

AD 2.LFPG		
AD 2 LFPG SUM	AD 2 LFPG TEXT 1	AD 2 LFPG TEXT 2
AD 2 LFPG TEXT 3	AD 2 LFPG TEXT 4	AD 2 LFPG TEXT 5
AD 2 LFPG TEXT 6	AD 2 LFPG TEXT 7	AD 2 LFPG TEXT 8
AD 2 LFPG TEXT 9	AD 2 LFPG TEXT 10	AD 2 LFPG ENV 1
AD 2 LFPG ENV 2	AD 2 LFPG ENV 3	AD 2 LFPG ENV 4
AD 2 LFPG ENV 5	AD 2 LFPG ENV 6	AD 2 LFPG ENV 7
AD 2 LFPG ENV 8	AD 2 LFPG VPE 01	AD 2 LFPG VPE 02
AD 2 LFPG VPE 03	AD 2 LFPG VPE 04	AD 2 LFPG VPE 05
AD 2 LFPG VPE 06	AD 2 LFPG VPE 07	AD 2 LFPG VPE 08
AD 2 LFPG ARC	AD 2 LFPG AMSR	AD 2 LFPG SID RNAV DATA 01
AD 2 LFPG SID RNAV DATA 02	AD 2 LFPG COM 01	AD 2 LFPG INI 1
AD 2 LFPG INI 1 a	AD 2 LFPG INI 2	AD 2 LFPG INI 2 a
AD 2 LFPG SID RNAV 1	AD 2 LFPG SID RNAV 1 a	AD 2 LFPG SID RNAV 2
AD 2 LFPG SID RNAV 2 a	AD 2 LFPG SID RNAV 3	AD 2 LFPG SID RNAV 3 a
AD 2 LFPG SID RNAV 4	AD 2 LFPG SID RNAV 4 a	AD 2 LFPG SID RNAV 5
AD 2 LFPG SID RNAV 5 a	AD 2 LFPG SID RNAV 6	AD 2 LFPG SID RNAV 6 a
AD 2 LFPG SID RNAV 7	AD 2 LFPG SID RNAV 7 a	AD 2 LFPG SID RNAV 8
AD 2 LFPG SID RNAV 8 a	AD 2 LFPG SID CONV 1	AD 2 LFPG SID CONV 1 a
AD 2 LFPG SID CONV 1 b	AD 2 LFPG SID CONV 1 c	AD 2 LFPG SID CONV 2
AD 2 LFPG SID CONV 2 a	AD 2 LFPG SID CONV 2 b	AD 2 LFPG POGO 1
AD 2 LFPG POGO 2	AD 2 LFPG STAR DATA 1	AD 2 LFPG STAR DATA 2
AD 2 LFPG STAR RNAV 1	AD 2 LFPG STAR RNAV 1 a	AD 2 LFPG STAR RNAV 1 b
AD 2 LFPG STAR RNAV 1 c	AD 2 LFPG STAR RNAV 2	AD 2 LFPG STAR RNAV 2 a
AD 2 LFPG STAR RNAV 2 b	AD 2 LFPG STAR RNAV 2 c	AD 2 LFPG STAR RNAV 3
AD 2 LFPG STAR RNAV 3 a	AD 2 LFPG STAR RNAV 3 b	AD 2 LFPG STAR RNAV 4
AD 2 LFPG STAR RNAV 4 a	AD 2 LFPG STAR RNAV 4 b	AD 2 LFPG STAR RNAV 5
AD 2 LFPG STAR RNAV 5 a	AD 2 LFPG STAR RNAV 6	AD 2 LFPG STAR RNAV 6 a
AD 2 LFPG STAR RNAV 7	AD 2 LFPG STAR RNAV 7 a	AD 2 LFPG STAR RNAV 7 b
AD 2 LFPG STAR RNAV 8	AD 2 LFPG STAR RNAV 8 a	AD 2 LFPG STAR RNAV 8 b

