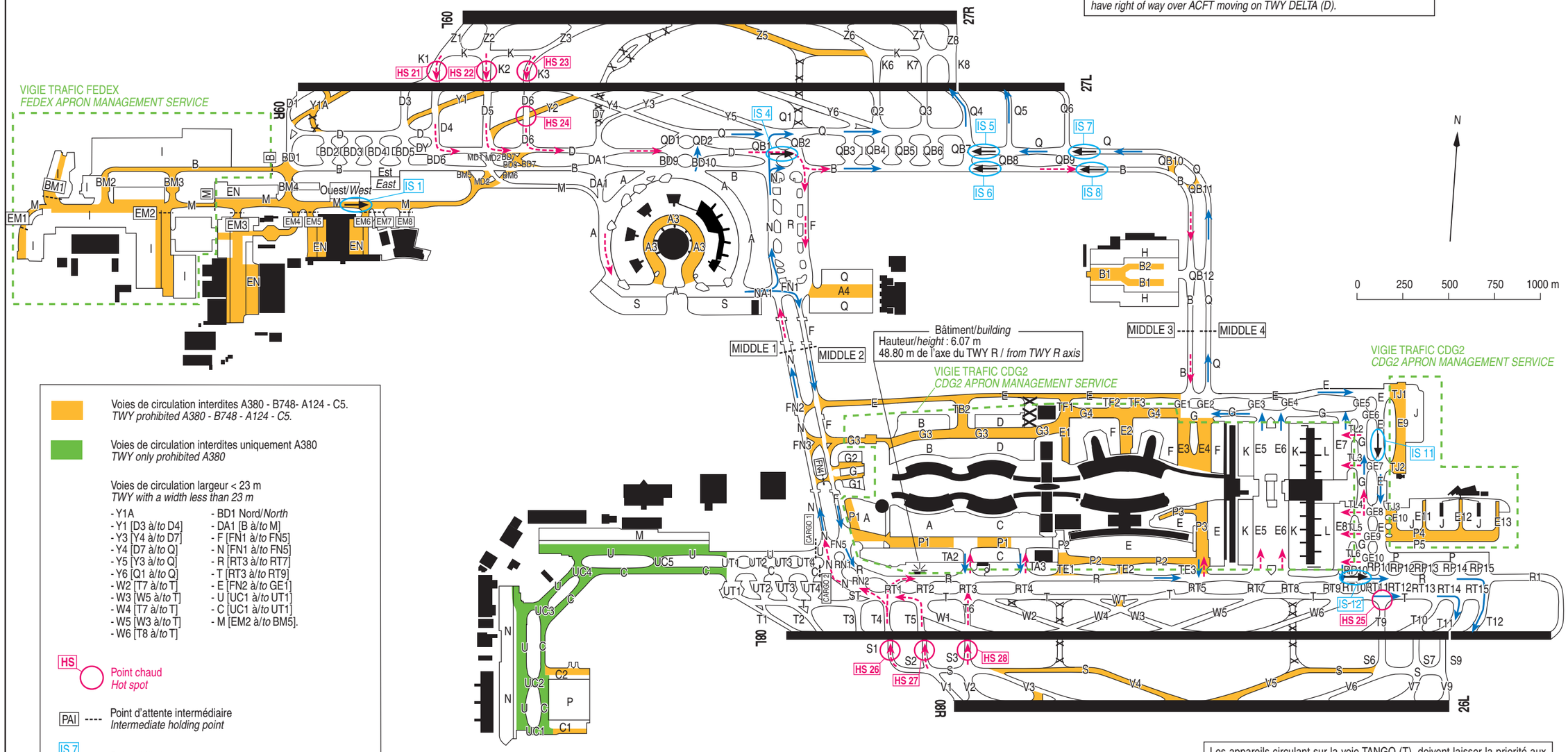
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

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
- Y1 [D3 à/*to* D4]
- Y3 [Y4 à/*to* D7]
- Y4 [D7 à/*to* Q]
- Y5 [Y3 à/*to* Q]
- Y6 [Q1 à/*to* Q]
- W2 [T7 à/*to* T]
- W3 [W5 à/*to* T]
- W4 [T7 à/*to* T]
- W5 [W3 à/*to* T]
- W6 [T8 à/*to* T]
- BD1 Nord/*North*
- DA1 [B à/*to* M]
- F [FN1 à/*to* FN5]
- N [FN1 à/*to* FN5]
- R [RT3 à/*to* RT7]
- T [RT3 à/*to* RT9]
- E [FN2 à/*to* GE1]
- U [UC1 à/*to* UT1]
- C [UC1 à/*to* UT1]
- M [EM2 à/*to* BM5].

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 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.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

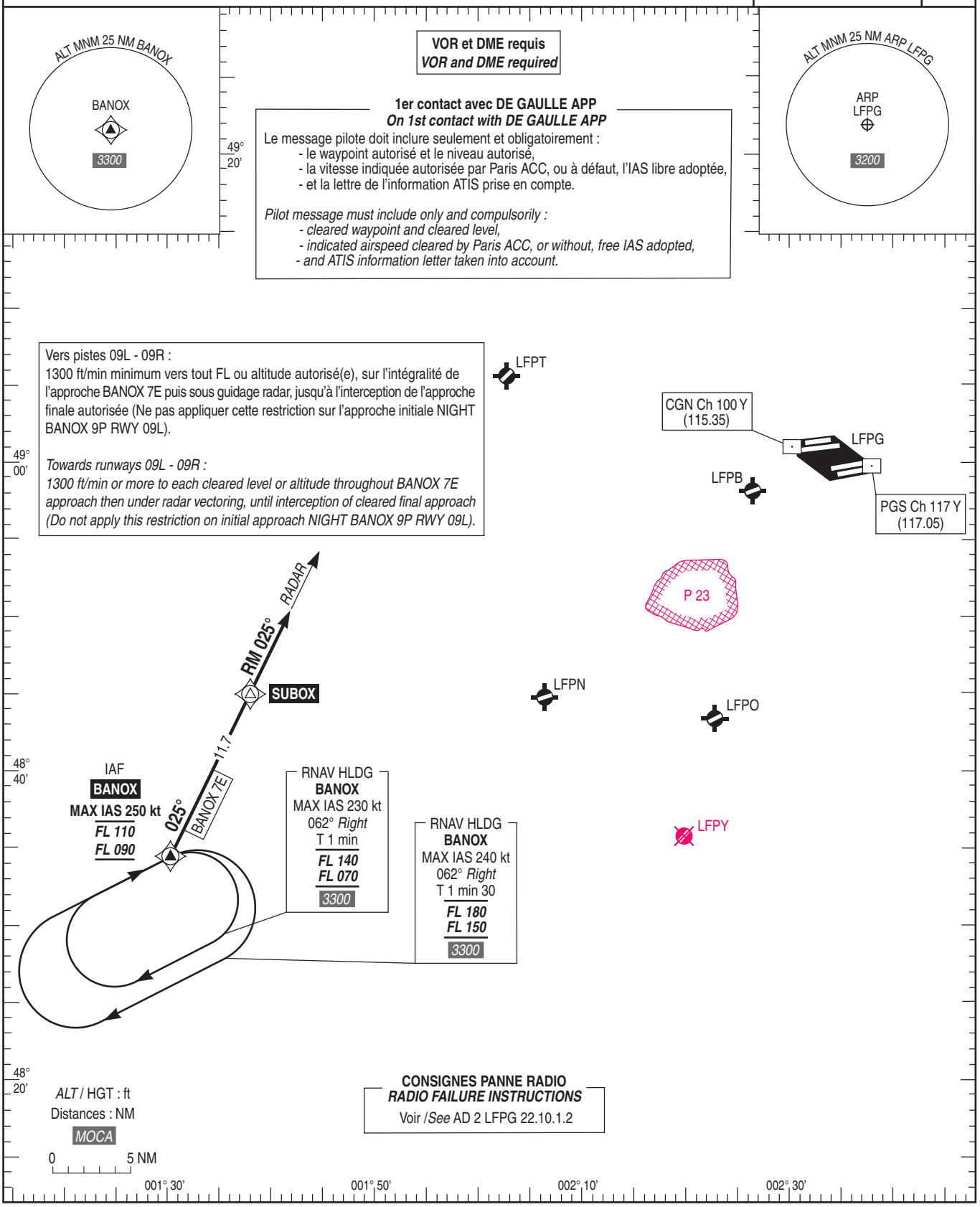
CAT A B C D

INA **RNAV** BANOX 7E RWY 08L-08R-09L-09R

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

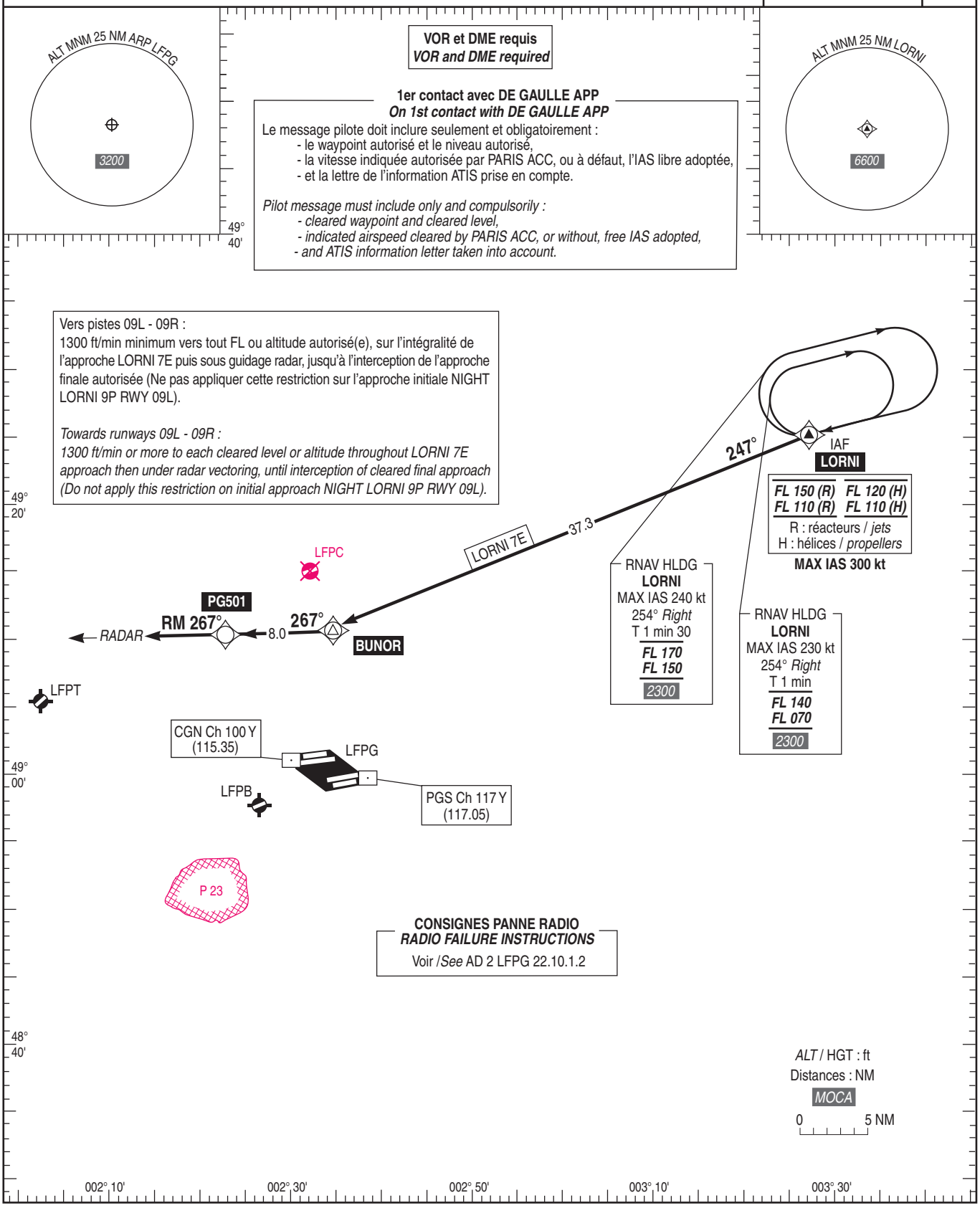
CAT A B C D

INA **RNAV** LORNI 7E RWY 08L-08R-09L-09R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



VOR et DME requis
VOR and DME required

1er contact avec DE GAULLE APP
On 1st contact with DE GAULLE APP

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par PARIS ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

Pilot message must include only and compulsorily :
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by PARIS ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

Vers pistes 09L - 09R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche LORNI 7E puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (Ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT LORNI 9P RWY 09L).

Towards runways 09L - 09R :
1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout LORNI 7E approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (Do not apply this restriction on initial approach NIGHT LORNI 9P RWY 09L).

FL 150 (R) ***FL 120 (H)***
FL 110 (R) ***FL 110 (H)***
R : réacteurs / *jets*
H : hélices / *propellers*
MAX IAS 300 kt

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 240 kt
254° *Right*
T 1 min 30
FL 170
FL 150
2300

RNAV HLDG
LORNI
MAX IAS 230 kt
254° *Right*
T 1 min
FL 140
FL 070
2300

CONSIGNES PANNE RADIO
RADIO FAILURE INSTRUCTIONS
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

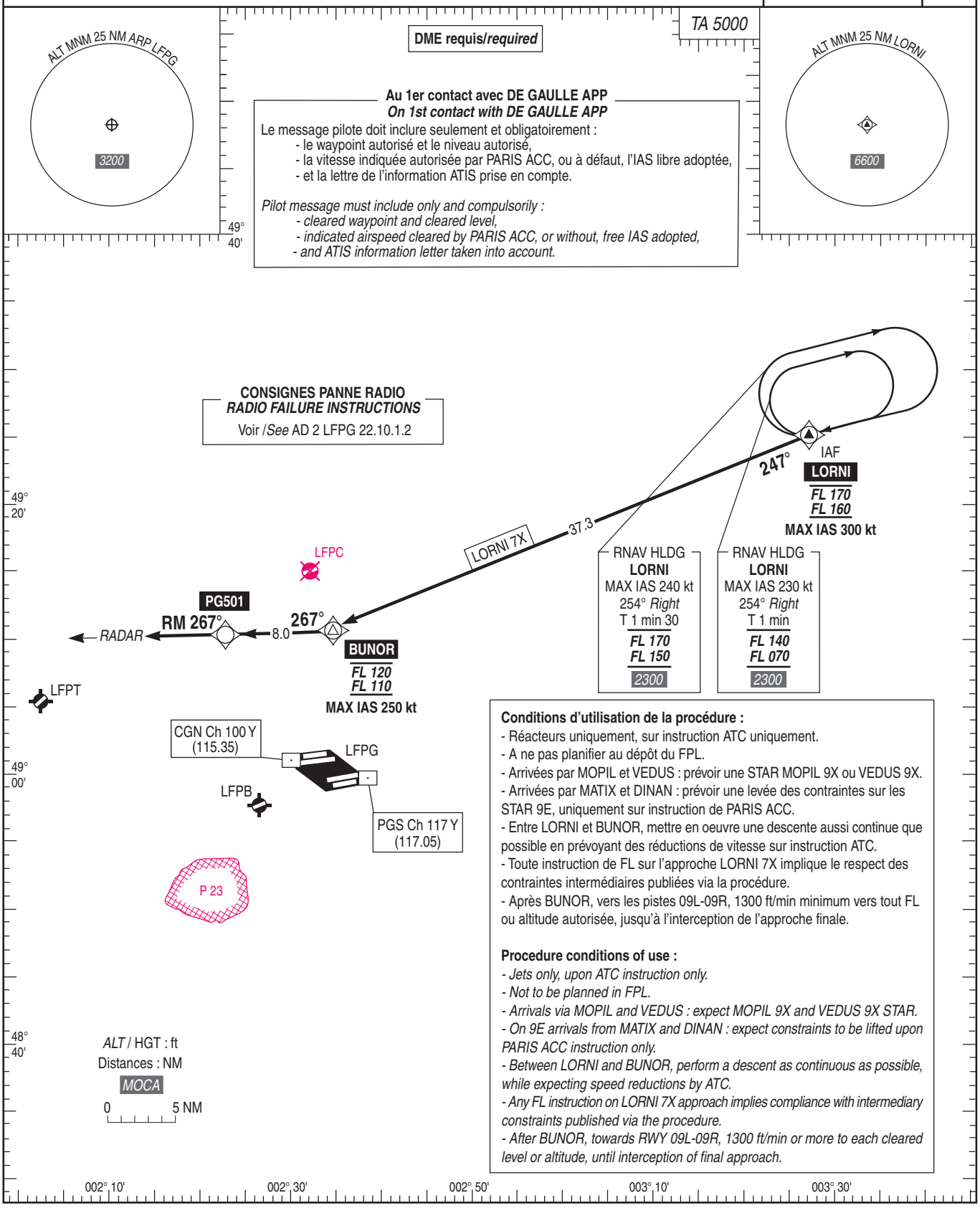
CAT A B C D

INA **RNAV** LORNI 7X RWY 08L-08R-09L-09R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Conditions d'utilisation de la procédure :
- Réacteurs uniquement, sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Arrivées par MOPIL et VEDUS : prévoir une STAR MOPIL 9X ou VEDUS 9X.
- Arrivées par MATIX et DINAN : prévoir une levée des contraintes sur les STAR 9E, uniquement sur instruction de PARIS ACC.
- Entre LORNI et BUNOR, mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible en prévoyant des réductions de vitesse sur instruction ATC.
- Toute instruction de FL sur l'approche LORNI 7X implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Après BUNOR, vers les pistes 09L-09R, 1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisée, jusqu'à l'interception de l'approche finale.

Procedure conditions of use :
- Jets only, upon ATC instruction only.
- Not to be planned in FPL.
- Arrivals via MOPIL and VEDUS : expect MOPIL 9X and VEDUS 9X STAR.
- On 9E arrivals from MATIX and DINAN : expect constraints to be lifted upon PARIS ACC instruction only.
- Between LORNI and BUNOR, perform a descent as continuous as possible, while expecting speed reductions by ATC.
- Any FL instruction on LORNI 7X approach implies compliance with intermediary constraints published via the procedure.
- After BUNOR, towards RWY 09L-09R, 1300 ft/min or more to each cleared level or altitude, until interception of final approach.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

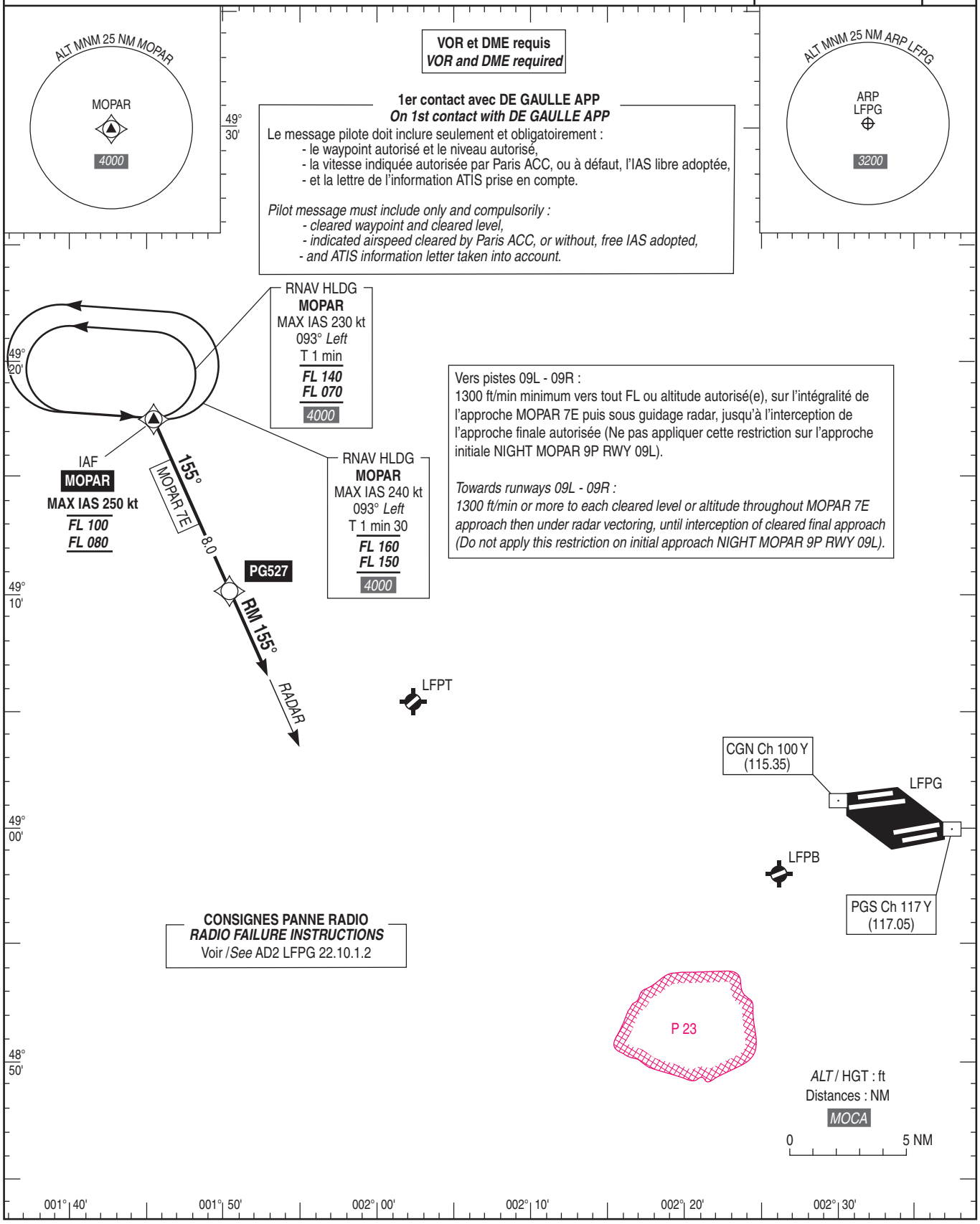
CAT A B C D

INA **RNAV** MOPAR 7E RWY 08L-08R-09L-09R

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

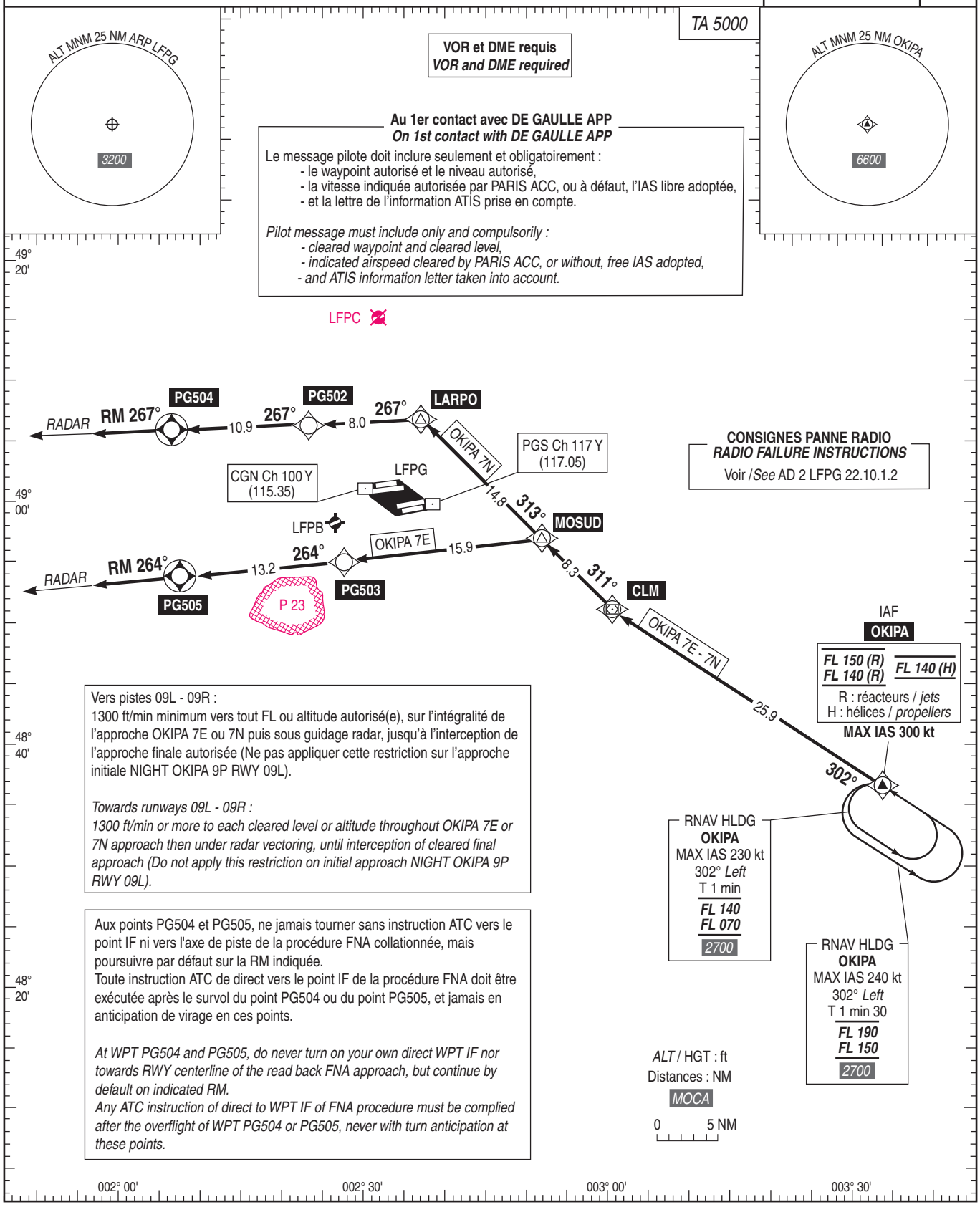
CAT A B C D

INA **RNAV** OKIPA 7E RWY 08L-08R-09L-09R
INA **RNAV** OKIPA 7N RWY 08L-08R-09L-09R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

