

AD 2.LFPB		
AD 2 LFPB SUM	AD 2 LFPB TEXT 1	AD 2 LFPB TEXT 2
AD 2 LFPB TEXT 2a	AD 2 LFPB TEXT 3	AD 2 LFPB TEXT 4
AD 2 LFPB ENV 1	AD 2 LFPB ENV 2	AD 2 LFPB SID RNAV DATA 01
AD 2 LFPB SID RNAV DATA 02	AD 2 LFPB COM 01	AD 2 LFPB INI 1
AD 2 LFPB INI 1 a	AD 2 LFPB INI 2	AD 2 LFPB INI 2 a
AD 2 LFPB SID RNAV 1	AD 2 LFPB SID RNAV 1 a	AD 2 LFPB SID RNAV 2
AD 2 LFPB SID RNAV 2 a	AD 2 LFPB SID RNAV 3	AD 2 LFPB SID RNAV 3 a
AD 2 LFPB SID RNAV 4	AD 2 LFPB SID RNAV 4 a	AD 2 LFPB SID RNAV 5
AD 2 LFPB SID RNAV 5 a	AD 2 LFPB SID RNAV 6	AD 2 LFPB SID RNAV 6 a
AD 2 LFPB SID RNAV 7	AD 2 LFPB SID RNAV 7 a	AD 2 LFPB SID RNAV 8
AD 2 LFPB SID RNAV 8 a	AD 2 LFPB SID CONV 1	AD 2 LFPB SID CONV 1 a
AD 2 LFPB SID CONV 2	AD 2 LFPB SID CONV 2 a	AD 2 LFPB POGO 1
AD 2 LFPB POGO 2	AD 2 LFPB STAR DATA 01	AD 2 LFPB STAR RNAV 1
AD 2 LFPB STAR RNAV 1 a	AD 2 LFPB STAR RNAV 2	AD 2 LFPB STAR RNAV 2 a
AD 2 LFPB STAR RNAV 3	AD 2 LFPB STAR RNAV 3 a	AD 2 LFPB STAR RNAV 3 b
AD 2 LFPB STAR RNAV 4	AD 2 LFPB STAR RNAV 4 a	AD 2 LFPB STAR RNAV 4 b
AD 2 LFPB STAR RNAV 5	AD 2 LFPB STAR RNAV 5 a	AD 2 LFPB STAR RNAV 6
AD 2 LFPB STAR RNAV 6 a	AD 2 LFPB STAR RNAV 7	AD 2 LFPB STAR RNAV 7 a
AD 2 LFPB STAR RNAV 8	AD 2 LFPB STAR RNAV 8 a	

PARIS LE BOURGET  
LFPB

## Sommaire / Summary

Objet <i>Subject</i>	Page ou carte <i>Page or chart</i>
Sommaire <i>Summary</i>	AD2 LFPB SUM
• Consignes générales <i>General rules</i>	AD2 LFPB TEXT1 > TEXT4
• Procédures moindre bruit <i>Noise abatement procedures</i>	AD2 LFPB ENV 1> ENV 2
Carte régionale <i>Area chart</i>	Voir / See AD2 LFPG ARC
Carte radar <i>Radar chart</i>	Voir / See AD2 LFPG AMSR
• Fréquences <i>Frequencies</i>	AD2 LFPB COM 1
Départs initiaux <i>Initial departures</i>	AD2 LFPB INI1 > INI2
• SID RNAV DATA	AD2 LFPB SID RNAV DATA 01 > SID RNAV DATA 02
• SID RNAV	AD2 LFPB SID RNAV 1 > SID RNAV 8
SID CONV	AD2 LFPB SID CONV 1 > SID CONV 2
Itinéraires de liaison <i>Connecting routes</i>	AD2 LFPB POGO
STAR DATA	AD2 LFPB STAR DATA 01
STAR	AD2 LFPB STAR RNAV 1 > STAR RNAV 8

**PARIS LE BOURGET**  
**SID**  
**Consignes particulières / Special procedures****1 CONSIGNES****1.1.1 Assignment de vitesse**

Pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kt en-dessous du FL 100. Pas de demande d'accélération de la part de l'équipage, sauf nécessité. 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 clearance sur les autres SID.

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

**1.2 Pente sol ATS**

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

Pendant la montée, en cas d'impossibilité de respecter la pente prévue, les pilotes doivent en aviser sans délai l'organisme de contrôle sur la fréquence Départ.

**1.3 Trajectoires hautes performances**

Les appareils capables de maintenir une pente de montée de l'ordre de 10% jusqu'au FL 150 pourront bénéficier de trajectoires raccourcies.

Ce guidage radar sera assuré à l'initiative de DE GAULLE départ (sans demande).

**2 DEPARTS****2.1 Clairance de départ**

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

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

**2.2 Départs RWY 07**

A titre dérogatoire, (arrêté du 06/07/1992 § 3.8.4 modifié) une clairance de séparation à vue pourra être accordée à des fins d'accélération du trafic :

- en condition VMC de jour ;
- à un seul aéronef sans accord de l'autre aéronef en finale 08R à PARIS CHARLES DE GAULLE ;

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

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

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 08R/08L à PARIS CHARLES DE GAULLE, l'alignement sur le 097° BT doit être réalisé au plus tard à 2 NM de BT.

**2.3 Départs RWY 09**

En configuration de décollage face à l'est à PARIS LE BOURGET, la piste 09 (voir distances déclarées AD2 LFPB-5 et AD2 LFPB-13) permet de traiter la quasi totalité de la flotte desservant cette plate-forme.

Compte tenu de la proximité de l'axe des pistes 08R/08L de PARIS CHARLES DE GAULLE, maintenir l'axe de piste pour intercepter et suivre le RDL 097° BT (RM 097°).

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

- Piste 07 : cap magnétique 070°.
- Piste 09 : cap magnétique 087°.

**1 RULES****1.1.1 Speed limit**

*For SID RNAV departures, speed is limited to IAS 250 kt below FL 100. No speed increase request from crew, except necessity. 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.*

**1.1.2** For CONV SID speed is limited to IAS 220 kt.

**1.2 ATS climb gradient**

*ACFT must adhere to the climb gradient specified on the SID. If no other gradient has been stipulated, ACFT must adhere to a 5,5 % minimum gradient to FL 150. If unable to adhere to the stipulated gradient, ACFT must notify the air traffic control organism on the pre-flight frequency at first contact.*

*When climbing up, if unable to adhere to the assigned gradient, ACFT must notify the appropriate air traffic organism on the departure frequency.*

**1.3 High performance routes**

*ACFT which can maintain a climb gradient in the region of 10 % up to FL 150 may take shortened routes.*

*Radar vectoring will automatically be ensured by DE GAULLE departure.*

**2 DEPARTURES****2.1 Departure clearance**

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

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

**2.2 Departures RWY 07**

*Under overriding conditions, (amended order dated 06/07/1992, § 3.8.4), a visual separation clearance can be granted for the purposes of traffic acceleration:*

- in daytime VMC ;
- for one aircraft without agreement from the other aircraft on final approach runway 08R at PARIS CHARLES DE GAULLE ;

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

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

*Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 08R/08L center line, ACFT must be on course for 097° BT no later than 2 NM from BT.*

**2.3 Departures RWY 09**

*When taking off eastwards at PARIS LE BOURGET, RWY 09 (see declared distances AD2 LFPB-5 and AD2 LFPB-13) can cater for the vast majority of traffic using this airport.*

*Due to the proximity of the PARIS CHARLES DE GAULLE RWY 08R/08L center line, maintain RWY heading to intercept and follow RDL 097° BT (MAG track 097°).*

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

- RWY 07 : magnetic track 070°.
- RWY 09 : magnetic track 087°.

**PARIS LE BOURGET**  
**SID**  
**Consignes particulières / Special procedures**

**3 DEPARTS : SID RNAV**

Au départ de PARIS LE BOURGET, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR (secteur SUD) doivent au préalable emprunter les SID CONV.

**3 DEPARTURES: RNAV SID**

For PARIS LE BOURGET departures, all the sectors of PARIS TMA are provided with RNAV SIDs.

(1) The propeller ACFT inbound UIR (South sector) must first use SID CONV.

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

**3.1 Domaine d'application**

Ces itinéraires sont établis et définis de la manière suivante :

- . un "départ initial" conventionnel débutant à l'extrémité de piste (DER) et se terminant à un repère conventionnel spécifié.
- . puis une "phase de raccordement" uniquement RNAV se poursuivant jusqu'à un point de rejointe de la structure En-Route.

**3.1 Field of application**

These flight routes are drawn up and defined as follows:

- . a conventional "initial departure" beginning from the departure end of the runway (DER) and ending at a specified conventional point;
- . then a "junction phase" which is only operated with RNAV procedures to a point joining the En-Route structure.

**3.2 Protection et emploi du radar**

Pour aéronefs de catégorie A, B, C, D.

Les départs initiaux sont protégés uniquement en navigation conventionnelle. Les phases de raccordements, protégées uniquement RNAV "VOR/DME de référence et/ou DME/DME et GNSS" et répondant aux exigences B-RNAV avec WP à anticiper et WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).

L'organisme ATC assure les services radar.

**3.2 Radar protection and operation**

For aircraft (category A, B, C, D).

Initial departures are only protected in conventional navigation. The junction phases, protected only for "reference VOR/DME and/or DME/DME and GNSS" RNAV and meeting B-RNAV requirements with anticipated WPs and overflown WPs, are set above the minimum safe altitude (MSA or AMSR).

The ATC unit provides radar services.

**3.3 Equipement des aéronefs**

Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond aux conditions minimales requises dans la documentation aéronautique AIP FRANCE GEN 1.5. "Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs".

**3.3 Aircraft equipment**

In any case, the operator is required to make sure that RNAV aircraft equipment meets the minimum requirements specified in the aeronautical documentation: AIP FRANCE GEN 1.5. "Aircraft instruments, equipment and flight documents".

**3.4 Utilisation**

Les départs initiaux sont publiés et utilisables uniquement en navigation conventionnelle. Les phases de raccordement sont publiées uniquement RNAV avec senseurs mais également utilisables en B-RNAV.

Le pilote ne pouvant assurer le suivi de la phase de raccordement RNAV doit s'annoncer "NON RNAV Zone Terminale" dès la demande de mise en route sur la fréquence PREVOL afin de bénéficier d'un guidage radar dès la fin du départ initial jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure En-Route prévu au PLN.

**3.4 Operating procedures**

Initial departures are published and only available in conventional navigation. The junction phases are only published for RNAV procedures with sensors but are available for B-RNAV procedures. The pilot being not able to fly the RNAV junction phase must report "NON RNAV Terminal area", upon requesting the starting clearance on Pre-flight frequency, in order to have a radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume its own navigation to the point joining the En-Route structure, which is planned in PLN.

**4 DEPARTS : SID CONV ou DCT PLN**

Au départ de PARIS LE BOURGET, seul le secteur Sud est doté de SIDs conventionnels.

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

**4 DEPARTURES: CONV SID or DCT PLN**

For PARIS LE BOURGET departure, only South sector is provided with conventional SIDs.

The pilots must comply with the following procedures:

	Secteur Nord/North Sector		Réacteurs/Jets	Hélices/Propellers
<b>SID CONV</b> ou/or	Secteur Nord/North Sector	<b>MTD</b>	FL < 115	FL < 115
	Secteur Est/East Sector	<b>NIPOR - ALIMO</b>	FL < 115	FL < 115
<b>DCT PLN</b>	Secteur Sud/South Sector	<b>PTV - MONOT - DORDI</b>	FL < 195	Tous / All FL
	Secteur Ouest/West Sector	<b>EVX - LGL</b>	FL < 115	FL < 115

Préciser PLN case 15

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

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné (Voir descriptif AD2 LFPB INI 1 & INI 2).

- Vers le secteur Nord : guidage radar vers MTD.
- Vers le secteur Est : guidage radar vers le RDL 085° CGN pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 103° CLM pour rejoindre ALIMO.
- Vers le secteur Sud (1) : suivre SID PTV-MONOT ou DORDI.
- Vers le secteur Ouest : guidage radar pour rejoindre EVX ou LGL.

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

- après PTV : DCT AGOPA ou ERIXU
- après MONOT : DCT LATRA - OKASI ou PILUL.

Write in PLN item 15

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

After an initial departure depending on the runway used for take-off (See AD2 LFPB INI 1 & INI 2 sheets).

- To North sector: radar guidance to MTD.
- To East sector: radar guidance to RDL 085° CGN to join NIPOR or radar guidance to RDL 103° CLM, to join ALIMO.
- To South sector (1): follow SID PTV MONOT or DORDI.
- To West sector: radar guidance to join EVX or LGL.

(1) The propeller ACFT inbound UIR must specify:

- after PTV: DCT AGOPA or ERIXU
- after MONOT: DCT LATRA - OKASI or PILUL.

**PARIS LE BOURGET  
SID****Consignes particulières / Special procedures****5 PANNE DE COMMUNICATION**

Afficher 7600. Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D28 BT (D40 OL sur SID CONV) puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

**6 POGO****6.1 Définition**

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

Ils comportent soit un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) soit un départ omnidirectionnel, suivi d'un itinéraire de raccordement en navigation conventionnelle pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination.

Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résolus dans la plupart des cas avant la mise en route.

**6.2 Plan de vol**

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

**6.3 Utilisation**

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

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

**6.4 Vols PARIS LE BOURGET > MELUN**

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

**5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

*Squawk 7600. Comply with the departure route and assigned level to D28 BT (D40 OL for SID CONV) then continue the flight as indicated in the FPL in force.*

**6 POGO****6.1 Définition**

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

*They include either an initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or a multidirectional departure followed by a conventional navigation junction route to join the destination AD final approach procedure.*

*These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.*

**6.2 Flight plan**

*Write DCT in field 15 and POGO in field 18.*

**6.3 Utilization**

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

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

**6.4 Flights PARIS LE BOURGET > MELUN**

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

**PARIS LE BOURGET**  
**STAR**  
**Consignes particulières / Special procedures**

- 1 ITINERAIRES NORMALISES D'ARRIVEES AUX INSTRUMENTS (STAR)**  
A l'arrivée à PARIS LE BOURGET, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de STAR RNAV.  
Des consignes relatives aux aéronefs NON RNAV figurent au paragraphe "Utilisation".
- 1.1 Domaine d'application**  
Ces itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) RNAV avec ou sans support d'une navigation conventionnelle 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 de niveau et vitesse sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.
- 1.2 Protection et emploi du radar**  
Ces itinéraires sont protégés pour une navigation en BRNAV.  
Tous les points de cheminement (WP) sont des points à anticipation de virage hormis les points délivrés sur clairance ATC servant de base à un circuit d'attente.  
Les circuits d'attente "En Route" et d'attente sur un point IAF sont protégés uniquement en navigation conventionnelle.  
L'organisme ATC assure les fonctions radar "surveillance-assistance et guidage".
- 1.3 Equipement des aéronefs**  
Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond de manière convenable et approprié à la route à suivre et en conformité aux conditions minimales requises dans la documentation aéronautique AIP France GEN 1.5-2 "Equipements de navigation" et ENR 3.1. "Précision de navigation En Route".
- 1.4 Utilisation**  
Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR sont publiés RNAV et utilisables en BRNAV.  
Toutefois, les derniers tronçons de route précédant les points IAF sont doublés d'une navigation conventionnelle pour répondre aux besoins des aéronefs non RNAV en-dessous du FL115 (aéronefs non équipés ou non approuvés).  
En l'absence ou en cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit :  
- suivre ou rejoindre le support conventionnel lorsque celui-ci existe,  
- ou s'annoncer "NON RNAV" 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.  
Plan de vol : pour les vols à destination de LFPB, les pilotes doivent mentionner obligatoirement dans le champ "route" le point de début de STAR ainsi que l'IAF associé à l'approche.
- 1.5 Panne de radiocommunication**  
- Afficher 7600.  
- Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée. En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.  
- Respecter les contraintes de niveau et de vitesse publiées.  
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé réception s'il est utilisable dans l'attente, 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'entrée dans l'attente plus 10 minutes, puis descendre dans le circuit 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.
- 1 STANDARD INSTRUMENT ARRIVAL ROUTES (STAR)**  
*On arrival PARIS LE BOURGET, all sectors in PARIS TMA are provided with RNAV STARs.*  
*Instructions related to NON RNAV aircraft are included in "Operations" paragraph.*
- 1.1 Field of application**  
*These RNAV standard instrument arrival routes (STAR) with or without support of conventional navigation start at a navigation fix located on the En-Route system and end at an initial approach fix (IAF) for the destination aerodrome traffic.*  
*The STARs are defined by a route, associated with a profile including flight level and speed requirements, these flight level and speed requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.*
- 1.2 Radar protection and operation**  
*These routes are protected for BRNAV navigation.*  
*All the waypoints (WP) are turn anticipation points except the points delivered on ATC clearance used as base for holding pattern.*  
  
*The "En Route" and "IAF" holding patterns are only protected for conventional navigation.*  
*The ATC unit provides "surveillance-assistance and guidance" radar functions.*
- 1.3 Aircraft equipment**  
*In all cases, the aircraft operator must check that the aircraft RNAV equipment is complying with the required track and meet the minimum requirements specified in the following aeronautical documentation, AIP France, GEN 1.5-2: "Navigation equipment" and ENR 3.1: "En Route Navigation Precision"*
- 1.4 Operating procedures**  
*The STARs are published RNAV and available in BRNAV.*  
  
*However, the last route segments preceding the IAFs are doubled with a conventional navigation to meet the needs of non-RNAV aircraft below FL115 (non-equipped or non-approved aircraft).*  
  
*Without or in case of lost of RNAV capability, the pilot must:*  
*- follow or proceed to the conventional support when existing?*  
*- or report "NON RNAV" as soon as the required navigation precision is lost in order to get a 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 with radar guidance, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.*  
*Flight Plan: for inbound flights at LFPB, pilots must notify the STAR initial point as also the IAF associated with the approach in the "route" field.*
- 1.5 Radiocommunication failure**  
- Squawk 7600.  
- Follow the authorized or FPL STAR according to the known or estimated landing direction. In case of radar guidance, proceed to the initial STAR.  
- Observe the published flight level and speed requirements.  
- Proceed to the IAF at the last assigned level which has been acknowledged if it is available, 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 the initial approach,  
. leave the IAF at this level to perform the approach procedure until landing.



**PARIS LE BOURGET**  
**STAR**  
**Consignes particulières / Special procedures**

1.6 Indicateurs d'itinéraires STAR

1.6 *STAR indicators*

	Face à l'Ouest <i>West facing</i>	Face à l'est <i>East facing</i>
Réacteurs/ <i>Jets</i>	W	E
Hélices/ <i>Propellers</i>	P	H

On utilise l'indicateur T pour des STAR utilisables pour les réacteurs et les hélices, quelle que soit la configuration.