---

PARIS CHARLES DE GAULLE  
LFPG

---

## Sommaire/Summary

Objet <i>Subject</i>	Page ou carte <i>Page or chart</i>
Sommaire <i>Summary</i>	AD2 LFPG SUM
✈ Consignes générales <i>General rules</i>	AD2 LFPG TEXT 1 > TEXT 4
✈ Consignes particulières <i>Special procedures</i>	AD2 LFPG TEXT 5 > TEXT 10
Procédures moindre bruit <i>Noise abatement procedures</i>	AD2 LFPG ENV 1 > ENV 8
Volumes de protection environnementale (VPE) <i>Environment protection airspace (VPE)</i>	AD2 LFPG VPE 1 > VPE 8
Carte régionale <i>Area chart</i>	AD2 LFPG ARC
Carte radar <i>Radar Chart</i>	AD2 LFPG AMSR
Fréquences <i>Frequencies</i>	AD2 LFPG COM 1
Départs initiaux <i>Initial departures</i>	AD2 LFPG INI 1 > INI 2
SID RNAV DATA	AD2 LFPG SID RNAV DATA 01 > SID RNAV DATA 02
SID RNAV	AD2 LFPG SID RNAV 1 > SID RNAV 8
SID CONV	AD2 LFPG SID CONV 1 > SID CONV 2
Itinéraires de liaison <i>Connecting routings</i>	AD2 LFPG POGO 1 > POGO 2
STAR RNAV DATA	AD2 LFPG STAR RNAV DATA 01 > STAR RNAV DATA 02
STAR RNAV	AD2 LFPG STAR RNAV 1 > STAR RNAV 8

## PARIS CHARLES DE GAULLE

**1 PROCEDURES APPLICABLES EN REGION DE CONTROLE TERMINALE DE PARIS****Organismes assurant le service du contrôle de la circulation aérienne**

- 1.1 L'ACC Paris assure le service de contrôle à l'intérieur de certaines parties de la TMA PARIS.
- 1.2 PARIS CHARLES DE GAULLE Approche et PARIS ORLY Approche assurent le service de contrôle dans certaines parties de la TMA PARIS définies ci-après.
- 1.3 PARIS CHARLES DE GAULLE Approche assure le service de contrôle des aéronefs au départ et à destination des aéroports de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE et CREIL.
- 1.4 PARIS ORLY Approche assure le service de contrôle des aéronefs au départ et à destination des aéroports de PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY et TOUSSUS LE NOBLE.
- 1.5 Pour les aéroports de BRETIGNY, BEAUVAIS, EVREUX, MELUN et ROUEN, les organismes assurant le service de contrôle sont indiqués dans les pages AD2 des aéroports correspondantes.

**2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

- 2.1 Dans la TMA PARIS, l'altitude de transition est fixée à 3000 ft AMSL.
- 2.2 A l'intérieur des espaces gérés par les approches de ROISSY, ORLY, ROUEN, BEAUVAIS, BRETIGNY et MELUN, l'altitude de transition (TA) est fixée à 4000 ft AMSL.

**3 PROCEDURES****3.1 Modalités d'utilisation des pistes**

Dans les deux configurations d'utilisation des pistes, face à l'Ouest ou face à l'Est :

- les pistes 08R/26L et 09L/27R sont principalement utilisées pour les atterrissages ;
- les pistes 08L/26R et 09R/27L sont principalement utilisées pour les décollages.

✈ 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 (hors LVP) du bon dégagement des servitudes par le précédent.

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

**3.2 Equipement****3.2.1 Transpondeur**

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

**3.2.2 Récepteur DME**

Le récepteur DME est obligatoire pour tous les aéronefs en CAG IFR devant pénétrer dans les espaces désignés ci-dessous :

- a) espace ayant pour limites latérales celles de la TMA PARIS et pour limites verticales le FL 100 et le FL 195 ;
- b) espaces gérés par les approches de PARIS ORLY et PARIS CHARLES DE GAULLE définies ci-après.

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

**3.3 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

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

Des consignes relatives aux aéronefs NON RNAV figurent au paragraphe "Utilisation".

**3.3.1 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'aéroport 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 APPLICABLE PROCEDURES IN THE PARIS TERMINAL CONTROL AREA****Relevant air traffic control services**

- 1.1 Paris ACC provides air traffic services within certain parts of PARIS TMA.
- 1.2 PARIS CHARLES DE GAULLE APP and PARIS ORLY APP provide air traffic services within certain parts of PARIS TMA defined as follows.
- 1.3 PARIS CHARLES DE GAULLE APP ensures ATC services for outbound and inbound traffic from/to PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS LE BOURGET, PONTOISE and CREIL aerodromes.
- 1.4 PARIS ORLY APP ensures ATC services for outbound and inbound traffic from/to PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY and TOUSSUS LE NOBLE aerodromes.
- 1.5 Air traffic services organisms ensuring services for BRETIGNY, BEAUVAIS, EVREUX, MELUN and ROUEN are shown in pages AD2 aerodromes.

**2 ALTIMETER SETTING**

- 2.1 Within the PARIS TMA, the transition altitude is 3000 ft AMSL.
- 2.2 Within airspace managed by ROISSY, ORLY, ROUEN, BEAUVAIS, BRETIGNY and MELUN approach services the transition altitude (TA) is 4000 ft AMSL.

**3 PROCEDURES****3.1 Procedures for use of runways**

In both RWY use configuration, Eastward and Westward:

- RWY 08R/26L and 09L/27R are mainly used for landings;

- RWY 08L/26R and 09R/27L are mainly used for take-offs.