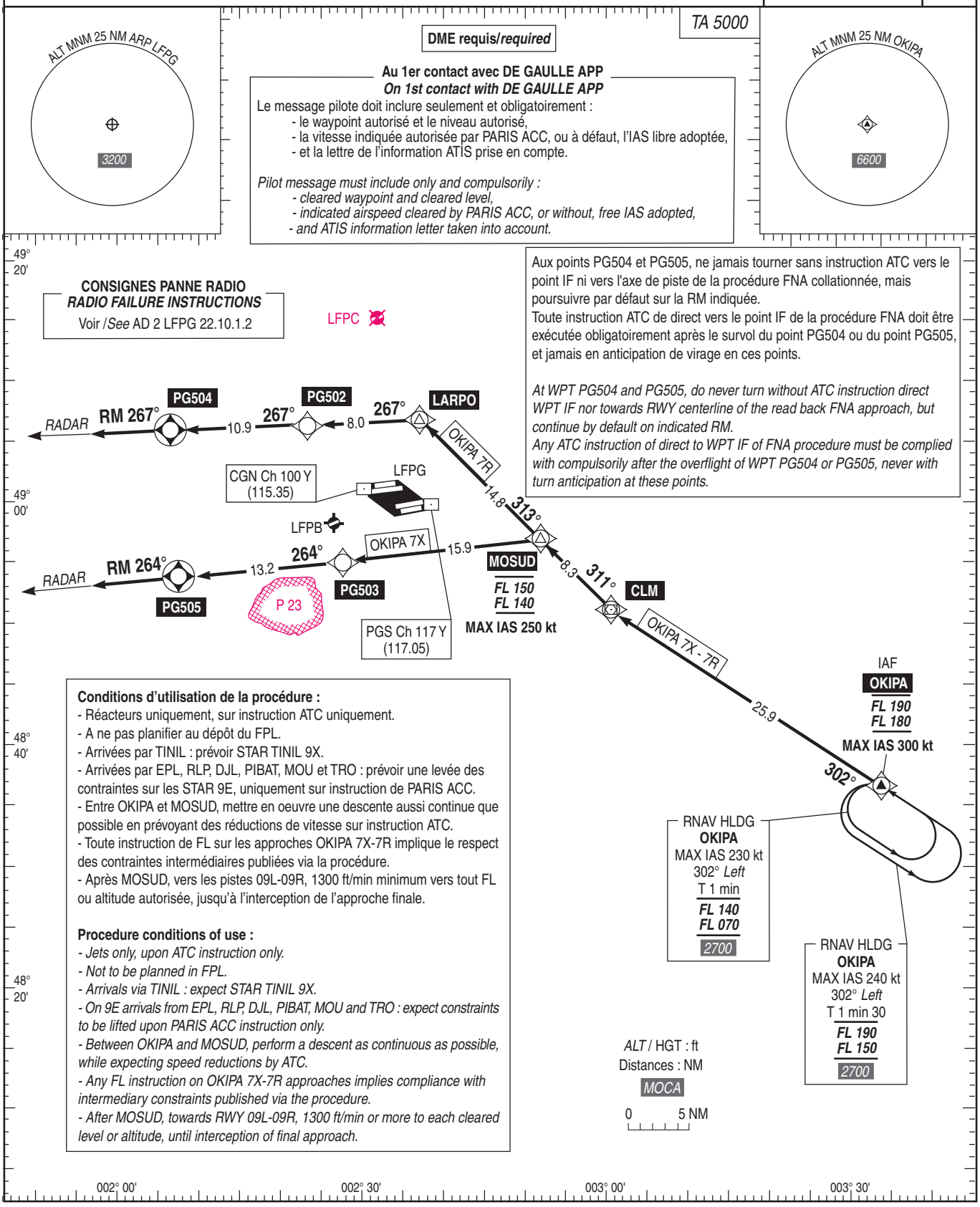
CAT A B C D

INA **RNAV** OKIPA 7X RWY 08L-08R-09L-09R
INA **RNAV** OKIPA 7R RWY 08L-08R-09L-09R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Conditions d'utilisation de la procédure :
- Réacteurs uniquement, sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Arrivées par TINIL : prévoir STAR TINIL 9X.
- Arrivées par EPL, RLP, DJL, PIBAT, MOU et TRO : prévoir une levée des contraintes sur les STAR 9E, uniquement sur instruction de PARIS ACC.
- Entre OKIPA et MOSUD, mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible en prévoyant des réductions de vitesse sur instruction ATC.
- Toute instruction de FL sur les approches OKIPA 7X-7R implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Après MOSUD, vers les pistes 09L-09R, 1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisée, jusqu'à l'interception de l'approche finale.

Procedure conditions of use :
- Jets only, upon ATC instruction only.
- Not to be planned in FPL.
- Arrivals via TINIL : expect STAR TINIL 9X.
- On 9E arrivals from EPL, RLP, DJL, PIBAT, MOU and TRO : expect constraints to be lifted upon PARIS ACC instruction only.
- Between OKIPA and MOSUD, perform a descent as continuous as possible, while expecting speed reductions by ATC.
- Any FL instruction on OKIPA 7X-7R approaches implies compliance with intermediary constraints published via the procedure.
- After MOSUD, towards RWY 09L-09R, 1300 ft/min or more to each cleared level or altitude, until interception of final approach.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

INA **RNAV** BANOX 7W RWY 26L-26R-27L-27R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)

TA 5000

ALT MNM 25 NM BANOX
3300

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

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par PARIS ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

Pilot message must include only and compulsorily :
- cleared waypoint and cleared level,
- indicated airspeed cleared by PARIS ACC, or without, free IAS adopted,
- and ATIS information letter taken into account.

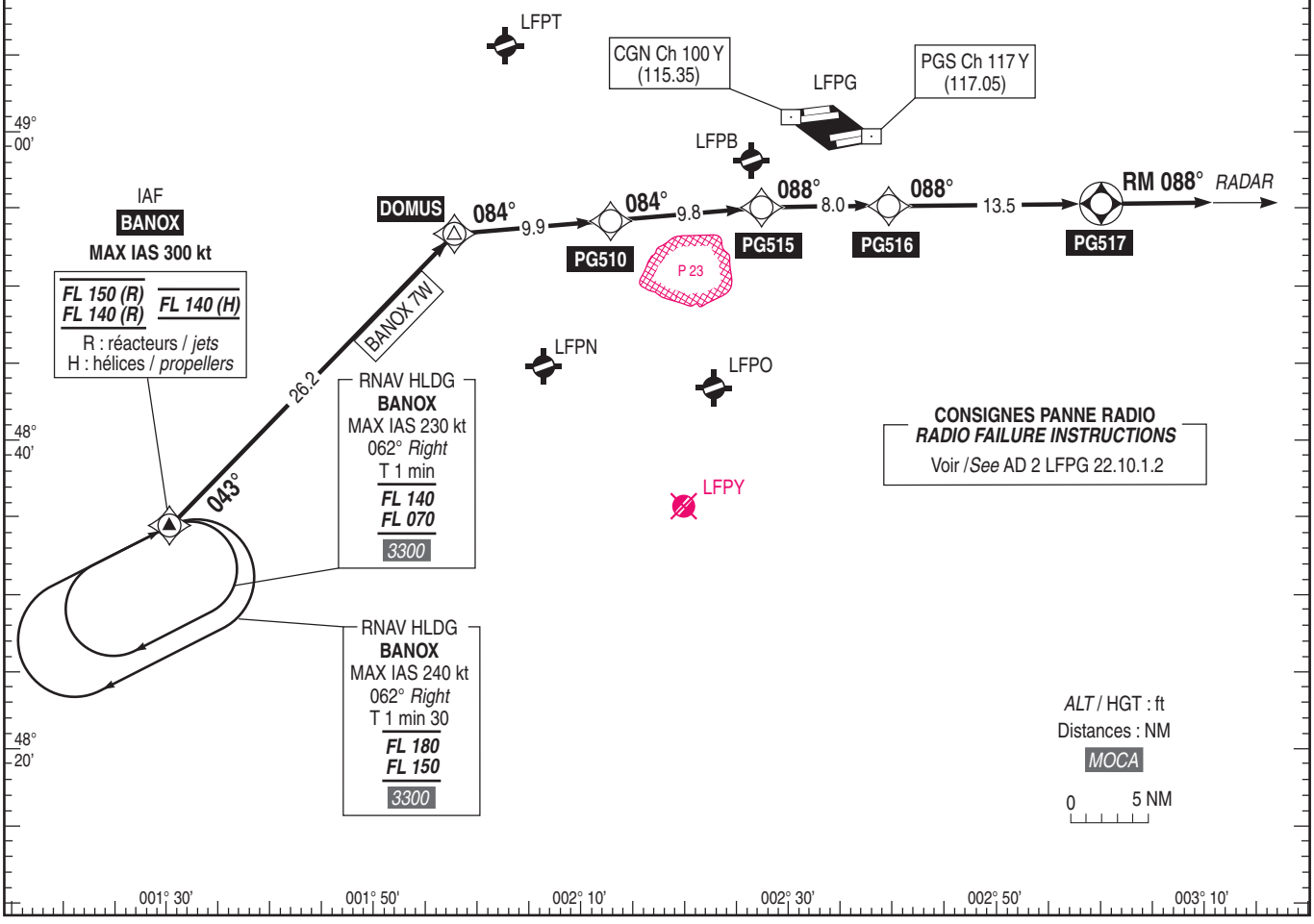
ALT MNM 25 NM ARP LFPG
3200

Vers pistes 26L - 26R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche BANOX 7W puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT BANOX 9Y RWY 26L).

Towards runways 26L - 26R :
1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout BANOX 7W approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (do not apply this restriction on initial approach NIGHT BANOX 9Y RWY 26L).

Au point PG517, ne jamais tourner sans instruction ATC vers le point IF ni vers l'axe de piste de la procédure FNA collationnée, mais poursuivre par défaut sur la RM indiquée.
Toute instruction ATC de direct vers le point IF de la procédure FNA doit être exécutée obligatoirement après le survol du point PG517, et jamais en anticipation de virage en ce point.

At WPT PG517, do never turn without ATC instruction direct WPT IF nor towards RWY centerline of the read back FNA approach, but continue by default on indicated RM.
Any ATC instruction of direct to WPT IF of FNA procedure must be complied with compulsorily after the overflight of WPT PG517, never with turn anticipation at this point.



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

INA **RNAV** BANOX 7X RWY 26L-26R-27L-27R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(20)

ALT MNM 25 NM BANOX
3300

DME requis / *required*

TA 5000

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

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par PARIS ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

Pilot message must include only and compulsorily :
- cleared waypoint and cleared level,
- indicated airspeed cleared by PARIS ACC, or without, free IAS adopted,
- and ATIS information letter taken into account.

ALT MNM 25 NM ARP LFPG
3200

Au point PG517, ne jamais tourner sans instruction ATC vers le point IF ni vers l'axe de piste de la procédure FNA collationnée, mais poursuivre par défaut sur la RM indiquée.
Toute instruction ATC de direct vers le point IF de la procédure FNA doit être exécutée obligatoirement après le survol du point PG517, et jamais en anticipation de virage en ce point.

At WPT PG517, do never turn without ATC instruction direct WPT IF nor towards RWY centerline of the read back FNA approach, but continue by default on indicated RM.
Any ATC instruction of direct to WPT IF of FNA procedure must be complied with compulsorily after the overflight of WPT PG517, never with turn anticipation at this point.

CONSIGNES PANNE RADIO
RADIO FAILURE INSTRUCTIONS
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

49° 20'
49° 00'
48° 40'
48° 20'

LFPT
LFPG
LFPB
LFPN
LFPO
LFPY

CGN Ch 100 Y
(115.35)

PGS Ch 117 Y
(117.05)

PG510
FL 140
FL 130
MAX IAS 250 kt

DOMUS
FL 160
FL 140

084° 9.9 084° 9.8 088° 8.0 088° 13.5 **RM 088°** *RADAR*

PG515 **PG516** **PG517**

P 23

BANOX 7X

26.2

IAF
BANOX
FL 180
FL 170
MAX IAS 300 kt

043°

RNAV HLDG
BANOX
MAX IAS 230 kt
062° *Right*
T 1 min
FL 140
FL 070
3300

RNAV HLDG
BANOX
MAX IAS 240 kt
062° *Right*
T 1 min 30
FL 180
FL 150
3300

ALT / HGT : ft
Distances : NM
MOCA

0 5 NM

Conditions d'utilisation de la procédure :
- Réacteurs uniquement, sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Arrivées par KEPER : prévoir STAR KEPER 9X.
- Arrivées par SABLE, KOVAK et ROMGO : prévoir une levée des contraintes sur les STAR 9W, uniquement sur instruction de PARIS ACC.
- Entre BANOX et DOMUS, mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible en prévoyant des réductions de vitesse sur instruction ATC.
- Toute instruction de FL sur l'approche BANOX 7X implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Après PG510, vers les pistes 26L-26R, 1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisée, jusqu'à l'interception de l'approche finale.

Procedure conditions of use :
- Jets only, upon ATC instruction only.
- Not to be planned in FPL.
- Arrivals via KEPER : expect STAR KEPER 9X.
- On 9W arrivals from SABLE, KOVAK and ROMGO : expect constraints to be lifted upon PARIS ACC instruction only.
- Between BANOX and DOMUS, perform a descent as continuous as possible, while expecting speed reductions by ATC.
- Any FL instruction on BANOX 7X approach implies compliance with intermediary constraints published via the procedure.
- After PG510, towards RWY 26L-26R, 1300 ft/min or more to each cleared level or altitude, until interception of final approach.

001° 30' 001° 50' 002° 10' 002° 30' 002° 50' 003° 10'

© SIA

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

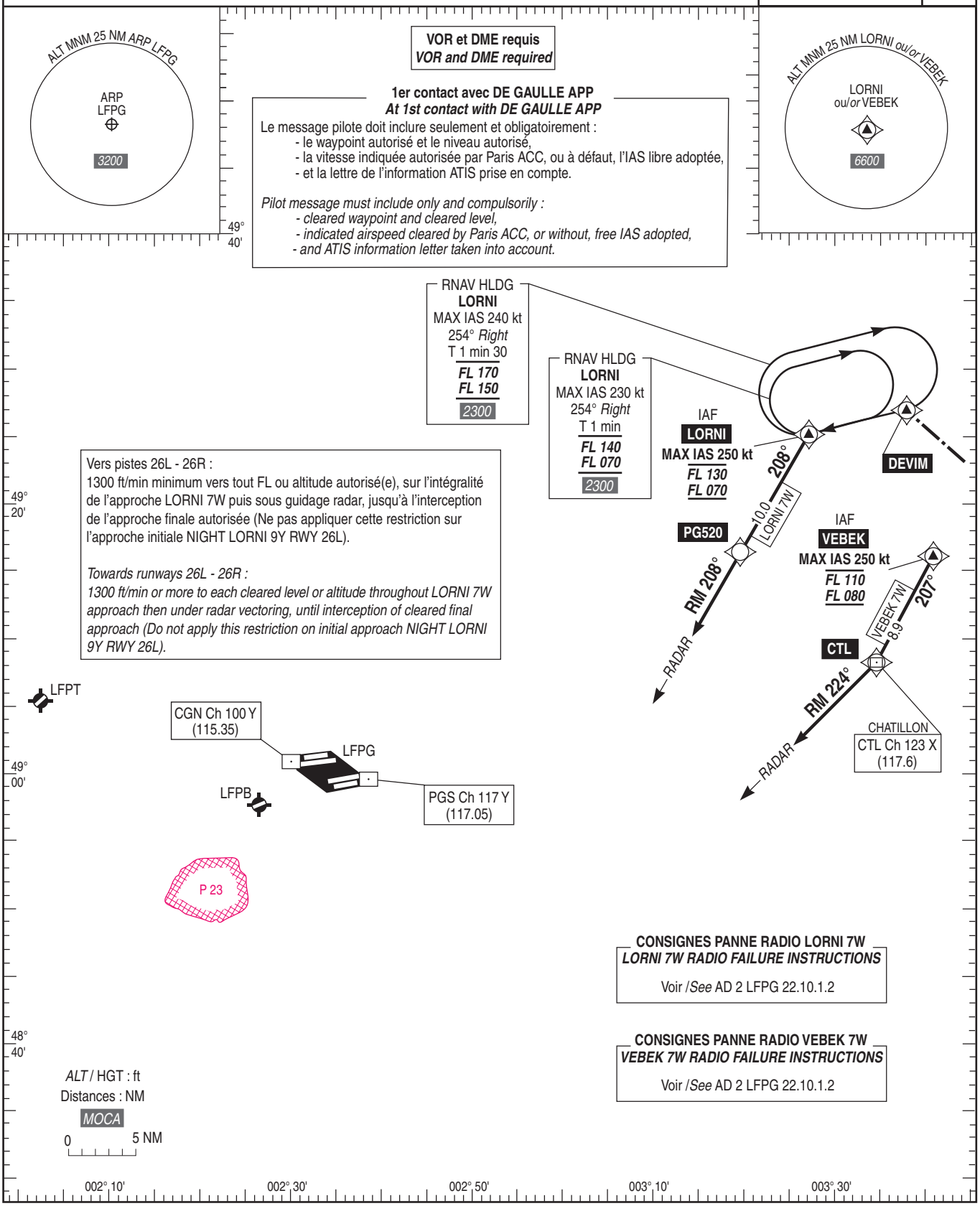
FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et aprés LORNI.

On ATC instruction only if holding, expect radar guidance before and after LORNI.

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

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

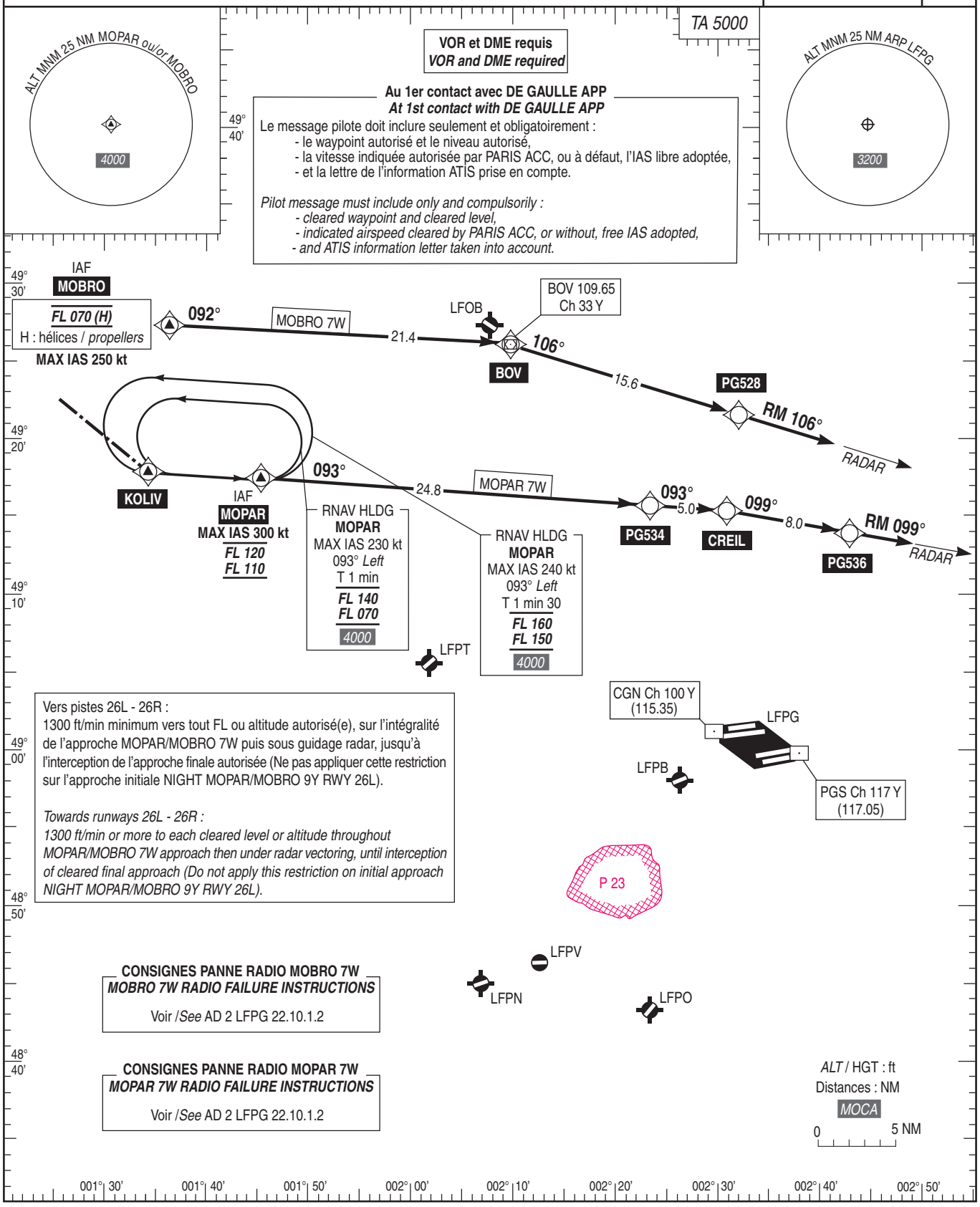
CAT A B C D

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

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
Upon ATC instruction only if holding, expect radar vectoring before and after MOPAR.

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

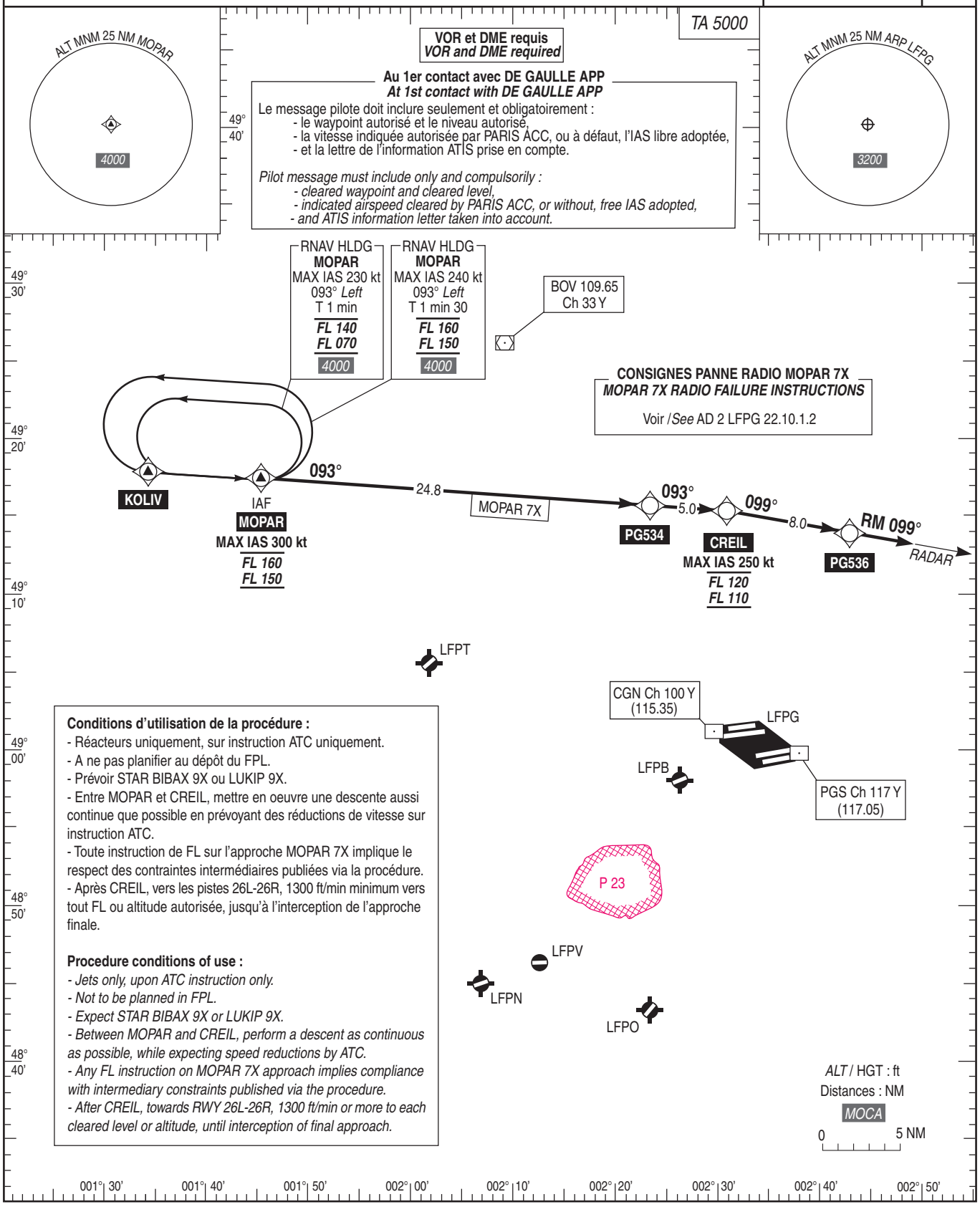
CAT A B C D

INA **RNAV** MOPAR 7X RWY 26L-26R-27L-27R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Conditions d'utilisation de la procédure :
- Réacteurs uniquement, sur instruction ATC uniquement.
- A ne pas planifier au dépôt du FPL.
- Prévoir STAR BIBAX 9X ou LUKIP 9X.
- Entre MOPAR et CREIL, mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible en prévoyant des réductions de vitesse sur instruction ATC.
- Toute instruction de FL sur l'approche MOPAR 7X implique le respect des contraintes intermédiaires publiées via la procédure.
- Après CREIL, vers les pistes 26L-26R, 1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisée, jusqu'à l'interception de l'approche finale.