*The T indicator is used for STAR that can be used for jets and propellers, whatever the configuration.*

**PARIS LE BOURGET**  
**Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques**  
*Noise abatement procedures*

- |   |   |
|---|---|
| <p><b>1 RESTRICTIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME</b></p> <p><b>1.1 Modalités d'utilisation des pistes (aéronefs tous types)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Piste 03<br/>De 2115 à 0500 (HIV) ou 2015 à 0400 (ETE), sauf impératifs de circulation aérienne, l'utilisation de la piste 03 n'est autorisée qu'aux aéronefs de 5,7 tonnes maximum.<br/>Trafic VFR : si le décollage est suivi d'un virage à gauche, ce virage doit être effectué, soit à l'extrémité de la piste, soit entre Gonesse et Goussainville de manière à éviter le survol de ces localités.</li><li>- Piste 07<br/>De 2115 à 0500 (HIV) ou 2015 à 0400 (ETE), les décollages d'aéronefs à réaction autorisés (voir paragraphe 1.2) s'effectuent de préférence sur la piste 07.</li><li>- Piste 21<br/>Cette piste ne peut être utilisée qu'à titre exceptionnel.<br/>Dans ce cas, le pilote doit effectuer un virage dès que possible après le décollage, et au plus tard à 3 km (1,5 NM) de l'aéroport pour ne pas risquer le survol de Paris (Zone P. 23).</li></ul> <p><b>1.2 Horaires des mouvements d'aéronefs</b></p> <p><b>1.2.1</b> Aucun avion à hélices de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 9000 kg non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, volume 1, 2ème partie, chapitre 3, ne peut décoller ou atterrir sur l'aérodrome de Paris-le-Bouquet, entre :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 2315 et 0600, heures locales de départ de l'aire de stationnement ;</li><li>- 2330 et 0615, heures locale d'arrivée sur l'aire de stationnement.</li></ul> <p><b>1.2.2</b> Aucun aéronef équipé de turboréacteurs ne peut décoller de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget entre 2215 et 0600, heures locales de départ de l'aire de stationnement.</p> <p><b>1.2.3</b> Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non conforme aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention de l'aviation civile internationale, volume 1, 2ème partie, chapitre 3, ne peut atterrir sur l'aérodrome de Paris-Le-Bourget entre 2330 et 0615, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.</p> <p><b>1.2.4</b> Les dispositions citées au 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs visés, dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aéronefs programmés à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget en dehors des horaires mentionnés aux articles 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur ;</li><li>- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs à destination de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget non visés en 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 ;</li><li>- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;</li><li>- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol.</li></ul> <p><b>1.2.5</b> Des dérogations au régime défini en 1.2.1, 1.2.2 et 1.2.3 peuvent être accordées à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.</p> <p><b>1.2.6</b> - Un avion ne peut être exploité sur les aéroports de la France métropolitaine que s'il est muni d'un certificat acoustique attestant sa conformité aux normes énoncées dans la deuxième édition (1988) de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Cette interdiction s'applique aux avions à réaction subsoniques civils dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de dix-neuf sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage.</li></ul> | <p><b>1 RESTRICTIONS FOR USE OF THE AERODROME</b></p> <p><b>1.1 Modalities for use of runways (applicable to all types of aircraft)</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Runway 03<br/>From 2115 to 0500 (WIN) or 2015 to 0400 (SUM) except for air traffic control necessities, runway 03 is only to be used by aircraft weighing 5,7 tons maximum.<br/>VFR traffic: if aircraft turn left after take off, they must do so either at the end of the runway, or between Gonesse and Goussainville so as to avoid over flight these built up areas.</li><li>- Runway 07<br/>From 2115 to 0500 (WIN) or 2015 to 0400 (SUM), jet engined aircraft authorized to take off (see paragraph 1.2) will if possible use runway 07.</li><li>- Runway 21<br/>This runway may only be used on an exceptional basis.<br/>In this even, pilot must turn as soon as possible after take off, and no later than 3 km (1,5 NM) from the airport so as to avoid overflight Paris (Area P. 23).</li></ul> <p><b>1.2 Take offs and landings hours</b></p> <p><b>1.2.1</b> No propeller powered ACFT whose certified take off weight is greater than 9 metric tons which is not in compliance with the standards laid down in annexe 16 of the convention relative to civil aviation of the 7th December 1944, volume 1, 2nd part, chapter 3, may take off or land at Paris-Le-Bourget, from to:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 2315 - 0600 local time of departure from parking area;</li><li>- 2330 - 0615 local time of arrival on the parking area.</li></ul> <p><b>1.2.2</b> No jet engined aircraft may take off from Paris-Le-Bourget from 2215 to 0600, local time of departure from parking area.</p> <p><b>1.2.3</b> No jet engine ACFT which is not in compliance with standard laid down in annexe 16 of the international civil aviation convention, volume 1, 2nd part, chapter 3, may land at Paris-Le-Bourget from 2330 to 0615, local time of arrival on the parking area.</p> <p><b>1.2.4</b> Dispositions found in 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3 do not restrict landings and take offs on an exceptional basis for the following ACFT:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- scheduled ACFT to Paris-Le-Bourget aerodrome outside the stated times in articles 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3, and which have been delayed for purely technical reasons outside the companies control;</li><li>- ACFT substituted at the last moment, for purely technical reasons, for ACFT not mentioned in 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3;</li><li>- sanitary flights;</li><li>- emergency flights for safety reasons.</li></ul> <p><b>1.2.5</b> Derogations as per rules defined in 1.2.1, 1.2.2 and 1.2.3 can be granted or an exceptional basis by the minister in charge of civil aviation.</p> <p><b>1.2.6</b> - An aircraft can be operated on French metropolitan airfields, only if it has an acoustic certificate attesting his compliance to the norms edicted in the second edition (1988) of the annex 16 of the ICAO convention relating to the international civil aviation, volume 1, second part, chapter 3.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- This ban is applicable to the civilian subsonic aircraft whose maximum take off weight is equal or over 34000 kg or whose the maximal internal fitting certified for this type of aircraft comprise more than nineteen passengers seats excluding all seat reserved for the crew.</li></ul> |
| <p><b>1.3 Essais de moteurs au point fixe</b></p> <p>Ces essais soumis à réglementation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable à obtenir auprès du Pôle des Opérations Aéroportuaires (POA).</p>  | <p><b>1.3 Testing engines at holding point</b></p> <p>The testing of engines at holding point is subject to legislation and prior permission must be obtained from the "Pôle des Opérations Aéroportuaires" (POA).</p>  |



**PARIS LE BOURGET****Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques***Noise abatement procedures***2 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES AERONEFS****2.1 Procédures opérationnelles de décollage**

\* Avions tous types

Les trajectoires doivent être choisies (en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef) de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3 000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport.

\* Avions à réaction

Les pilotes doivent, outre les dispositions précédentes, utiliser les procédures de montée initiale suivantes :

Pour tous les avions à réaction :

- maintenir la vitesse  $V_2 + 10$ , ou celle que permet l'assiette de l'avion, selon le type de l'appareil jusqu'à la hauteur de 3 000 ft en utilisant le braquage des volets dans la configuration "décollage".

Pour les avions utilisant des réacteurs à double flux :

- maintenir la puissance de décollage jusqu'à la hauteur de 1 500 ft au moins ;
- réduire la puissance à la puissance de montée qui sera maintenue jusqu'à 3 000 ft.

Pour les avions utilisant des réacteurs à simple flux :

- maintenir la puissance de décollage pendant 70 secondes ou jusqu'à 700 ft, si cette hauteur n'est pas atteinte en 70 secondes.

A 70 secondes ou 700 ft, affichage de la poussée réduite, dite à moindre bruit, qui sera maintenue jusqu'à la hauteur de 3 000 ft.

Pour tous avions, au-delà de 3 000 ft, adoption d'une vitesse de montée normale et rétraction des volets.

**NOTA 1 :** pour certains types de moteurs, il peut être admis que soient apportées des modifications à ces procédures pour résoudre une difficulté particulière.

**NOTA 2 :** la procédure particulière des avions à simple flux est destinée à faire le moins de bruit possible sur les agglomérations situées à 4 km et plus du seuil de piste.

**2.2 Procédures opérationnelles d'atterrissage**

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

Les inverseurs de poussée, ou l'inversion du pas des hélices, ne peuvent être utilisés entre 2115 et 0500 (HIV) ou 2015 et 0400 (ETE) que dans le cas où la sécurité l'exigerait.

**3 RESTRICTIONS APPLICABLES EN MATIERE DE CIRCULATION AERIENNE****3.1 Approche à vue**

L'approche à vue telle que décrite dans le RCA 1.5.5 n'est pas autorisée de jour comme de nuit.

**2 RESTRICTION FOR USE OF AIRCRAFT****2.1 Operational procedures for take off**

\* All aircraft

Generally speaking pilots are to conduct their flight (in accordance with the operational standards to be applied to each aircraft) in order to reach 3000 ft AAL as fast as practicable.

\* Jet powered aircraft

Pilots are besides to comply with the initial climb procedures as following:

For all jet powered aircraft:

- to maintain speed  $V_2 + 10$  (or the speed that allows to maintain flight altitude according to the type of aircraft) until a height of 3000 ft proceeding a wing flap deflection in accordance with the take off configuration.

For fan jet powered aircraft:

- to maintain take-off power until 1500 ft at least;

- to reduce power to climb power which will be maintain to 3000 ft.

For single jet powered aircraft:

- to maintain takeoff power during 70 s, or until 700 ft if this height is not reached in the time of 70 s.

At 70 s or 700 ft, set reduced power (corresponding to noise abatement procedure) wich will be maintain until 3000 ft.

For all aircraft, at 3000 ft, proceed normal climbing and flap retraction, then adopt climb attitude.

**NOTA 1:** for certain types of engines, it may be admitted than some modifications affect these procedures to resolve a particular difficulty.

**NOTA 2:** the particular procedure for single jet powered aircraft, use to do the less noise as possible, over the built areas, located at 4 km and more from the threshold.

**2.2 Operational procedures for landing**

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

Jet reverse, or propeller pitch reverse will be used from 2115 to 0500 (WIN) or from 2015 to 0400 (SUM), only in case of security requirement.

**3 AIR TRAFFIC APPLICABLE RESTRICTIONS****3.1 Visual approach**

Visual approach as described in RCA 1.5.5 is not allowed by day or at night.

## PARIS LE BOURGET

IDENTIFICATION	COORDONNEES <i>Coordinates</i>	RMK
BT	48° 58' 28.8" N - 002° 27' 18.6" E	
BVS	49° 26' 10.9" N - 002° 09' 11.5" E	333° D 28.5 CGN
CGN	49° 01' 11.7" N - 002° 30' 00.4" E	
CLM	48° 50' 40.7" N - 003° 00' 49.9" E	122° D 18.0 PGS
EVX	49° 01' 54.1" N - 001° 13' 15.1" E	274° D 55.5 PGS
LGL	48° 47' 26.2" N - 000° 31' 49.0" E	263° D 83.8 PGS
MLN	48° 27' 20.8" N - 002° 48' 47.8" E	168° D 33.5 PGS
OL	48° 43' 47.5" N - 002° 23' 11.1" E	211° D 18.7 PGS
PGS	48° 59' 58.1" N - 002° 37' 25.7" E	
RBT	48° 39' 14.2" N - 001° 59' 39.2" E	232° D 32.5 PGS
ABOBO	48° 30' 34.6" N - 002° 11' 29.5" E	211° D 34.1 PGS
ADADA	48° 17' 42" N - 002° 00' 13" E	211° D 49.0 PGS
AGOPA	48° 05' 00" N - 002° 00' 35" E	205° D 60.2 PGS
ATREX	49° 47' 07" N - 002° 22' 07" E	355° D 46.3 CGN
BATAG	48° 49' 22.1" N - 003° 22' 20.2" E	110° D 36.5 CGN
BAXIR	48° 47' 26" N - 003° 52' 12" E	105° D 55.9 CGN
BUBLI	48° 46' 18" N - 004° 09' 00" E	103° D 67.0 CGN
DEROL	48° 40' 39.4" N - 002° 06' 56.1" E	227° D 27.9 PGS
DIKOL	49° 08' 15" N - 004° 02' 57" E	084° D 61.5 CGN
DOPAP	48° 42' 07.8" N - 002° 14' 34.7" E	221° D 23.4 PGS
EDOXA	48° 17' 27" N - 002° 12' 34" E	202° D 45.6 PGS
ERIXU	48° 05' 00" N - 002° 15' 35" E	196° D 56.9 PGS
KELUD	48° 48' 03.8" N - 002° 23' 40.1" E	218° D 15.0 PGS
LALUX	48° 17' 11" N - 002° 24' 32" E	192° D 43.7 PGS
LANVI	48° 18' 42" N - 005° 47' 50" E	107° D 137.4 CGN
LAPAX	48° 29' 54.7" N - 002° 23' 32.7" E	198° D 31.5 PGS
LASIV	48° 54' 03" N - 004° 13' 37" E	096° D 68.7 CGN
LATRA	48° 05' 00" N - 002° 31' 00" E	185° D 55.2 PGS
LAURA	48° 56' 52.1" N - 003° 21' 44.3" E	098° D 34.4 CGN
NAPIX	49° 04' 33.5" N - 003° 24' 15.3" E	085° D 35.9 CGN
NURMO	49° 49' 34" N - 002° 45' 19" E	013° D 49.4 CGN
ODEBU	48° 16' 52" N - 002° 37' 34" E	181° D 43.1 PGS
OKASI	48° 05' 00" N - 002° 46' 40" E	175° D 55.4 PGS
OPALE	49° 53' 59" N - 001° 53' 06" E	337° D 58.1 CGN
OSTIP	48° 29' 22.2" N - 002° 36' 39.5" E	182° D 30.6 PGS
PEKIM	48° 16' 33" N - 002° 49' 32" E	170° D 44.2 PGS
PILUL	48° 05' 00" N - 003° 02' 53" E	164° D 57.6 PGS
PIVER	48° 47' 45.4" N - 002° 16' 03.1" E	215° D 16.3 PGS
RANUX	49° 08' 20" N - 004° 21' 42" E	085° D 73.8 CGN

## PARIS LE BOURGET

IDENTIFICATION	COORDONNEES <i>Coordinates</i>	RMK
PB 093	48° 57' 04.4" N - 002° 46' 55.3" E	097° D 13.0 BT
PB 094	48° 56' 31.7" N - 002° 54' 19.1" E	097° D 17.9 BT
PB 095	48° 56' 03.6" N - 003° 00' 35.8" E	097° D 22.1 BT
PB 096	49° 08' 13.2" N - 002° 56' 16.1" E	064° D 21.4 BT
PB 098	48° 55' 38.5" N - 003° 06' 07.7" E	097° D 25.7 BT
PB 253	48° 55' 04.2" N - 002° 15' 43.4" E	247° D 8.4 BT
PB 254	48° 59' 00.0" N - 002° 12' 08.9" E	274° D 10.0 BT
PB 256	48° 54' 39.1" N - 002° 07' 17.3" E	255° D 13.7 BT
PB 258	48° 54' 06.5" N - 001° 57' 58.5" E	258° D 19.8 BT
PG 101	48° 50' 22.1" N - 002° 37' 23.0" E	181° D 9.6 PGS
PG 102	48° 43' 14.6" N - 002° 35' 24.7" E	186° D 16.8 PGS
PG 286	48° 57' 29.9" N - 001° 53' 33.3" E	266° D 29.0 PGS
PG 288	48° 53' 17.9" N - 000° 48' 17.8" E	266° D 72.3 PGS

## PARIS LE BOURGET

### Fréquences / Frequencies

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

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

#### PARIS LE BOURGET

ATIS LE BOURGET		120.0
TWR LE BOURGET	Prévol / Preflight	121.950
	Sol / Ground	121.9
	Tour / Tower	118.925 - 118.4 (s)

#### PARIS CHARLES DE GAULLE

APP DE GAULLE	Départ / Departure	<b>OPALE - ATREX - NURMO</b>	124.350 - 126.575 (s)
		<b>DIKOL - LANVI - BUBLI - RANUX - BAXIR</b>	131.2 - 126.575 (s)
		<b>AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI</b>	
		<b>PILUL - EVX - LGL - PTV</b>	133.375 - 126.575 (s)
		<b>MONOT - DORDI</b>	
Approche / Approach		<b>MERUE - MOKNO - LORTA - VELER</b>	121.150 - 136.275 - 126.575 (s)
		<b>OMAKO - BALOD</b>	125.825 - 136.275 - 126.575 (s)
Transit / Transit	ACFT à l'arrivée ou au départ de On arrival or on departure of	<b>LFOB - LFPC - LFPT</b>	119.850

#### PARIS ORLY

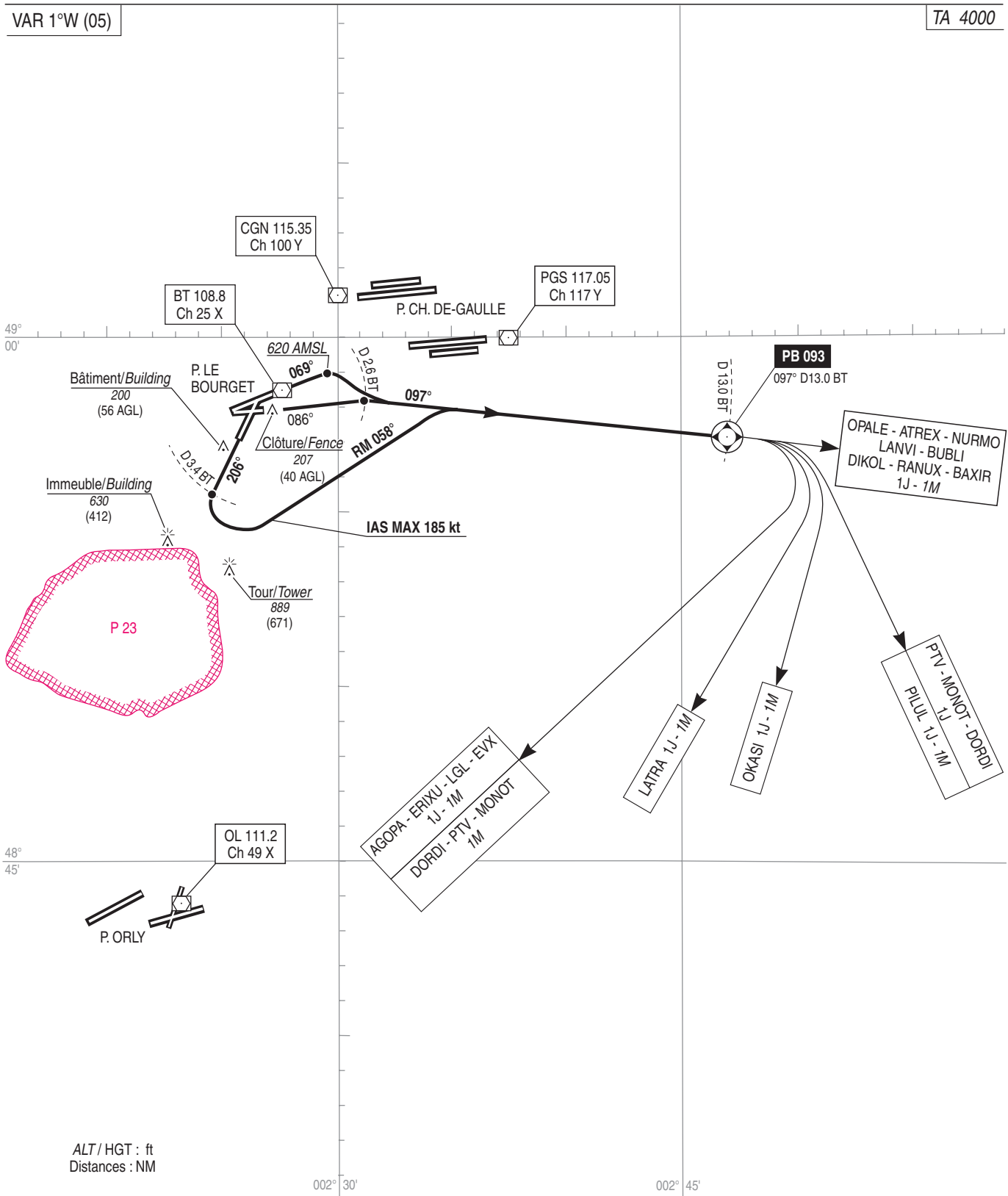
PARIS ORLY	Départ / Departure	127.750 - 128.375 (s)
	Approche / Approach	123.875 - 124.450 - 118.850 (s)

#### SEINE

ATIS SEINE		128.175
APP SEINE	Approche / Approach	118.050 - 121.650 - 134.3

**PARIS LE BOURGET**  
**Départs initiaux / Initial departures**  
**RWY 07<sup>(1)</sup> - 09 - 21<sup>(1)</sup> (1J - 1M)**

(1) RWY 07 - RWY 21 : se raccorder aux SID RWY 09  
(1) RWY 07 - RWY 21: link up to SID RWY 09



**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**Départs initiaux / Initial departures**  
**RWY 07 (1) 09 - 21 (1) (1J - 1M)**

Voir consignes départ AD2 LFPB TEXT

Voir cartes et descriptifs AD2 LFPB SID CONV 1 à 2 et AD2 LFPB SID RNAV 1 à 8.

Voir les procédures moindre bruit AD2 LFPB ENV

Voir consignes Assignment de vitesse AD2 LFPB TEXT 1

Pente ATS : 5.5% minimum.

**RWY 07 (1)**

Monter RM 069°.

A 620 ft AMSL, à droite RDL 097° BT (RM 097°) et monter vers le niveau initial.

☛ **Vers OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-PTV-MONOT-DORDI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (1J-1M)**

A D 13.0 BT (PB 093 – WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 09**

Monter RM 086° (2).

A D 2.6 BT, à droite RDL 097° BT (RM 097°) et monter vers le niveau initial.

☛ **Vers OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-PTV-MONOT-DORDI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (1J-1M)**

A D 13.0 BT (PB 093 – WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 21 (1)**

Monter RM 206° (3).

A 1000 ft AMSL ou au plus tard à D 3.4 BT, à gauche RM 058° pour intercepter et suivre RDL 097° BT (RM 097°) et monter vers le niveau initial.

☛ **Vers OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-PTV-MONOT-DORDI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (1J-1M)**

A D 13.0 BT (PB 093 – WP à survoler) suivre le SID.

(1) Raccordement DEP INI RWY 07 – RWY 21 aux SID RWY 09.

(2) Pente minimale théorique de montée 4.2 % - Obstacle : clôture altitude 207 ft (40 ft), situé à 208 m de la DER et 151 m à droite de l'axe.

(3) Pente minimale théorique de montée 4.7 % - Obstacle : altitude 200 ft (56 ft), situé à 354 m 241° DER 21.

See departure rules AD2 LFPB TEXT

See charts and descriptions AD2 LFPB SID CONV 1 to 2 and AD2 LFPB SID RNAV 1 to 8.

See noise abatement procedures AD2 LFPB ENV

See speed limits rules AD2 LFPB TEXT 1

ATS gradient: 5.5% MNM.

**RWY 07 (1)**

Climb MAG track 069°.

At 620 ft AMSL, turn right to intercept RDL 097° BT (MAG track 097°) and climb to initial level.