The landing clearance is given in anticipation (cf RCA 3 § 5.6.6.3 and 5.6.6.4) upon first contact with the control tower. A maximum number of four aircraft may receive an anticipated clearance, the tower performing radar and/or visual tracking (excluding LVP) of correct clearance of radio ancillaries by the previous aircraft.

Landing must be carried out independently and simultaneously. The same procedures must be carried out for take-offs.

**3.2 Equipment****3.2.1 Transponder**

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

**3.2.2 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.

**3.3 Standard instrument arrivals (STAR)**

On arrival PARIS CHARLES DE GAULLE, all sectors in PARIS TMA are provided with RNAV STARs.

Instructions related to NON RNAV aircraft are included in "Operations" paragraph.

**3.3.1 Field of application**

These RNAV standard instrument arrival (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.

## PARIS CHARLES DE GAULLE

**3.3.2** 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".

**3.3.3** Equipement des aéronefs

Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond de manière convenable et 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 3.0.3 "Précision de navigation En Route".

**3.3.4** 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 FL 115 (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 LFPG, les pilotes doivent mentionner obligatoirement dans le champ " route " le point de début de STAR ainsi que l'IAF associé à l'approche.

**3.3.5** 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.

**3.3.6** Indicateurs d'itinéraires STAR**3.3.2** 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.*

**3.3.3** 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, France AIP, GEN 1.5-2 "Navigation equipment" and ENR 3.0.3 "En Route Navigation Precision".*

**3.3.4** 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 FL 115 (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 to LFPG, pilots must notify the STAR initial point as well as the IAF associated with the approach in the "route" field.*

**3.3.5** Radiocommunication failure

- Squawk 7600.
- Follow the authorized or PLN 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.

**3.3.6** STAR indicators

	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


**3.3.7** 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.

**3.3.7** 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.*

## PARIS CHARLES DE GAULLE

<b>3.4 Itinéraires normalisés de départ aux instruments (SID)</b> Ces itinéraires sont décrits dans les pages AD2 LFPG SID.	<b>3.4 Standard instrument departures (SID)</b> <i>Those routes are described on pages AD2 LFPG SID.</i>
<b>3.5 Itinéraires de transit</b> Ces itinéraires sont décrits sur la carte régionale (ARC).	<b>3.5 Transit routes</b> <i>Those routes are defined on the area chart (ARC).</i>
<b>3.6 Services Radar</b> L'ACC Paris et les organismes de contrôle d'Approche de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY et du BOURGET assurent les services Radar.	<b>3.6 Radar services</b> <i>Paris ACC and APP of PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY VELIZY and LE BOURGET provide the radar services.</i>
<b>4 CLASSEMENT DE LA TMA PARIS</b> Le classement des espaces à l'intérieur de la TMA PARIS est décrit en ENR 2 et sur la carte régionale (ARC).	<b>4 AIRSPACE CLASSES WITHIN PARIS TMA</b> <i>Airspace classes within PARIS TMA are stated in ENR 2 and on the area chart (ARC).</i>
<b>5 PARTIES DE LA TMA PARIS GEREES PAR LES APPROCHES</b>	<b>5 PARTS OF THE PARIS TMA MANAGED BY APPROACHES</b>
<b>5.1 DEFINITION DE L'ESPACE GERE PAR LES APPROCHES</b> TMA PARIS secteurs 5-6-7-8-8.1-8.2-9-10-11-12 et TMA CREIL secteurs 2-3 (cf. ENR 2).	<b>5.1 DEFINITION OF AIRSPACE MANAGED BY APPROACHES</b> <i>PARIS TMA sectors 5-6-7-8-8.1-8.2-9-10-11-12 and TMA CREIL parts 2-3 (see ENR 2).</i>
<b>5.2 GUIDAGE RADAR</b> Les altitudes minimales de sécurité radar et les limites latérales des aires associées sont décrites en AD2 LFPG AMSR/LFPO AMSR.	<b>5.2 RADAR VECTORING</b> <i>The minimum safe radar altitudes and lateral limits of associated areas are described in AD2 LFPG AMSR/LFPO AMSR.</i>
<b>5.3 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART (SID)</b>	<b>5.3 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURES (SID)</b>
<b>5.3.1</b> Désignation des départs normalisés La désignation des départs normalisés est dépendante de la configuration de PARIS ORLY et de PARIS CHARLES DE GAULLE (tableau).	<b>5.3.1</b> <i>Designation of SID</i> <i>The designation of SID depends on the outbound routes at PARIS ORLY and PARIS CHARLES DE GAULLE (see table).</i>
 <b>5.4 POGO</b>	<b>5.4 POGO</b>
<b>5.4.1</b> Définition Les itinéraires normalisés de liaison entre les aérodromes situés à l'intérieur des espaces gérés par les approches de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY et les aérodromes voisins sont appelés "POGO". Ils comportent soit un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) soit un départ omnidirectionnel, suivi d'un itinéraire de raccordement en navigation conventionnelle pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination. Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.	<b>5.4.1</b> <i>Definition</i> <i>Standard routes linking aerodromes located within airspace managed by PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY approaches and neighbouring aerodromes are called "POGO".</i>  <i>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.</i>  <i>These routes do not include holding procedures. Any possible delays are resolved in most cases before engine start up.</i>
<b>5.4.2</b> Plan de vol Mentionner DCT dans la case 15 et POGO dans la case 18.	<b>5.4.2</b> <i>Flight plan</i> <i>Write DCT in field 15 and POGO in field 18.</i>
<b>5.4.3</b> Utilisation Les exploitants aériens doivent planifier l'heure d'arrivée à PARIS CHARLES DE GAULLE dans les périodes suivantes (heures locales): Avant 0730, de 0930 à 1030, de 1230 à 1345, de 1515 à 1630, après 1830.	<b>5.4.3</b> <i>Utilization</i> <i>Air operators are to schedule the time of arrival to PARIS CHARLES DE GAULLE within the following time periods (local time):</i> <i>Before 0730, between 0930 and 1030, between 1230 and 1345, between 1515 and 1630, after 1830.</i>