Procedure conditions of use :
- *Jets only, upon ATC instruction only.*
- *Not to be planned in FPL.*
- *Expect STAR BIBAX 9X or LUKIP 9X.*
- *Between MOPAR and CREIL, perform a descent as continuous as possible, while expecting speed reductions by ATC.*
- *Any FL instruction on MOPAR 7X approach implies compliance with intermediary constraints published via the procedure.*
- *After CREIL, towards RWY 26L-26R, 1300 ft/min or more to each cleared level or altitude, until interception of final approach.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

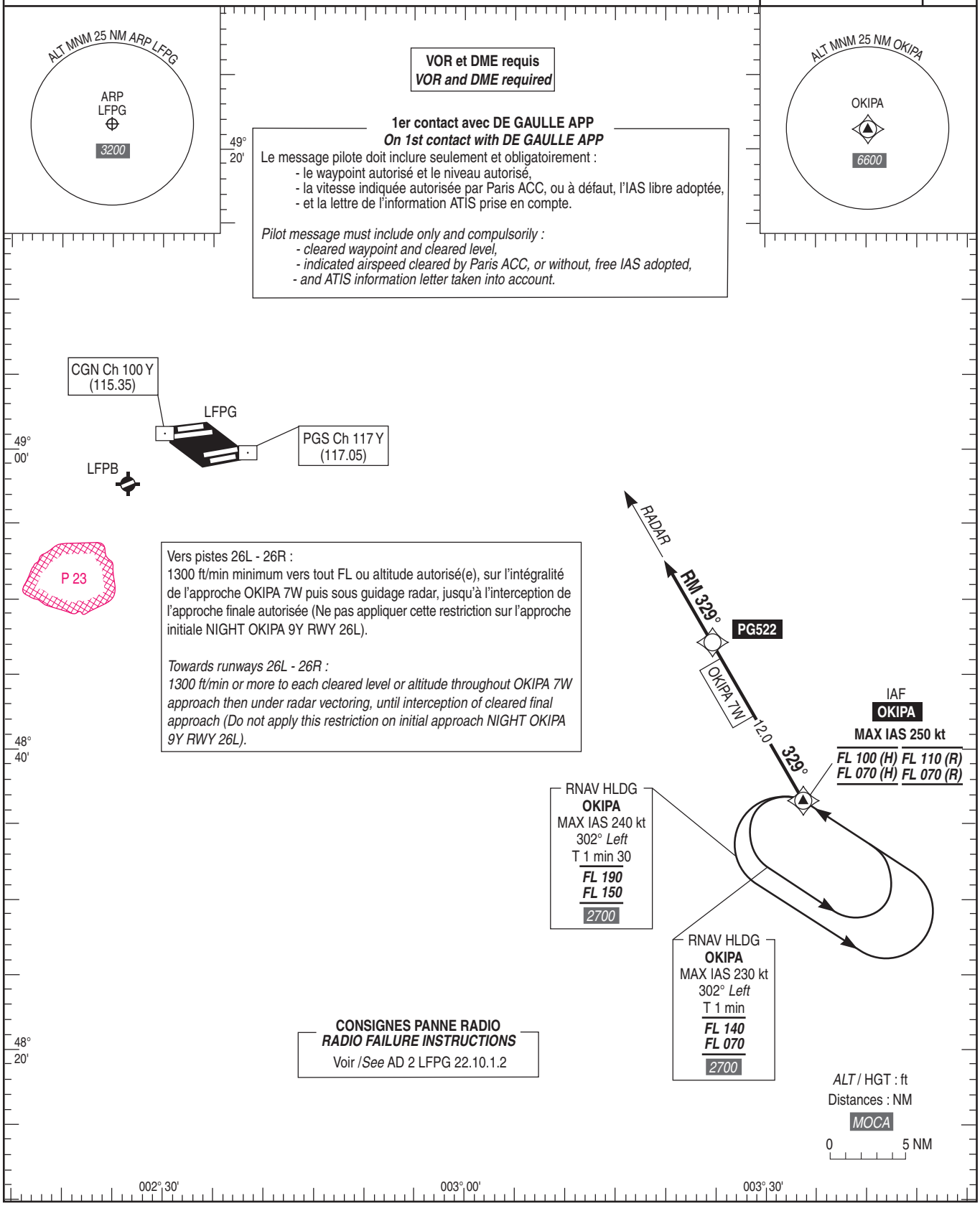
CAT A B C D

INA **RNAV** OKIPA 7W RWY 26L-26R-27L-27R

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



VOR et DME requis
VOR and DME required

1er contact avec DE GAULLE APP
On 1st contact with DE GAULLE APP

Le message pilote doit inclure seulement et obligatoirement :
- le waypoint autorisé et le niveau autorisé,
- la vitesse indiquée autorisée par Paris ACC, ou à défaut, l'IAS libre adoptée,
- et la lettre de l'information ATIS prise en compte.

Pilot message must include only and compulsorily :
- *cleared waypoint and cleared level,*
- *indicated airspeed cleared by Paris ACC, or without, free IAS adopted,*
- *and ATIS information letter taken into account.*

Vers pistes 26L - 26R :
1300 ft/min minimum vers tout FL ou altitude autorisé(e), sur l'intégralité de l'approche OKIPA 7W puis sous guidage radar, jusqu'à l'interception de l'approche finale autorisée (Ne pas appliquer cette restriction sur l'approche initiale NIGHT OKIPA 9Y RWY 26L).

Towards runways 26L - 26R :
1300 ft/min or more to each cleared level or altitude throughout OKIPA 7W approach then under radar vectoring, until interception of cleared final approach (Do not apply this restriction on initial approach NIGHT OKIPA 9Y RWY 26L).

CONSIGNES PANNE RADIO
RADIO FAILURE INSTRUCTIONS
Voir /*See* AD 2 LFPG 22.10.1.2

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 338 (13 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

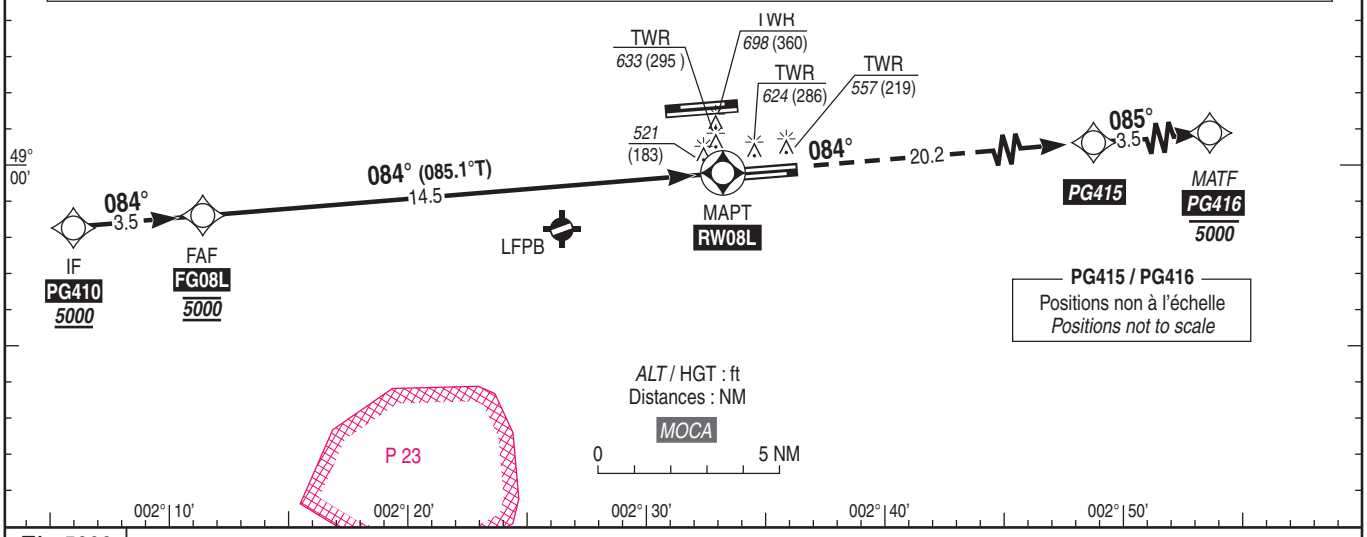
FNA **RNP** RWY 08L

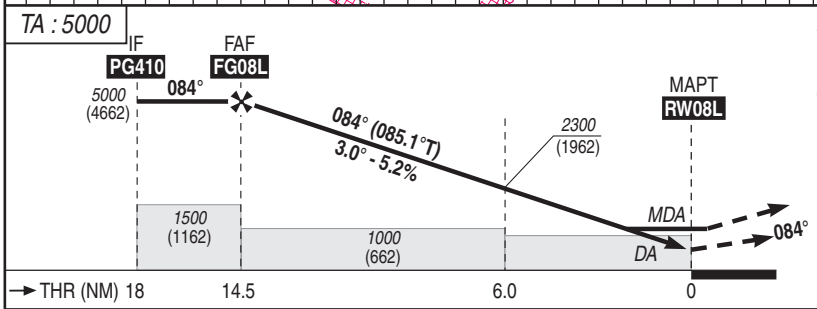
FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 57477** **E 08 A** RDH/TCH : 57	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*
Approches simultanées avec RWY 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	
	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
B	***540*** (200)		180	***660*** (330)	800	321	***770*** (430)	1300	426	***1000*** (660)	3000
C	***540*** (200)	550	200	***680*** (340)	800	333				***1100*** (760)	3700
D	***550*** (210)		210	***690*** (350)	900	344				***1100*** (760)	4300
DL	***560*** (220)		214	-							

DIST RW08L						
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**
ALT (HGT)	***4850*** (4512)	***4530*** (4192)	***4220*** (3882)	***3900*** (3562)	***3580*** (3242)	***3260*** (2922)
8	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
2940 (2602)	***2620*** (2282)	***2310*** (1972)	***1990*** (1652)	***1670*** (1332)	***1350*** (1012)	***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
		12 min 24	10 min 12	8 min 41	7 min 33	6 min 40	5 min 25	4 min 41
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY08L												
RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	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
←												
←												

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 08L

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

© SIA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	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
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
→	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA BANOX 7E	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	025	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
INA MOPAR 7E	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG527	-	155	156.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 378 (14 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA **RNP** RWY 09L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 61578** **E09A** 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 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 :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG670 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG670 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 PG670). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG670.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to-PG670 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG670 in the navigation system in case of use by control, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG670).

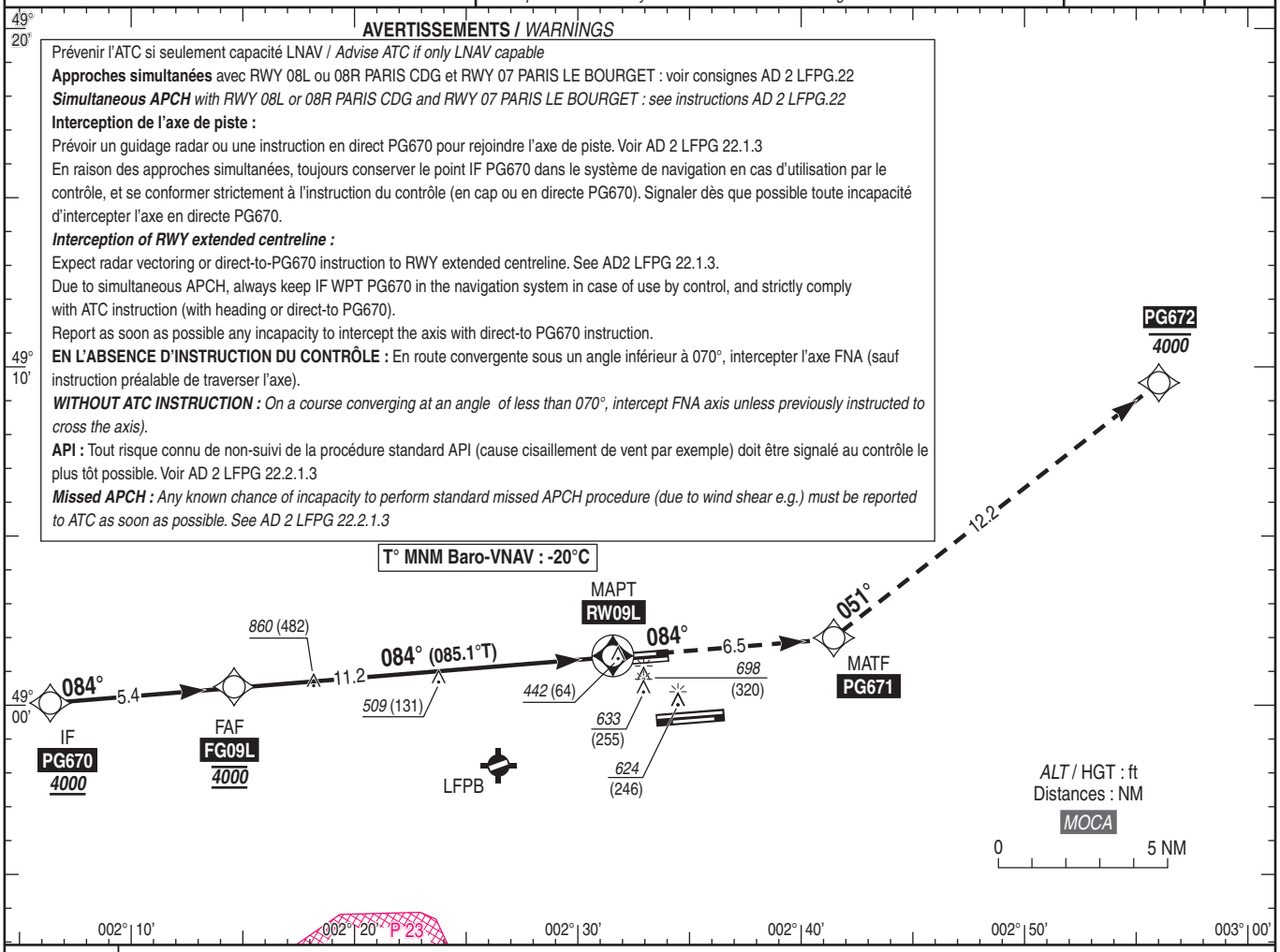
Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG670 instruction.

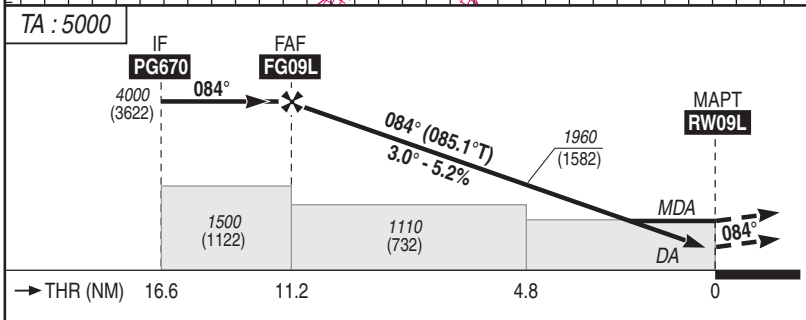
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

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*** (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	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1) 09L → 09R	
	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
B			159	***700*** (320)	700	319	***820*** (440)	1300	433	***1000*** (620)	3000
C	***580*** (200)	550	184	***720*** (340)	800	340	***840*** (460)	1400	457	***1100*** (720)	3700
D			194	***750*** (370)	1000	366	***860*** (480)	1500	476	***1100*** (720)	4300
DL			200	-							

DIST RW09L					
NM	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**
ALT (HGT)	***3930*** (3552)	***3620*** (3242)	***3300*** (2922)	***2980*** (2602)	***2660*** (2282)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	2340 (1962)	***2020*** (1642)	***1710*** (1332)	***1390*** (1012)	***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 9 min 37	85 kt 7 min 55	100 kt 6 min 44	115 kt 5 min 51	130 kt 5 min 11	160 kt 4 min 12	185 kt 3 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY09L												
RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
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

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 09L

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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

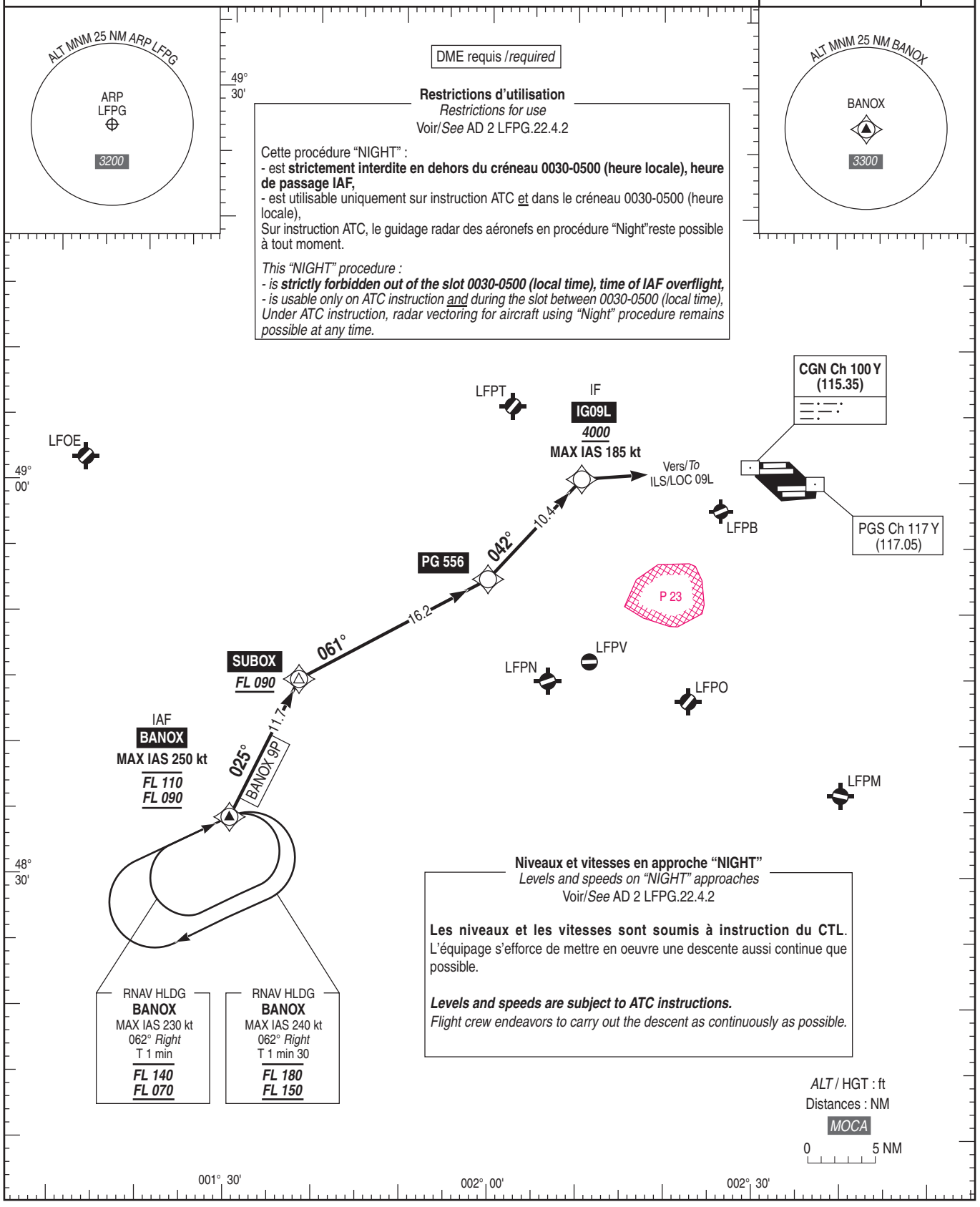
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT BANOX 9P RWY 09L

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

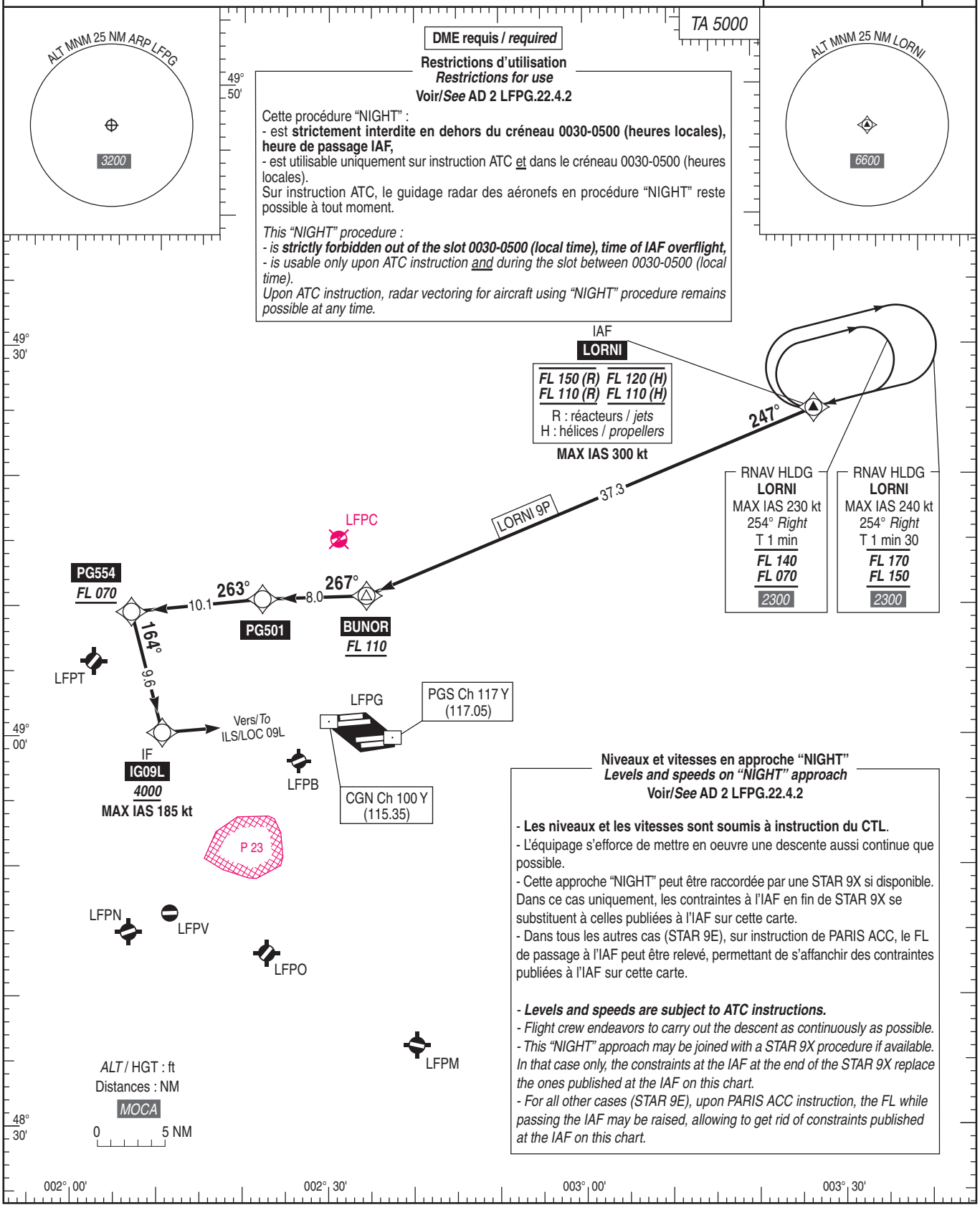
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT LORNI 9P RWY 09L

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



DME requis / *required*

Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales).

Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "NIGHT" reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only upon ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time).
Upon ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "NIGHT" procedure remains possible at any time.