**To OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-PTV-MONOT-DORDI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (1J-1M)**

At D 13.0 BT (PB 093 – WP fly-over) follow the SID.

**RWY 09**

Climb MAG track 086° (2).

At D 2.6 BT, turn right to intercept RDL 097° BT (MAG track 097°) and climb to initial level.

**To OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-PTV-MONOT-DORDI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (1J-1M)**

At D 13.0 BT (PB 093 – WP fly-over) follow the SID.

**RWY 21 (1)**

Climb MAG track 206° (3).

At 1000 ft AMSL or at the latest D 3.4 BT, turn left MAG track 058° to intercept and follow RDL 097° BT (MAG track 097°) and climb to initial level.

**To OPALE-ATREX-NURMO-DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-PTV-MONOT-DORDI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX (1J-1M)**

At D 13.0 BT (PB 093 – WP fly-over) follow the SID.

(1) Link initial departure RWY 07 – RWY 21 to SID RWY 09.

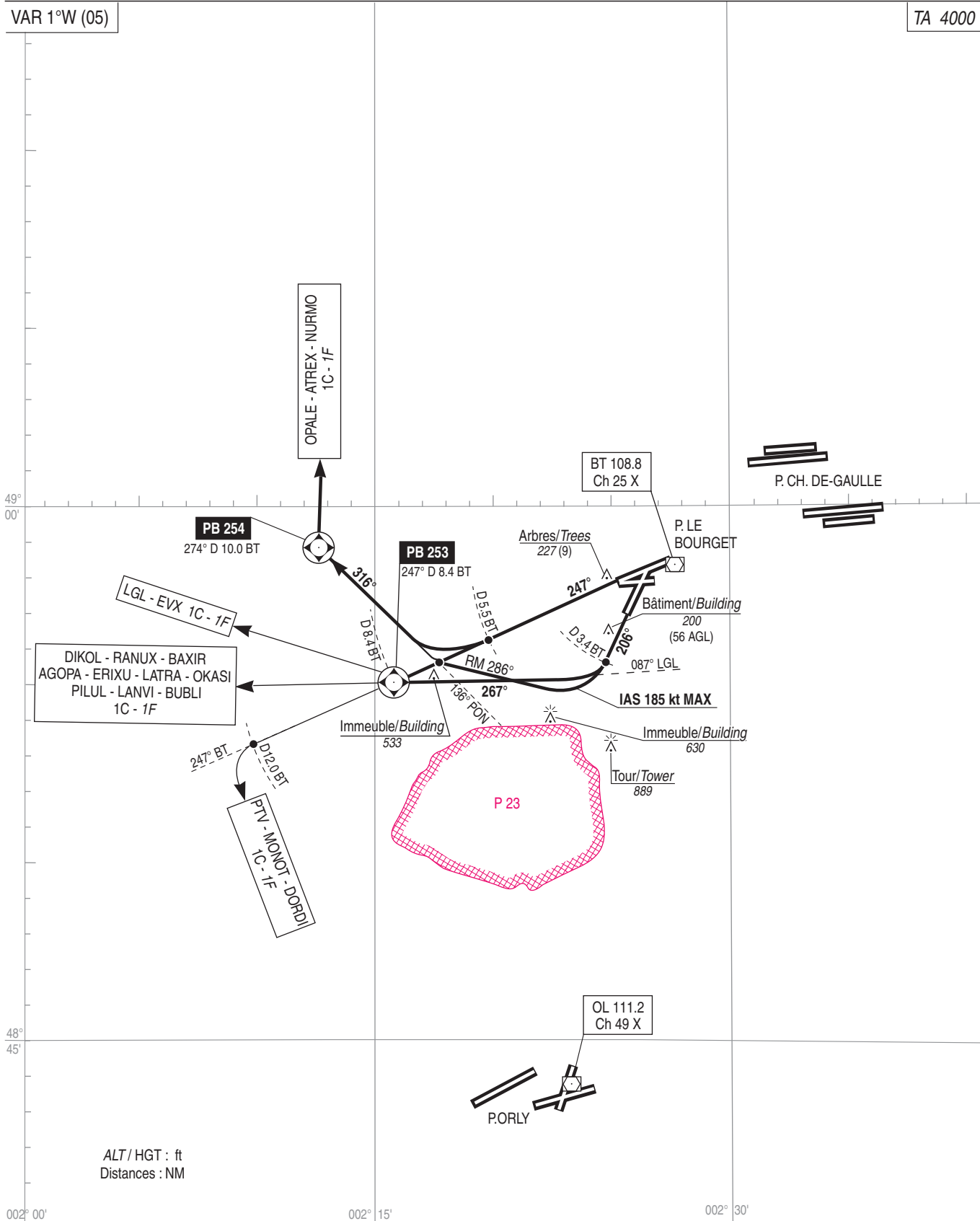
(2) Minimum theoretical climb gradient 4.2 % - Obstruction: fence altitude 207 ft (40 ft) located at 208 m from DER and 151 m on right side of the RWY extended center line.

(3) Minimum theoretical climb gradient 4.7 % - Obstacle: altitude 200 ft (56 ft) located at 354 m 241° DER 21.



**PARIS LE BOURGET**  
**Départs initiaux / Initial departures**  
**RWY 21<sup>(1)</sup> - 25 (1C - 1F)**

(1) RWY 21 : se raccorder aux SID RWY 25  
(1) RWY 21: link up to SID RWY 25



ALT / HGT : ft  
Distances : NM

---

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**Départs initiaux / Initial departures**  
**RWY 21 (1) - 25 (1C - 1F)**

---

Voir consignes départ AD2 LFPB TEXT.  
Voir carte descriptif AD2 LFPB SID RNAV 5 à 8 et AD2 LFPB SID CONV 2.

Voir les procédures moindre bruit AD2 LFPB ENV.  
Voir consignes Assignment de vitesse AD2 LFPB TEXT 1.

Pente ATS : 5.5% minimum.

**RWY 21(1) IAS MAX 185 kt**

Monter RM 206° (2).  
A 1000 ft AMSL ou au plus tard à D 3.4 BT.

**Vers OPALE-ATREX-NURMO (1C-1F)**

A droite RM 286° pour intercepter et suivre RDL 136° PON (RM 316°) et monter vers le niveau initial.

A D 10.0 BT (PB 254 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI (1C-1F)**

A droite RDL 087° LGL (RM 267°) et monter vers le niveau initial  
A D 8.4 BT (PB 253 – WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 25**

Monter RM 249° pour intercepter et suivre RDL 247° BT (RM 247°) (3).

**Vers OPALE-ATREX-NURMO (1C-1F)**

A D 5.5 BT, à droite pour intercepter et suivre RDL 136° PON (RM 316°) et monter vers le niveau initial.

A D 10.0 BT (PB 254 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI (1C-1F)**

A D 8.4 BT (PB 253 – WP à survoler) suivre le SID.

- (1) Raccordement DEP INI RWY 21 aux SID RWY 25.
- (2) Pente minimale théorique de montée 4.7 % - Obstacle : altitude 200 ft (56 ft), situé à 354 m 241° DER 21.
- (3) Pente minimale théorique de montée 6.6 % jusqu'à 1000 ft (782 ft) minimum. Obstacle : arbres altitude 227 ft (9 ft), situés à 302 m de la DER à droite de l'axe.

See departure rules AD2 LFPB TEXT.  
See charts and descriptions AD2 LFPB SID RNAV 5 to 8 and AD2 LFPB SID CONV 2.

See noise abatement procedures AD2 LFPB ENV.  
See speed limit rules AD2 LFPB TEXT 1.

ATS gradient : 5.5% MNM.

**RWY 21(1) IAS MAX 185 kt**

Climb MAG track 206° (2).  
At 1000 ft AMSL or at the latest D 3.4 BT.

**To OPALE-ATREX-NURMO (1C-1F)**

Turn right MAG track 286° to intercept et follow RDL 136° PON (MAG track 316°) and climb to initial level.

At D 10.0 BT (PB 254 – WP fly-over) follow the SID.

**To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI (1C-1F)**

Turn right RDL 087° LGL (MAG track 267°) and climb to initial level.  
At D 8.4 BT (PB 253 – WP fly-over) follow the SID.

**RWY 25**

Climb MAG track 249° to intercept and follow RDL 247° BT (MAG track 247°) (3).

**To OPALE-ATREX-NURMO (1C-1F)**

At D 5.5 BT, turn right to intercept and follow RDL 136° PON (MAG track 316°) and climb to initial level.

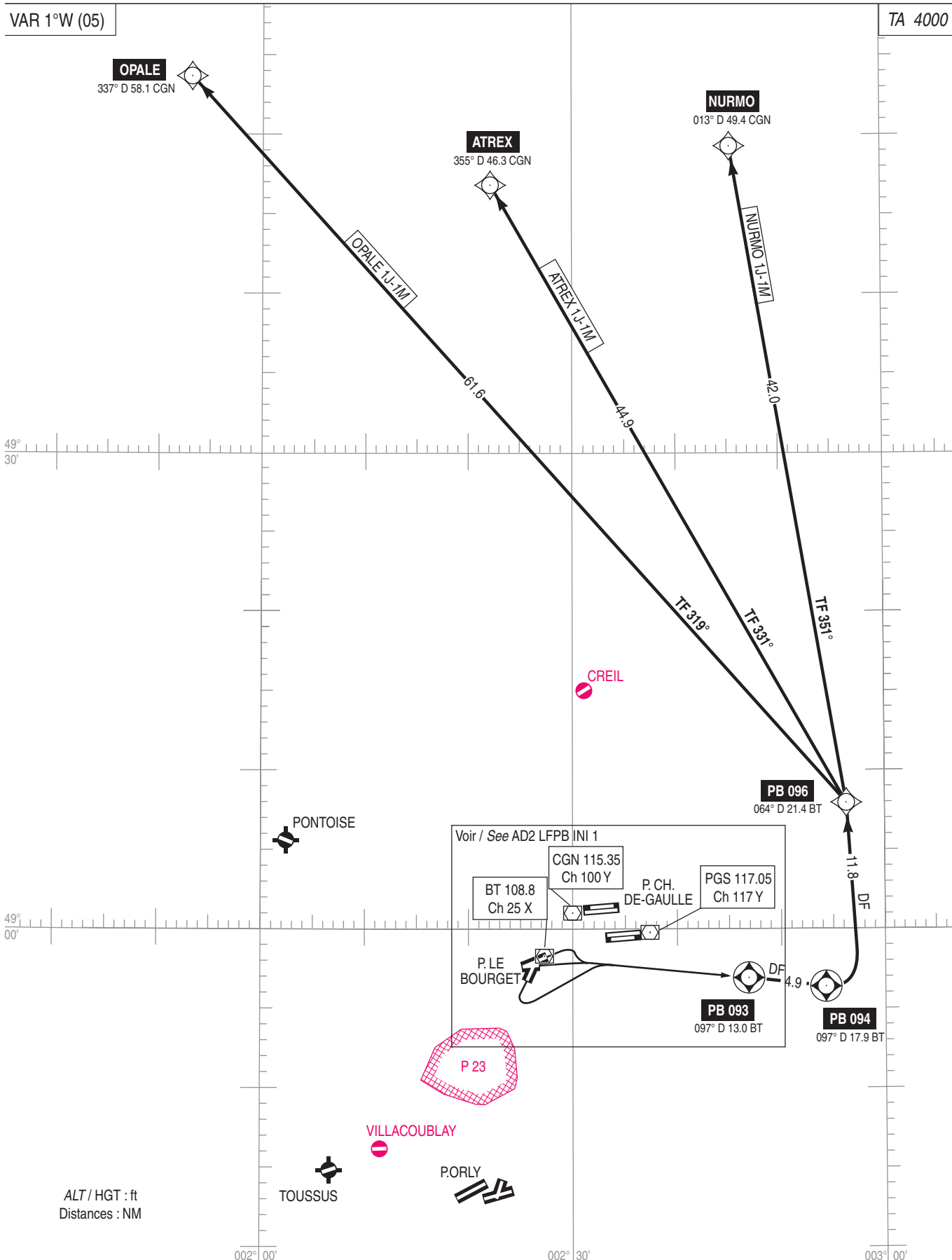
At D 10.0 BT (PB 254 – WP fly-over) follow the SID.

**To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI (1C-1F)**

At D 8.4 BT (PB 253 – WP fly-over) follow the SID.

- (1) Link initial departure RWY 21 to SID RWY 25.
- (2) Minimum theoretical climb gradient 4.7 % - Obstacle: altitude 200 ft (56 ft) located at 354 m 241° DER 21.
- (3) Minimum theoretical climb gradient 6.6 % up to 1000 ft (782 ft) minimum. Obstacle: trees altitude 227 ft (9 ft) located at 302 m from DER right of axis.

**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME / DME - VOR/DME BT-CGN) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers ( FL > 115 )**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**OPALE - ATREX - NURMO**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME BT - CGN)**  
**Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL > 115)**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**OPALE - ATREX - NURMO**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

**RWY 07 - 09 - 21**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 07 - 09 - 21.  
(1) See initial departures AD2 LFPB INI 1 for description DEP INI RWY 07 - 09 - 21.

<b>OPALE 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PB094	PB096	<b>OPALE</b>
Voir utilisation UT 425/See use UT 425					
<b>ATREX 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PB094	PB096	<b>ATREX</b>
Voir utilisation UT 225/See use UT 225					
<b>NURMO 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PB094	PB096	<b>NURMO</b>
Voir utilisation UN 874/See use UN 874					

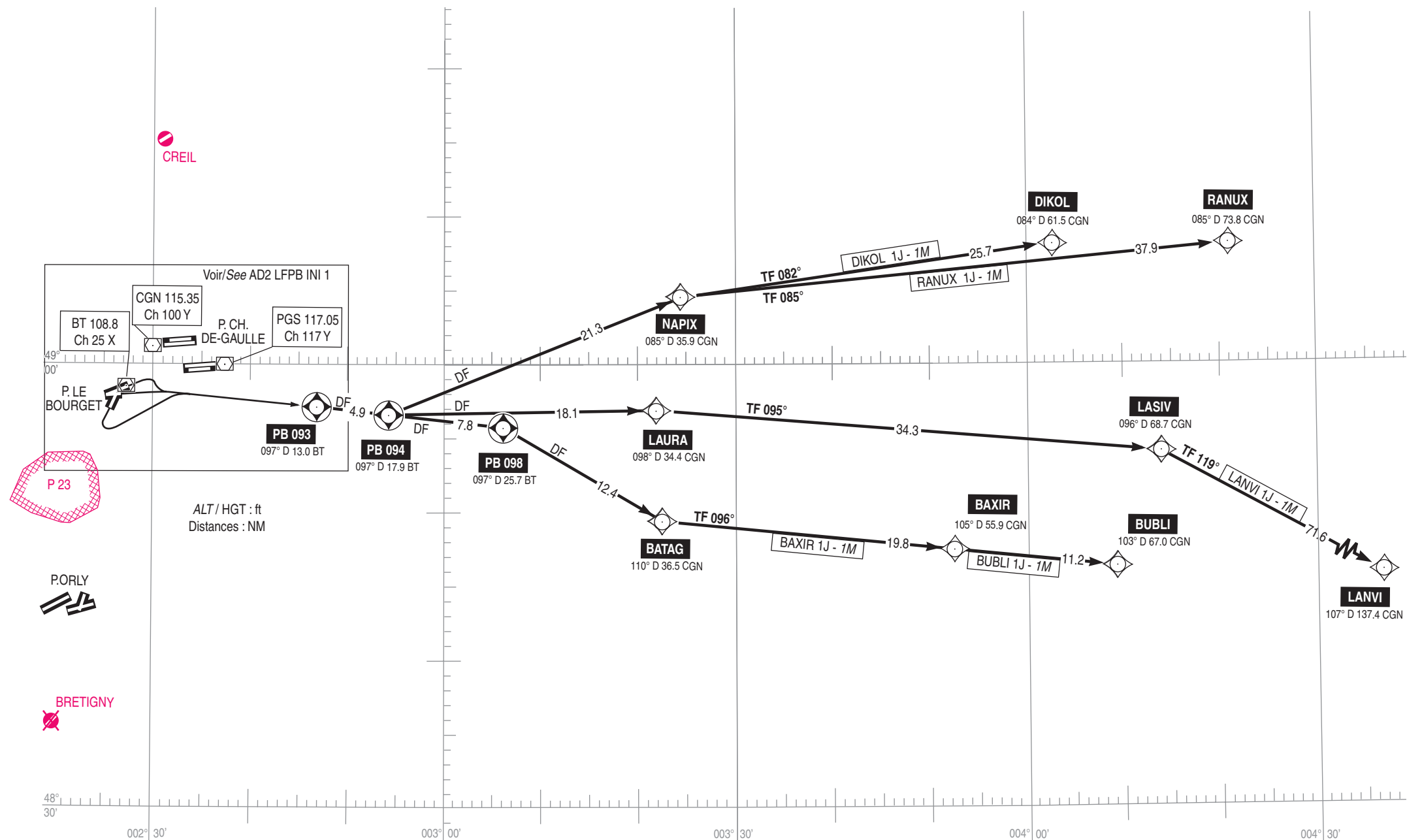
<b>niveau initial</b> Initial level
1J 3000 ft AMSL (R) (H)
1M 3000 ft AMSL (R) (H)

(R) : Réacteurs/Jets  
(H) : Hélices/Propellers

**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME / DME - VOR/DME BT-CGN)**  
**Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers ( FL >195 )**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**RANUX - LANVI - BUBLI**  
**Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers ( 115 < FL < 195 )**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**DIKOL - BAXIR**  
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

VAR 1°W (05)

TA 4000



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME BT - CGN)**  
**Réacteurs et Hélices/Jets and Propellers (FL > 195)**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**RANUX - LANVI - BUBLI**  
**Réacteurs et Hélices/Jets and Propellers (115 < FL < 195)**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**DIKOL - BAXIR**  
 (Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)

**RWY 07 - 09 - 21**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 07 - 09 - 21.  
 (1) See initial departures AD2 LFPB INI 1 for description DEP INI RWY 07 - 09 - 21.

**LANVI 1J - 1M\*** DEP INI (1) PB093 PB094 LAURA LASIV **LANVI**

SID utilisable WE et nuits/SID can be used WE and nights  
 Sur instruction en semaine hors périodes précédentes/On ATC instruction during the rest of the week.  
 Voir utilisation UM 164-UL 851/See use UM 164-UL 851.