**PARIS CHARLES DE GAULLE****5.5 VOLS VFR DANS LES ESPACES GERES PAR LES APPROCHES****5.5.1 Hélicoptères ou avions**

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

- Pour les hélicoptères, sur les itinéraires dont les conditions d'utilisation sont décrites dans la carte VAC HEL AD3 LFPG et la carte aéronautique au 1/100 000ème (annexe à l'arrêté du 8 février 1984 modifié), "ITINERAIRES HELICOPTERES - PARIS CTR 2 et 3",
- Pour les vols spéciaux (missions photo, travail aérien) sur demande adressée avec un préavis minimum de 72 heures au SNA/RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle (télécopie : 01 74 37 86 19).

En dérogation au RCA 3 § 3.8.4, la séparation à vue peut être appliquée entre aéronefs en régime IFR et aéronefs en régime VFR dans les conditions suivantes :

- Sur proposition du contrôle au pilote de l'aéronef au régime VFR,
- Sans que l'accord du pilote de l'aéronef en régime IFR soit nécessaire,
- De jour dans les conditions météorologiques minimales suivantes :
  - Visibilité horizontale 3000 m et plafond 600 ft.
- De nuit pour les hélicoptères uniquement dans les conditions météorologiques minimales suivantes :
  - Visibilité horizontale 4000 m et plafond 1500 ft.

**5.5.2 Planeurs**

Les planeurs utilisés par les aéroclubs signataires d'un protocole avec l'approche de CDG peuvent évoluer dans les zones réglementées R3000 à R3005.

Pendant leurs périodes d'activité, ces zones se substituent aux portions d'espace de classe A interférentes.

Les services de contrôle assurent le contournement de ces zones par les aéronefs placés sous leur responsabilité.

**5.6 CLASSEMENT DES ESPACES**

Voir carte régionale et ENR 2.

**5.5 VFR FLIGHTS IN AIRSPACES MANAGED BY APPROACH CONTROL****5.5.1 Helicopters or aircraft**

VFR flights may be allowed into Class A airspaces handled by Approach Control:

- for helicopters, on routes to be used under conditions set forth in VAC HEL AD3 LFPG chart and aeronautical chart 1:100,000 (addendum to modified 08 february 1984 order) "ITINERAIRES HELICOPTERES - PARIS CTR 2 et 3",
- for special flights (scenic air-photo, aerial scouting) upon request addressed with minimum notice of 72 hours to SNA/RP/CDG/SE/Subdivision Contrôle (fax : 01 74 37 86 19).

As an exemption to RCA 3 paragraph 3.8.4, visual separation may be applied between aircraft flying under IFR and aircraft flying under VFR under the following conditions:

- upon controller request made to aircraft pilot flying under VFR
- without the approval of aircraft pilot flying under IFR being needed,
- in the daytime under following meteorological minimum conditions:
  - 3000 m horizontal visibility and 600 ft ceiling.
- in the nighttime and only for helicopters under following meteorological minimum conditions:
  - 4000 m horizontal visibility and 1500 ft ceiling.

**5.5.2 Gliders**

Gliders used by flight schools that have signed a protocol with CDG Approach may fly in R3000 to R3005 regulated zones.

During periods of operation, these zones provide substitutes to interfering segments of class A airspace.

ATC services ensure aircraft under their control remain clear of these zones.

**5.6 DESCRIPTION OF CLASSES OF AIRSPACE**

See area chart and ENR 2.