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9E), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

*- **Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.
- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.
- For all other cases (STAR 9E), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

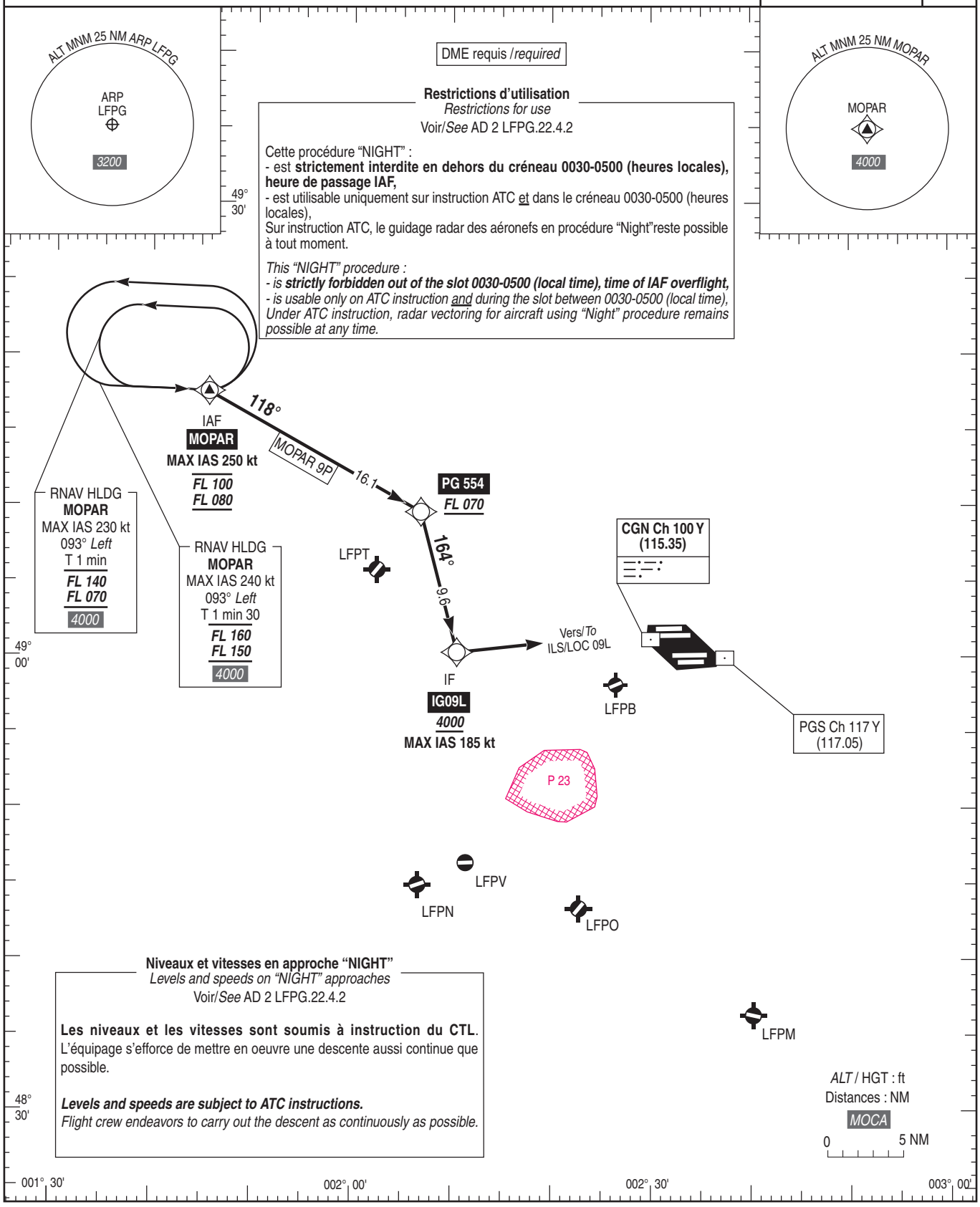
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT MOPAR 9P RWY 09L

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

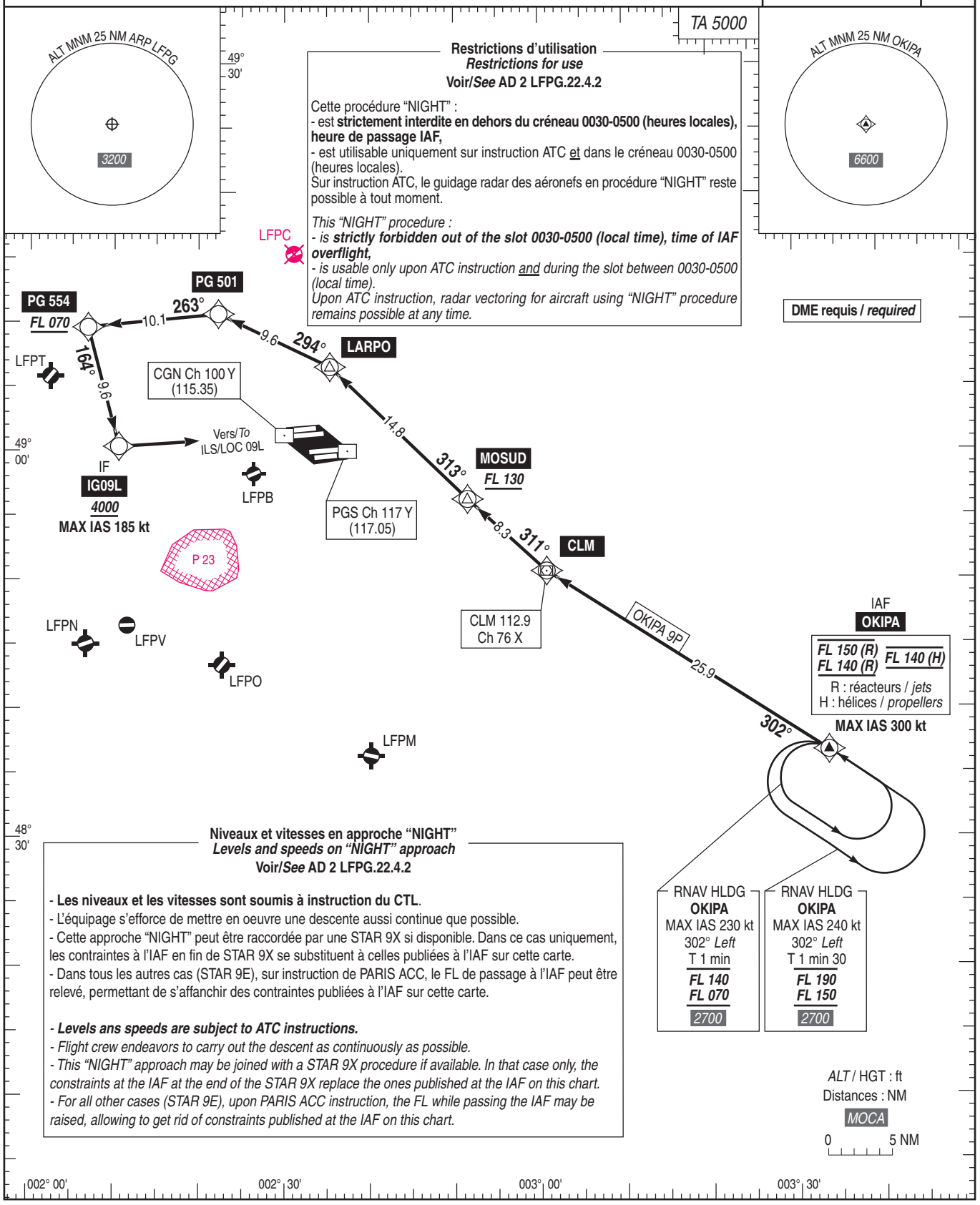
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT OKIPA 9P RWY 09L

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales).
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "NIGHT" reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only upon ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time).
Upon ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "NIGHT" procedure remains possible at any time.

DME requis / *required*

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9E), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

*- **Levels ans speeds are subject to ATC instructions.***
- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.
- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.
- For all other cases (STAR 9E), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.

© SIA

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 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 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
	TF	IG09L	-	164	165.4	9.6	-	4000	-	185	-	RNAV 1
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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	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
	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	-	-	-	-	-	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	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	294	295.5	9.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG554	-	263	264.4	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG09L	-	164	165.4	9.6	-	4000	-	185	-	RNAV 1
INA BANOX 7E	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	025	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT BANOX 9P	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
	TF	IG09L	-	042	042.8	10.4	-	4000	-	185	-	RNAV 1
INA MOPAR 7E	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

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 08L

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* .							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
→ APCH	IF	IG08L	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNAV 1
	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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 338 (13 hPa)***

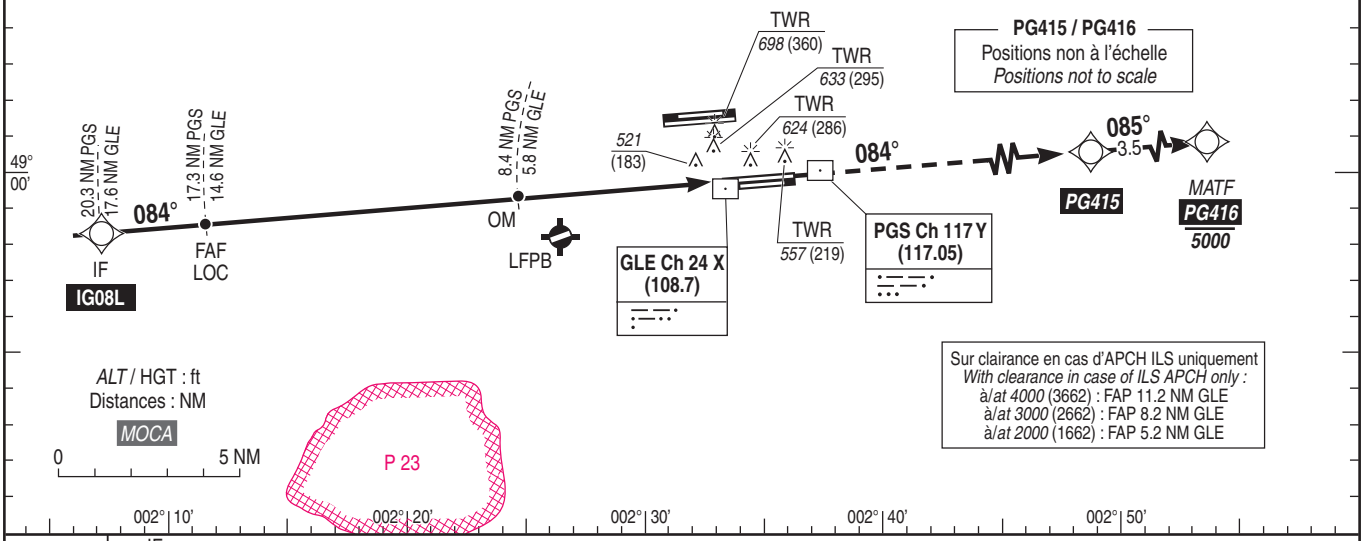
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

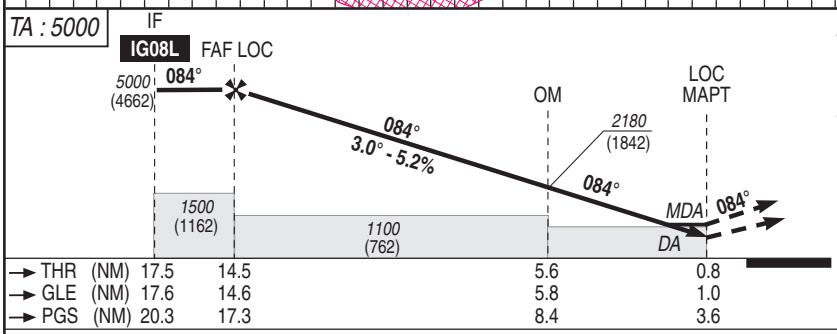
FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 08L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS-DME GLE 108.7** RDH : 57	VAR 1°E (20)

LFPC

DME requis / *required*
APCH : RWY 08L 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 IG08L 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 IG08L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG08L.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG08L in the navigation system in case of use by control, and strictly comply with control instruction for axis interception with heading or direct-to IG08L. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct instruction to IG08L.
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*** (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	ILS *DA* (H)	ILS RVR	ILS OCH CAT 1	ILS OCH CAT 2 (1)	LOC *MDA* (H)	LOC RVR	LOC OCH	MVL/*Circling* (2) 08L → 08R *MDA* (H)	MVL/*Circling* (2) 08L → 08R VIS
A			167	49	***670*** (340)	800	331	***1000*** (660)	3000
B	***540*** (200)	550	180	59	***690*** (350)	900	348	***1000*** (660)	3000
C			200	72	***710*** (370)	1000	366	***1100*** (760)	3700
D	***550*** (210)		210	84	***720*** (380)	1000	380	***1100*** (760)	4300
DL	***560*** (220)		214	85	-			-	

DME GLE							
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**
ALT (HGT)	***4790*** (4452)	***4470*** (4132)	***4150*** (3812)	***3840*** (3502)	***3520*** (3182)	***3200*** (2862)
8	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
2880 (2542)	***2560*** (2222)	***2240*** (1902)	***1930*** (1592)	***1610*** (1272)	***1290*** (952)	***970*** (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
		12 min 24	10 min 12	8 min 41	7 min 33	6 min 40	5 min 25	4 min 41
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 337 (13 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

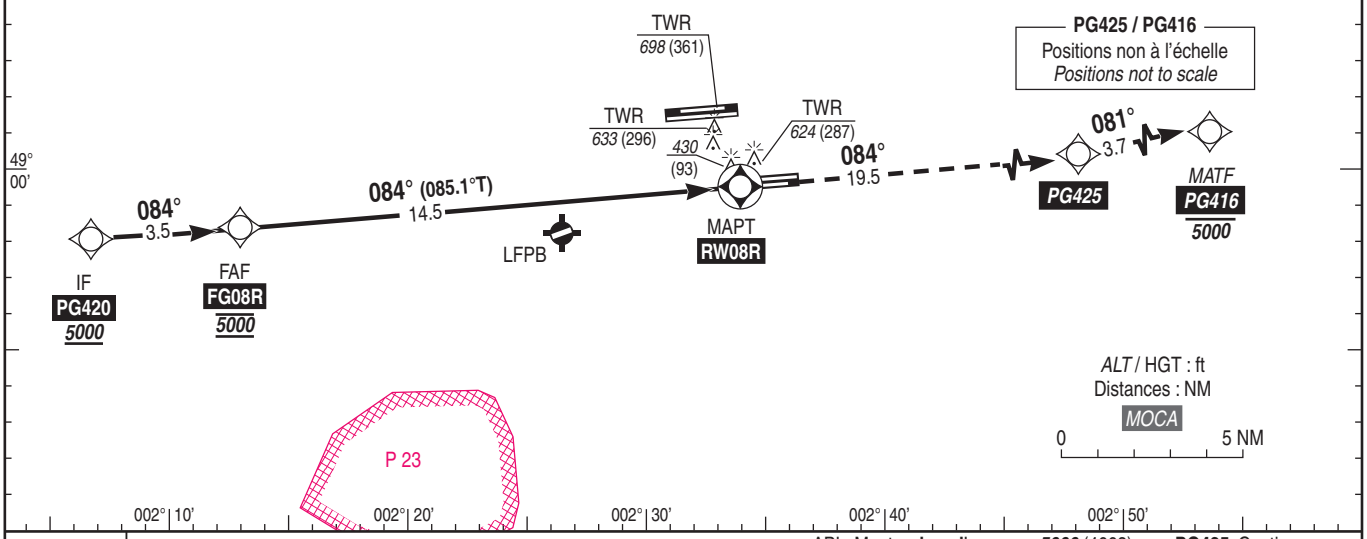
FNA **RNP** RWY 08R

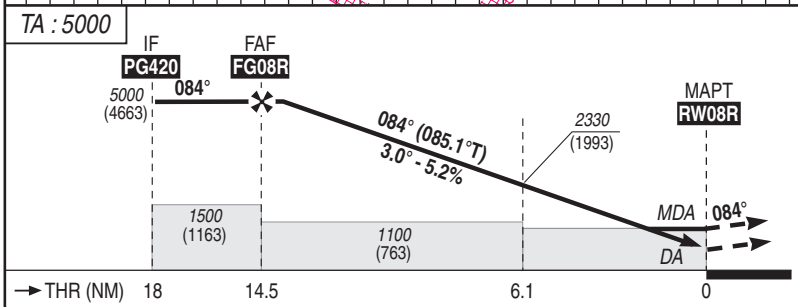
FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 57500** **E 08 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	
	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
B			151	***680*** (350)	900	343	***770*** (430)	1300	427	***1000*** (660)	3000
C	***540*** (200)	550	179	***710*** (370)	1000	364	***790*** (450)	1400	448	***1100*** (760)	3700
D			188	***730*** (390)	1100	390	***810*** (470)	1500	466	***1100*** (760)	4300
DL			195	-							

DIST RW08R						
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**
ALT (HGT)	***4850*** (4513)	***4530*** (4193)	***4210*** (3873)	***3890*** (3553)	***3580*** (3243)	***3260*** (2923)
8	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
2940 (2603)	***2620*** (2283)	***2300*** (1963)	***1980*** (1643)	***1660*** (1323)	***1350*** (1013)	***1030*** (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	14.5 NM	70 kt 12 min 24	85 kt 10 min 13	100 kt 8 min 41	115 kt 7 min 33	130 kt 6 min 41	160 kt 5 min 26	185 kt 4 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY08R

RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (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

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 09L

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 NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
→ APCH	IF	IG09L	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1
	See chart FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 09L											
	-	PG671	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG672	-	051	052.0	12.2	-	-	4000	-	-	RNAV 1

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 378 (14 hPa)***

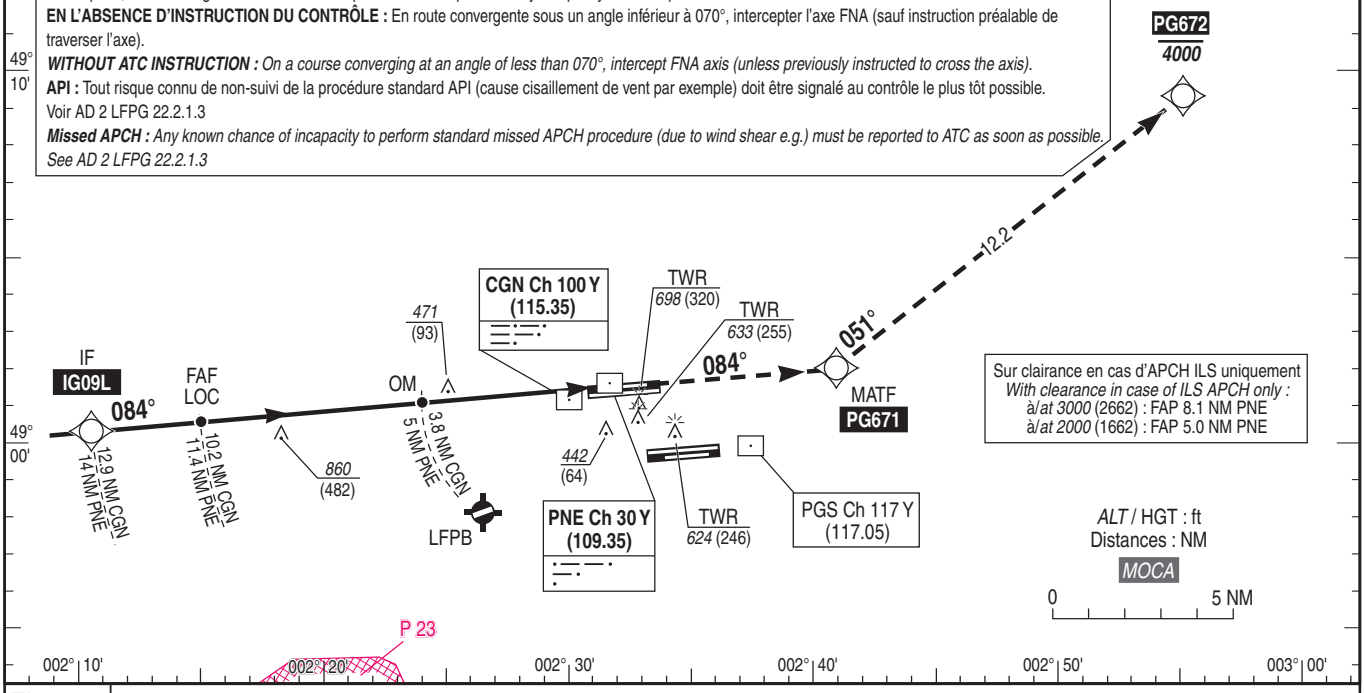
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

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*

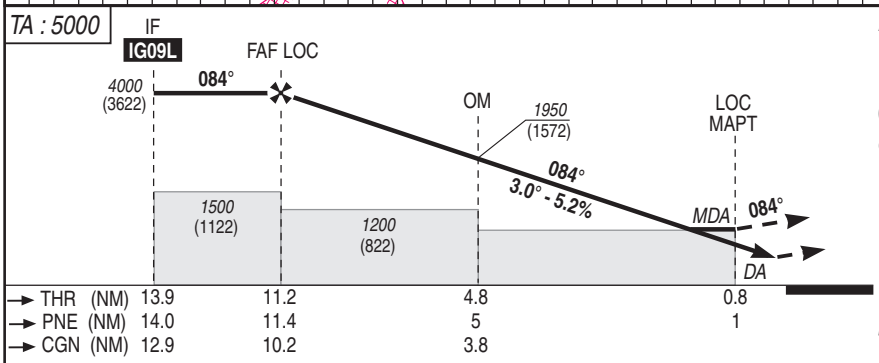
DME requis / *required*
APCH : RWY 09L homologuée / *homologated* **CAT 2 et / *and* 3**
Approches simultanées avec RWY 08L ou 08R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 08L or 08R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
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

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

TA : 5000



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 *DA* (H)	ILS RVR	ILS OCH CAT 1	ILS OCH CAT 2 (1)	LOC *MDA* (H)	LOC RVR	LOC OCH	MVL / *Circling* (2) 09L → 09R *MDA* (H)	MVL / *Circling* (2) 09L → 09R VIS
A	***580*** (200)	550	145	49	***720*** (340)	800	339	***1000*** (620)	3000
B			159	59	***720*** (340)	800	339	***1000*** (620)	3000
C			184	74	***730*** (360)	900	352	***1100*** (720)	3700
D			194	85	***750*** (380)	1000	371	***1100*** (720)	4300
DL			200	91	-	-	-	-	-

DME PNE					
NM	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**
ALT (HGT)	***3880*** (3502)	***3560*** (3182)	***3250*** (2872)	***2930*** (2552)	***2610*** (2232)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	2290 (1912)	***1970*** (1592)	***1650*** (1272)	***1340*** (962)	***1020*** (642)

Observations/*Remarks* : (1) Base OCH / *OCH base* : NIL
(2) MVL / *Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - THR 11.2 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
	9 min 36	7 min 55	6 min 43	5 min 51	5 min 10	4 min 12	3 min 38
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	845	980

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 08R

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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

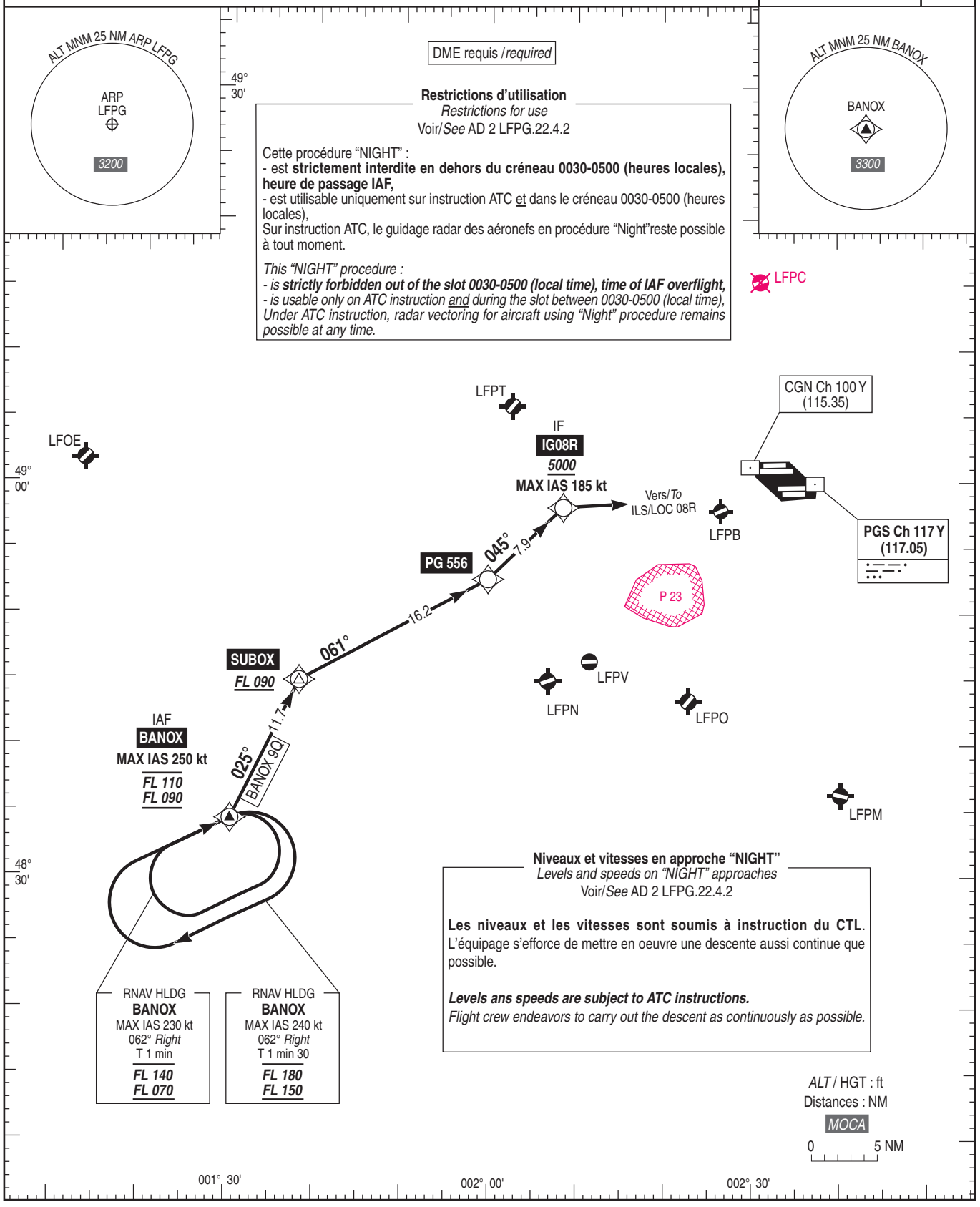
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT BANOX 9Q RWY 08R

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),

Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time),
Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approaches
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL. L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.