**RANUX 1J - 1M** DEP INI (1) PB093 PB094 NAPIX **RANUX**

Voir utilisation UN 858/See use UN 858

**DIKOL 1J - 1M** DEP INI (1) PB093 PB094 NAPIX **DIKOL**

Voir utilisation J 10/See use J 10

**BAXIR 1J - 1M** DEP INI (1) PB093 PB094 PB098 BATAG **BAXIR**

Voir utilisation B 13/See use B 13

**BUBLI 1J - 1M** DEP INI (1) PB093 PB094 PB098 BATAG **BUBLI**

Voir utilisation UG 42/See use UG 42

\* Réserve réacteurs/Only for jets

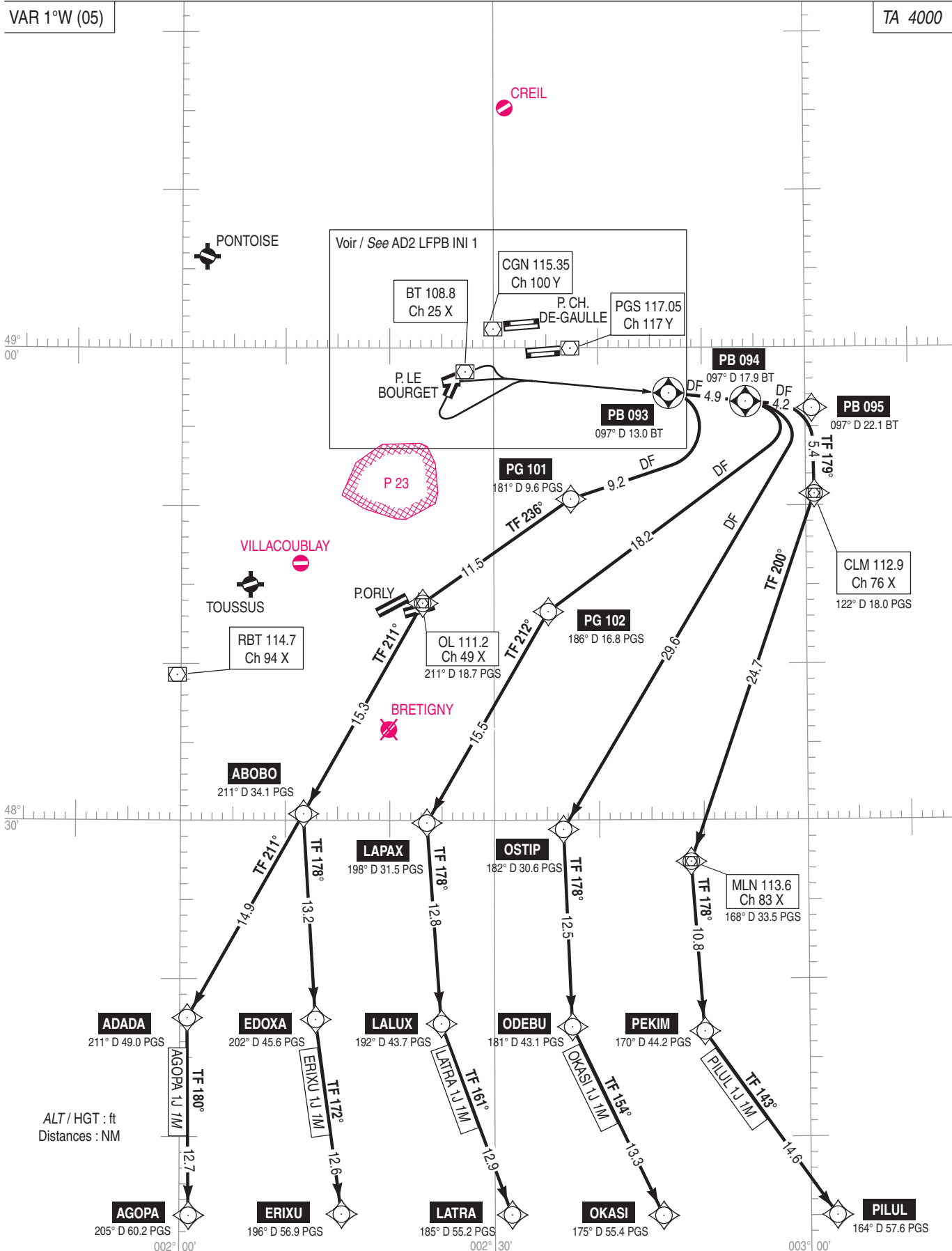
niveau initial  
Initial level

1J 4000 ft AMSL  
(R) (H)  
1M 4000 ft AMSL  
(R) (H)

(R) : Réacteurs/Jets  
(H) : Hélices/Propellers



**PARIS LE BOURGET**  
SID RNAV (GNSS - DME / DME - VOR/DME BT- PGS) Réacteurs / Jets ( FL >195 )  
RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME<sub>BT-PGS</sub>) Réacteurs/Jets (FL > 195)**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
**(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)**

**RWY 07 - 09 - 21**

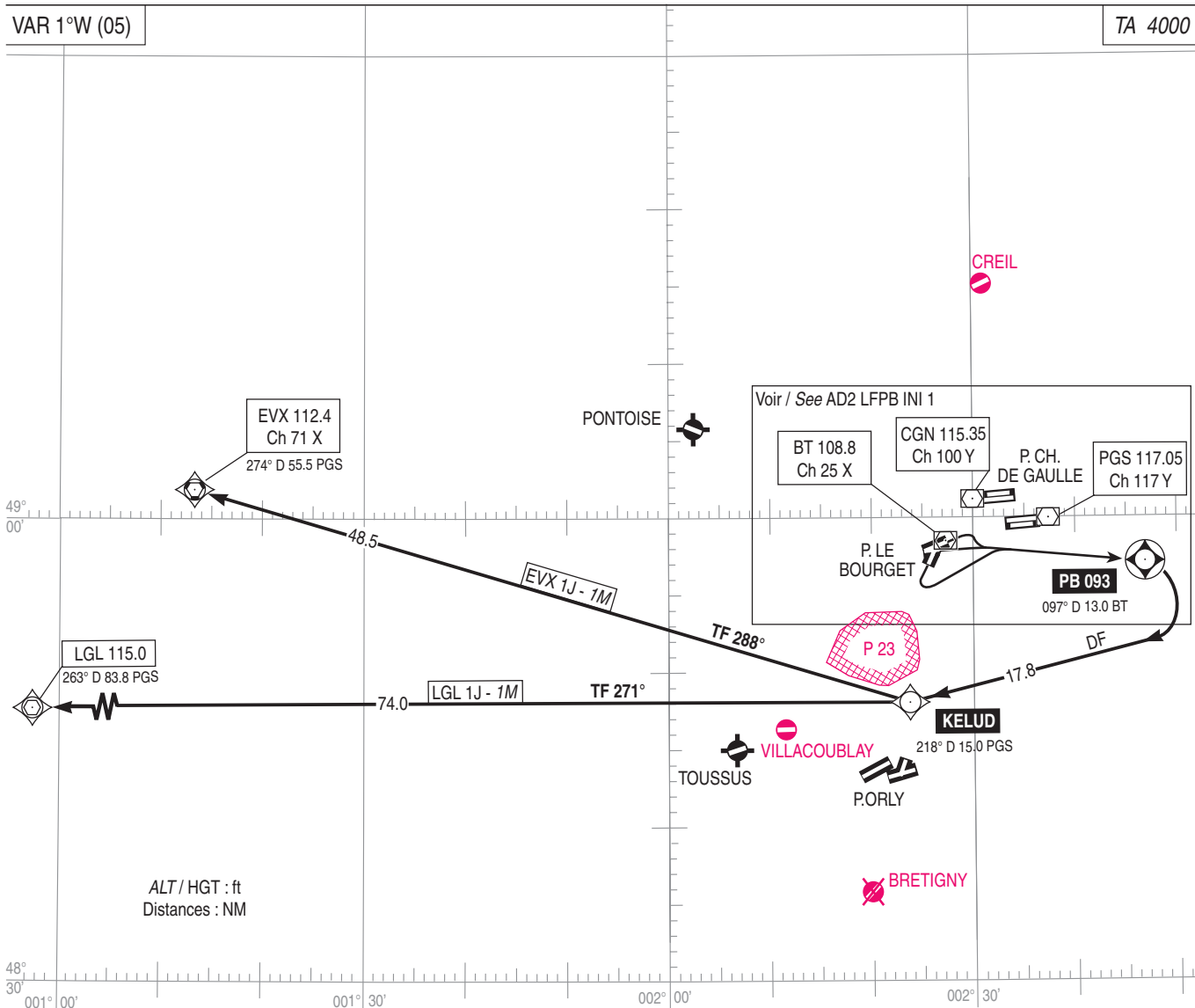
(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 07 - 09 - 21.  
 (1) See initial departures AD2 LFPB INI 1 for description DEP INI RWY 07 - 09 - 21.

<b>AGOPA 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PG101	OL	ABOBO	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir utilisation UL 167/See use UL 167							
<b>ERIXU 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PG101	OL	ABOBO	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir utilisation UN 860/See use UN 860							
<b>LATRA 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PB094	PG102	LAPAX	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir utilisation UM 133/See use UM 133							
<b>OKASI 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PB094	OSTIP	ODEBU		<b>OKASI</b>
Voir utilisation UL 612/See use UL 612							
<b>PILUL 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	PB095	CLM	MLN	PEKIM	<b>PILUL</b>
Voir utilisation UM 975/See use UM 975							

niveau initial Initial level
1J FL 070 (R)
1M FL 070 (R)

(R) : Réacteurs/Jets

**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME BT - PGS) Réacteurs / Jets ( FL > 115 ) et Hélices / and Propellers ( FL > 115 )**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**LGL - EVX**  
**(Protégés pour / Protected for CAT. A B C D)**



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME<sub>BT</sub> - PGS) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/*and Propellers* (FL >115)**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**LGL - EVX**  
**(Protégés pour/*Protected for* CAT. A, B, C, D)**

**RWY 07 - 09 - 21**

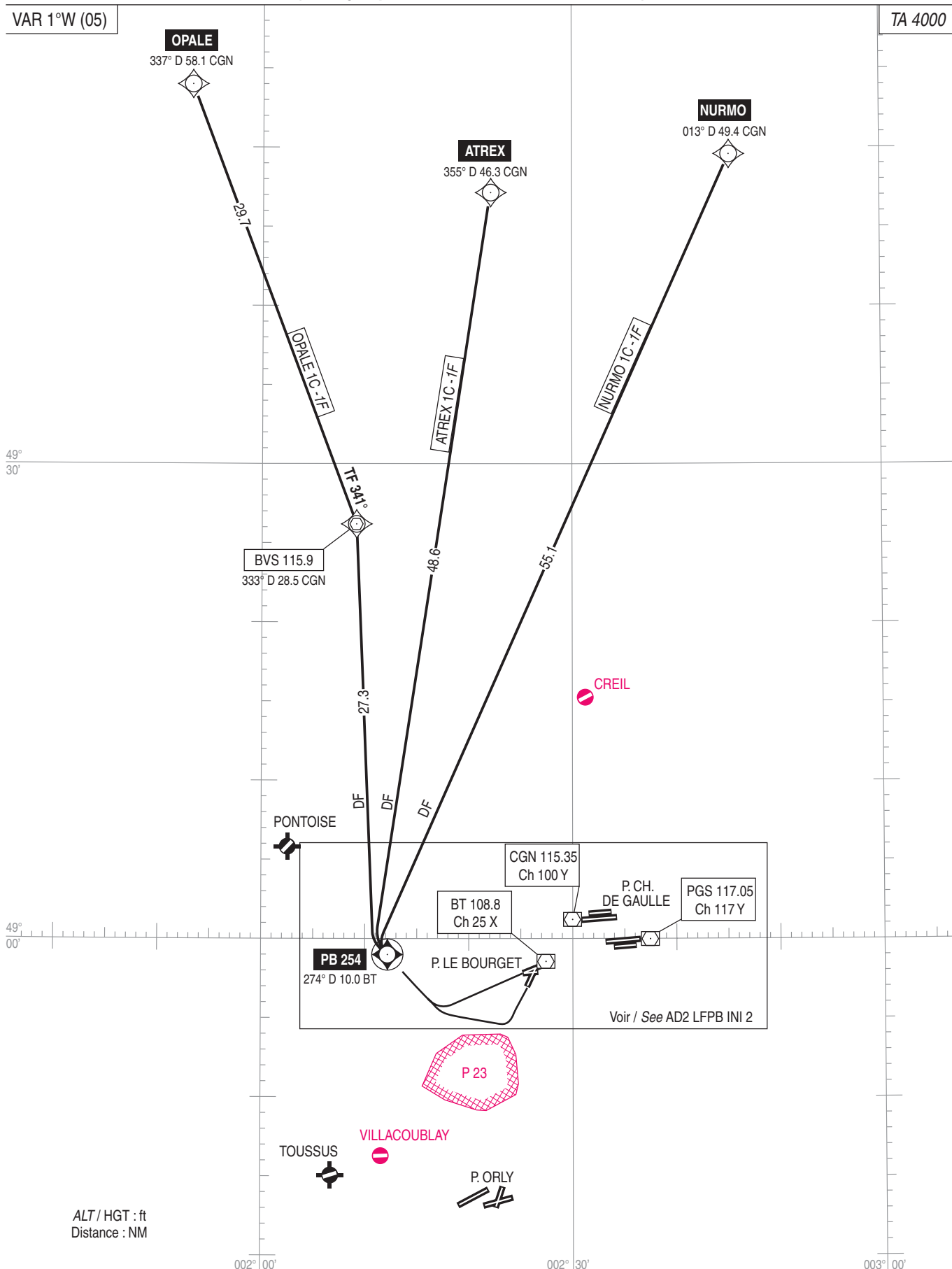
(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 07 - 09 - 21.  
 (1) See initial departures AD2 LFPB INI 1 for description DEP INI RWY 07 - 09 - 21.

<b>LGL 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	KELUD	<b>LGL</b>
Voir utilisation UN 502/See use UN 502				
<b>EVX 1J - 1M</b>	DEP INI (1)	PB093	KELUD	<b>EVX</b>
Voir utilisation UT 300/See use UT 300				

<b>niveau initial</b> <i>Initial level</i>
1J FL 070 (R)
FL 070 (H)
1M FL 070 (R)
FL 070 (H)

(R) : Réacteurs/*Jets*  
 (H) : Hélices/*Propellers*

**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME BT - CGN) Réacteurs / Jets ( FL > 115 ) et Hélices / Propellers ( FL > 115 )**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**OPALE - ATREX - NURMO**  
**(Protégés pour / Protected for CAT. A B C D)**



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME BT - CGN)**  
**Réacteurs et Hélices/Jets and Propellers (FL > 115)**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**OPALE - ATREX - NURMO**  
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

**RWY 21 -25**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 21 - 25.  
(1) See initial departures AD2 LFPB INI 2 for description DEP INI RWY 21 - 25.

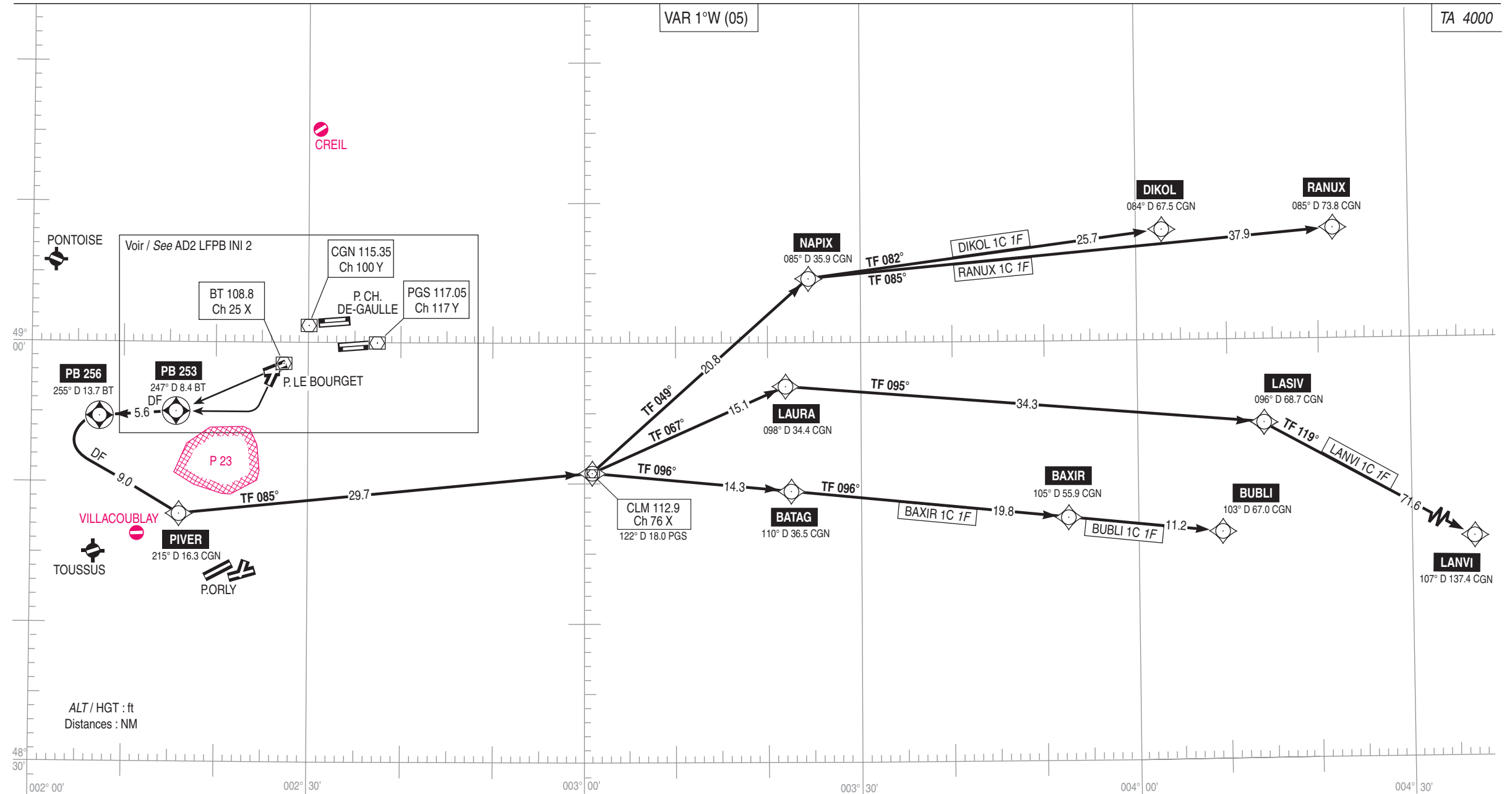
<b>OPALE 1C-1F</b>	DEP INI (1)	PB254	BVS	<b>OPALE</b>
Voir utilisation UT 425/See use UT 425				
<b>ATREX 1C-1F</b>	DEP INI (1)	PB254	<b>ATREX</b>	
Voir utilisation UT 225/See use UT 225				
<b>NURMO 1C-1F</b>	DEP INI (1)	PB254	<b>NURMO</b>	
Voir utilisation UN 874/See use UN 874				

<b>niveau initial</b> Initial level
1C 3000 AMSL (R) (H)
1F 3000 AMSL (R) (H)

(R) : Réacteurs/Jets  
(H) : Hélices/Propellers



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME / DME - VOR/DME BT - CGN)**  
**Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers ( FL > 195 )**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**RANUX - LANVI - BUBLI**  
**Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers ( 115 < FL < 195 )**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**DIKOL - BAXIR**  
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME BT - CGN)**  
**Réacteurs et Hélices/Jets and Propellers (FL > 195)**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**RANUX - LANVI - BUBLI**  
**Réacteurs et Hélices/Jets and Propellers (115 < FL < 195)**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**DIKOL - BAXIR**  
 (Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)

**RWY 21 - 25**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 21 - 25.

(1) See initial departures AD2 LFPB INI 2 for description DEP INI RWY 21 - 25.

**LANVI 1C - 1F\*** DEP INI (1) PB253 PB256 PIVER CLM LAURA LASIV **LANVI**

SID utilisable WE et nuits/SID can be used WE and nights

Sur instruction en semaine hors périodes précédentes/On ATC instruction during the rest of the week.

Voir utilisation UM 164-UL 851/See use UM 164-UL 851.

**RANUX 1C - 1F** DEP INI (1) PB253 PB256 PIVER CLM NAPIX **RANUX**

Voir utilisation UN 858 / See use UN 858

**DIKOL 1C - 1F** DEP INI (1) PB253 PB256 PIVER CLM NAPIX **DIKOL**

Voir utilisation J10 / See use J10

**BAXIR 1C - 1F** DEP INI (1) PB253 PB256 PIVER CLM BATAG **BAXIR**

Voir utilisation B13 / See use B13

**BUBLI 1C - 1F** DEP INI (1) PB253 PB256 PIVER CLM BATAG **BUBLI**

Voir utilisation UG 42/See use UG 42

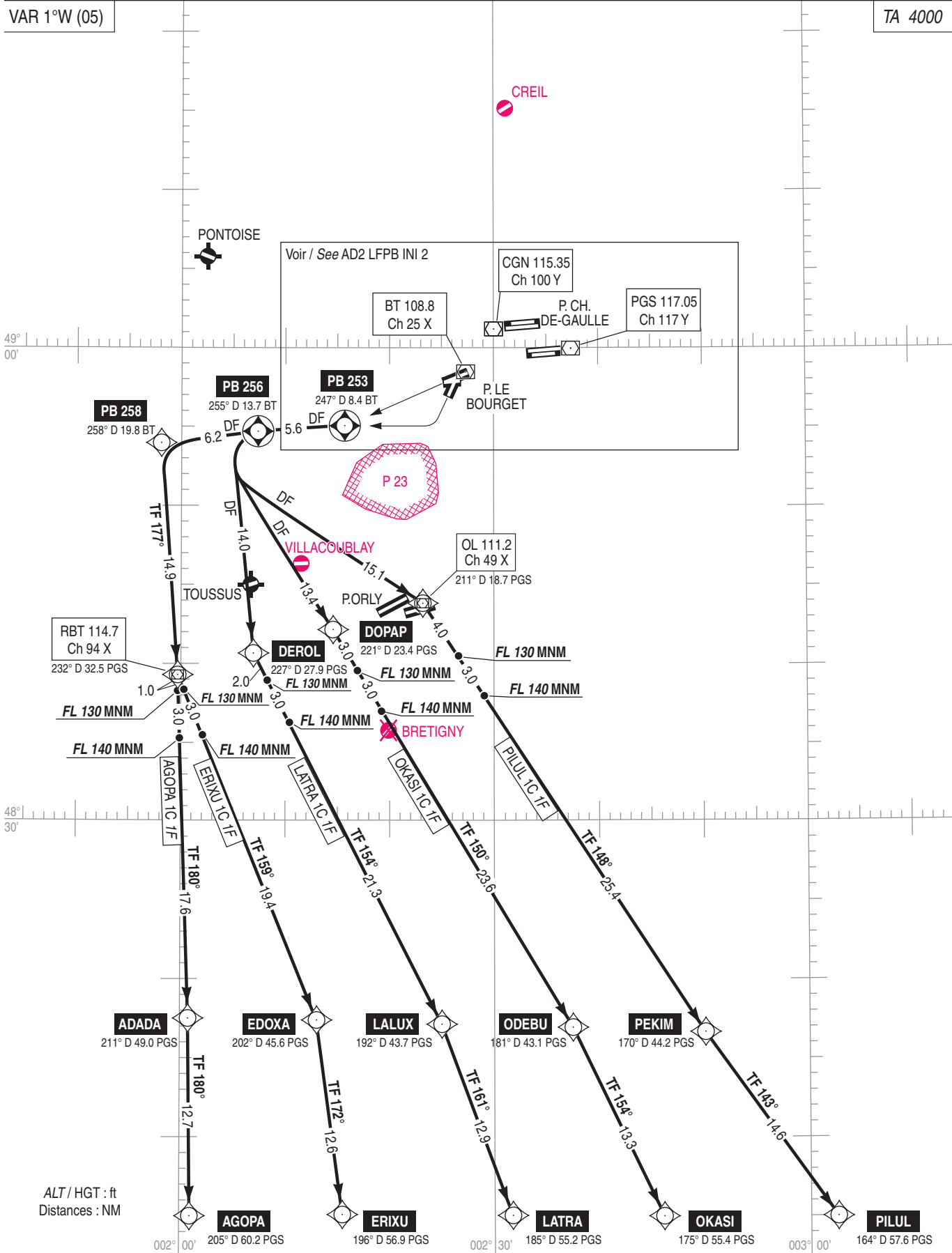
\* Réserve réacteurs/Only for jets

niveau initial  
Initial level

1C FL 070 (R)  
FL 070 (H)  
1F FL 070 (R)  
FL 070 (H)

(R) : Réacteurs/Jets  
(H) : Hélices/Propellers

**PARIS LE BOURGET**  
SID RNAV (GNSS - DME / DME - VOR/DME BT - PGS) Réacteurs / Jets ( FL > 195 )  
RWY 21 - 25 (1C - 1F)  
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME<sub>BT</sub> - PGS) Réacteurs/Jets (FL > 195)**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
**(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)**

**RWY 21 - 25**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 21 - 25.  
 (1) See initial departures AD2 LFPB INI 2 for description DEP INI RWY 21 - 25.