# PARIS CHARLES DE GAULLE

## SID

### Consignes particulières/Special procedures

#### 1 CLAIRANCES DEPART ET MISE EN ROUTE

L'appel initial sera effectué sur DE GAULLE Prévol 10 min avant l'heure prévue de mise en route. Communiquer les éléments suivants : indicatif-destination-point de stationnement et "prêt à mettre en route dans 10 min".

Une mise en route anticipée, à la demande de l'équipage, peut être accordée pour attendre "moteurs en route" sur les points prévus à cet effet à proximité des pistes.

En cas d'impossibilité de respecter la pente de 5,5 % ou celle spécifiée sur le SID, aviser DE GAULLE Prévol.

La clairance Départ et Mise en Route peut être obtenue par liaison de données.

#### 2 REFOULEMENT

La clairance de refoulement est valide 1 min.

Sur les aires B/D/F de l'aérogare 2, les refoulements pour des appareils d'envergure maximale de 34,5 m, peuvent être effectués de manière indépendante sur 2 lignes parallèles bleue et orange.

#### 3 POINTS D'ARRET PISTE 08L, 08R, 09L, 09R, 26L, 26R, 27L, 27R

En conditions "LVP" et RVR < 800 m ou plafond < 300 ft et barre d'arrêt allumée signalées par l'ATIS :

- attendre au point d'arrêt CAT3 (à 150 m de l'axe).

Hors conditions ci-dessus :

- attendre au point d'arrêt CAT1 (à 90 m de l'axe) (voir AIP carte AD2 LFPG OACI 2).

#### 4 ALIGNEMENT ET DECOLLAGE

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.

#### 5 DEPARTS : SID RNAV

SID RNAV	Secteur/Sector		Réacteurs/Jets	Hélices/Propellers
	Nord / North	OPALE - ATREX - NURMO	FL > 115	FL > 115
	Est / East	RANUX - LANVI - BUBLI	FL > 195	FL > 195
		DIKOL - BAXIR	115 < FL < 195	115 < FL < 195
	Sud / South	AGOPA- ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL	FL > 195	(1)
	Ouest / West	EVX - LGL	FL > 115	FL > 115
(1) Les ACFT Hélices à destination de l'UIR (secteur Sud) doivent au préalable emprunter les SID CONV.		(1) The propeller ACFT inbound UIR (South sector) must first use SID CONV.		

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

##### 5.1 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

#### 1 PRE DEPARTURE PROCEDURE

All aircraft must contact "DE GAULLE Preflight" 10 min prior to estimated start-up giving following details : call-sign, destination, stand number and : "Ready to start in 10 min".

On Pilot's request early start up clearance may be approved and any ATC delay to be absorbed with engines running at designated remote holding pads near the runways.

If the 5,5 % minimum climb gradient or the one listed on the relevant SID cannot be complied with, "DE GAULLE Preflight" is to be notified.

Departure and Start up clearance can be issued through datalink.

#### 2 PUSH BACKS

Push back clearance is valid for one minute.

On aprons B, D, F (terminal 2) aircraft whose wingspans do not exceed 34.5 m, may be pushed back simultaneously on blue and orange guide-lines.

#### 3 HOLDING POINT MARKINGS AT 08L, 08R, 09L, 09R, 26L, 26R, 27L, 27R THR

In "LVP" conditions and RVR < 800 m or ceiling < 300 ft and stop bar lighted 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 OACI 2 chart).

#### 4 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.

#### 5 DEPARTURES: SID RNAV

For PARIS CHARLES DE GAULLE departures, all the sectors of Paris TMA are provided with RNAV SIDs.

##### 5.1 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.

## PARIS CHARLES DE GAULLE SID Consignes particulières/Special procedures

### 5.2 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/ou GNSS" et répondant aux exigences B-RNAV avec WP à anticiper ou WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).

L'organisme ATC assure les fonctions radar "surveillance, assistance et guidage".

### 5.2 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/or GNSS" RNAV and meeting B-RNAV requirements with anticipated WPs or overflown WPs, are set above the minimum safe altitude (MSA or AMSR).

The ATC unit provides "surveillance, assistance and guidance" radar functions.

### 5.3 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".

### 5.3 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".

### 5.4 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.

### 5.4 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 his own navigation to the point joining the En-Route structure, which is planned in PLN.

## 6 DEPARTS : SID CONV ou DCT PLN

## 6 DEPARTURES: CONV SID or DCT PLN

SID CONV ou/or DCT PLN	Secteur/Sector		Réacteurs/Jets	Hélices/Propellers
	Nord / North	MTD	FL < 115	FL < 115
	Est / East	NIPOR - ALIMO	FL < 115	FL < 115
	Sud / South	PTV (1) - MONOT (1) - DORDI	FL < 195	Tous FL / All FL
	Ouest / West	EVX - LGL	FL < 115	FL < 115

Au départ de PARIS CHARLES DE GAULLE, seul le secteur Sud est doté de SID conventionnels.