Levels ans speeds are subject to ATC instructions.
Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

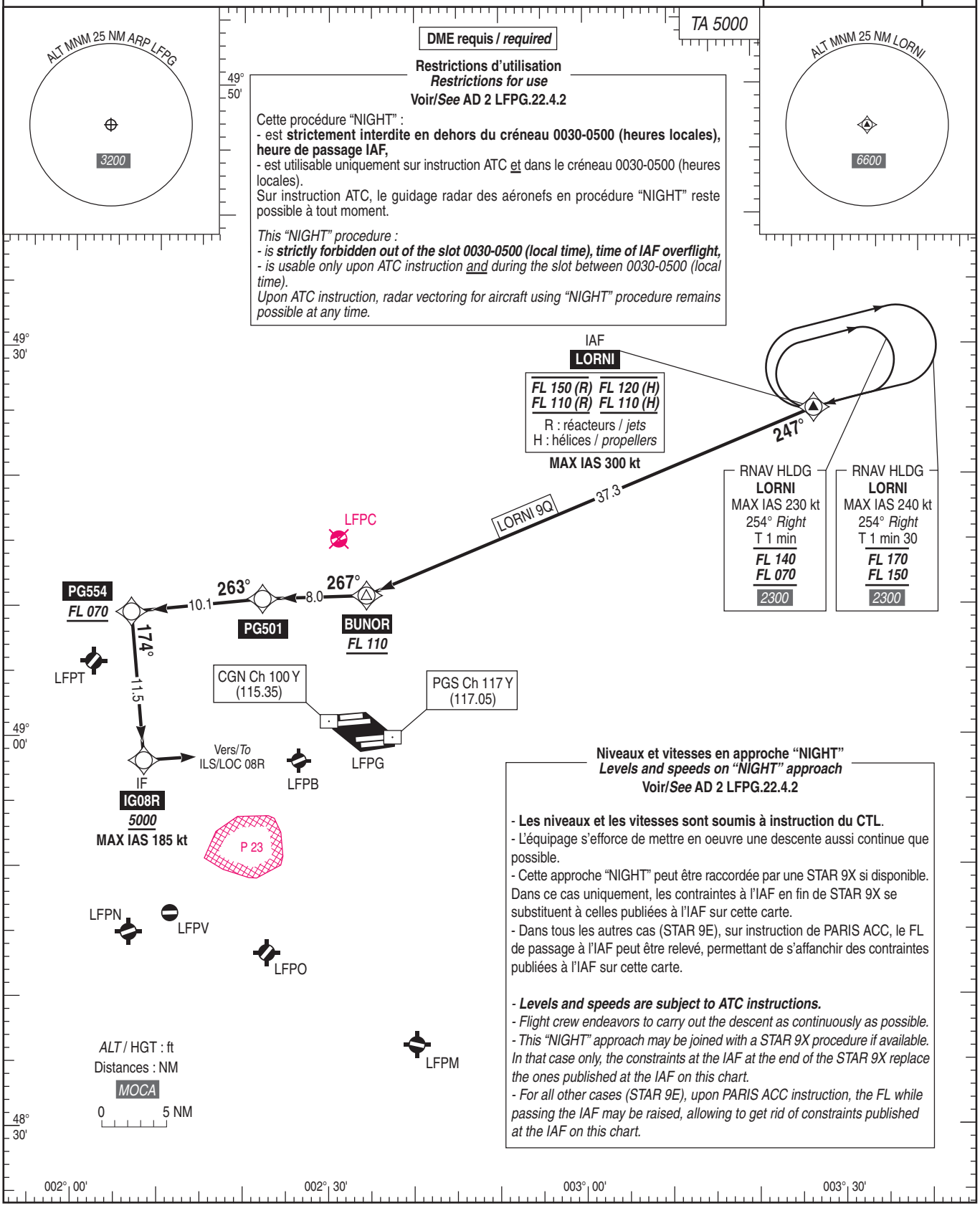
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT LORNI 9Q RWY 08R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL.**
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9E), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

- ***Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.
- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.
- For all other cases (STAR 9E), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

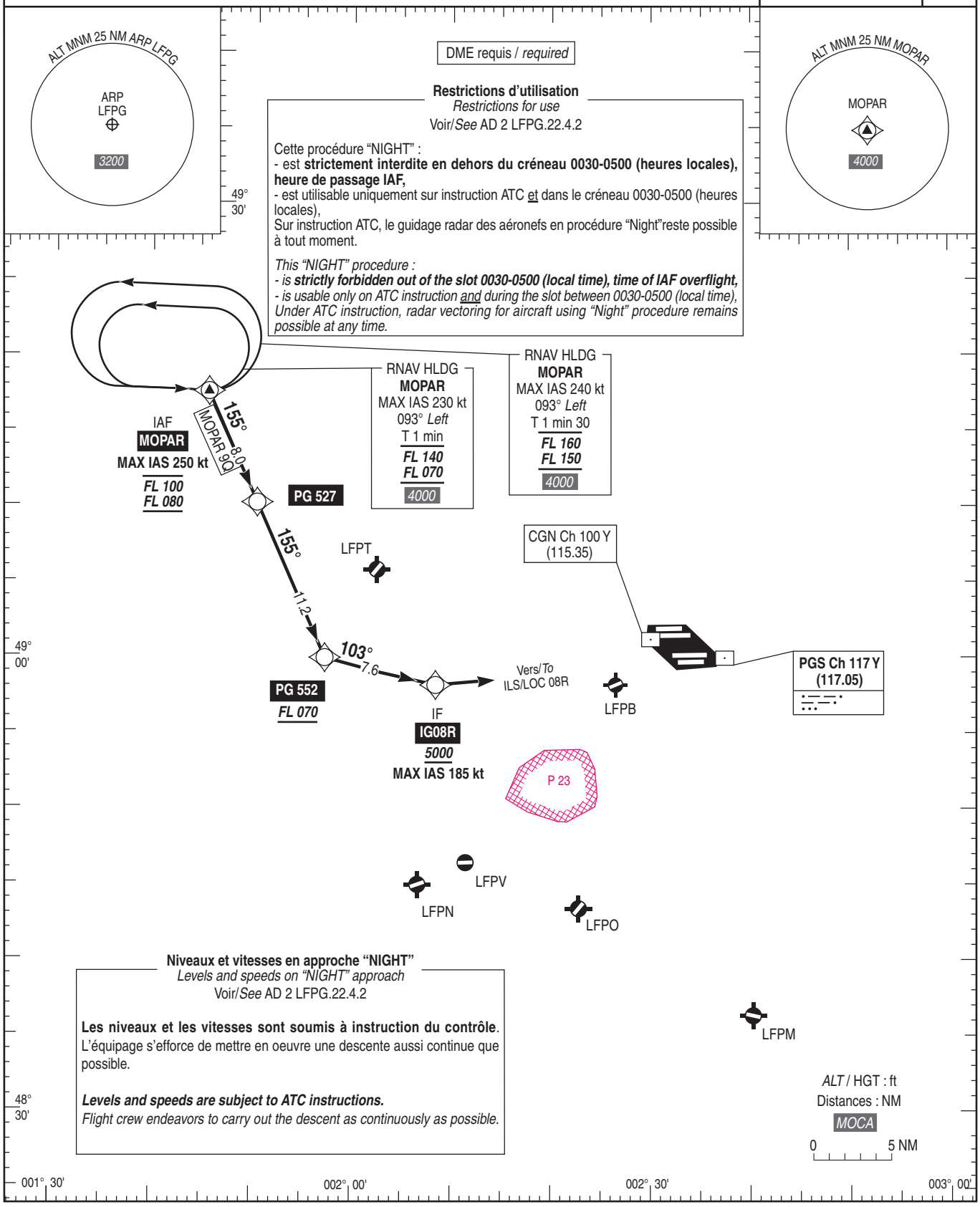
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT MOPAR 9Q RWY 08R

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),

Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time),
Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du contrôle.
L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.

Levels and speeds are subject to ATC instructions.
Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

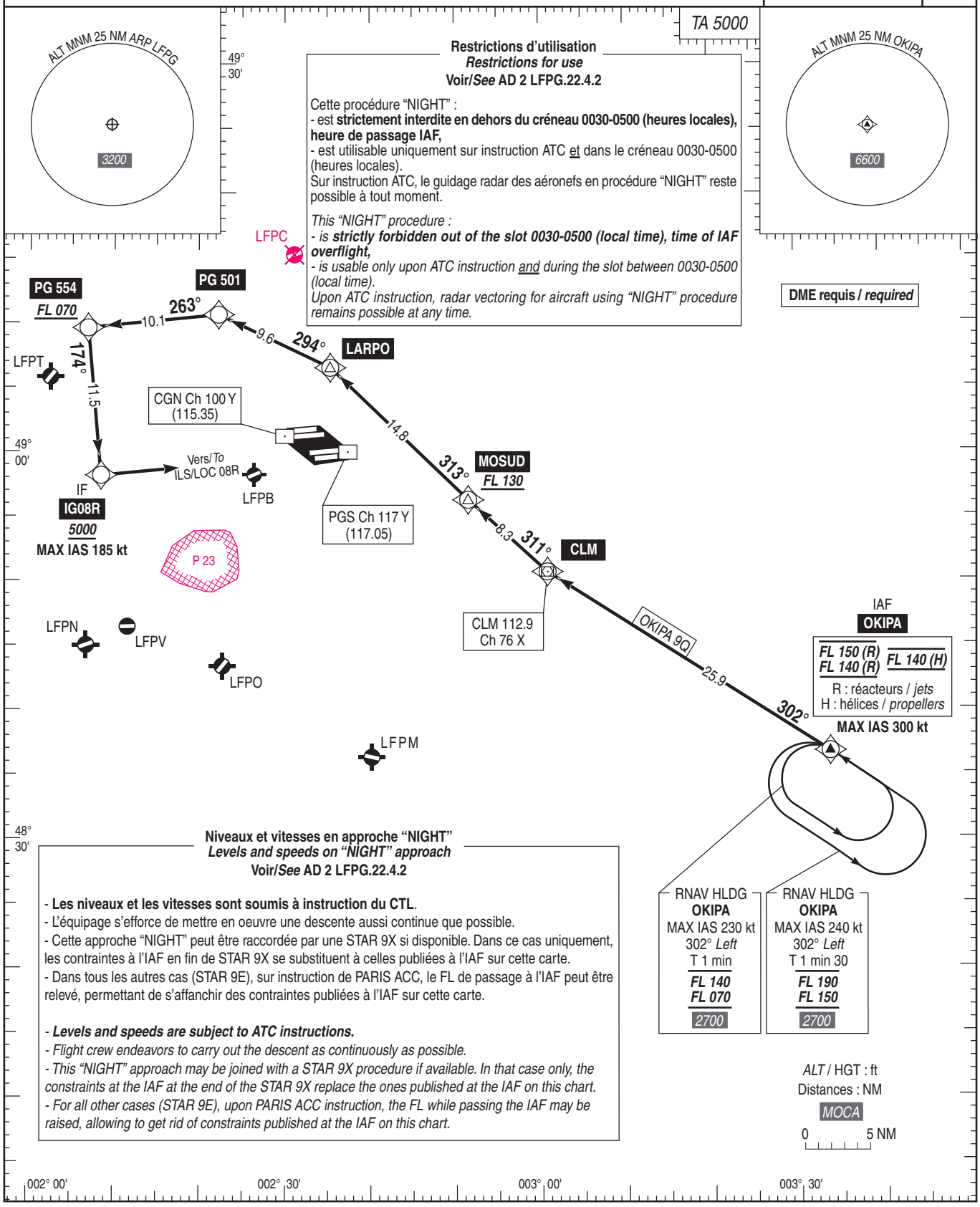
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT OKIPA 9Q RWY 08R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales).
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "NIGHT" reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only upon ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time).
Upon ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "NIGHT" procedure remains possible at any time.

DME requis / *required*

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9E), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

*- **Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.
- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.
- For all other cases (STAR 9E), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.

© SIA

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 9Q	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
	TF	IG08R	-	174	174.9	11.5	-	5000	-	185	-	RNAV 1
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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	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
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
→	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT OKIPA 9Q	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	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
	TF	LARPO	-	313	314.0	14.8	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG501	-	294	295.5	9.6	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG554	-	263	264.4	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG08R	-	174	174.9	11.5	-	5000	-	185	-	RNAV 1
INA BANOX 7E	IF	BANOX	-	-	-	-	-	FL090	FL110	250	-	RNAV 1
	TF	SUBOX	-	025	026.0	11.7	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	025	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT BANOX 9Q	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
	TF	IG08R	-	045	046.0	7.9	-	5000	-	185	-	RNAV 1
INA MOPAR 7E	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL080	FL100	250	-	RNAV 1
	TF	PG527	-	155	156.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	155	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT MOPAR 9Q	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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 371 (14 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA **RNP** RWY 09R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 61666** **E09B** 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 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 :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG680 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG680 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 PG680). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG680.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to-PG680 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

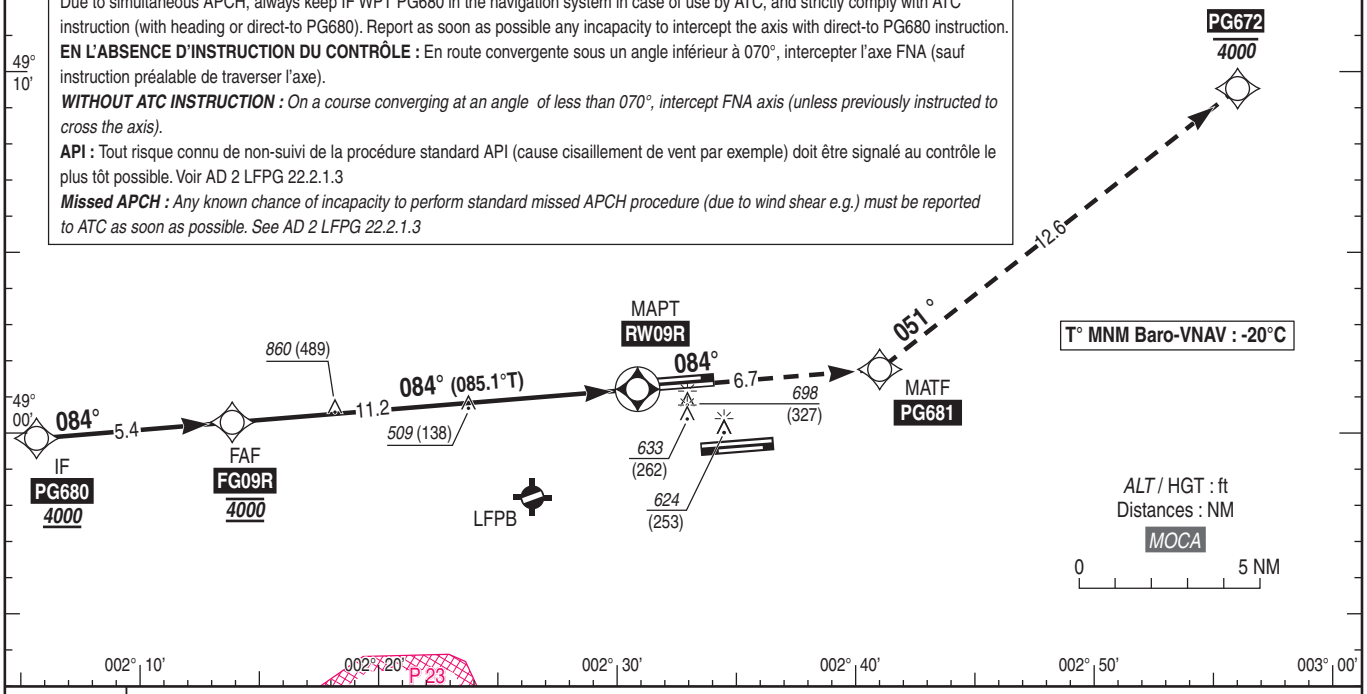
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG680 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG680). Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG680 instruction.

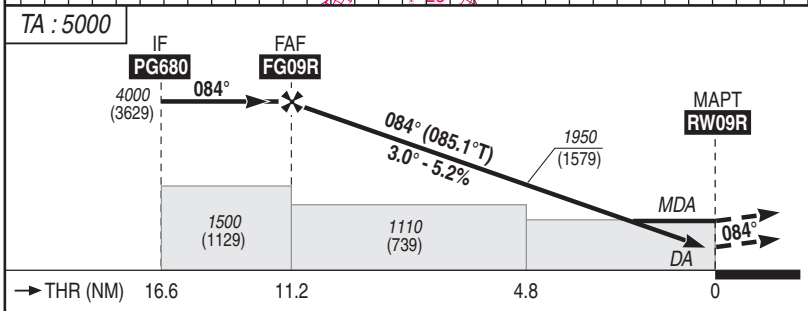
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

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	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1) 09L → 09R	
	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
B	***580*** (200)		178	***650*** (280)	600	274	***740*** (370)	1000	366	***1000*** (630)	3000
C	***580*** (200)	550	198	***670*** (300)	650	295	***770*** (390)	1100	390	***1100*** (730)	3700
D	***580*** (210)		209	***700*** (330)	800	322	***780*** (410)	1200	409	***1100*** (730)	4300
DL	***590*** (220)		212	-							

DIST RW09L					
NM	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**
ALT (HGT)	***3930*** (3559)	***3610*** (3239)	***3290*** (2919)	***2970*** (2599)	***2650*** (2279)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	2340 (1969)	***2020*** (1649)	***1700*** (1329)	***1380*** (1009)	***1060*** (689)

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 9 min 37	85 kt 7 min 55	100 kt 6 min 44	115 kt 5 min 51	130 kt 5 min 11	160 kt 4 min 12	185 kt 3 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY09R												
RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	PG680	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FG09R	-	084	085.0	5.4	-	4000	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	-	-	RNP APCH
←												
←												

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 09R

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

© SIA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	FM	-	-	264	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	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
	TF	PG502	-	267	268.5	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
→	TF	PG504	Yes	267	268.3	10.9	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	267	-	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 08R

FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 08R												
RMK	API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required*.							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
→ APCH	IF	IG08R	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNAV 1
	See chart FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 08R											
	-	PG425	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG416	-	081	082.5	3.7	-	-	5000	-	-	RNAV 1

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 337 (12 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

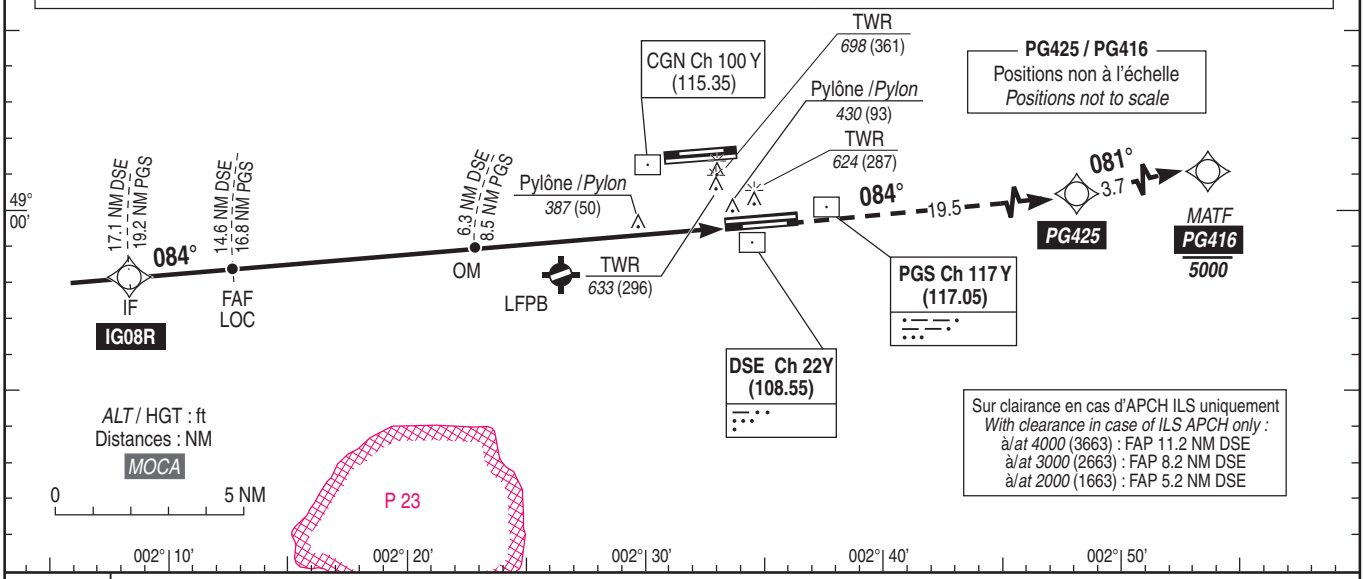
FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 08R

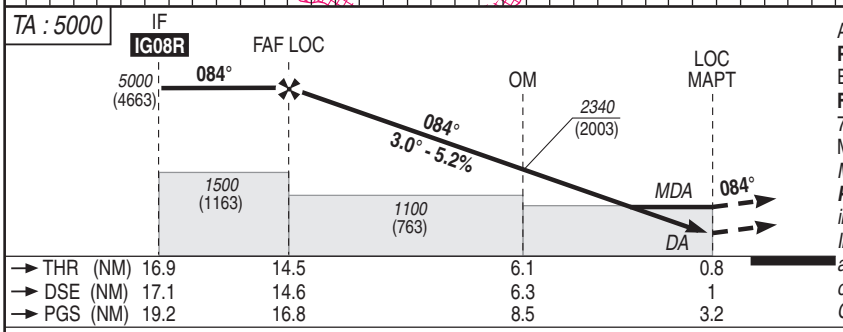
FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS - DME DSE 108.55** RDH : 54	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

LFPC

DME requis / ***required***
APCH : RWY 08R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
Approches simultanées avec RWY 09L ou 09R PARIS CDG et RWY 07 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 09L or 09R PARIS CDG and RWY 07 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG08R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG08R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG08R.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG08R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception with heading or direct-to IG08R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG08R instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*





API : Monter **dans l'axe** 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	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			140	49	***680*** (340)	800	337	***1000*** (660)	3000
B			151	59	***700*** (360)	900	360	***1000*** (660)	3000
C	***540*** (200)	550	179	72	***730*** (390)	1100	384	***1100*** (760)	3700
D			188	84	***740*** (410)	1200	403	***1100*** (760)	4300
DL			195	85	-				

DME DSE						
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**
ALT (HGT)	***4790*** (4453)	***4470*** (4133)	***4150*** (3813)	***3840*** (3503)	***3520*** (3183)	***3200*** (2863)
8	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
2880 (2543)	***2560*** (2223)	***2240*** (1903)	***1920*** (1583)	***1610*** (1273)	***1290*** (953)	***970*** (633)

Observations /*Remarks* : (1) Base OCH / *OCH Base* : NIL
(2) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - THR	14.5 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		12 min 24	10 min 13	8 min 41	7 min 33	6 min 41	5 min 26	4 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 09R

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*.							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
→ APCH	IF	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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 371 (14 hPa)***

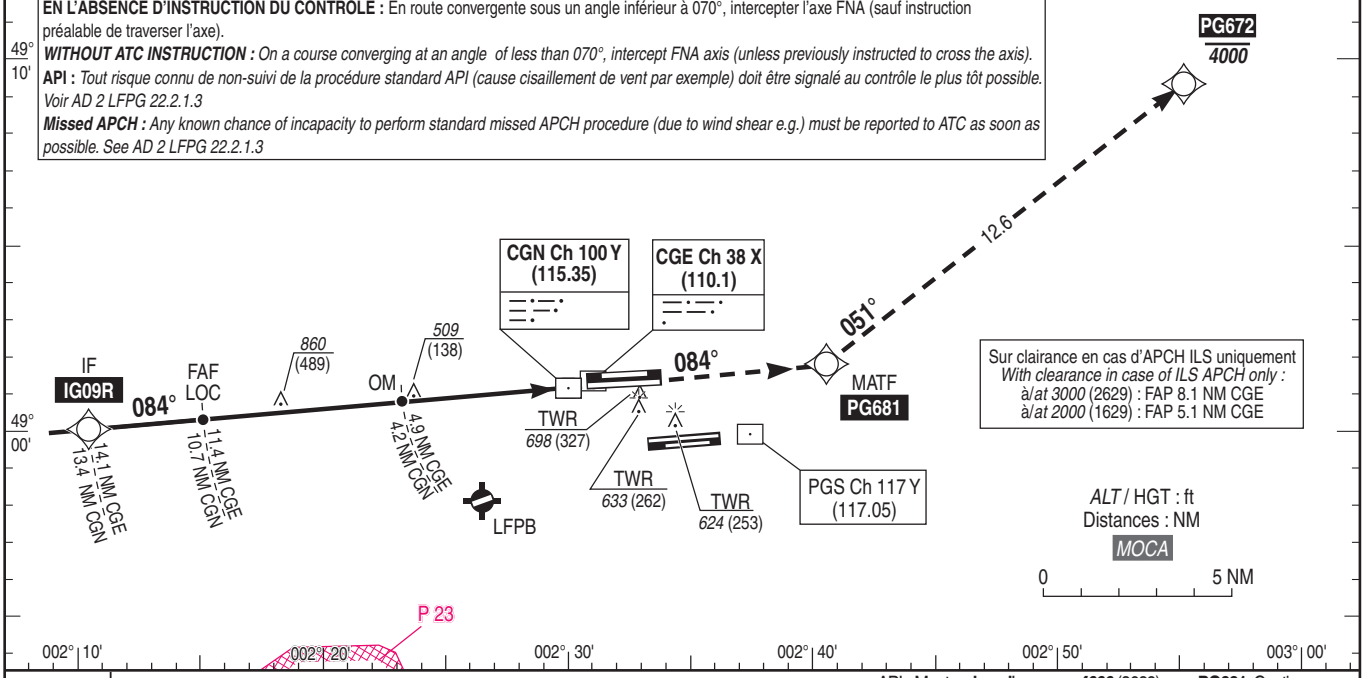
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

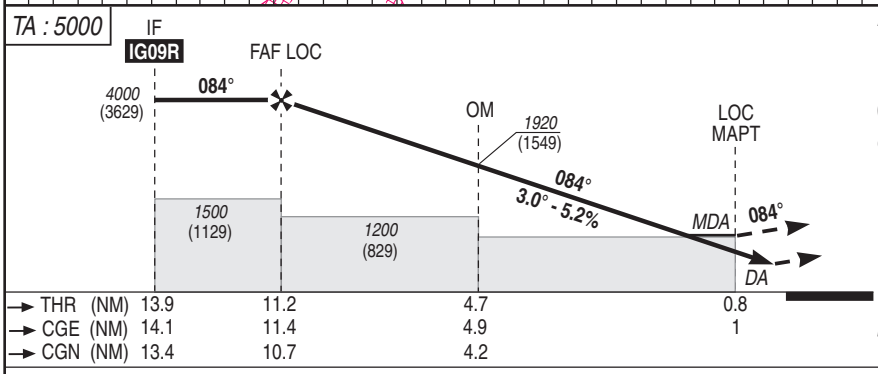
FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 09R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS/DME CGE 110.1** RDH : 54	VAR 1°E (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 *DA* (H)	ILS RVR	ILS OCH CAT 1 (1)	ILS OCH CAT 2 (2)	LOC *MDA* (H)	LOC RVR	LOC OCH	MVL / *Circling* (3) 09R → 09L *MDA* (H)	MVL VIS
A	***580*** (200)	550	164	49	***760*** (390)	1100	384	***1000*** (630)	3000
B	***580*** (200)		178	59				***1000*** (630)	3000
C	***580*** (200)		198	72				***1100*** (730)	3700
D	***580*** (210)		209	84				***1100*** (730)	4300
DL	***590*** (220)		212	85	-				

DME CGE

NM	11	10	9	8	7
ALT (HGT)	***3870*** (3499)	***3550*** (3179)	***3230*** (2859)	***2920*** (2549)	***2600*** (2229)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	2280 (1909)	***1960*** (1589)	***1640*** (1269)	***1320*** (949)	***1000*** (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
	9 min 37	7 min 55	6 min 44	5 min 51	5 min 11	4 min 13	3 min 38
VSP (ft/min)	370	450	530	610	685	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***THR : 317 (12 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA **RNP** RWY 26L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 61919** **E 26 A** RDH/TCH : 57	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

Interception de l'axe de piste :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG441 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG441 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle (en cap ou en directe PG441). Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG441.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to PG441 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG441 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction (with heading or direct-to PG441).

Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG441 instruction.

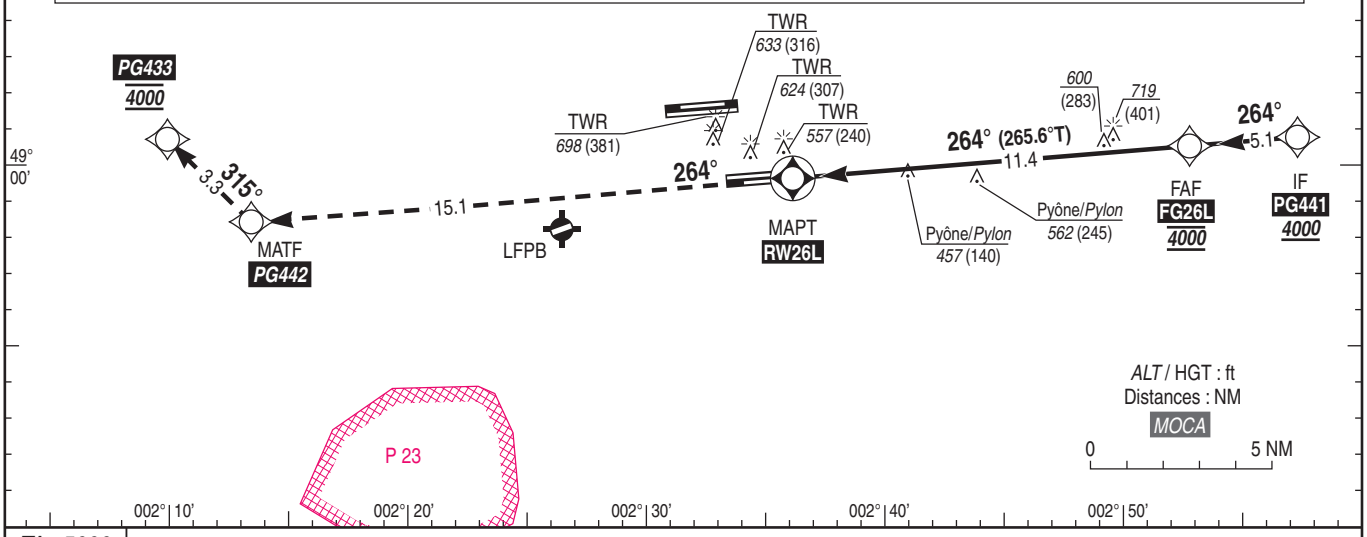
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

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.

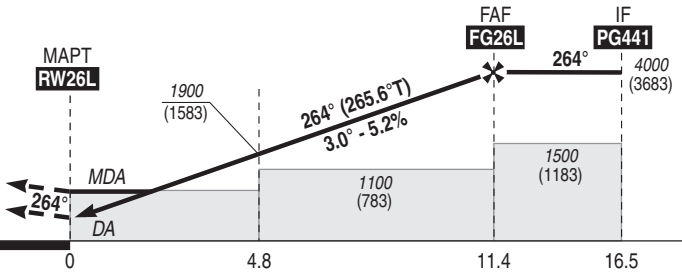
En cas de panne radio en API, à **PG433**, procéder jusqu'à **MOPAR** au **FL 070** pour intégrer l'attente (MAX IAS 230 kt, voir carte INA MOPAR 7W) ou effectuer une nouvelle procédure.

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.*



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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1) 26L → 26R	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			139	***630*** (310)	700	309	***740*** (420)	1200	414	***1000*** (680)	3000
B			149	***640*** (320)	700	319	***740*** (420)	1200	414	***1000*** (680)	3000
C	***520*** (200)	550	172	***660*** (340)	800	340	***740*** (420)	1200	414	***1100*** (780)	3700
D			183	***690*** (370)	1000	367	***750*** (430)	1300	429	***1100*** (780)	4300
DL			189	-							

DIST RW26L					
NM	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**
ALT (HGT)	***3880*** (3563)	***3560*** (3243)	***3240*** (2923)	***2920*** (2603)	***2600*** (2283)
6	**5**	**4**	**3**	**2**	
2280 (1963)	***1970*** (1653)	***1650*** (1333)	***1330*** (1013)	***1010*** (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
		9 min 46	8 min 02	6 min 50	5 min 56	5 min 15	4 min 16	3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY26L												
RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
APCH	IF	PG441	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNP 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
←												
←												

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 26L

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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

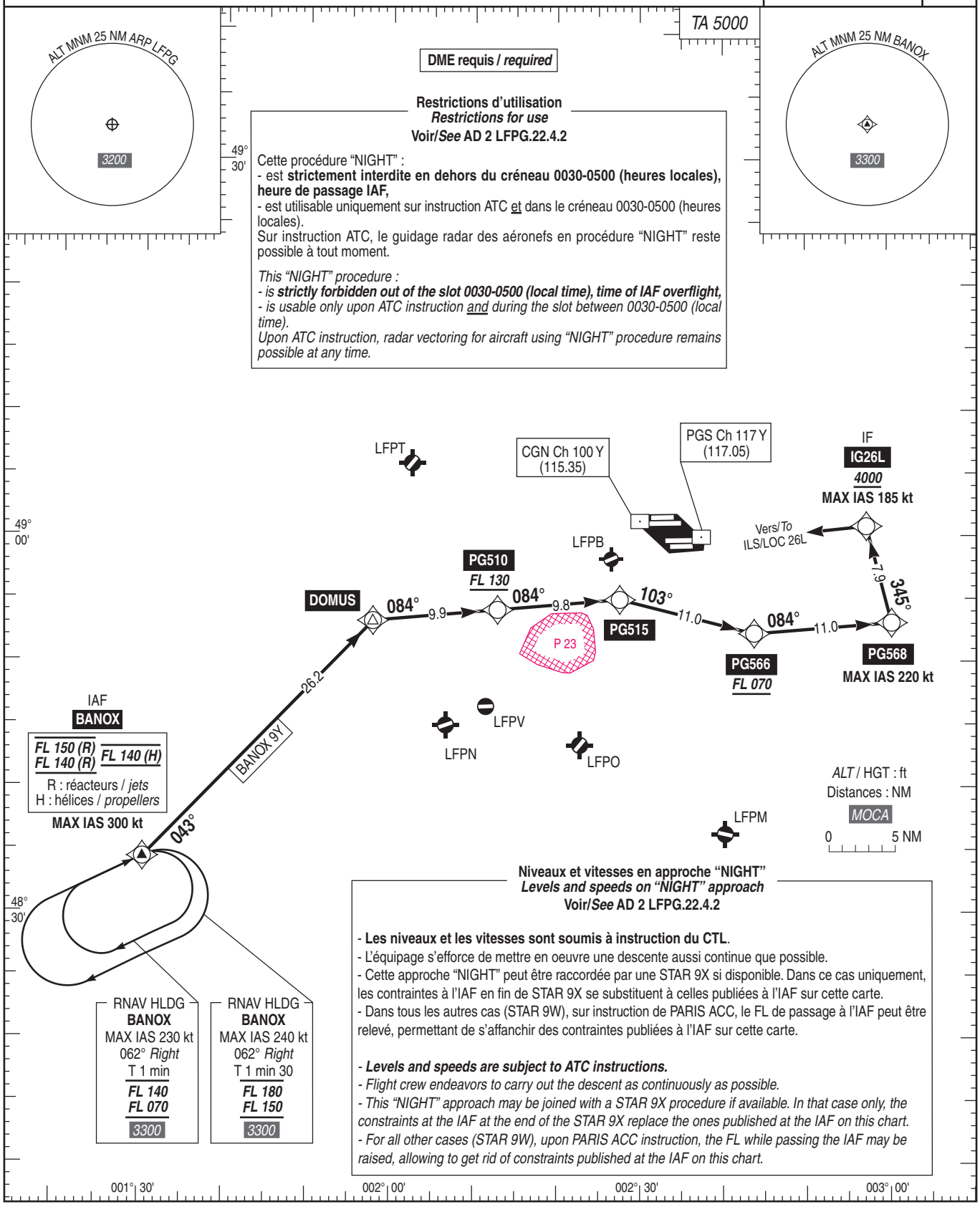
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT BANOX 9Y RWY 26L

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9W), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

- Levels and speeds are subject to ATC instructions.
- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.
- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.
- For all other cases (STAR 9W), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

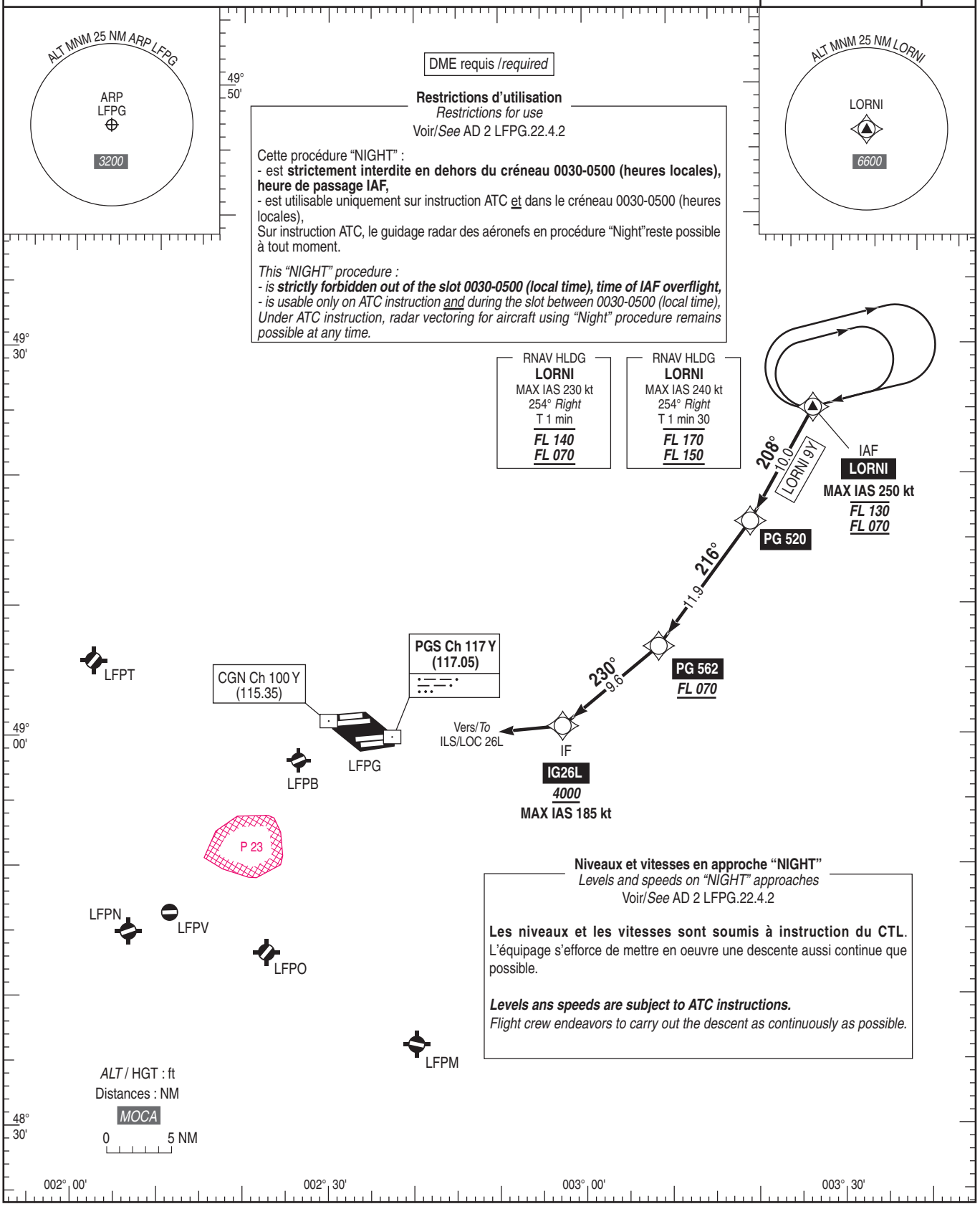
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT LORNI 9Y RWY 26L

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

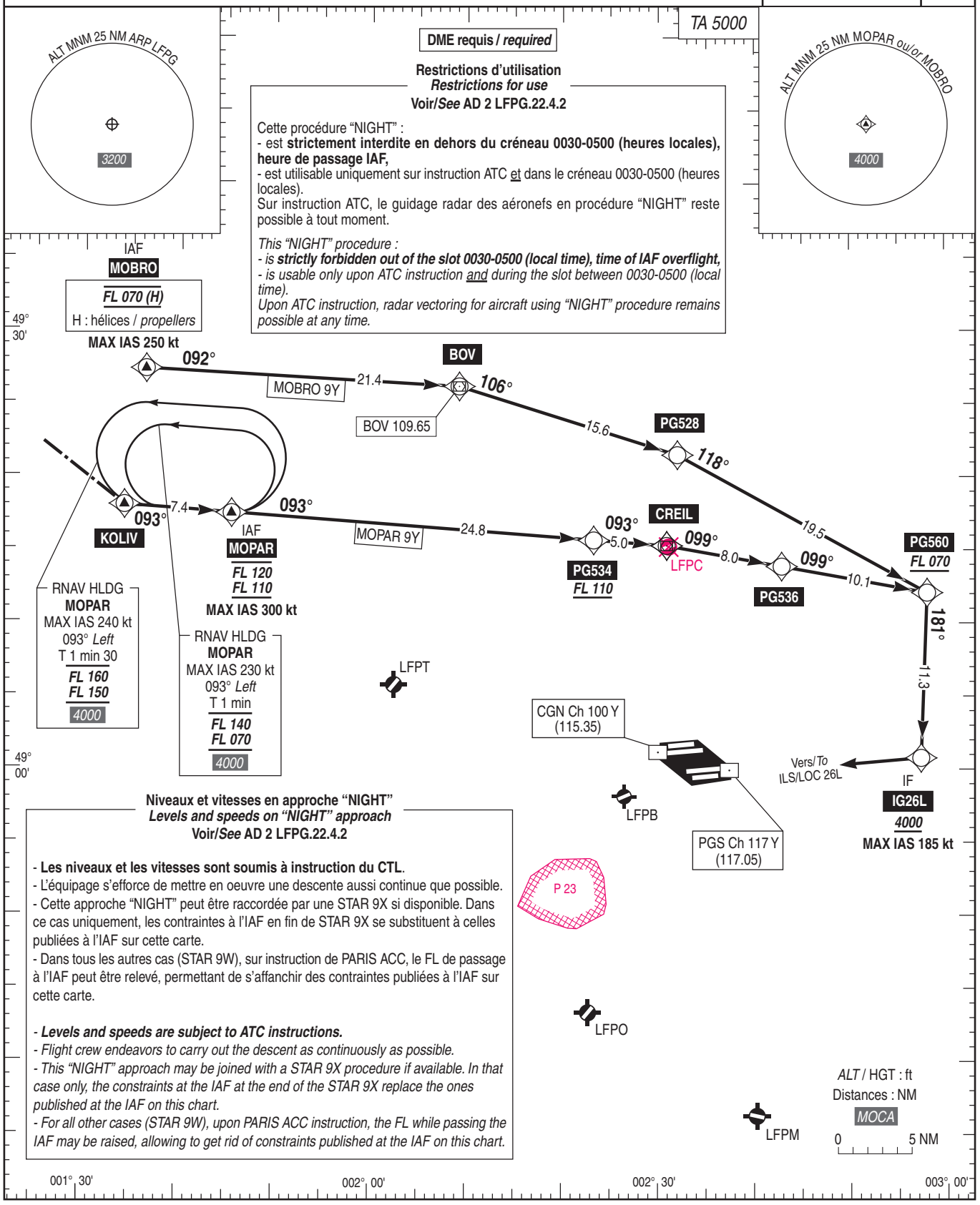
INA **RNAV** NIGHT MOPAR 9Y RWY 26L
INA **RNAV** NIGHT MOBRO 9Y RWY 26L

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

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
Upon ATC instruction only if holding, expect radar vectoring before and after MOPAR.

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales).

Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "NIGHT" reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only upon ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time).
Upon ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "NIGHT" procedure remains possible at any time.

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9W), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

- Levels and speeds are subject to ATC instructions.
- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.
- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.
- For all other cases (STAR 9W), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

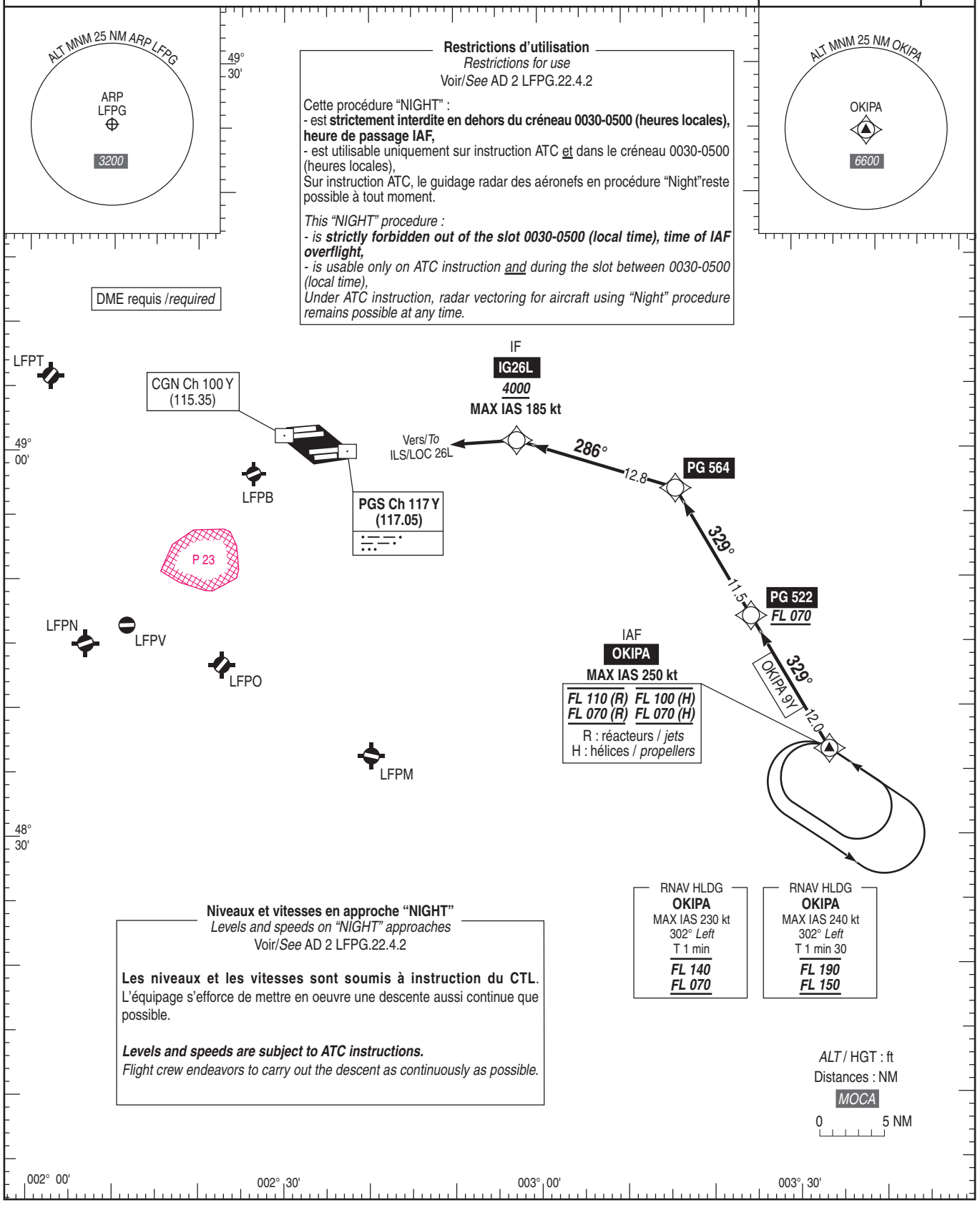
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT OKIPA 9Y RWY 26L

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales),
Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "Night"reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only on ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time),
Under ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "Night" procedure remains possible at any time.

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approaches
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL. L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.

Levels and speeds are subject to ATC instructions.
Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.

© SIA

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 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 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
	TF	IG26L	-	230	230.7	9.6	-	4000	-	185	-	RNAV 1
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 NIGHT OKIPA 9Y	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
	TF	PG564	-	329	330.0	11.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG26L	-	286	287.1	12.8	-	4000	-	185	-	RNAV 1
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
	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
	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
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT BANOX 9Y	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	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
	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
	TF	IG26L	-	345	345.6	7.9	-	4000	-	185	-	RNAV 1
INA MOPAR 7W	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
	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
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT MOPAR 9Y	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	FL110	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	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
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT MOBRO 9Y	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
	TF	PG560	-	118	118.8	19.5	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG26L	-	181	182.3	11.3	-	4000	-	185	-	RNAV 1

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, ***DTHR : 387 (14 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA **RNP** RWY 27L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 62779** **E27A** RDH/TCH : 56	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*

Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22

Simultaneous APCH *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*

Interception de l'axe de piste :

Prévoir un guidage radar ou une instruction en direct PG660 pour rejoindre l'axe de piste. Voir AD 2 LFPG 22.1.3

En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF PG660 dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe PG660. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe PG660.

Interception of RWY extended centreline :

Expect radar vectoring or direct-to PG660 instruction to RWY extended centreline. See AD2 LFPG 22.1.3.

Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT PG660 in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception (with heading or direct-to PG660). Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to PG660 instruction.

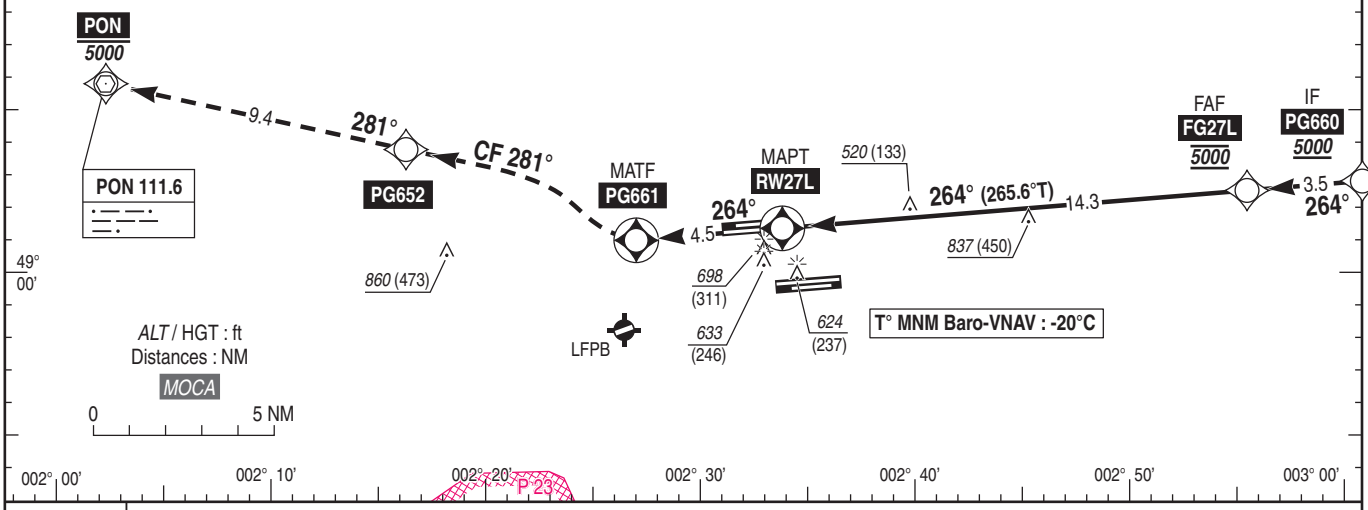
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).

WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*

API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3

Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*

T° MNM Baro-VNAV : - 20°C



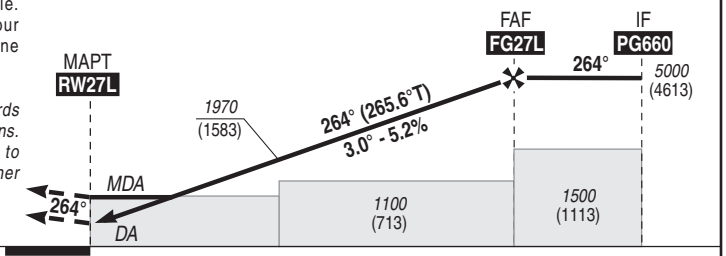
TA : 5000

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	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***590*** (200)		155	***730*** (340)	800	331	***840*** (450)	1400	449	***1000*** (610)	3000
B	***590*** (200)		168	***730*** (340)	800	340	***860*** (470)	1500	465	***1000*** (610)	3000
C	***590*** (200)	550	191	***750*** (370)	1000	361	***880*** (490)	1500	489	***1100*** (710)	3700
D	***590*** (210)		201	***780*** (390)	1100	388	***900*** (510)	1600	508	***1100*** (710)	4300
DL	***600*** (210)		205	-							

DIST RW27L						
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**
ALT (HGT)	***4900*** (4513)	***4580*** (4193)	***4260*** (3873)	***3950*** (3563)	***3630*** (3243)	***3310*** (2923)
8	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
2990 (2603)	***2670*** (2283)	***2350*** (1963)	***2040*** (1653)	***1720*** (1333)	***1400*** (1013)	***1080*** (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 12 min 16	85 kt 10 min 06	100 kt 8 min 35	115 kt 7 min 28	130 kt 6 min 36	160 kt 5 min 22	185 kt 4 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY27L												
RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : 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
APCH	IF	PG660	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FG27L	-	264	265.7	3.5	-	5000	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

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 27L

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

© SIA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

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 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
	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
	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
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOPAR 7W	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
	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
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 26L

FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 26L												
RMK	API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required* .							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
→ APCH	IF	IG26L	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV1
	See chart FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 26L											
	-	PG442	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PG433	-	315	316.4	3.3	-	4000	4000	-	-	RNAV1

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 317 (12 hPa)***

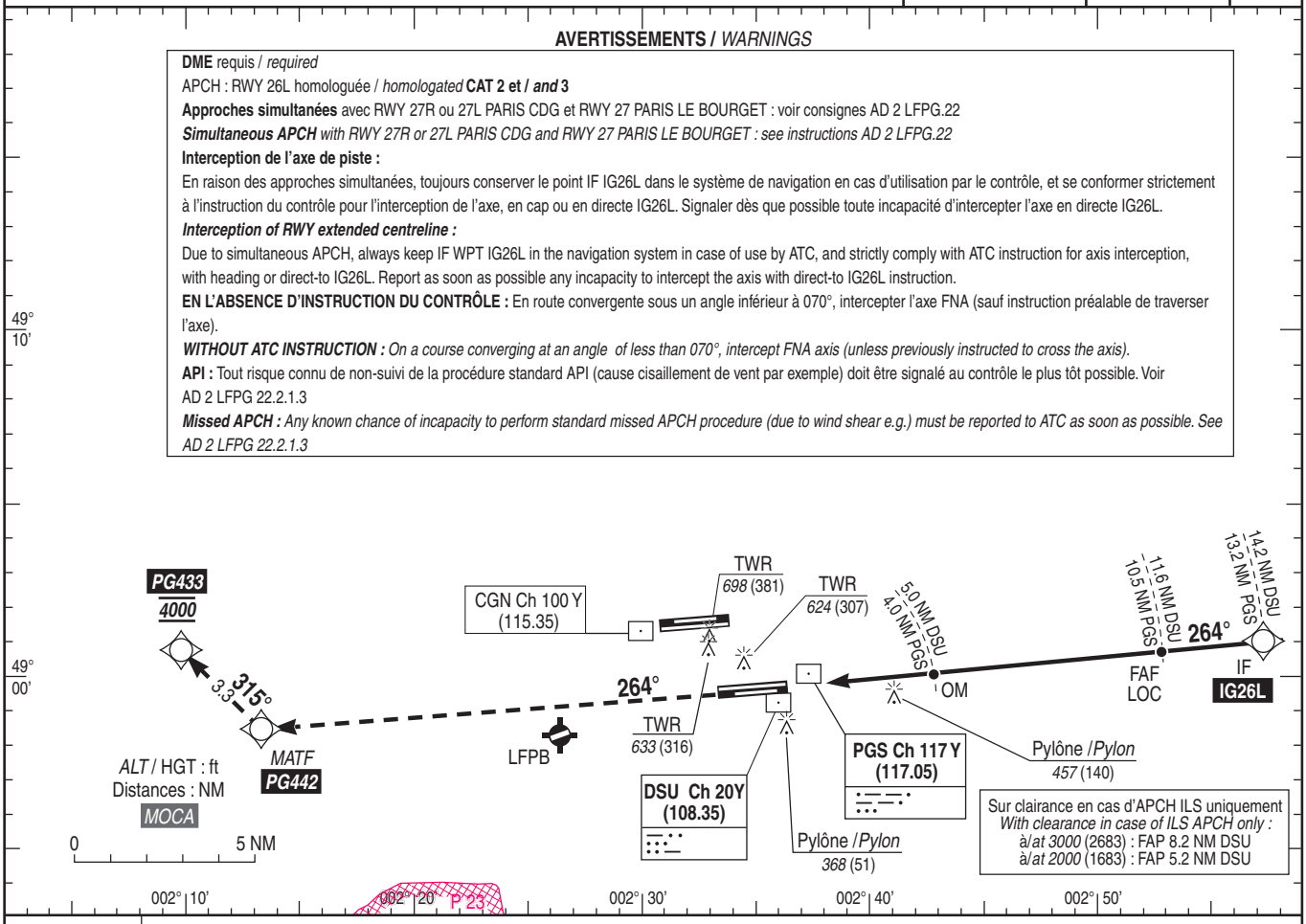
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 26L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS - DME DSU 108.35** RDH : 57	VAR 1°E (2020)

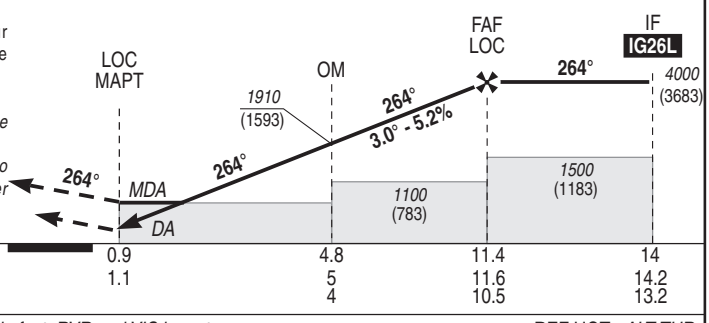
AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

DME requis / *required*
APCH : RWY 26L homologuée / *homologated* **CAT 2 et / *and* 3**
Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG26L dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG26L. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter l'axe en directe IG26L.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG26L in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG26L. Report as soon as possible any incapacity to intercept the axis with direct-to IG26L instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** 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.*



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 *DA* (H)	ILS RVR	ILS OCH CAT 1	ILS OCH CAT 2 (1)	LOC *MDA* (H)	LOC RVR	LOC OCH	MVL/*Circling* (2) 26L → 26R *MDA* (H)	MVL/*Circling* (2) 26L → 26R VIS
A	***520*** (200)	550	139	49	***710*** (390)	1100	386	***1000*** (680)	3000
B			149	59				***1000*** (680)	3000
C			171	72				***1100*** (780)	3700
D			182	84				***1100*** (780)	4300
DL			189	85	-				

DME DSU NM	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**
ALT (HGT)	***3810*** (3493)	***3500*** (3183)	***3180*** (2863)	***2860*** (2543)	***2540*** (2223)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	2220 (1903)	***1900*** (1583)	***1590*** (1273)	***1270*** (953)	***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	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		9 min 46	8 min 02	6 min 50	5 min 56	5 min 15	4 min 16	3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***DTHR : 318 (12 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

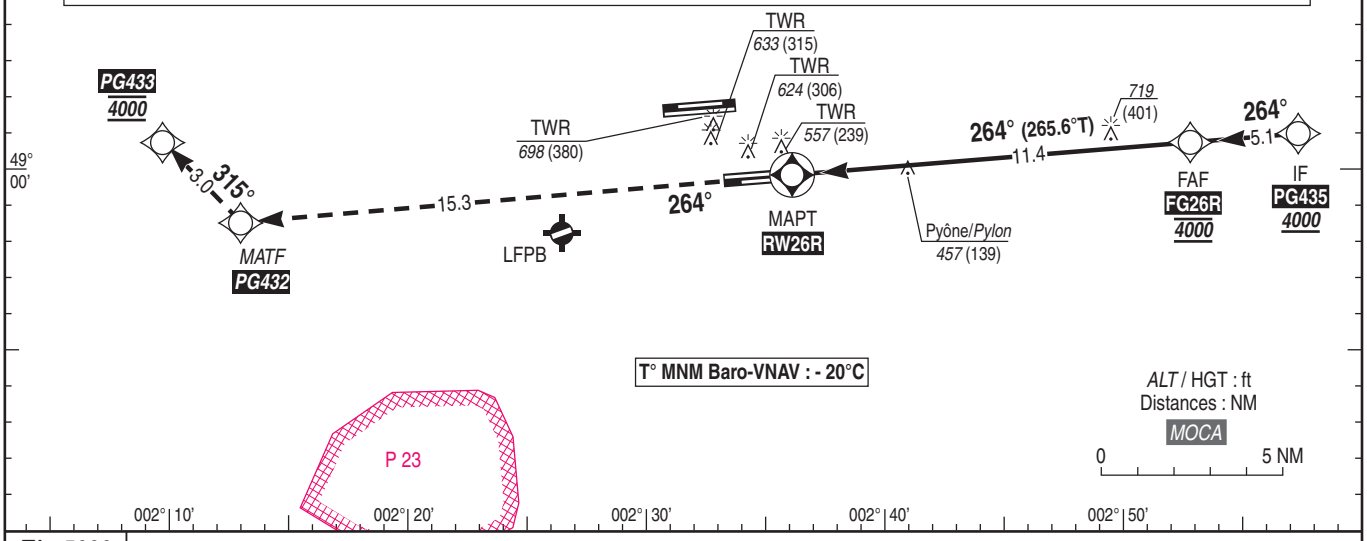
FNA **RNP** RWY 26R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 62021** **E 26 B** RDH/TCH : 50	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

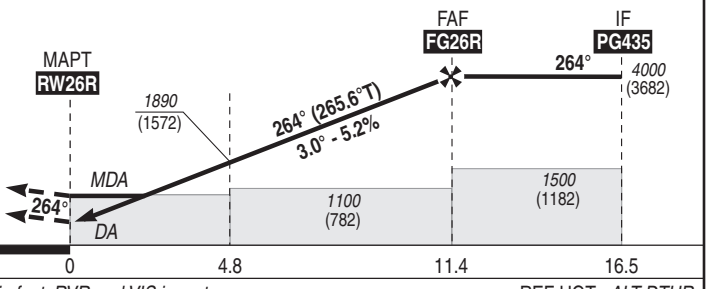
Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*
Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception 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.*



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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1) 26R→ 26L	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***520*** (200)	550	142	***650*** (330)	800	328	***810*** (490)	1500	485	***1000*** (680)	3000
B			154	***660*** (340)	800	337				***1000*** (680)	3000
C			187	***680*** (360)	900	358				***1100*** (780)	3700
D			194	***710*** (390)	1100	385				***1100*** (780)	4300
DL	***520*** (210)	550	202	-							

DIST RW26R NM	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**
ALT (HGT)	***3870*** (3552)	***3550*** (3232)	***3230*** (2912)	***2920*** (2602)	***2600*** (2282)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	2280 (1962)	***1960*** (1642)	***1640*** (1322)	***1320*** (1002)	***1000*** (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
		9 min 47	8 min 03	6 min 51	5 min 57	5 min 16	4 min 17	3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY26R												
RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (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
↓												
↓												

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 27L

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* .							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : 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
→ APCH	IF	IG27L	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNAV1
	See chart FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 27L											
	-	PG661	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	CF	PG652	-	281	282.2	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PON	-	281	282.2	9.4	-	-	5000	-	-	RNAV1

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***DTHR : 387 (14 hPa)***

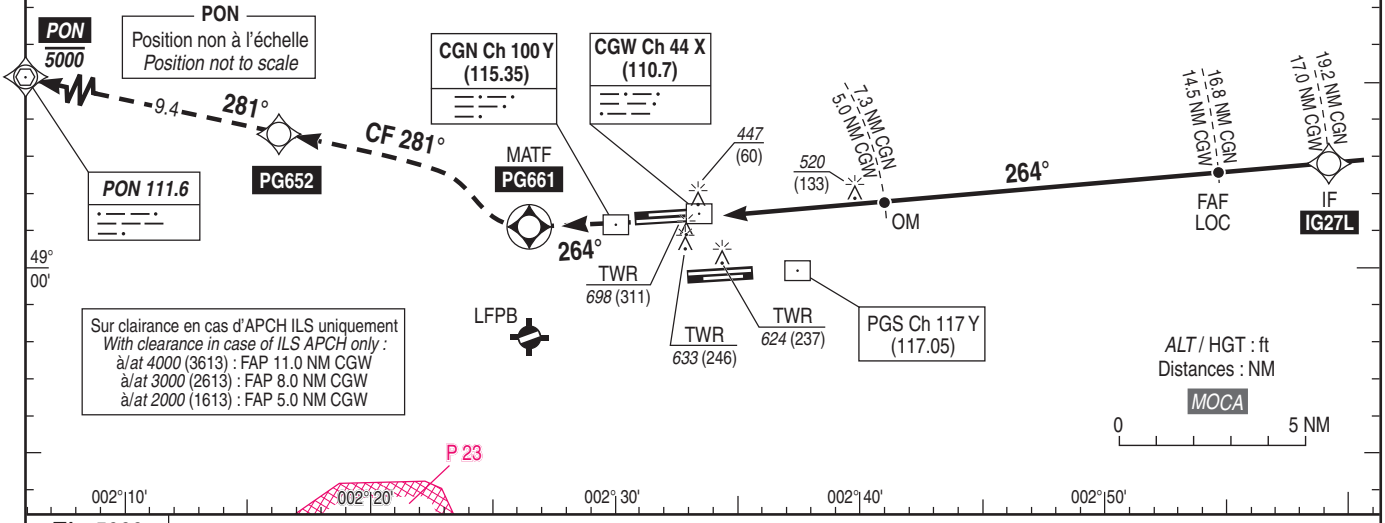
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 27L

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS/DME CGW 110.7** RDH : 56	VAR 1°E (20)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

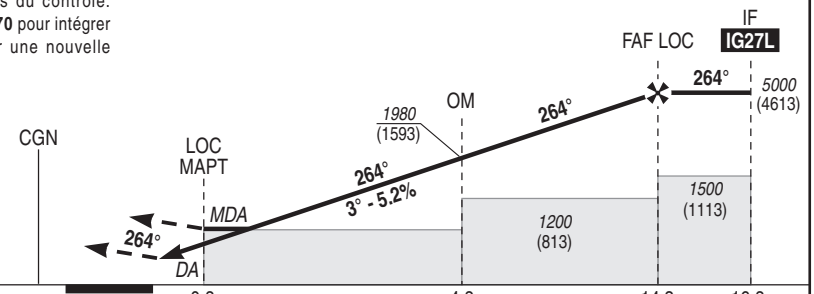
DME requis / *required*
APCH : RWY 27L homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
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.*



DTHR ← (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 DTHR*

CAT	ILS				LOC			MVL / *Circling* (1) 27L → 27R	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***590*** (200)		155	49	***770*** (380)	1000	380	***1000*** (610)	3000
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
DL	***600*** (210)		205	84	-				

DME CGW							
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**	**8**
ALT (HGT)	***4850*** (4463)	***4530*** (4143)	***4210*** (3823)	***3890*** (3503)	***3570*** (3183)	***3250*** (2863)	***2940*** (2553)
	7	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	
	2620 (2233)	***2300*** (1913)	***1980*** (1593)	***1660*** (1273)	***1340*** (953)	***1020*** (633)	

Observations /*Remarks* : (1) MVL/*Circling* : voir/*see* AD 2 LFPG.20

FAF - DTHR	14.3 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		12 min 16	10 min 06	8 min 35	7 min 28	6 min 36	5 min 22	4 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 26R

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

© SIA

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

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
	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
	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
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MOPAR 7W	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
	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
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
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
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 392 (14 hPa)***

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

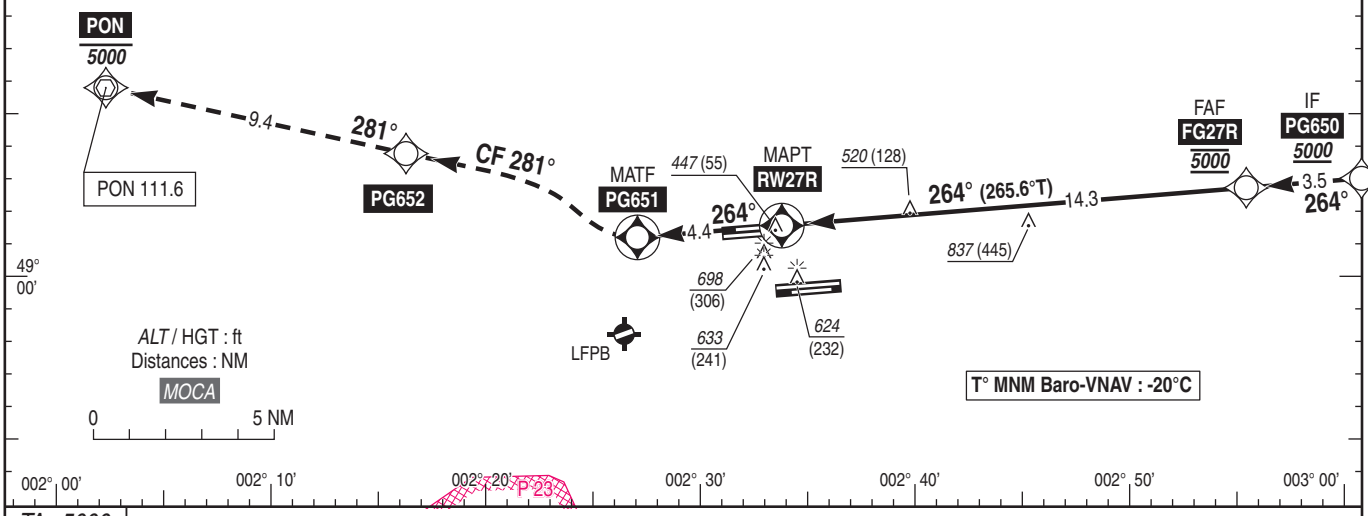
FNA **RNP** RWY 27R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG COM 01	**RNP APCH** Procédures LNAV NON autorisées pendant les opérations simultanées. Utilisation du FD ou de l'AP fournissant un guidage de trajectoire RNP requis durant les opérations simultanées. Fonction du FMS permettant d'intercepter l'axe de la piste suite à un guidage radar. *LNAV procedures NOT authorized during simultaneous operations. Use of FD or AP providing RNP track guidance required during simultaneous operations. FMS function allowing the interception of the runway centerline after radar vectoring.*	**EGNOS** **CH 63300** **E27B** RDH/TCH : 54	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

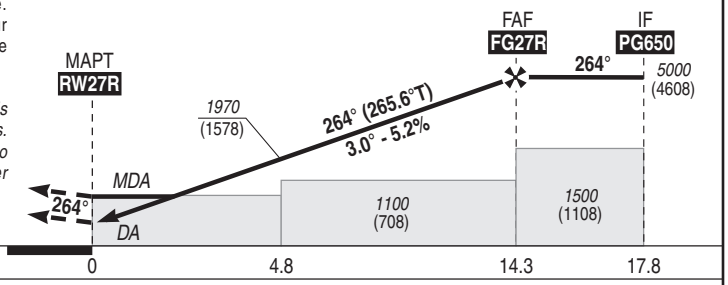
Prévenir l'ATC si seulement capacité LNAV / *Advise ATC if only LNAV capable*
Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception 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.*



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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / *Circling* (1) 27R → 27L	
	DA (H)	RVR	OCH	***DA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			142	***720*** (330)	800	327	***840*** (450)	1400	444	***1000*** (610)	3000
B			155	***730*** (340)	800	337	***860*** (460)	1400	460	***1000*** (610)	3000
C	***600*** (200)	550	180	***750*** (360)	900	358	***880*** (490)	1500	484	***1100*** (700)	3700
D			192	***780*** (390)	1100	385	***900*** (510)	1600	503	***1100*** (700)	4300
DL			197	-							

DIST RW27R						
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**
ALT (HGT)	***4900*** (4508)	***4590*** (4198)	***4270*** (3878)	***3950*** (3558)	***3630*** (3238)	***3310*** (2918)
8	**7**	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**
2990 (2598)	***2680*** (2288)	***2360*** (1968)	***2040*** (1648)	***1720*** (1328)	***1400*** (1008)	***1080*** (688)

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 12 min 16	85 kt 10 min 06	100 kt 8 min 35	115 kt 7 min 28	130 kt 6 min 36	160 kt 5 min 22	185 kt 4 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

FNA RNP RWY27R												
RMK	-							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : 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
APCH	IF	PG650	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNP APCH
	TF	FG27R	-	264	265.7	3.5	-	5000	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

© SIA

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 27R

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

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

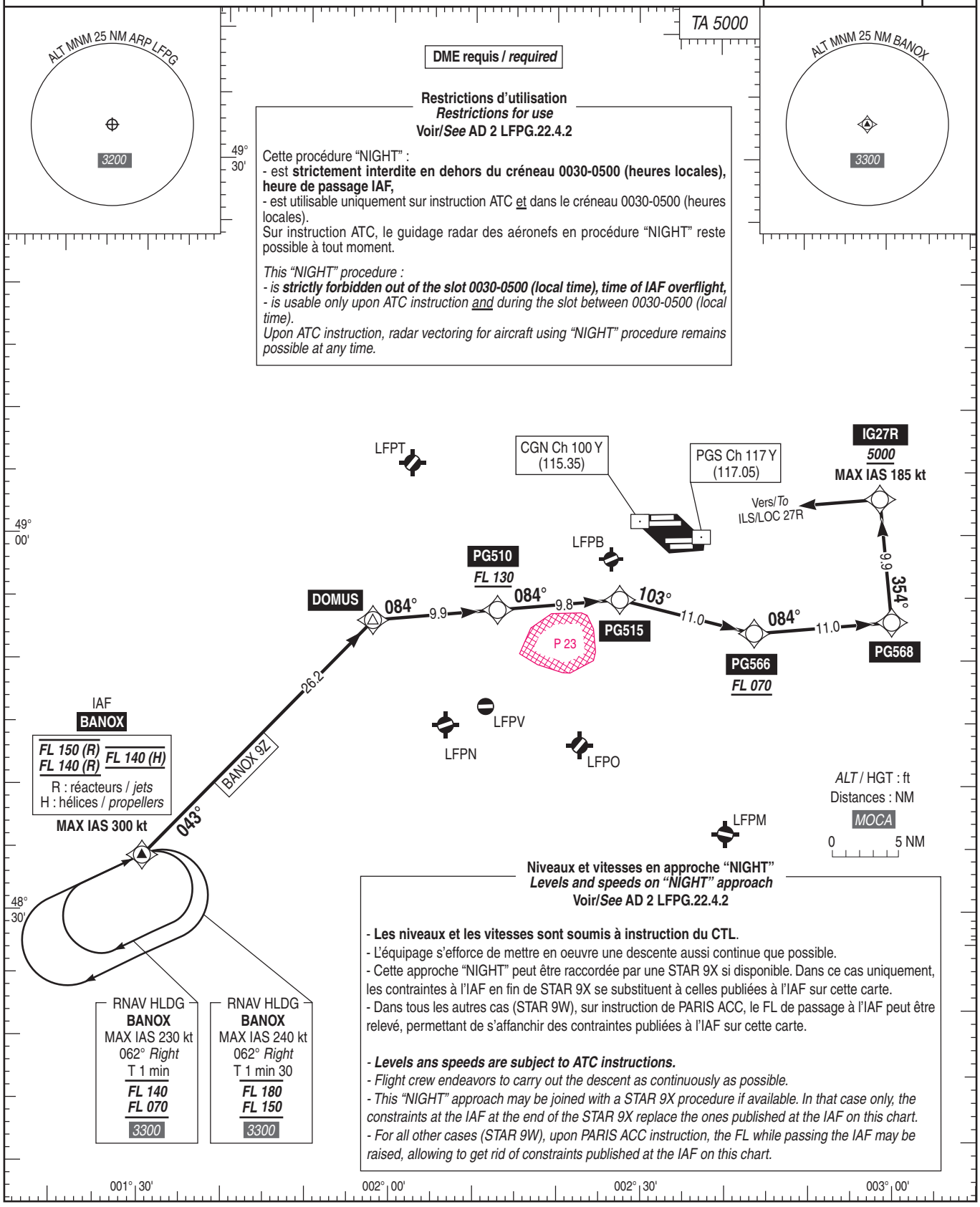
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT BANOX 9Z RWY 27R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Restrictions d'utilisation
Restrictions for use
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

Cette procédure "NIGHT" :
- est **strictement interdite en dehors du créneau 0030-0500 (heures locales), heure de passage IAF,**
- est utilisable uniquement sur instruction ATC et dans le créneau 0030-0500 (heures locales).

Sur instruction ATC, le guidage radar des aéronefs en procédure "NIGHT" reste possible à tout moment.

This "NIGHT" procedure :
*- is **strictly forbidden out of the slot 0030-0500 (local time), time of IAF overflight,***
- is usable only upon ATC instruction and during the slot between 0030-0500 (local time).
Upon ATC instruction, radar vectoring for aircraft using "NIGHT" procedure remains possible at any time.

Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9W), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

*- **Levels ans speeds are subject to ATC instructions.***
- Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.
- This "NIGHT" approach may be joined with a STAR 9X procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.
- For all other cases (STAR 9W), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

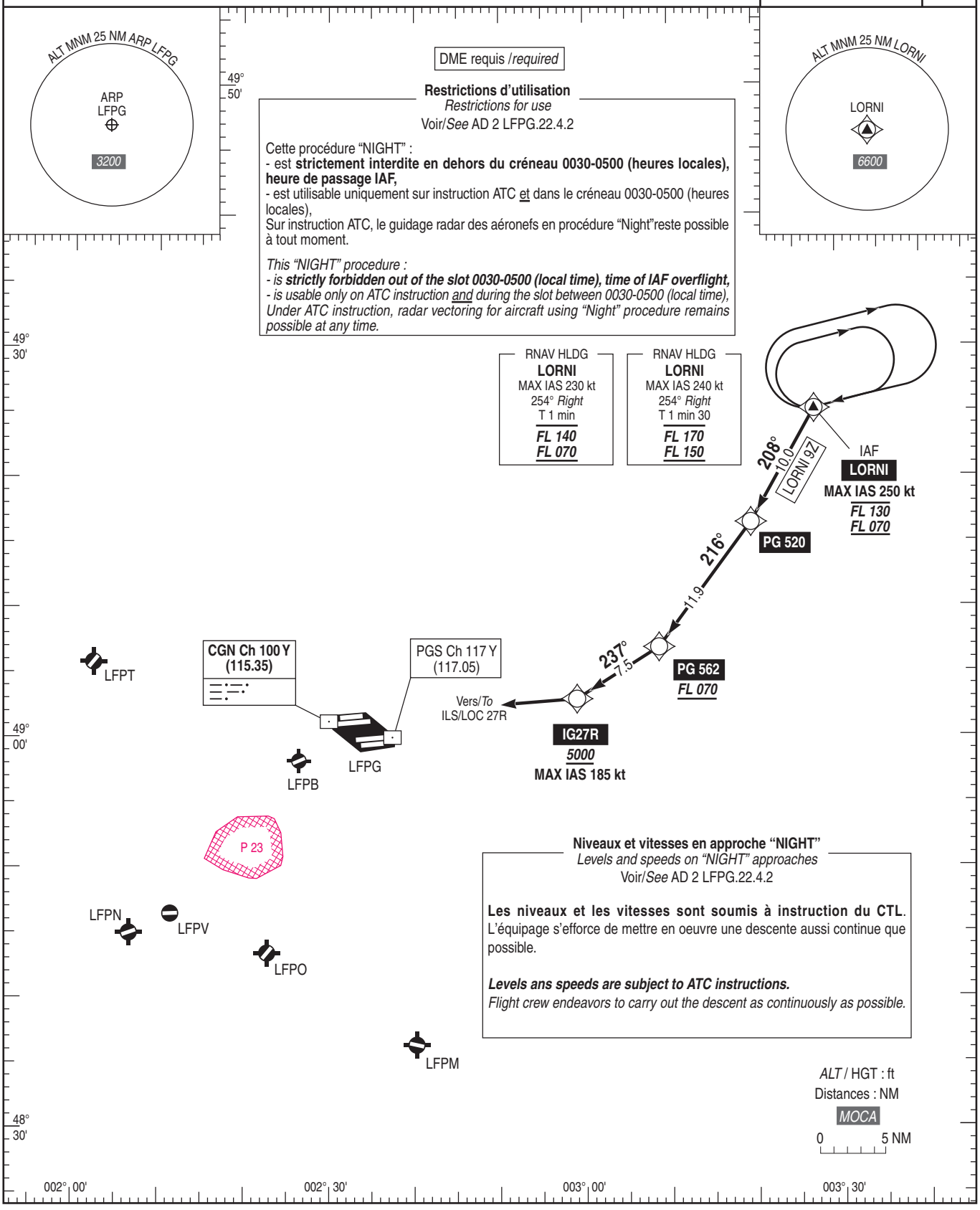
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT LORNI 9Z RWY 27R

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

RNAV 1
GNSS ou /*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

CAT A B C D

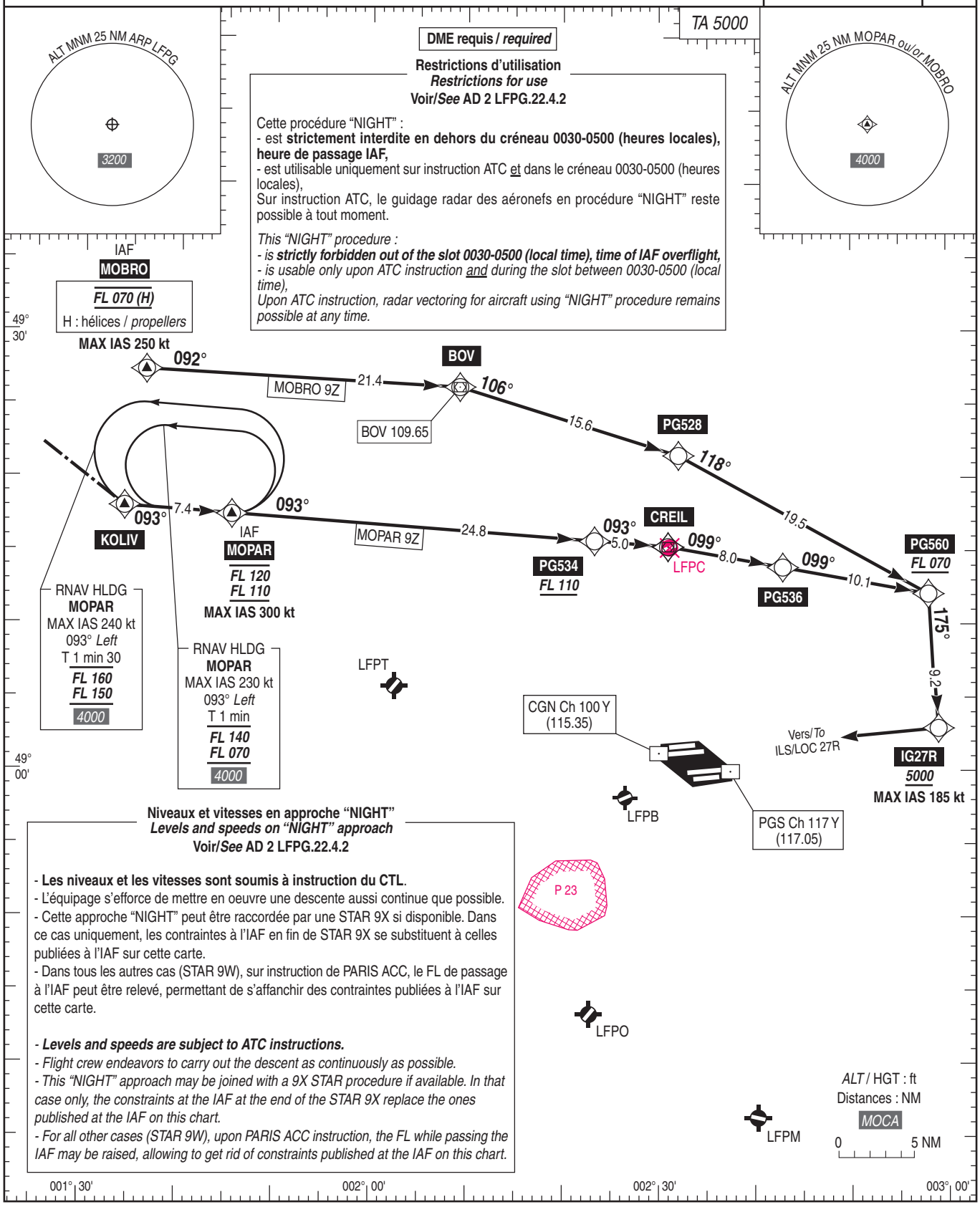
INA **RNAV** NIGHT MOPAR 9Z RWY 27R
INA **RNAV** NIGHT MOBRO 9Z RWY 27R

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

Sur instruction ATC uniquement si attente, prévoir guidage radar avant et après MOPAR.
Upon ATC instruction only if holding, expect radar vectoring before and after MOPAR.

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



Niveaux et vitesses en approche "NIGHT"
Levels and speeds on "NIGHT" approach
Voir/*See* AD 2 LFPG.22.4.2

- **Les niveaux et les vitesses sont soumis à instruction du CTL**.
- L'équipage s'efforce de mettre en oeuvre une descente aussi continue que possible.
- Cette approche "NIGHT" peut être raccordée par une STAR 9X si disponible. Dans ce cas uniquement, les contraintes à l'IAF en fin de STAR 9X se substituent à celles publiées à l'IAF sur cette carte.
- Dans tous les autres cas (STAR 9W), sur instruction de PARIS ACC, le FL de passage à l'IAF peut être relevé, permettant de s'affanchir des contraintes publiées à l'IAF sur cette carte.

- ***Levels and speeds are subject to ATC instructions.***
- *Flight crew endeavors to carry out the descent as continuously as possible.*
- *This "NIGHT" approach may be joined with a 9X STAR procedure if available. In that case only, the constraints at the IAF at the end of the STAR 9X replace the ones published at the IAF on this chart.*
- *For all other cases (STAR 9W), upon PARIS ACC instruction, the FL while passing the IAF may be raised, allowing to get rid of constraints published at the IAF on this chart.*

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES **DE GAULLE**

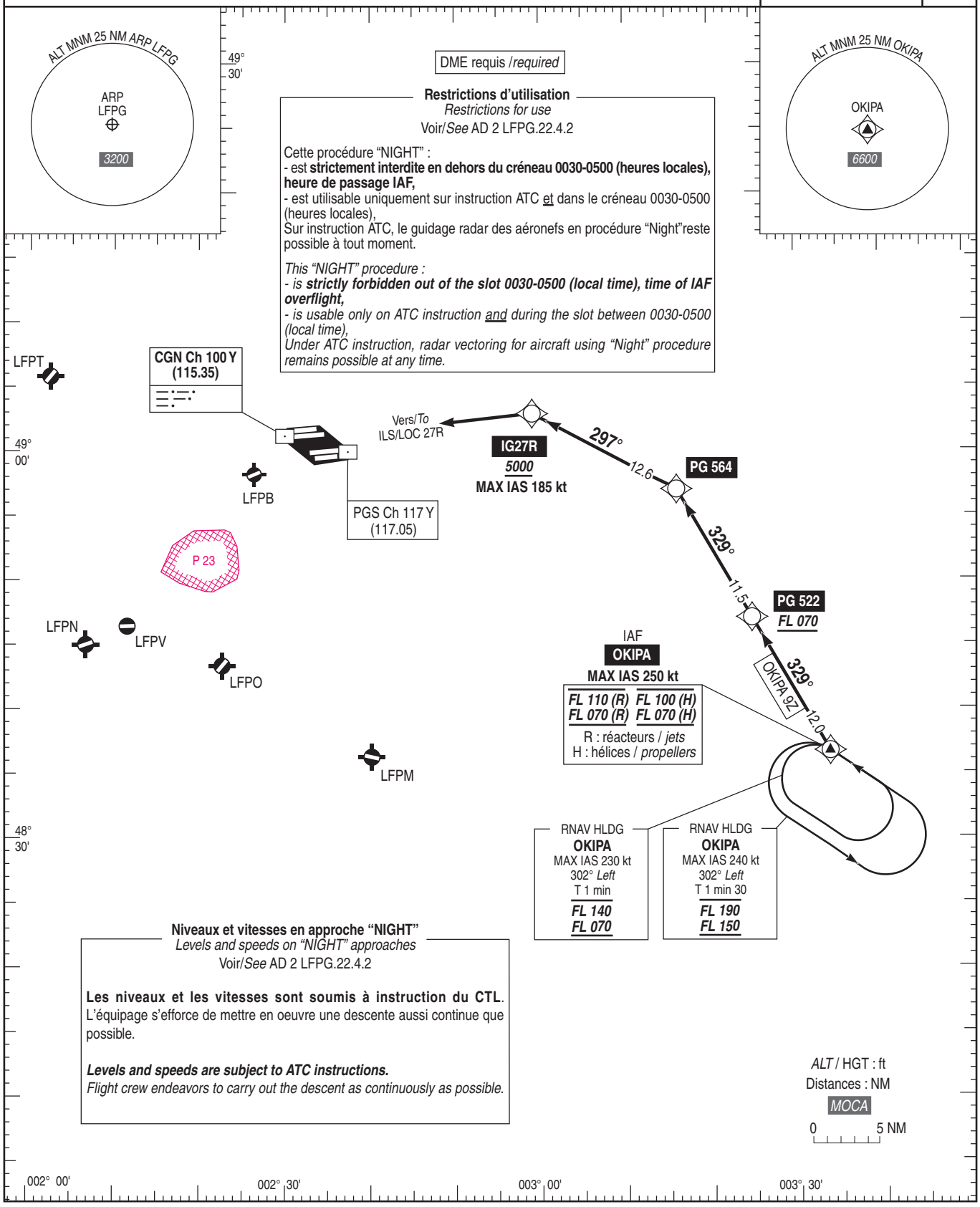
CAT A B C D

INA **RNAV** NIGHT OKIPA 9Z RWY 27R

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

RNAV 1
GNSS ou/*or* DME/DME

VAR
1°E
(2020)



© SIA

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 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 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
	TF	IG27R	-	237	237.9	7.5	-	5000	-	185	-	RNAV 1
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 NIGHT OKIPA 9Z	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
	TF	PG564	-	329	330.0	11.5	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG27R	-	297	297.9	12.6	-	5000	-	185	-	RNAV 1
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
	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
	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
	FM	-	-	088	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT BANOX 9Z	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	-	FL130	-	-	-	RNAV 1
	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	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG27R	-	354	354.9	9.9	-	5000	-	185	-	RNAV 1
INA MOPAR 7W	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
	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
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	FM	-	-	099	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT MOPAR 9Z	IF	MOPAR	-	-	-	-	-	FL110	FL120	300	-	RNAV 1
	TF	PG534	-	093	093.9	24.8	-	FL110	-	-	-	RNAV 1
	TF	CREIL	-	093	094.4	5.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG536	-	099	100.1	8.0	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	PG560	-	099	100.3	10.1	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG27R	-	175	176.0	9.2	-	5000	-	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
	FM	-	-	106	-	-	-	-	-	-	-	-
INA NIGHT MOBRO 9Z	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
	TF	PG560	-	118	118.8	19.5	-	FL070	-	-	-	RNAV 1
	TF	IG27R	-	175	176.0	9.2	-	5000	-	185	-	RNAV 1

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 26R

FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 26R												
RMK	API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required* .							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
→ APCH	IF	IG26R	-	-	-	-	-	4000	-	-	-	RNAV 1
	See chart FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 26R											
	-	PG432	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PG433	-	315	316.4	3.0	-	4000	4000	-	-	RNAV1

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***DTHR : 318 (12 hPa)***

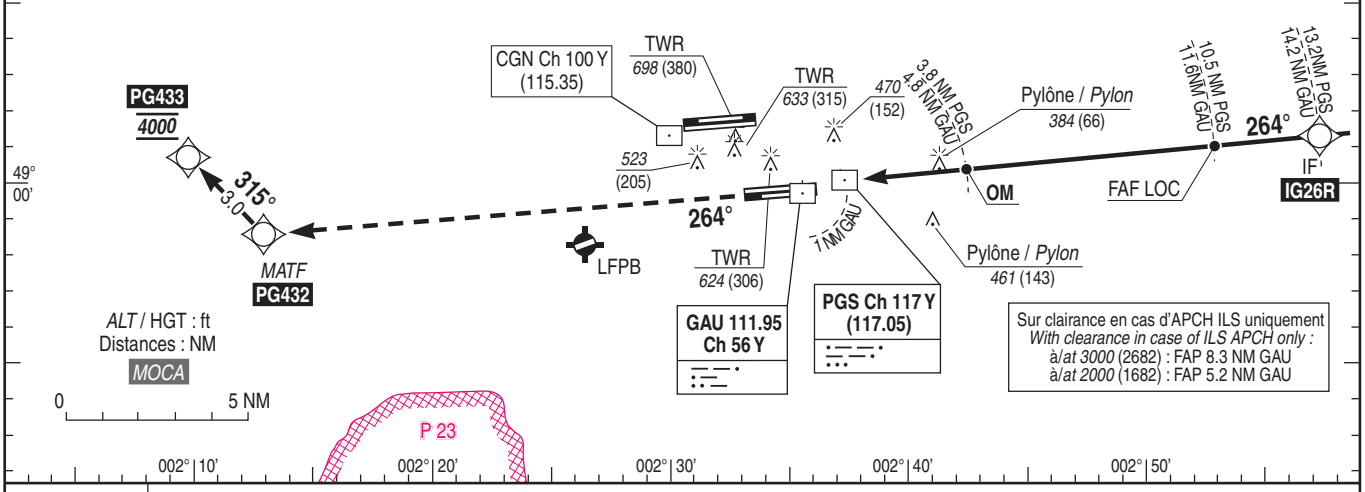
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 26R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS - DME** **GAU 111.95** RDH : 50	VAR 1°E (2020)

AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

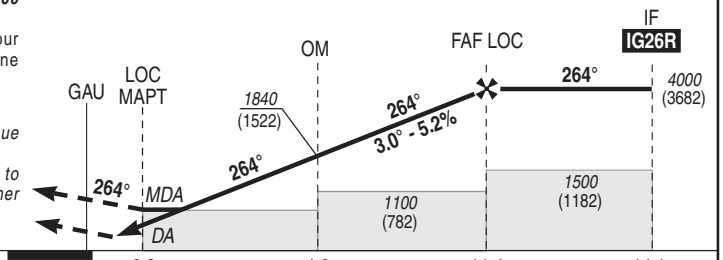
DME requis / *required*
APCH : RWY 26R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/*and* 3**
Approches simultanées avec RWY 27R ou 27L PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 27R or 27L PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG26R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG26R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG26R.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG26R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception with heading or direct-to IG26R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG26R instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** 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)	0	1	4.8	11.6	14.2

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

CAT	ILS				LOC			MVL/*Circling* (2) 26R → 26L	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1 (1)	OCH CAT 2	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A	***520*** (200)	550	142	48	***710*** (390)	1100	385	***1000*** (680)	3000
B			154	59				***1000*** (680)	3000
C			187	72				***1100*** (780)	3700
D			194	84				***1100*** (780)	4300
DL	***520*** (210)	550	202	84	-	-	-	-	-

DME GAU					
NM	**11**	**10**	**9**	**8**	**7**
ALT (HGT)	***3810*** (3492)	***3490*** (3172)	***3170*** (2852)	***2860*** (2542)	***2540*** (2222)
	6	**5**	**4**	**3**	**2**
	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	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		9 min 47	8 min 03	6 min 51	5 min 57	5 min 16	4 min 17	3 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA

PRECODING FNA **ILS CAT 123 LOC** RWY 27R

FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou / *or* LOC RWY 27R												
RMK	API / *Missed approach* : RNAV 1 requis / *required*.							MAG VAR 2020 1.1°E			REF NAVAID : 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
APCH	IF	IG27R	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	RNAV1
	See chart FNA ILS CAT I ou / *or* CAT II et / *and* CAT III ou /*or* LOC RWY 27R											
	-	PG651	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	CF	PG652	-	281	282.2	-	-	-	-	-	-	RNAV1
	TF	PON	-	281	282.2	9.4	-	-	5000	-	-	RNAV1

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 392, ***THR : 392 (14 hPa)***

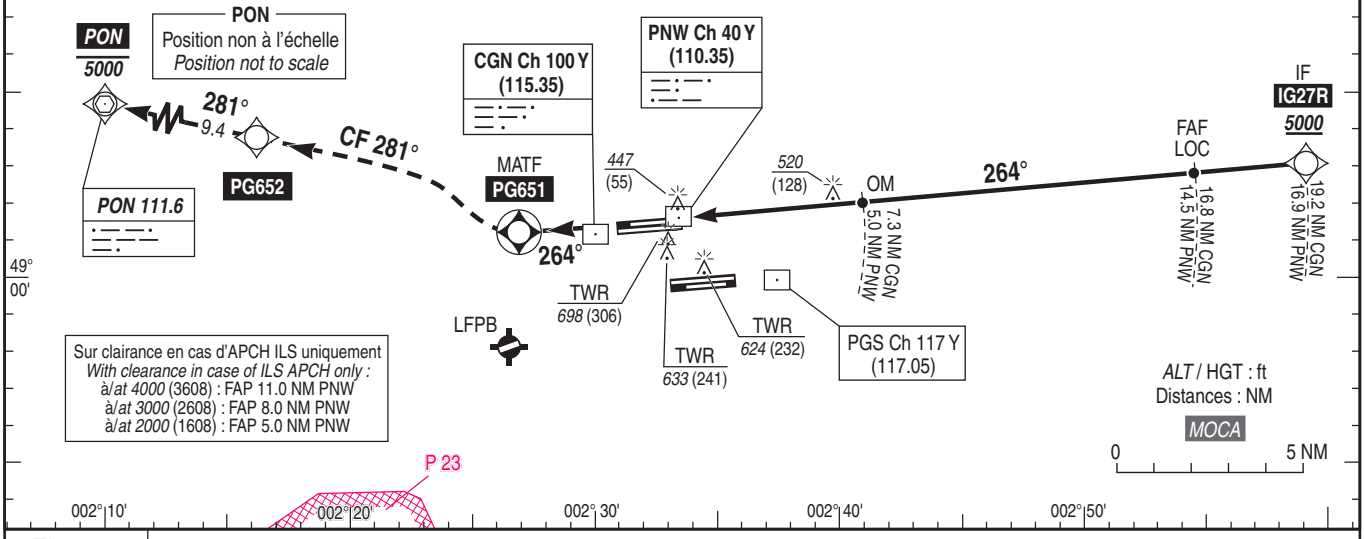
PARIS CHARLES **DE GAULLE**

FNA ILS CAT I ou/*or* CAT II et/*and* CAT III ou/*or* LOC RWY 27R

FREQ : Voir / *See* AD 2 LFPG IAC COM 01	API/*Missed APCH* : **RNAV 1**	**ILS/DME PNW 110.35** RDH : 54	VAR 1°E (2020)

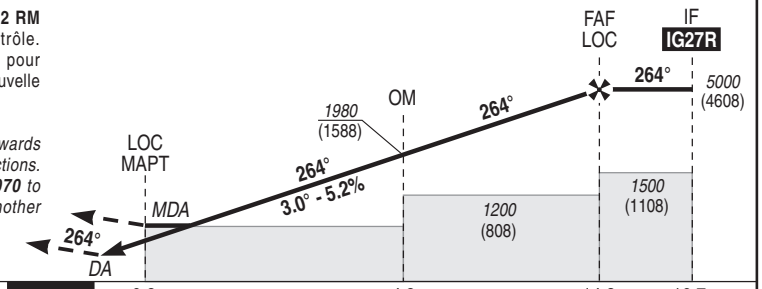
AVERTISSEMENTS / *WARNINGS*

DME requis */ required*
APCH : RWY 27R homologuée / *homologated* **CAT 2 et/and 3**
Approches simultanées avec RWY 26L ou 26R PARIS CDG et RWY 27 PARIS LE BOURGET : voir consignes AD 2 LFPG.22
Simultaneous APCH *with RWY 26L or 26R PARIS CDG and RWY 27 PARIS LE BOURGET : see instructions AD 2 LFPG.22*
Interception de l'axe de piste :
En raison des approches simultanées, toujours conserver le point IF IG27R dans le système de navigation en cas d'utilisation par le contrôle, et se conformer strictement à l'instruction du contrôle pour l'interception de l'axe, en cap ou en directe IG27R. Signaler dès que possible toute incapacité d'intercepter en directe IG27R.
Interception of RWY extended centreline :
Due to simultaneous APCH, always keep IF WPT IG27R in the navigation system in case of use by ATC, and strictly comply with ATC instruction for axis interception, with heading or direct-to IG27R. Report as soon as possible any incapacity to intercept with direct-to IG27R instruction.
EN L'ABSENCE D'INSTRUCTION DU CONTRÔLE : En route convergente sous un angle inférieur à 070°, intercepter l'axe FNA (sauf instruction préalable de traverser l'axe).
WITHOUT ATC INSTRUCTION : *On a course converging at an angle of less than 070°, intercept FNA axis (unless previously instructed to cross the axis).*
API : Tout risque connu de non-suivi de la procédure standard API (cause cisaillement de vent par exemple) doit être signalé au contrôle le plus tôt possible. Voir AD 2 LFPG 22.2.1.3
Missed APCH : *Any known chance of incapacity to perform standard missed APCH procedure (due to wind shear e.g.) must be reported to ATC as soon as possible. See AD 2 LFPG 22.2.1.3*



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** 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)	0.8	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	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2 (1)	***MDA*** (H)	RVR	OCH	***MDA*** (H)	VIS
A			143	49	***770*** (380)	1000	375	***1000*** (610)	3000
B			155	59	***770*** (380)	1000	375	***1000*** (610)	3000
C	***600*** (200)	550	180	73	***770*** (380)	1000	375	***1100*** (700)	3700
D			192	85	***790*** (390)	1100	390	***1100*** (700)	4300
DL			197	86	-				

DME PNW							
NM	**14**	**13**	**12**	**11**	**10**	**9**	**8**
ALT (HGT)	***4840*** (4448)	***4530*** (4138)	***4210*** (3818)	***3890*** (3498)	***3570*** (3178)	***3250*** (2858)	***2930*** (2538)
	7	**6**	**5**	**4**	**3**	**2**	
	2610 (2218)	***2300*** (1908)	***1980*** (1588)	***1660*** (1268)	***1340*** (948)	***1020*** (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
		12 min 16	10 min 06	8 min 35	7 min 28	6 min 36	5 min 22	4 min 38
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

© SIA