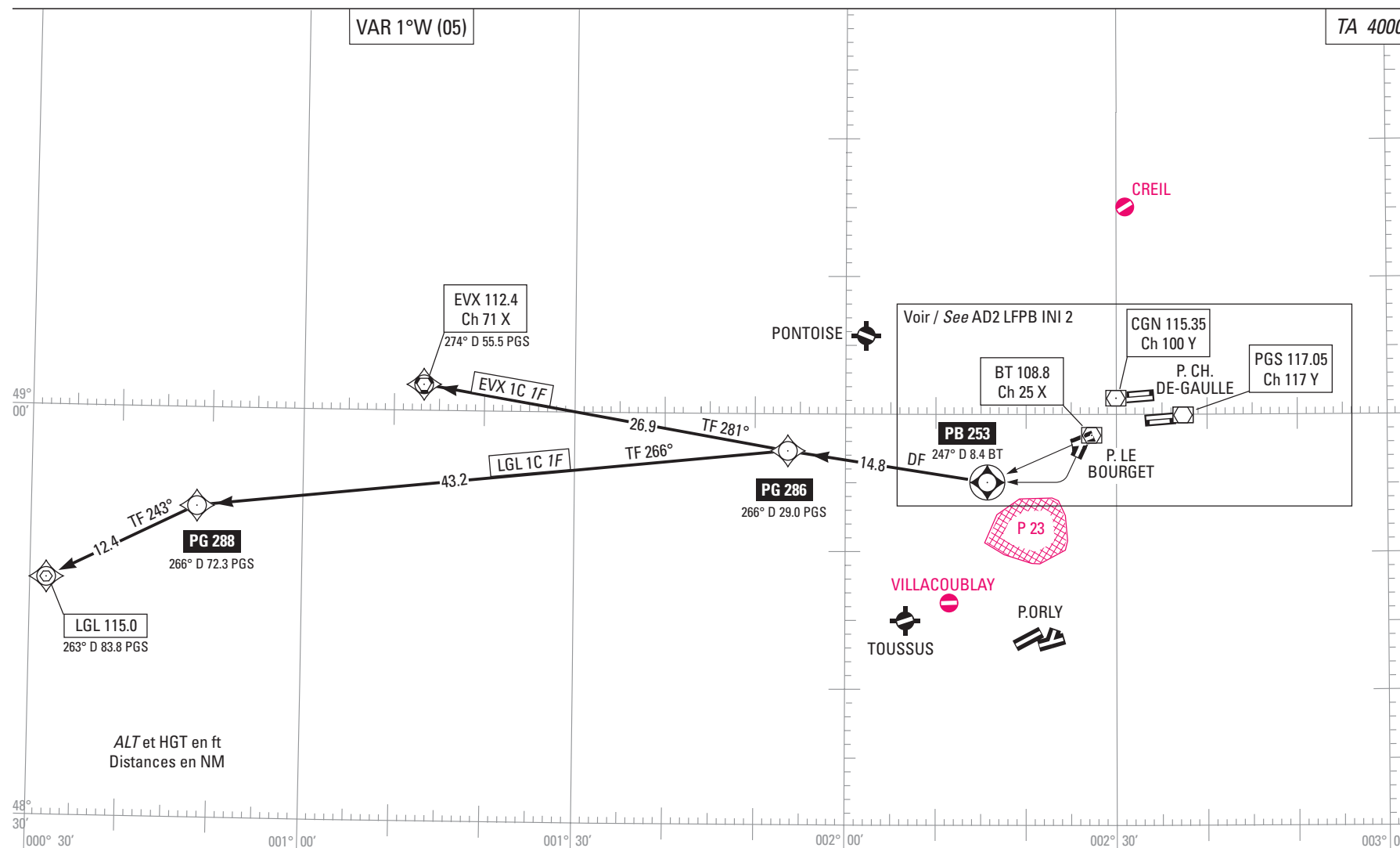
<b>AGOPA 1C - 1F</b>	DEP INI (1)	PB253	PB258	RBT	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir utilisation UL 167/See use UL 167						
<b>ERIXU 1C - 1F</b>	DEP INI (1)	PB253	PB258	RBT	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir utilisation UN 860/See use UN 860						
<b>LATRA 1C - 1F</b>	DEP INI (1)	PB253	PB256	DEROL	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir utilisation UM 133/See use UM 133						
<b>OKASI 1C - 1F</b>	DEP INI (1)	PB253	PB256	DOPAP	ODEBU	<b>OKASI</b>
Voir utilisation UL 612/See use UL 612						
<b>PILUL 1C - 1F</b>	DEP INI (1)	PB253	PB256	OL	PEKIM	<b>PILUL</b>
Voir utilisation UM 975/See use UM 975						

niveau initial Initial level
1C FL 070 (R)
1F FL 070 (R)

(R) : Réacteurs/Jets

**PARIS LE BOURGET**

**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME BT - PGS) Réacteurs / Jets ( FL > 115) et Hélices / Propellers ( FL > 115)  
RWY 21 - 25 (1C- 1F)  
LGL - EVX  
(Protégés pour / Protected for CAT. A B C D)**



**PARIS LE BOURGET**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME<sub>BT-PGS</sub>) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/*and Propellers* (FL >115)**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**LGL - EVX**  
**(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)**

**RWY 21 - 25**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPB INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 21 - 25.  
(1) See initial departures AD2 LFPB INI 2 for description DEP INI RWY 21 - 25.

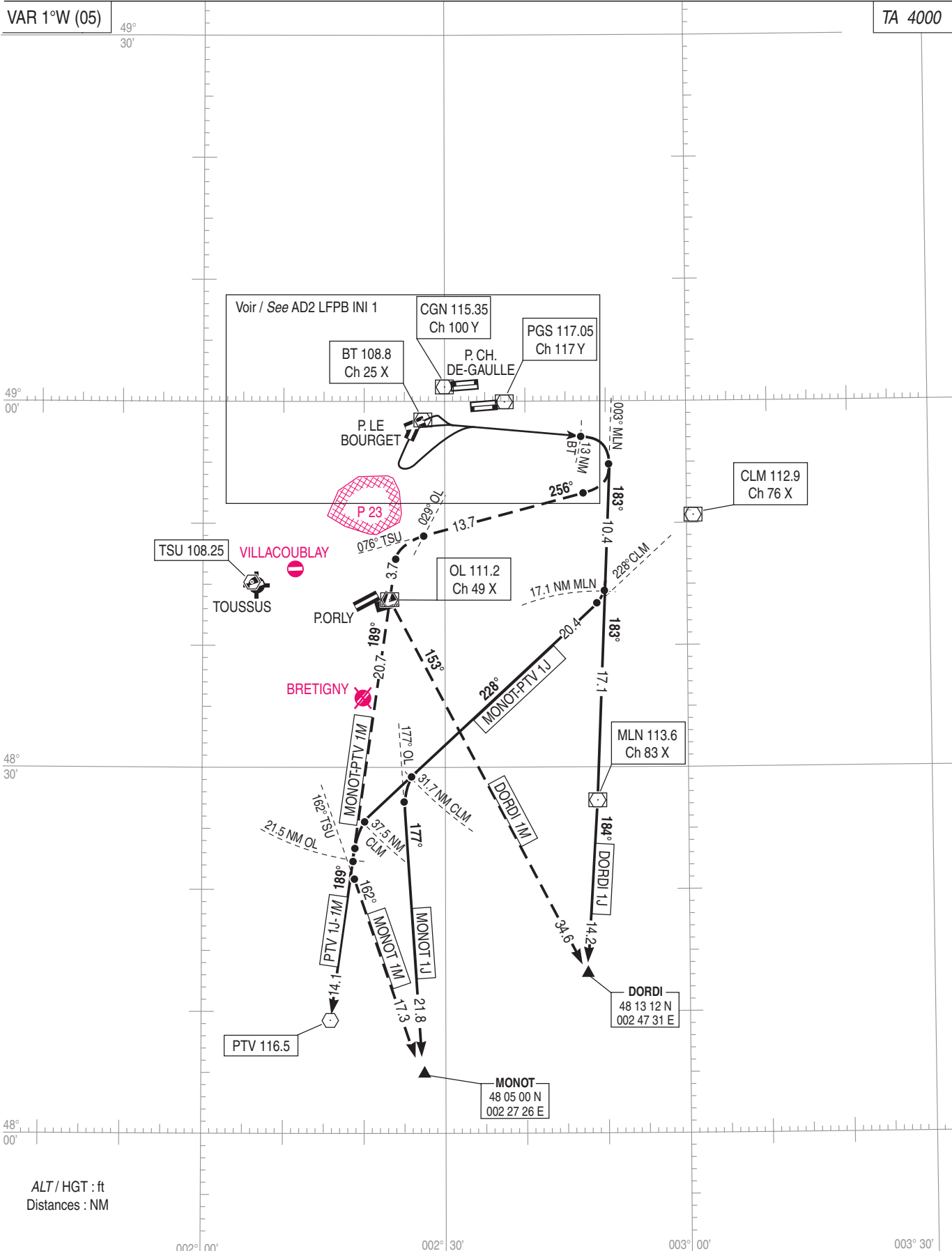
<b>LGL 1C - 1F</b>	DEP INI (1)	PB253	PG286	PG288	<b>LGL</b>
Voir utilisation UN 502/See use UN 502					
<b>EVX 1C - 1F</b>	DEP INI (1)	PB253	PG286	<b>EVX</b>	
Voir utilisation UT 300/See use UT 300					

<b>niveau initial</b> Initial level
1C FL 060 (R) FL 060 (H)
1F FL 060 (R) FL 060 (H)

(R) : Réacteurs/Jets  
(H) : Hélices/*Propellers*



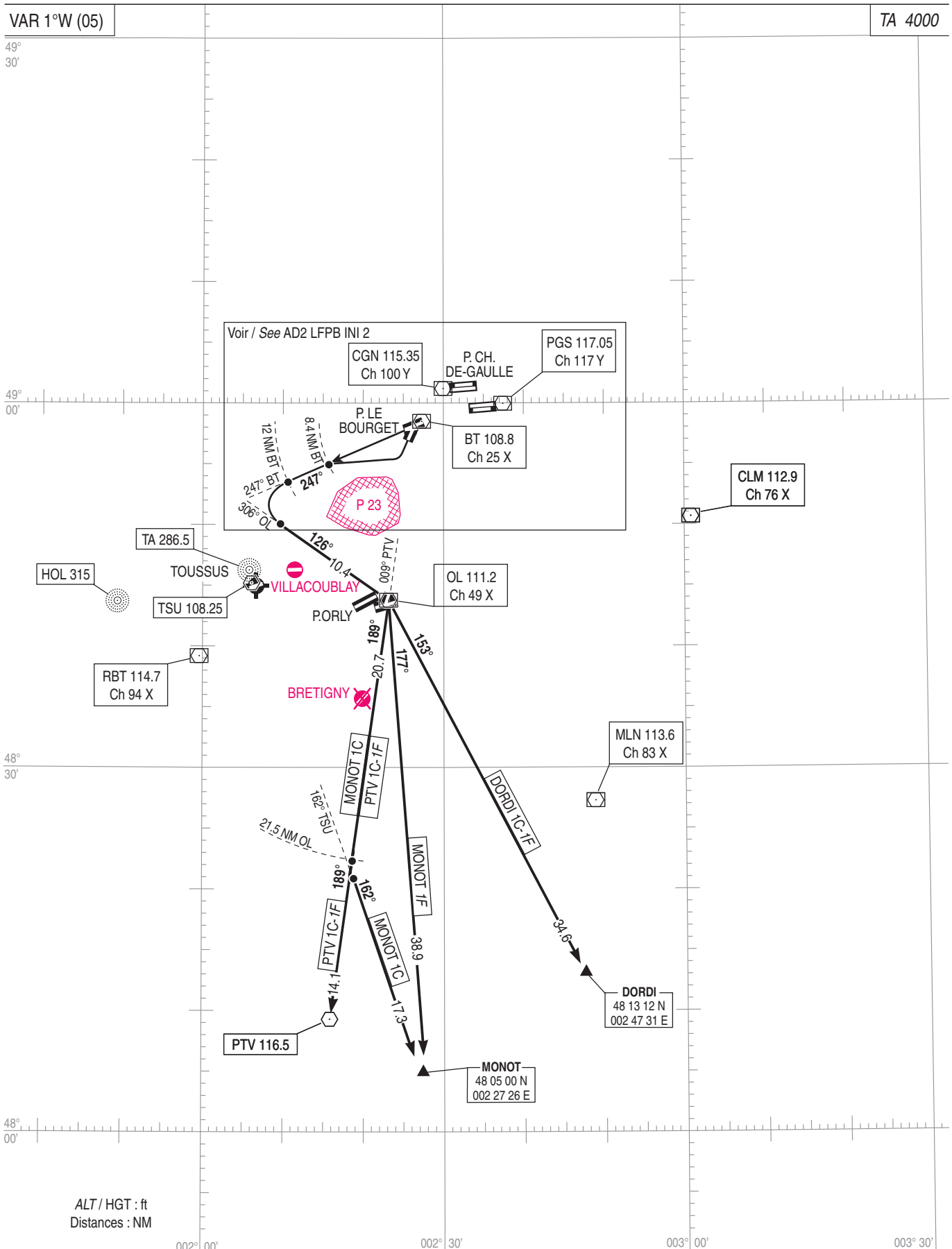
**PARIS LE BOURGET**  
**SID CONV Réacteurs / Jets ( FL < 195 ) - Hélices / Propellers (Tous / All FL )**  
**LFPB RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**PTV - MONOT - DORDI**



**PARIS LE BOURGET**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (FL < 195) et Hélices/and Propellers (Tous/All FL)**  
**RWY 07 - 09 - 21 (1J - 1M)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL/ INITIAL LEVEL
<b>PTV 1J (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See use B31</i>	Après DEP INI (1). A D 13.0 BT, à droite RDL 003° MLN (RM 183°). A D 17.1 MLN, à droite RDL 228° CLM (RM 228°). A D 37.5 CLM, à gauche RDL 009° PTV (RM 189°) vers PTV. After DEP INI (1). At D 13.0 BT, right RDL 003° MLN (MAG track 183°). At D 17.1 MLN, right RDL 228° CLM (MAG track 228°). At D 37.5 CLM, left RDL 009° PTV (MAG track 189°) to PTV.	<b>3000 ft AMSL</b>
<b>PTV 1M (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See use B31</i>	Après DEP INI (1). A D 13.0 BT, à droite RDL 076° TSU (RM 256°). Au croisement RDL 029° OL, à gauche vers OL. A OL, suivre RDL 009° PTV (RM 189°) vers PTV. After DEP INI (1). At D 13.0 BT, right RDL 076° TSU (MAG track 256°). Crossing RDL 029° OL, left to OL. At OL, follow RDL 009° PTV (MAG track 189°) to PTV.	<b>FL 070</b>
<b>MONOT 1J</b> Voir utilisation R161  <i>See use R161</i>	Après DEP INI (1). A D 13.0 BT, à droite RDL 003° MLN (RM 183°). A D 17.1 MLN, à droite RDL 228° CLM (RM 228°). A D 31.7 CLM, à gauche RDL 177° OL (RM 177°) vers MONOT. After DEP INI (1). At D 13.0 BT, right RDL 003° MLN (MAG track 183°). At D 17.1 MLN, right RDL 228° CLM (MAG track 228°). At D 31.7 CLM, left RDL 177° OL (MAG track 177°) to MONOT.	<b>3000 ft AMSL</b>
<b>MONOT 1M</b> Voir utilisation R161  <i>See use R161</i>	Après DEP INI (1). A D 13.0 BT, à droite RDL 076° TSU (RM 256°). Au croisement RDL 029° OL, à gauche vers OL. A OL, suivre RDL 189° OL (RM 189°). A D 21.5 OL, à gauche RDL 162° TSU (RM 162°) vers MONOT. After DEP INI (1). At D 13.0 BT, right RDL 076° TSU (MAG track 256°). Crossing RDL 029° OL, left to OL. At OL, follow RDL 189° OL (MAG track 189°). At D 21.5 OL, left RDL 162° TSU (MAG track 162°) to MONOT.	<b>FL 070</b>
<b>DORDI 1J</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See use G40-G54-J301</i>	Après DEP INI (1). A D 13.0 BT, à droite RDL 003° MLN (RM 183°). A MLN, suivre RDL 184° MLN (RM 184°) vers DORDI. After DEP INI (1). At D 13.0 BT, right RDL 003° MLN (MAG track 183°). At MLN, follow RDL 184° MLN (MAG track 184°) to DORDI.	<b>3000 ft AMSL</b>
<b>DORDI 1M</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See use G40-G54-J301</i>	Après DEP INI (1). A D 13.0 BT, à droite RDL 076° TSU (RM 256°). Au croisement RDL 029° OL, à gauche vers OL. A OL, à gauche RDL 153° OL (RM 153°) vers DORDI. After DEP INI (1). At D 13.0 BT, right RDL 076° TSU (MAG track 256°). Crossing RDL 029° OL, left to OL. At OL, left RDL 153° OL (MAG track 153°) to DORDI.	<b>FL 070</b>
(1) Voir volet départs initiaux AD2 LFPB INI 1/See initial departure AD2 LFPB INI 1.		

**PARIS LE BOURGET**  
**SID CONV Réacteurs / Jets ( FL < 195 ) - Hélices / Propellers ( Tous / All FL )**  
**LFPB RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**PTV - MONOT - DORDI**



**PARIS LE BOURGET**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (FL < 195) et Hélices/and Propellers (Tous/All FL)**  
**RWY 21 - 25 (1C - 1F)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINERAIRES / Routes	NIVEAU INITIAL Initial level
<b>PTV 1C - 1F (PITHIVIERS)</b> Voir Utilisation B31  <i>See use of B31</i>	Après DEP INI (1). A D 8.4 BT, suivre RDL 247° BT (RM 247°). A D 12.0 BT, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, à droite RDL 009° PTV (RM 189°) vers PTV. After DEP INI (1). At D 8.4 BT, follow RDL 247° BT (MAG 247°). At D 12.0 BT, left RDL 306° OL (MAG 126°). At OL, right RDL 009° PTV (MAG 189°) to PTV.	<b>4000 ft AMSL</b>
<b>MONOT 1C</b> Voir Utilisation R161  <i>See use of R161</i>	Après DEP INI (1). A D 8.4 BT, suivre RDL 247° BT (RM 247°). A D 12.0 BT, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, à droite RDL 189° OL (RM 189°). A D 21.5 OL, à gauche RDL 162° TSU (RM 162°) vers MONOT. After DEP INI (1). At D 8.4 BT, follow RDL 247° BT (MAG 247°). At D 12.0 BT, left RDL 306° OL (MAG 126°). At OL, right RDL 189° OL (MAG 189°). At D 21.5 OL, left RDL 162° TSU (MAG 162°) to MONOT.	<b>4000 ft AMSL</b>
<b>MONOT 1F</b> Voir Utilisation R161  <i>See use of R161</i>	Après DEP INI (1). A D 8.4 BT, suivre RDL 247° BT (RM 247°). A D 12.0 BT, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, à droite RDL 177° OL (RM 177°) vers MONOT. After DEP INI (1). At D 8.4 BT, follow RDL 247° BT (MAG 247°). At D 12.0 BT, left RDL 306° OL (MAG 126°). At OL, right RDL 177° OL (MAG 177°) to MONOT.	<b>4000 ft AMSL</b>
<b>DORDI 1C - 1F</b> Voir Utilisation G40-G54-J301  <i>See use of G40-G54-J301</i>	Après DEP INI (1). A D 8.4 BT, suivre RDL 247° BT (RM 247°). A D 12.0 BT, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, à droite RDL 153° OL (RM 153°) vers DORDI. After DEP INI (1). At D 8.4 BT, follow RDL 247° BT (MAG 247°). At D 12.0 BT, left RDL 306° OL (MAG 126°). At OL, right RDL 153° OL (MAG 153°) to DORDI.	<b>4000 ft AMSL</b>
(1) Voir Volet Départs initiaux AD2 LFPB INI 2/See initial departure AD2 LFPB INI 2.		