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

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 Ouest : DCT EVX ou LGL.

Après un départ initial selon la piste utilisée et le secteur concerné (voir descriptif AD2 LFPG 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 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.

Voir descriptif : AD2 LFPG CONV 1 et CONV 2.

For PARIS CHARLES DE GAULLE departures, only South sector is provided with conventional SID.

Pilots must comply with the following procedure:

Write in FPL item 15:

- to North sector: DCT MTD then DCT first joining point of En-Route structure.

- to East sector: DCT NIPOR or ALIMO.

- to West sector: DCT EVX or LGL.

After an initial departure depending on the runway and the sector used for take-off (see AD2 LFPG INI 1 & INI 2).

- to North sector: radar guidance to MTD.

- to East sector: radar guidance to RDL 085° CGN to proceed NIPOR or radar guidance to RDL 103° CLM to proceed ALIMO.

- to West sector: radar guidance to proceed EVX or LGL.

(1) The propeller ACFT destination UIR must indicate:

- after PTV : DCT AGOPA or ERIXU;

- after MONOT: DCT LATRA - OKASI or PILUL.

See attached pages: AD2 LFPG CONV 1 and CONV 2.

---

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID**  
**Consignes particulières/Special procedures**

---

**7 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Afficher 7600.

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

**8 APRES DECOLLAGE****8.1 DEPARTS SIMULTANES**

Des départs simultanés ont lieu sur les pistes 09R, 09L et 08R/08L ou 27L, 27R et 26R/26L dans certaines conditions; ceci implique un suivi rigoureux des départs initiaux.

**8.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**

Des départs omnidirectionnels peuvent être donnés aux aéronefs à hélices :

- RWY 09L/27R :                      - TNA : 800 ft vers le Nord
- et RWY 09R/27L :                - TNA : 900 ft vers le Sud
- RWY 08L/26R :                      - TNA : 900 ft vers le Nord
- et RWY 08R/26L :                - TNA : 800 ft vers le Sud

**8.3 PENTES HAUTES PERFORMANCES**

Les appareils capables de maintenir une pente de montée de l'ordre de 10% jusqu'au FL 150 peuvent bénéficier de trajectoires raccourcies, à l'initiative de DE GAULLE DEPART (sans demande).

**8.4 ASSIGNATION DE VITESSE**

**8.4.1** Pour les départs SID RNAV la vitesse est limitée à IAS 250 kts 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 kts pour les départs AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL, les aéronefs pouvant accélérer sans clearance sur les autres SID.

**8.4.2** Pour les départs SID CONV, la vitesse est limitée à IAS 220 kts.

 **9 SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC**

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

Au profit des postes de stationnements A (sauf A30 à A38), B, C, D, E et F.

- Fréquences : 118.1 MHz ; 119.550 MHz et 121.925 MHz
- Indicatif : "DE GAULLE trafic"
- Horaires : tous les jours de 0630 à 0000 locales.

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

- Fréquences : 121.675 MHz ; 121.875 MHz
- Indicatif : "DE GAULLE trafic"
- Horaires : tous les jours de 0630 à 0000 locales.
- Fréquence supplétive du service de gestion d'aire de trafic
- Fréquence : 121.650 MHz

Nature :

- approuve les refoulements 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.

**7 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

Squawk 7600.

Comply with the departure route and assigned levels up to D28 PGS or CGN (or D40 OL on SID CONV) then continue the flight as indicated in the FPL in force.

**8 DEPARTURE CONTROL****8.1 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.

**8.2 MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES**

Propeller aircraft may obtain multidirectional departure clearances:

- RWY 09L/27R :                      - TNA : 800 ft (early Northbound turn)
- and RWY 09R/27L :                - TNA : 900 ft (early Southbound turn)
- RWY 08L/26R :                      - TNA : 900 ft (early Northbound turn)
- and RWY 08R/26L :                - TNA : 800 ft (early Southbound turn)

**8.3 HIGH PERFORMANCE DEPARTURES**

Aircraft capable of maintaining a climb gradient of about 10% until FL 150 may benefit from shorter departure routes. On its own initiative "DE GAULLE Departure" will provide radar vectors.

**8.4 SPEED CONTROL**

**8.4.1** For SID RNAV departures, speed is limited to IAS 250 kts below FL 100. No speed increase request from crew, except necessity. From FL 100, speed is limited to IAS 280 kts for AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL departures, aircraft can increase speed without any clearance on other SID.