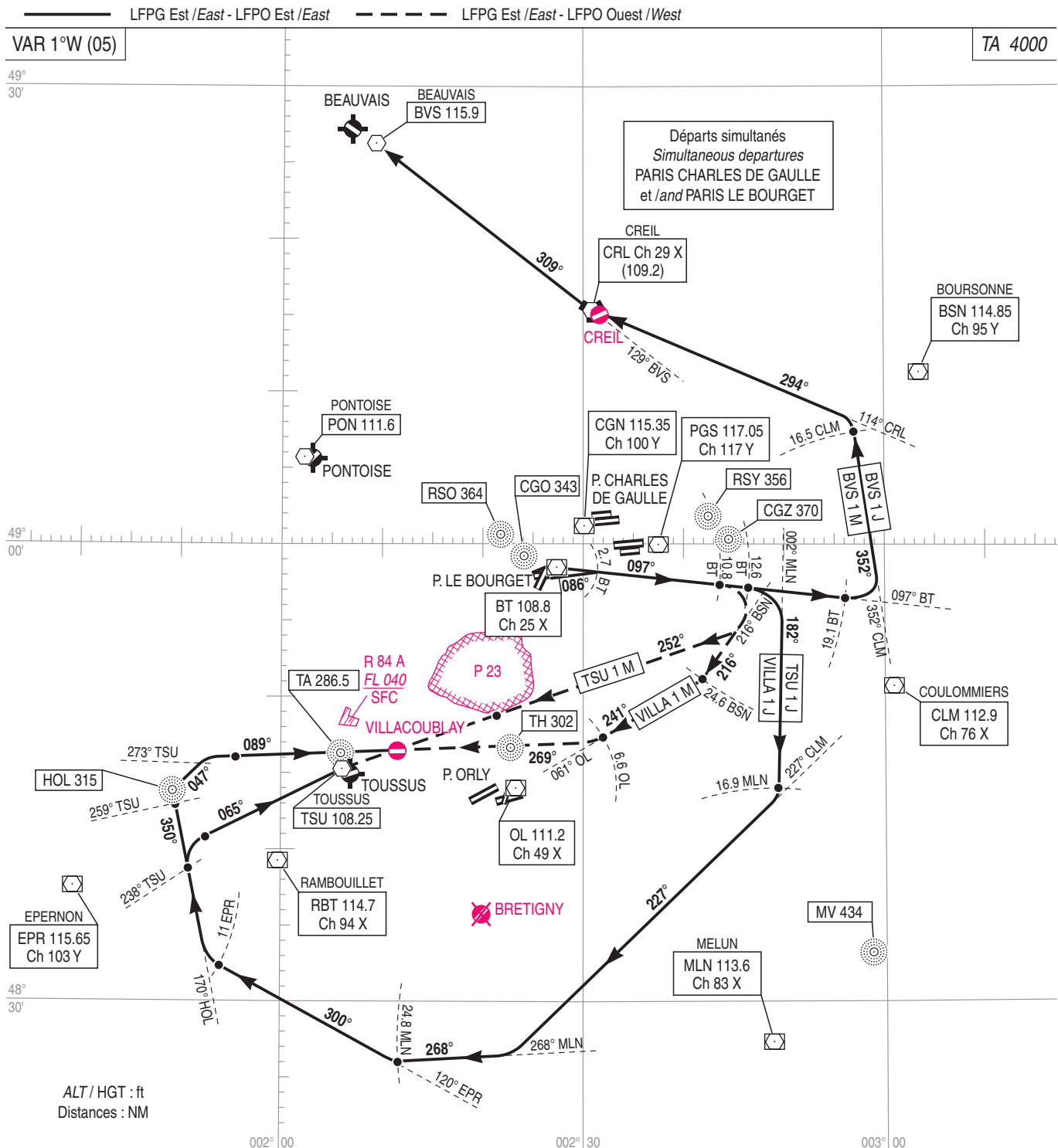
**PARIS LE BOURGET**  
**Itinéraires normalisés de liaison RWY 07 - 09 - 21 (POGO)**  
*Connecting routings RWY 07 - 09 - 21 (POGO)*

Fréquences : voir AD2 LFPB INI 1 et 2, AD2 LFPN INI 1 et 2  
AD2 LFPV ADC 01, AD2 LFOB ADC 01 et AD2 LFPC ADC 01

Frequencies : see AD2 LFPB INI 1 and 2, AD2 LFPN INI 1 and 2  
AD2 LFPV ADC 01, AD2 LFOB ADC 01 and AD2 LFPC ADC 01

Niveau initial sur fréquence ATC.

Initial level on ATC frequency.



Consignes particulières : Voir AD2 LFPB TEXT - POGO

Départs initiaux : Voir AD2 LFPB INI 1

- 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 AD2 IAC FNA.

**PANNE DE COMMUNICATION :**

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'à la descente.

Specific instructions : See AD2 LFPB TEXT - POGO

Initial departures : See AD2 LFPB INI 1

- Noise pollution : Comply with noise abatement procedures.

- Speed : IAS ≤ 220 kt.

- Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.

● Next APCH procedure : See AD2 FNA IAC.

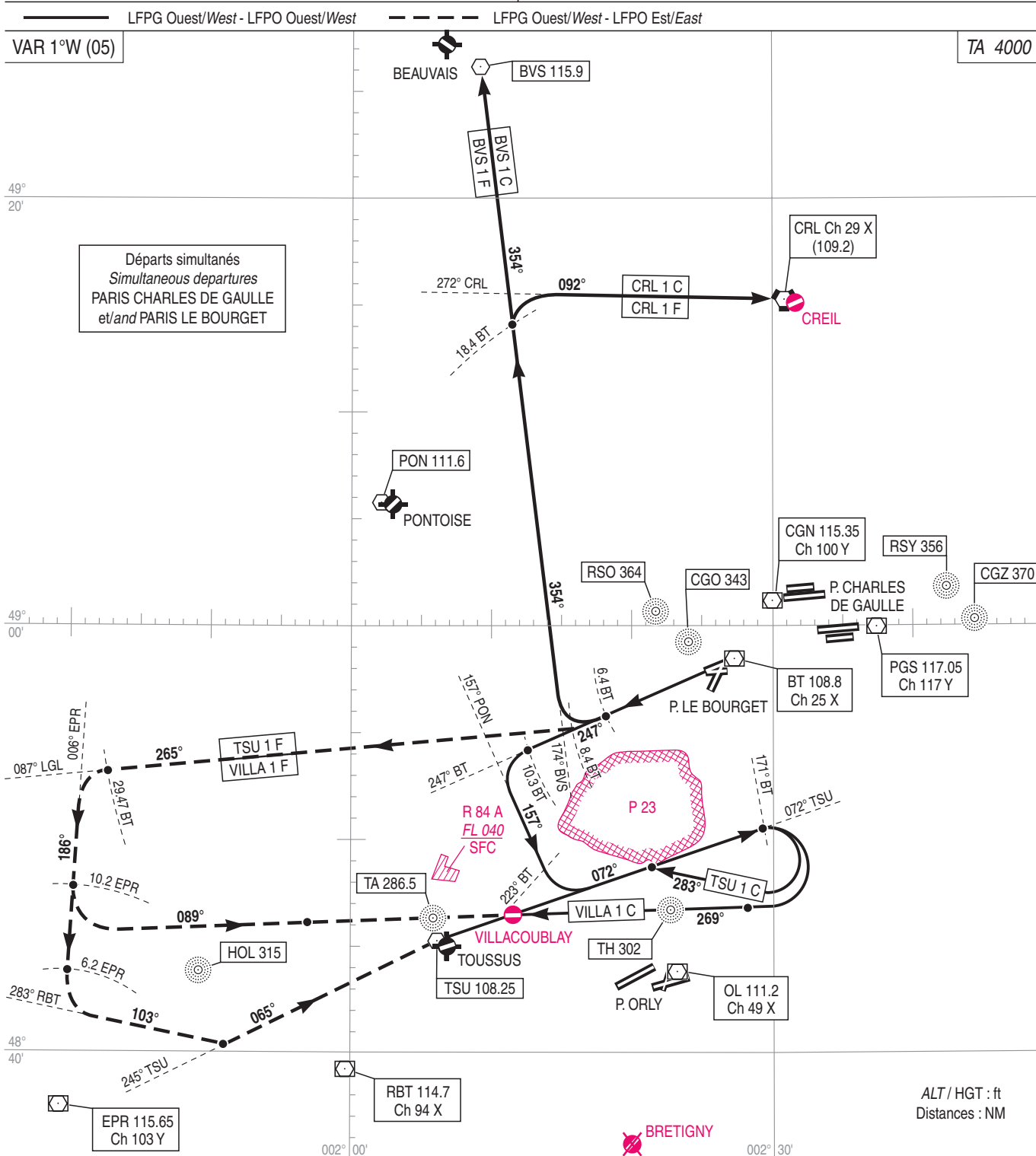
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude until the descent.

**PARIS LE BOURGET**  
**Itinéraires normalisés de liaison RWY 21 - 25 (POGO)**  
*Connecting routings RWY 21 - 25 (POGO)*

Fréquences : voir AD2 LFPB INI 1 et 2, AD2 LFPN INI 1 et 2  
AD2 LFPV ADC 01, AD2 LFOB ADC 01 et AD2 LFPC ADC 01  
Niveau initial sur fréquence ATC.

Frequencies : see AD2 LFPB INI 1 and 2, AD2 LFPN INI 1 and 2  
AD2 LFPV ADC 01, AD2 LFOB ADC 01 and AD2 LFPC ADC 01  
Initial level on ATC frequency.



Consignes particulières : Voir AD2 LFPB TEXT - POGO  
Départs initiaux : Voir AD2 LFPB INI 2  
- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.  
- Vitesse : IAS ≤ 220 kt.  
- Pente : Si pente non spécifiée, respecter pente 5.5% MNM.

Specifics instructions : See AD2 LFPB TEXT - POGO  
Initial departures : See AD2 LFPB INI 2  
- Noise pollution : Comply with noise abatement procedures.  
- Speed : IAS ≤ 220 kt.  
- Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.

● Suite procédure APCH : Voir carte AD2 IAC FNA.

● Next APCH procedure : See AD2 FNA IAC.

**PANNE DE COMMUNICATION :**

Afficher 7600. Continuer sur l'itinéraire "POGO" à la dernière altitude assignée jusqu'à la descente.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

Squawk 7600. Proceed via "POGO" routing at the last assigned altitude until the descent.

## PARIS LE BOURGET

IDENTIFICATION / FONCTION <i>Identification/Function</i>	COORDONNEES <i>Coordinates</i>	RMK
CAN	49° 10' 18.0" N - 000° 27' 20.4" E	
CRL	49° 15' 19.0" N - 002° 30' 53.2" E	
DJL	47° 16' 14.8" N - 005° 05' 50.4" E	
DPE	49° 55' 31.4" N - 001° 10' 14.3" E	
DVL	49° 18' 38.7" N - 000° 18' 45.8" E	
EPL	48° 19' 04.1" N - 006° 03' 33.8" E	
MMD	49° 23' 28.5" N - 005° 07' 27.9" E	
MOU	46° 42' 24.3" N - 003° 37' 54.0" E	
REM	49° 18' 41.9" N - 004° 02' 43.2" E	
RLP	47° 54' 22.7" N - 005° 14' 57.0" E	
ROU	49° 27' 56.3" N - 001° 16' 50.2" E	
TRO	48° 15' 04.4" N - 003° 57' 47.3" E	
IAF VELER	49° 14' 58.6" N - 003° 22' 07.2" E	
IAF SOLBA	49° 17' 18.0" N - 003° 34' 10.4" E	
IAF OMAKO	48° 35' 40.0" N - 003° 25' 06.2" E	
IAF BALOD	48° 34' 15.4" N - 001° 29' 51.5" E	
IAF MERUE	49° 18' 25.7" N - 001° 51' 30.4" E	
IAF MOKNO	49° 26' 27.9" N - 001° 37' 08.1" E	
ANARU	49° 31' 49" N - 003° 45' 21" E	
AVLON	47° 33' 36" N - 003° 48' 48" E	
ELBOX	49° 17' 11" N - 000° 48' 28" E	
ELVES	49° 47' 47" N - 003° 57' 54" E	
GAKLO	48° 27' 26" N - 003° 38' 15" E	
GIMER	49° 21' 56" N - 003° 58' 26" E	
GITAN	49° 22' 37" N - 004° 02' 05" E	
IDOKO	50° 20' 26" N - 003° 52' 23" E	
IPLAN	48° 23' 46" N - 004° 01' 33" E	
INKAK	48° 23' 59" N - 003° 43' 43" E	
KENAP	49° 57' 31" N - 004° 05' 38" E	
KEREX	49° 19' 36" N - 000° 54' 47" E	
KOROM	49° 19' 00" N - 001° 43' 49" E	
MALUX	49° 45' 33" N - 005° 17' 43" E	
MATIX	50° 05' 54" N - 003° 54' 51" E	
MOPIL	50° 08' 52" N - 004° 06' 28" E	
OLBAR	48° 16' 48" N - 003° 55' 05" E	
PIBAT	46° 48' 21" N - 004° 15' 32" E	
RENSA	49° 31' 59" N - 004° 53' 08" E	
SOKMU	49° 20' 16" N - 001° 25' 50" E	
SOMTU	49° 35' 47" N - 004° 21' 27" E	
SONUR	49° 26' 14" N - 004° 21' 27" E	
SOTUS	49° 22' 48" N - 004° 03' 01" E	
SUIPE	49° 15' 12" N - 004° 15' 54" E	
TINIL	47° 35' 20" N - 005° 05' 55" E	
VAKER	49° 34' 57" N - 004° 00' 02" E	
VEDUS	49° 35' 41" N - 004° 46' 53" E	
XERAM	49° 35' 48" N - 004° 04' 02" E	

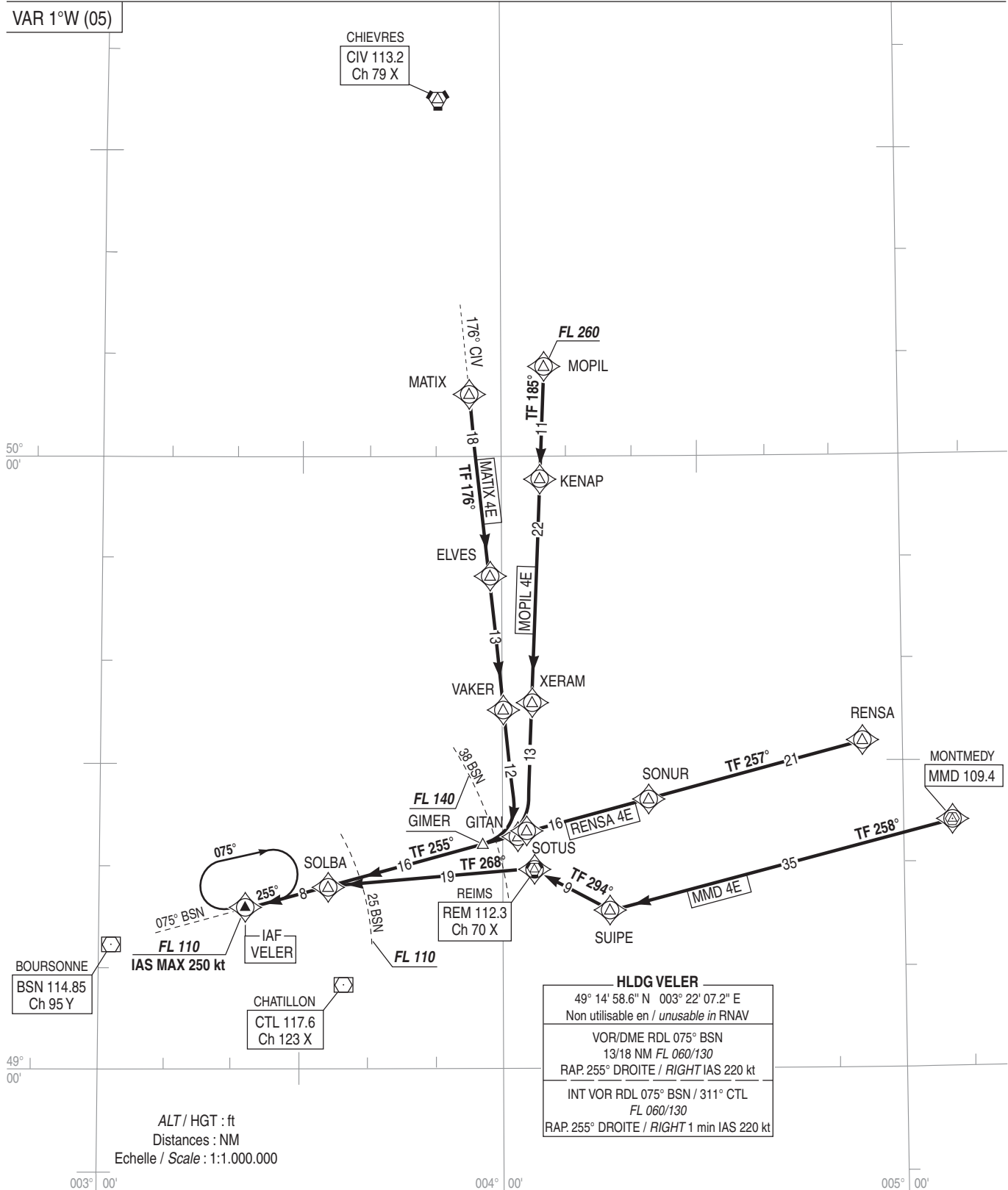


**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 07**  
**MATIX - MOPIL - RENSA - MMD**

**IAF : VELER**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix



**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Afficher 7600. Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : Squawk 7600. See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 07****MATIX - MOPIL - RENSA - MMD****IAF : VELER**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV1.

<b>MATIX</b>	<b>4E</b>	<b>MATIX</b>	<b>GITAN</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
FIR		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 110		
		A VELER		: FL 110, IAS MAX 250 kt		
<b>MOPIL</b>	<b>4E</b>	<b>MOPIL</b>	<b>SOTUS</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
UIR		A MOPIL		: FL 260		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 110		
		A VELER		: FL 110, IAS MAX 250 kt		
<b>RENSA</b>	<b>4E</b>	<b>RENSA</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>	
UIR et FIR FL > 135		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 110		
		A VELER		: FL 110, IAS MAX 250 kt		
<b>MMD</b>	<b>4E</b>	<b>MMD</b>	<b>SUIPE</b>	<b>REM</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
FIR FL < 135		A 25 NM BSN		: FL 110		
		A VELER		: FL 110, IAS MAX 250 kt		

**PANNE DE COMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

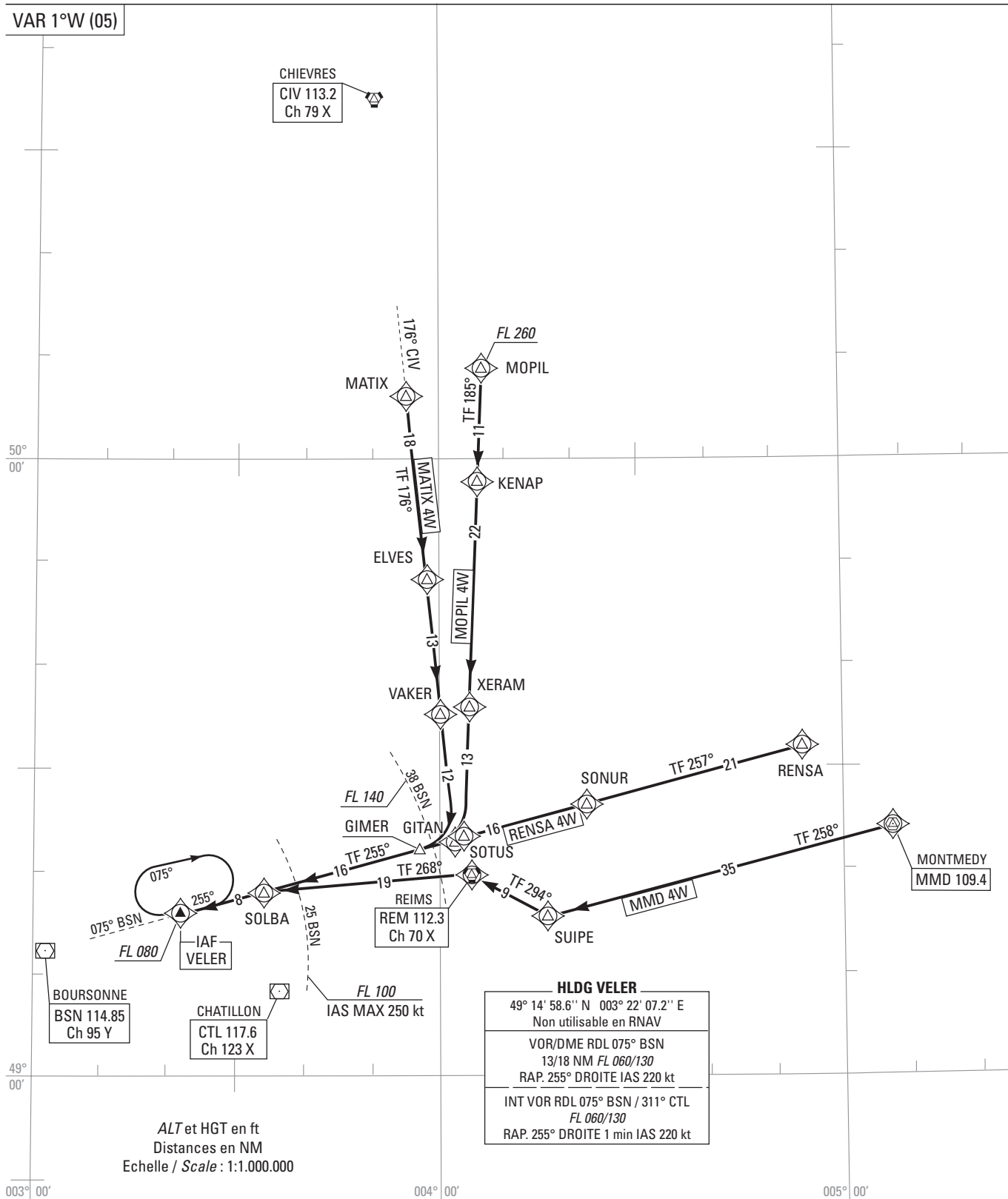
**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices**  
**RWY 25 - 27**  
**MATIX - MOPIL - RENSA - MMD**

**IAF : VELER**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

VAR 1°W (05)



PANNE DE COMMUNICATION : Afficher 7600. Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600. See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices /Jets and Propellers**  
**RWY 25-27**  
**MATIX - MOPIL - RENSA - MMD**

**IAF : VELER**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT. / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 2. / *See Levels and Speeds restrictions : AD2 LFPB STAR RNAV 2 chart.*

<b>MATIX</b>	<b>4W</b>	MATIX	GITAN	GIMER	SOLBA	<b>VELER</b>
FIR		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt MAX		
		A VELER		: FL 080		
<b>MOPIL</b>	<b>4W</b>	MOPIL	SOTUS	GIMER	SOLBA	<b>VELER</b>
UIR		A MOPIL		: FL 260		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt MAX		
		A VELER		: FL 080		
<b>RENSA</b>	<b>4W</b>	RENSA	GIMER	SOLBA	<b>VELER</b>	
UIR, FIR FL > 135		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt MAX		
		A VELER		: FL 080		
<b>MMD (MONTMEDY)</b>	<b>4W</b>	MMD	SUIPE	REM	SOLBA	<b>VELER</b>
FIR FL < 135		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt MAX		
		A VELER		: FL 080		

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**Radiocommunication failure** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 07**  
**EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU**

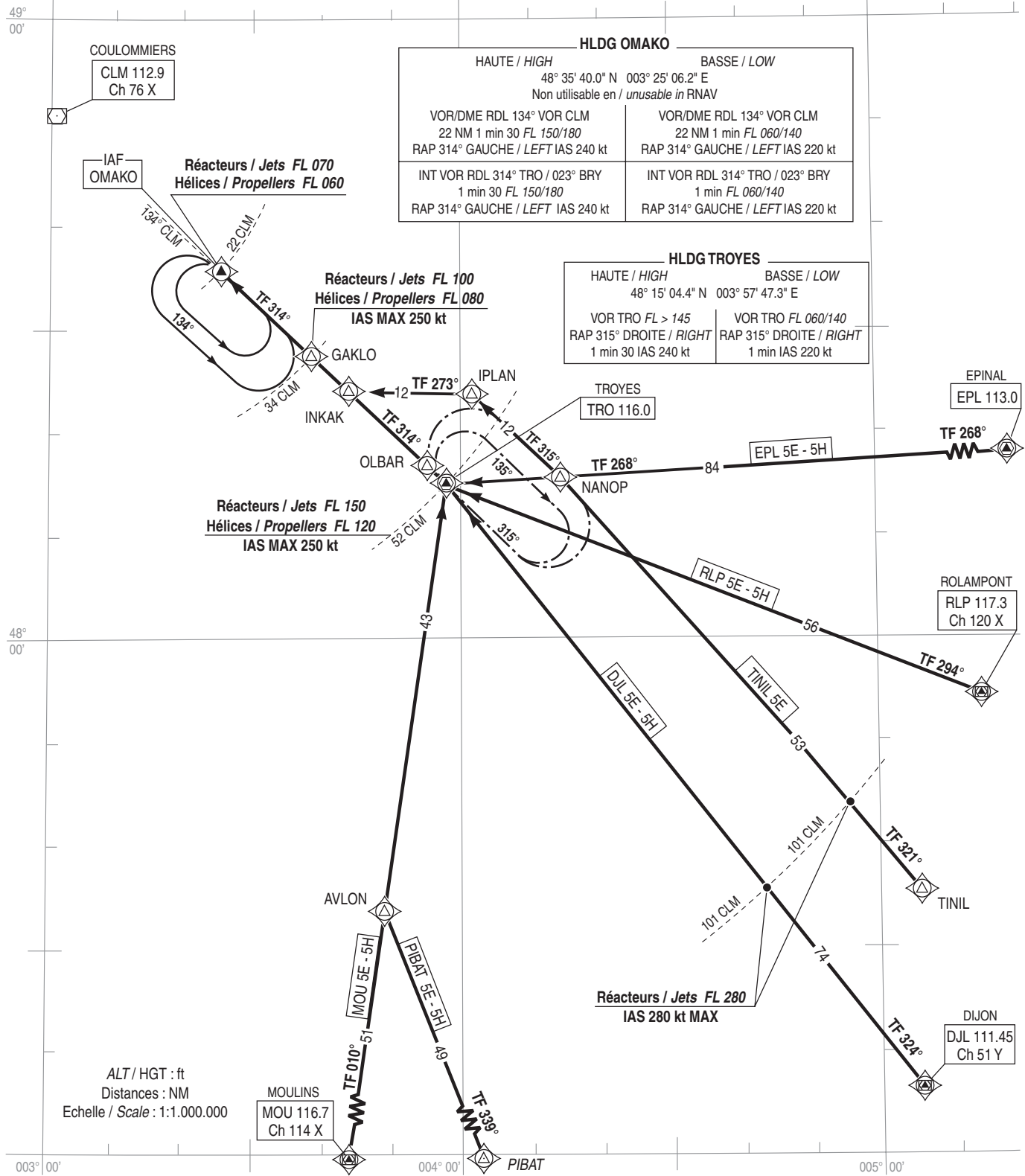
**IAF : OMAKO**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

← Sur clearance ATC (Attente éloignée)  
By ATC clearance (distant holding)

VAR 1°W (05)



**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Afficher 7600.  
Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : Squawk 7600.  
See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Réacteurs / Jets**  
**RWY 07**  
**☛ EPL-RLP-TINIL-DJL-PIBAT-MOU**

IAF : OMAKO

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT. / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 3. / *See Levels and Speeds restrictions : AD2 LFPB STAR RNAV 3 chart.*

<b>EPL (EPINAL)</b> UIR	<b>5E</b>	EPL	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 52 CLM		: FL 150 et IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAK0		: FL 070		
<b>RLP (ROLAMPONT)</b> FIR	<b>5E</b>	RLP	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 52 CLM		: FL 150 et IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAK0		: FL 070		
<b>TINIL</b> UIR	<b>5E</b>	TINIL	NANOP	IPLAN	INKAK	<b>OMAKO</b>
		A D101 CLM				: FL 280 et IAS MAX 280 kt
		A D 52 CLM				: FL 150 et IAS MAX 250 kt
		A D 34 CLM				: FL 100
		A OMAK				: FL 070
<b>DJL (DIJON)</b> UIR FIR	<b>5E</b>	DJL	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 101 CLM		: FL 280 et IAS MAX 280 kt		
		A D 52 CLM		: FL 150 et IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAK0		: FL 070		
<b>PIBAT</b> FIR	<b>5E</b>	PIBAT	AVLON	TRO	<b>OMAKO</b>	
		A D 52 CLM			: FL150 et IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM			: FL100	
		A OMAK0			: FL 070	
<b>MOU (MOULINS)</b> FIR	<b>5E</b>	MOU	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 52 CLM		: FL 150 et IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAK0		: FL 070		

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**Radiocommunication failure** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Hélices /Propellers**  
**RWY 07**  
☛ **EPL-RLP-DJL-PIBAT-MOU**

**IAF : OMAKO**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT. / See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 3. / See Levels and Speeds restrictions : AD2 LFPB STAR RNAV 3 chart.

<b>EPL (EPINAL)</b> UIR	<b>5H</b>	EPL A D 52 CLM A D 34 CLM A OMAKO	TRO	<b>OMAKO</b> : FL 120 et IAS MAX 250 kt : FL 080 : FL 060
<b>RLP (ROLAMPONT)</b> FIR	<b>5H</b>	RLP A D 52 CLM A D 34 CLM A OMAKO	TRO	<b>OMAKO</b> : FL 120 et IAS MAX 250 kt : FL 080 : FL 060
<b>DJL (DIJON)</b> UIR FIR	<b>5H</b>	DJ A D 52 CLM A D 34 CLM A OMAKO	TRO	<b>OMAKO</b> : FL 120 et IAS MAX 250 kt : FL 080 : FL 060
☛ <b>PIBAT</b> FIR	<b>5H</b>	PIBAT A D 52 CLM A D 34 CLM A OMAKO	AVLON TRO	<b>OMAKO</b> : FL 120 et IAS MAX 250 kt : FL 080 : FL 060
<b>MOU (MOULINS)</b> FIR	<b>5H</b>	MOU A D 52 CLM A D 34 CLM A OMAKO	TRO	<b>OMAKO</b> : FL 120 et IAS MAX 250 kt : FL 080 : FL 060

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**Radiocommunication failure** : See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.

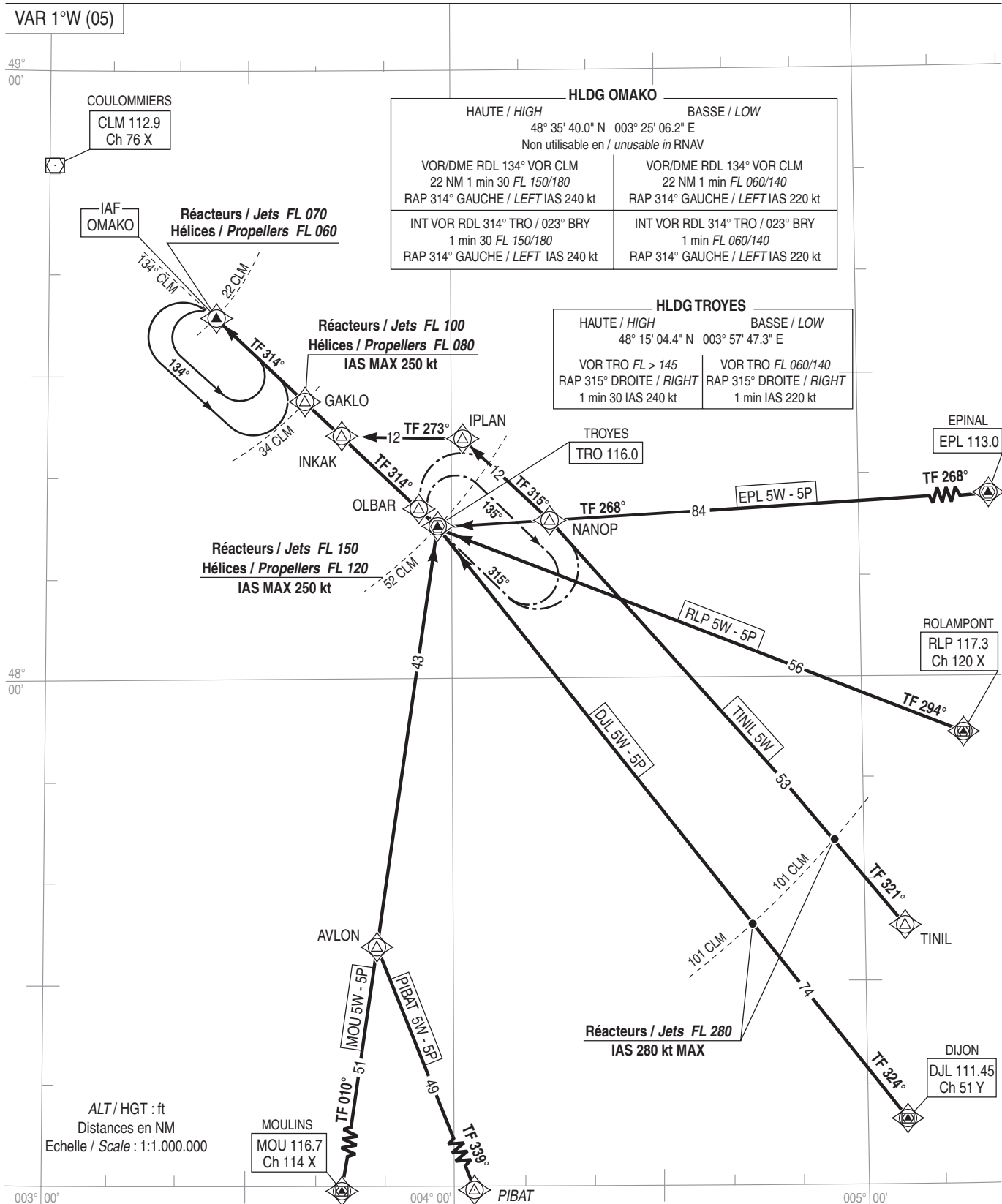
**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 25 - 27**  
**EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU**

**IAF : OMAKO**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

← Sur clearance ATC (Attente éloignée)  
With ATC clearance (Distant holding)



**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :** Afficher 7600.  
Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE:** Squawk 7600.  
See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.



**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Réacteurs / Jets**  
**RWY 25 - 27**  
**☛ EPL - RLP - TINIL - DIJ - PIBAT - MOU**

IAF : OMAKO

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT. / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 4. / *See Levels and Speeds restrictions : AD2 LFPB STAR RNAV 4 chart.*

<b>EPL (EPINAL)</b> UIR	<b>5W</b>	EP	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 52 CLM		: FL 150, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAKO		: FL 070		
<b>RLP (ROLAMPONT)</b> FIR	<b>5W</b>	RLP	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 52 CLM		: FL 150, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAKO		: FL 070		
<b>TINIL</b> UIR	<b>5W</b>	TINIL	NANOP	IPLAN	INKAK	<b>OMAKO</b>
		A D101 CLM		: FL 280, IAS MAX 280 kt		
		A D 52 CLM		: FL 150, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAKO		: FL 070		
<b>DJL (DIJON)</b> UIR, FIR	<b>5W</b>	DJL	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 101 CLM		: FL 280, IAS MAX 280 kt		
		A D 52 CLM		: FL 150, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAKO		: FL 070		
<b>PIBAT</b> FIR	<b>5W</b>	PIBAT	AVLON	TRO	<b>OMAKO</b>	
		A D 52 CLM		: FL 150, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAKO		: FL 070		
<b>MOU (MOULINS)</b> FIR	<b>5W</b>	MOU	TRO	<b>OMAKO</b>		
		A D 52 CLM		: FL 150, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL 100		
		A OMAKO		: FL 070		

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**Radiocommunication failure** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV Hélices / Propellers**  
**RWY 25-27**  
☛ **EPL - RLP - DIJ - PIBAT - MOU**

**IAF : OMAKO**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT. / See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.

Voir contraintes niveaux et vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 4. / See Levels and Speeds restrictions : AD2 LFPB STAR RNAV 4 chart.

<b>EPL (EPINAL)</b>	<b>5P</b>	<b>EPL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
UIR		A D 52 CLM		: FL 120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL 080	
		A OMAKO		: FL 060	
<b>RLP (ROLAMPONT)</b>	<b>5P</b>	<b>RLP</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM		: FL 120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL 080	
		A OMAKO		: FL 060	
<b>DJL (DIJON)</b>	<b>5P</b>	<b>DJL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
UIR, FIR		A D 52 CLM		: FL 120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL 080	
		A OMAKO		: FL 060	
☛ <b>PIBAT (AUTUN)</b>	<b>5P</b>	<b>PIBAT</b>	<b>AVLON</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>
FIR		A D 52 CLM			: FL 120, IAS MAX 250 kt
		A D 34 CLM			: FL 080
		A OMAKO			: FL 060
<b>MOU (MOULINS)</b>	<b>5P</b>	<b>MOU</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM			: FL 120, IAS MAX 250 kt
		A D 34 CLM			: FL 080
		A OMAKO			: FL 060

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**Radiocommunication failure** : See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices**  
**RWY 07**  
**KEPER - KOVAK - SABLE**

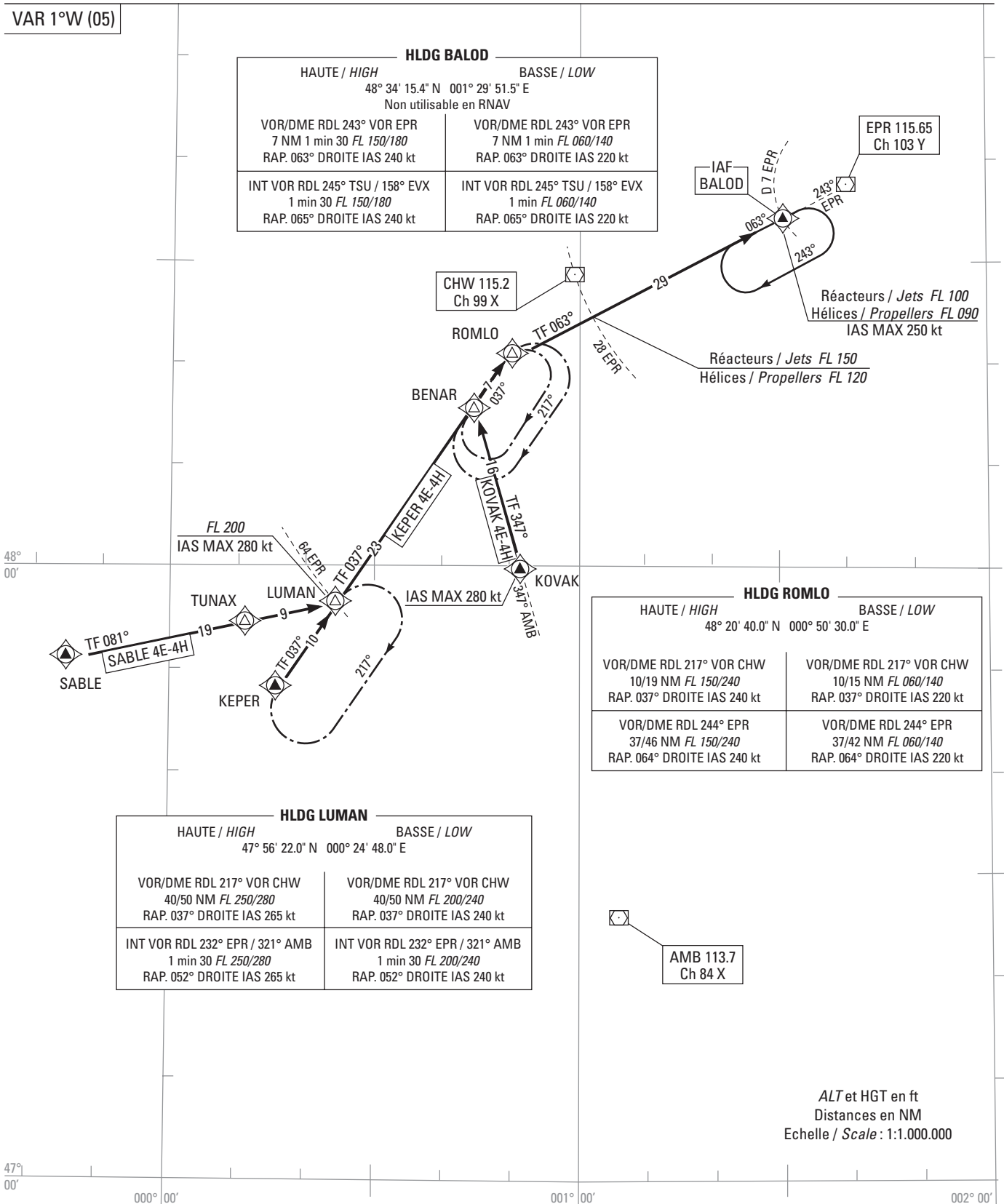
**IAF : BALOD**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

← Sur clairance ATC (Attente éloignée)  
By ATC clearance (distant holding)

VAR 1°W (05)



PANNE DE COMMUNICATION : Afficher 7600 . Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600. See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 07****KEPER - KOVAK - SABLE****IAF : BALOD**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 5.