**8.4.2** For CONV SID speed is limited to IAS 220 kts.

**9 GROUND SERVICE PROVIDED WITHIN CDG2 APRON**

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

In respect of parking positions A (except A30 to A38), B, C, D, E and F.

- Frequencies: 118.1 MHz ; 119.550 MHz and 121.925 MHz
- Callsign: "DE GAULLE Apron"
- HOR: every day from 0630 to 0000 local time.

In respect of parking positions K, L and J.

- Frequencies: 121.675 MHz ; 121.875 MHz
- Callsign: "DE GAULLE Apron"
- HOR: every day from 0630 to 0000 local time.
- Ground service additional frequency
- Frequency: 121.650 MHz

Tasks:

- 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.

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## SID

Consignes particulières / *Special procedures*

## 10 PROCEDURES D'UTILISATION DU MODE S AU SOL

## 10.1 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.

## 10.2 PROCEDURE A APPLIQUER PAR LES PILOTES

## 10.2.1 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,
- Ne pas sélectionner les fonctions OFF et STDBY,
- Afficher le code Mode A 1000.

## 10.2.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur Mode S ou transpondeur Mode S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé d'un transpondeur Mode S ou équipé d'un transpondeur Mode S indisponible, applique la procédure suivante :

**a) Aéronef au départ :** maintenir le transpondeur Mode A + C sur OFF jusqu'à l'alignement.

**b) Aéronef à l'arrivée :** mettre le transpondeur Mode A + C sur OFF dès que l'aéronef a dégagé la piste.

**c) Autres cas d'aéronef en déplacement :** maintenir le transpondeur Mode A + C sur OFF pendant tout le déplacement.

## 10 PROCEDURE FOR USE OF MODE S ON THE GROUND

## 10.1 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.

## 10.2 PROCEDURE TO BE APPLIED BY PILOTS

## 10.2.1 Aircraft equipped with Mode S transponder

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

Pilot shall comply with the following procedure:

**a) For outbound aircraft**, upon 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,
- Do not select the OFF and STDBY functions,
- Set Mode A code to 1000.

## 10.2.2 Aircraft not equipped with Mode S transponder or with an unserviceable Mode S transponder

Pilot of aircraft not equipped with a Mode S transponder or equipped with an unserviceable Mode S transponder, shall comply with the following procedure:

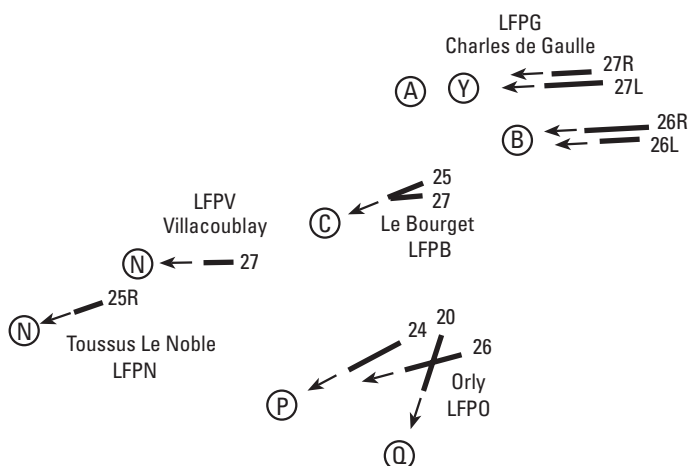
**a) For outbound aircraft:** maintain the Mode A + C transponder in the "OFF" position until lining up.

**b) For inbound aircraft:** set the Mode A + C transponder to OFF as soon as runway is vacated.

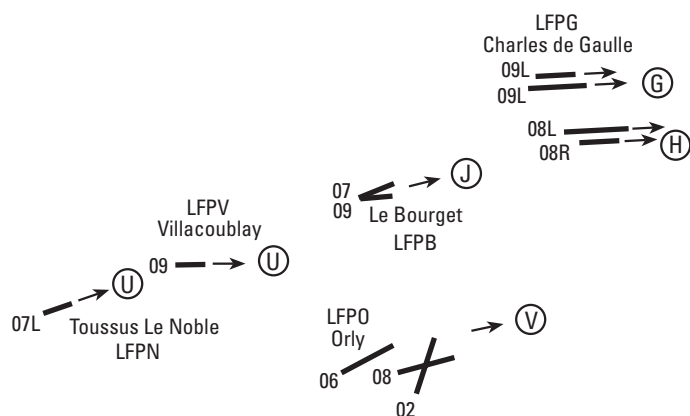
**c) Other cases of taxiing aircraft:** maintain the Mode A + C transponder in the "OFF" position all through taxiing.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**INDICATEURS D'ITINERAIRES SID EN TMA PARIS**  
**SID INDICATORS WITHIN PARIS TMA**