**REACTEURS**

<b>KEPER</b>	<b>4E</b>	<b>KEPER</b>	<b>LUMAN</b>	<b>ROMLO</b>	<b>BALOD</b>
UIR		A 64 NM EPR		: FL 200, IAS MAX 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 150	
		A BALOD		: FL 100, IAS MAX 250 kt	

<b>KOVAK</b>	<b>4E</b>	<b>KOVAK</b>	<b>BENAR</b>	<b>ROMLO</b>	<b>BALOD</b>
FIR		A KOVAK		: IAS MAX 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 150	
		A BALOD		: FL 100, IAS MAX 250 kt	

<b>SABLE</b>	<b>4E</b>	<b>SABLE</b>	<b>LUMAN</b>	<b>ROMLO</b>	<b>BALOD</b>
FIR		A 64 NM EPR		: IAS MAX 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 150	
		A BALOD		: FL 100, IAS MAX 250 kt	

**HELICES**

<b>KEPER</b>	<b>4H</b>	<b>KEPER</b>	<b>LUMAN</b>	<b>ROMLO</b>	<b>BALOD</b>
UIR		A 64 NM EPR		: FL 200	
		A 28 NM EPR		: FL 120	
		A BALOD		: FL 090	

<b>KOVAK</b>	<b>4H</b>	<b>KOVAK</b>	<b>BENAR</b>	<b>ROMLO</b>	<b>BALOD</b>
FIR		A 28 NM EPR		: FL 120	
		A BALOD		: FL 090	

<b>SABLE</b>	<b>4H</b>	<b>SABLE</b>	<b>LUMAN</b>	<b>ROMLO</b>	<b>BALOD</b>
FIR		A 28 NM EPR		: FL 120	
		A BALOD		: FL 090	

**PANNE DE COMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices**  
**RWY 25 - 27**  
**KEPER - KOVAK - SABLE**

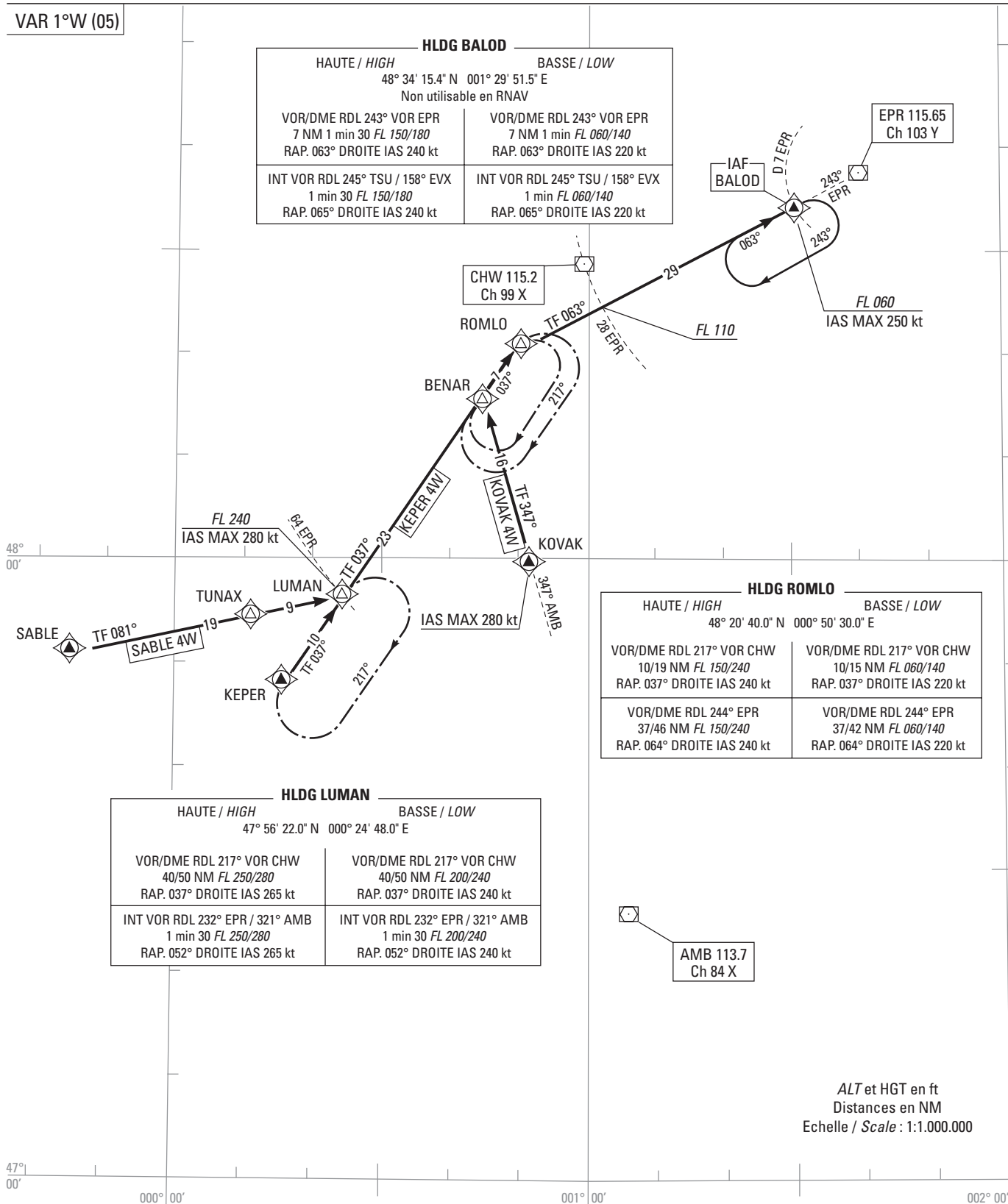
**IAF : BALOD**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

← Sur clairance ATC (Attente éloignée)  
By ATC clearance (distant holding)

VAR 1°W (05)



HLDG BALOD	
HAUTE / HIGH	BASSE / LOW
48° 34' 15.4" N 001° 29' 51.5" E Non utilisable en RNAV	
VOR/DME RDL 243° VOR EPR 7 NM 1 min 30 FL 150/180 RAP. 063° DROITE IAS 240 kt	VOR/DME RDL 243° VOR EPR 7 NM 1 min FL 060/140 RAP. 063° DROITE IAS 220 kt
INT VOR RDL 245° TSU / 158° EVX 1 min 30 FL 150/180 RAP. 065° DROITE IAS 240 kt	INT VOR RDL 245° TSU / 158° EVX 1 min FL 060/140 RAP. 065° DROITE IAS 220 kt

HLDG ROMLO	
HAUTE / HIGH	BASSE / LOW
48° 20' 40.0" N 000° 50' 30.0" E	
VOR/DME RDL 217° VOR CHW 10/19 NM FL 150/240 RAP. 037° DROITE IAS 240 kt	VOR/DME RDL 217° VOR CHW 10/15 NM FL 060/140 RAP. 037° DROITE IAS 220 kt
VOR/DME RDL 244° EPR 37/46 NM FL 150/240 RAP. 064° DROITE IAS 240 kt	VOR/DME RDL 244° EPR 37/42 NM FL 060/140 RAP. 064° DROITE IAS 220 kt

HLDG LUMAN	
HAUTE / HIGH	BASSE / LOW
47° 56' 22.0" N 000° 24' 48.0" E	
VOR/DME RDL 217° VOR CHW 40/50 NM FL 250/280 RAP. 037° DROITE IAS 265 kt	VOR/DME RDL 217° VOR CHW 40/50 NM FL 200/240 RAP. 037° DROITE IAS 240 kt
INT VOR RDL 232° EPR / 321° AMB 1 min 30 FL 250/280 RAP. 052° DROITE IAS 265 kt	INT VOR RDL 232° EPR / 321° AMB 1 min 30 FL 200/240 RAP. 052° DROITE IAS 240 kt

ALT et HGT en ft  
Distances en NM  
Echelle / Scale : 1:1.000.000

PANNE DE COMMUNICATION : Afficher 7600 . Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE : Squawk 7600. See specific instructions STAR described on STAR AD2 LFPB TEXT.

---

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 25 - 27**  
**KEPER - KOVAK – SABLE**

---

**IAF : BALOD**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT. / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 6. / *See Levels and Speeds restrictions : AD2 LFPB STAR RNAV 6 Chart.*

<b>KEPER</b>	<b>4W</b>	KEPER	LUMAN	ROMLO	<b>BALOD</b>
UIR		A 64 NM EPR		: FL 240, IAS MAX 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 110	
		A BALOD		: FL 060, IAS MAX 250 kt	
<b>KOVAK</b>	<b>4W</b>	KOVAK	BENAR	ROMLO	<b>BALOD</b>
FIR		A KOVAK		: IAS MAX 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 110	
		A BALOD		: FL 060, IAS MAX 250 kt	
<b>SABLE</b>	<b>4W</b>	SABLE	LUMAN	ROMLO	<b>BALOD</b>
FIR		A 64 NM EPR		: IAS MAX 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 110	
		A BALOD		: FL 060, IAS MAX 250 kt	

---

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

**Radiocommunication failure** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*

---

**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 07**  
**DPE - DVL - CAN**

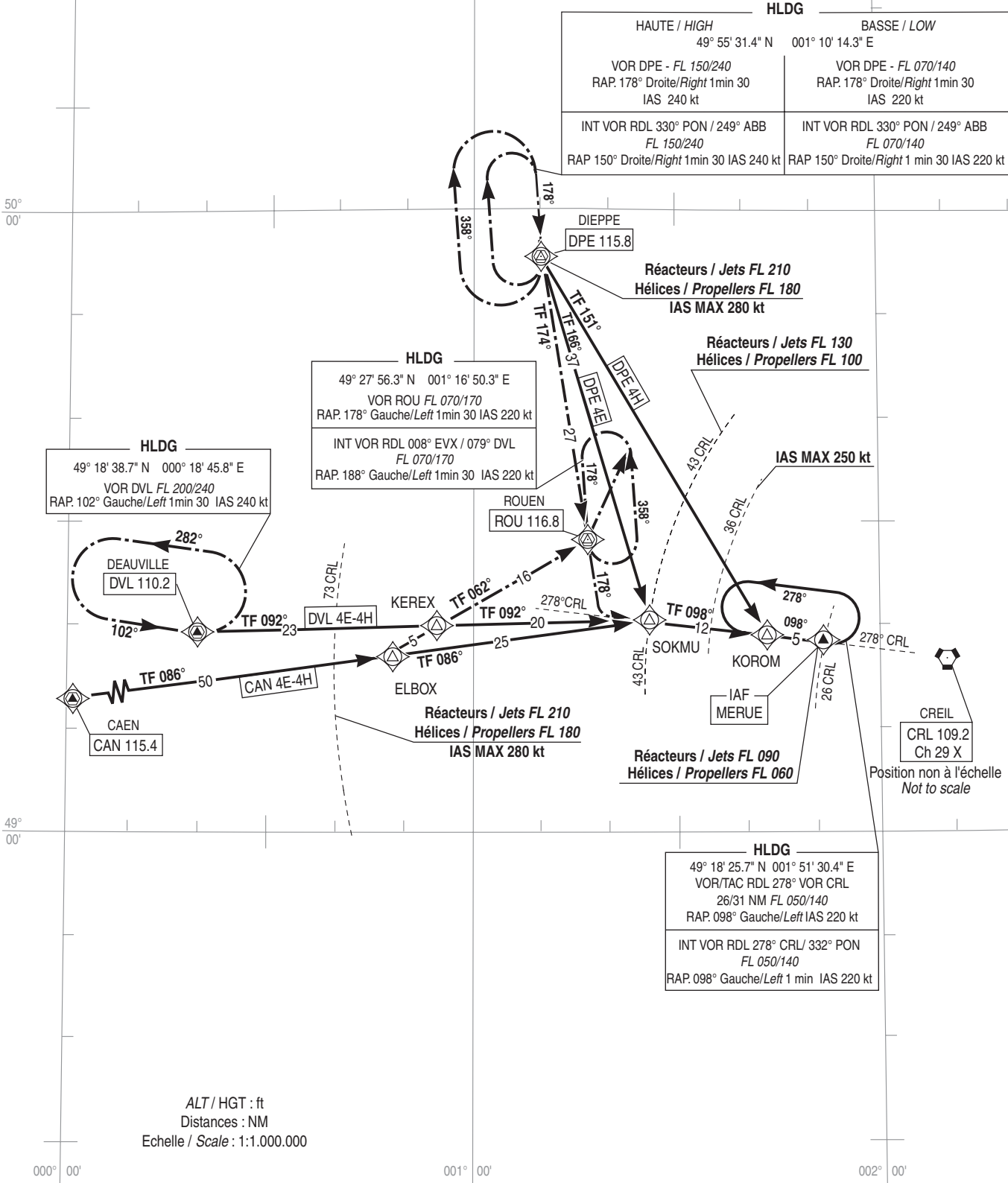
**IAF : MERUE**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

← Sur clairance ATC (Attente éloignée)  
By ATC clearance (distant holding)

VAR 1°W (05)



**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Afficher 7600 . Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : Squawk 7600. See specific instructions STAR described on AD2 LFPB TEXT.

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

**IAF : MERUE**Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT. / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 7. / *See Levels and Speeds restrictions : AD2 LFPB STAR RNAV 7 chart.***REACTEURS / JETS**

<b>DPE (DIEPPE)</b> UIR FIR	<b>4E</b>	DPE	SOKMU	KOROM	<b>MERUE</b>
		A DPE			: FL 210, IAS MAX 280 kt
		A 43 NM CRL			: FL 130
		A 36 NM CRL			: IAS MAX 250 kt
		A MERUE			: FL 090
<b>DVL (DEAUVILLE)</b> UIR	<b>4E</b>	DVL	SOKMU		<b>MERUE</b>
		A 73 NM CRL			: FL 210, IAS MAX 280 kt
		A 43 NM CRL			: FL 130
		A 36 NM CRL			: IAS MAX 250 kt
		A MERUE			: FL 090
<b>CAN (CAEN)</b> FIR	<b>4E</b>	CAN	SOKMU		<b>MERUE</b>
		A 73 NM CRL			: IAS MAX 280 kt
		A 43 NM CRL			: FL 130
		A 36 NM CRL			: IAS MAX 250 kt
		A MERUE			: FL 090

**HELICES / PROPELLERS**

<b>DPE (DIEPPE)</b> UIR FIR	<b>4H</b>	DPE		KOROM	<b>MERUE</b>
		A DPE			: FL 180
		A 43 NM CRL			: FL 100
		A MERUE			: FL 060
<b>DVL (DEAUVILLE)</b> UIR	<b>4H</b>	DVL		SOKMU	<b>MERUE</b>
		A 73 NM CRL			: FL 180
		A 43 NM CRL			: FL 100
		A MERUE			: FL 060
<b>CAN (CAEN)</b> FIR	<b>4H</b>	CAN		SOKMU	<b>MERUE</b>
		A 43 NM CRL			: FL 100
		A MERUE			: FL 060

**PANNE DE COMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.**Radiocommunication failure** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPB TEXT.*



**PARIS LE BOURGET**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices/ Jets and Propellers**  
**RWY 25 - 27**  
**DPE - DVL - CAN**

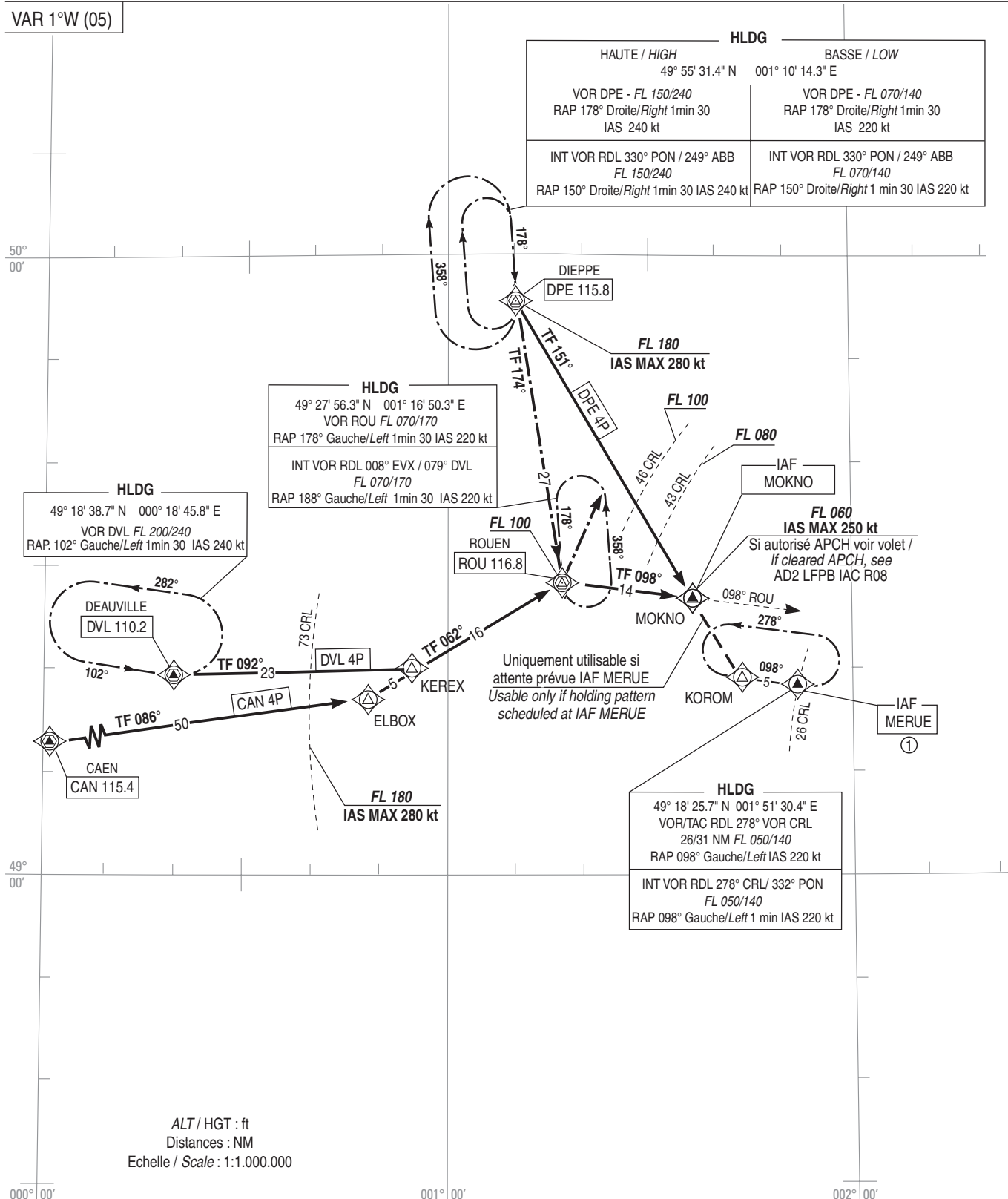
**IAF : MOKNO / MERUE ①**

ATIS LE BOURGET 120.0

TF : Track to Fix

① IAF MERUE uniquement utilisable si attente prévue  
IAF MERUE usable only if holding pattern scheduled

← Sur clairance ATC (Attente éloignée)  
By ATC clearance (Distant holding)



**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Afficher 7600 . Voir consignes particulières STAR AD2 LFPB TEXT.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : Squawk 7600. See STAR specific instructions described on AD2 LFPB TEXT.

**PARIS LE BOURGET (LFPB)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 25 - 27****DPE - DVL - CAN****IAF : MOKNO/MERUE (1)**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPB STAR RNAV 8.

(1) IAF MERUE uniquement utilisable si attente prévue.

<b>DPE (DIEPPE)</b>	<b>4P</b>	<b>DPE</b>	<b>MOKNO</b>			
UIR FIR		A DPE			: FL 180, IAS MAX 280 kt	
		A 46 NM CRL			: FL 100	
		A 43 NM CRL			: FL 080	
		A MOKNO			: FL 060, IAS MAX 250 kt	
<b>DVL (DEAUVILLE)</b>	<b>4P</b>	<b>DVL</b>	<b>KEREX</b>	<b>ROU</b>	<b>MOKNO</b>	
UIR		A 73 NM CRL			: FL 180, IAS MAX 280 kt	
		A ROU			: FL 100	
		A MOKNO			: FL 060, IAS MAX 250 kt	
<b>CAN (CAEN)</b>	<b>4P</b>	<b>CAN</b>	<b>ELBOX</b>	<b>KEREX</b>	<b>ROU</b>	<b>MOKNO</b>
FIR		A 73 NM CRL				: IAS MAX 280 kt
		A ROU				: FL 100
		A MOKNO				: FL 060, IAS MAX 250 kt

**PANNE DE COMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPB TEXT.