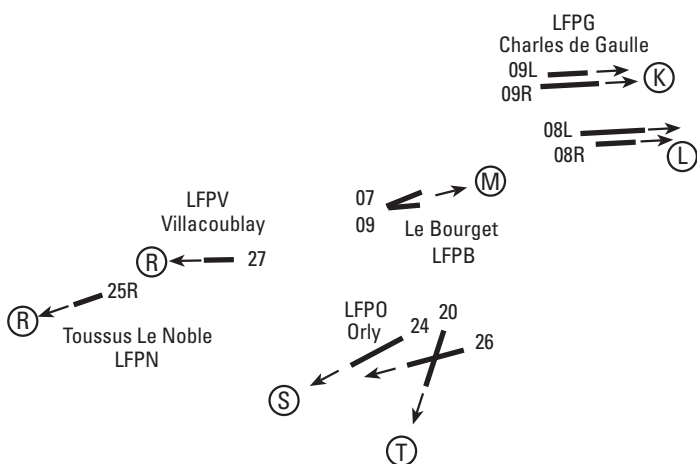
**CONFIGURATION OUEST**  
**WEST CONFIGURATION**



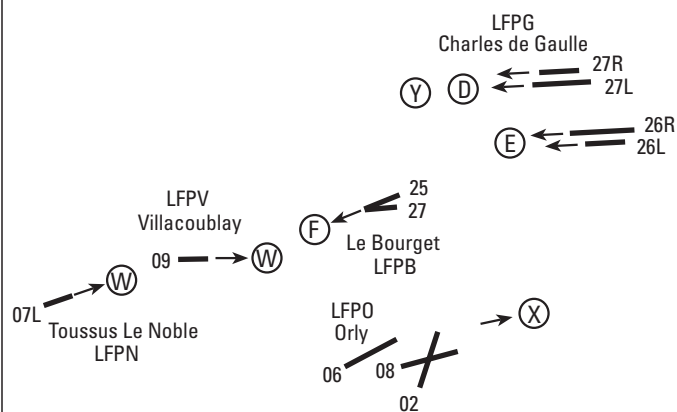
**CONFIGURATION EST**  
**EAST CONFIGURATION**



**CONFIGURATION INVERSE**  
**LFPO : OUEST LFPG : EST**  
**OPPOSITE CONFIGURATION**  
**LFPO : WEST LFPG : EAST**



**CONFIGURATION INVERSE**  
**LFPO : EST LFPG : OUEST**  
**OPPOSITE CONFIGURATION**  
**LFPO : EAST LFPG : WEST**



---

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Itinéraires hélicoptères dans la CTR 2 et 3 PARIS**  
***Helicopters routes within CTR 2 and 3 PARIS***

---

**CTR PARIS**

- 1** L'arrêté du 8 février modifié définit les itinéraires le long desquels les hélicoptères évoluant en circulation aérienne générale à l'intérieur d'une partie de la zone de contrôle de PARIS sont dispensés de l'application des règles de survol des agglomérations.
- 2** L'annexe à cet arrêté fait l'objet d'une carte spéciale au 1/100 000ème désignée carte "ITINÉRAIRES HÉLICOPTÈRES CTR 2 et 3 PARIS". Cette carte est disponible au Service de l'Information Aéronautique.

**CTR PARIS**

- 1** *The decree of 8 February 1984 modified defines routes along which helicopters pertaining to the general air traffic within part of the Paris control zone are exempted from rules governing flights over built in areas.*
- 2** *The annex to this decree is constituted by a specific chart, 1/100 000 scale, designated "ITINÉRAIRES HÉLICOPTÈRES CTR 2 et 3 PARIS" (Helicopter routes PARIS CTR 2 and 3). This chart is available at the Service de l'Information Aéronautique.*

## PARIS CHARLES DE GAULLE

### Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques

#### Noise abatement procedures

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

- 1 - les restrictions d'utilisation de l'aérodrome.
- 2 - les restrictions d'utilisation des aéronefs.
- 3 - les restrictions applicables en matière de circulation aérienne.

Pour l'aéroport de PARIS CHARLES DE GAULLE, ces restrictions sont les suivantes:

#### 1 RESTRICTIONS D'UTILISATION DE L'AÉRODROME

##### 1.1 Restriction permanente d'accès

- 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 de 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3.
- Cette interdiction s'applique aux avions à réaction subsoniques civils dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de dix-neuf sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage.

##### 1.2 Restriction d'accès de nuit pour les appareils non chapitre 3

- 1.2.1 Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non 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, ne peut décoller ou atterrir sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, entre :
- 23h15 et 06h00, heures locales de départ de l'aire de stationnement;
  - 23h30 et 06h15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.
- Des dérogations peuvent être accordées dans des circonstances exceptionnelles, par le ministre chargé de l'aviation civile (demande à adresser à DGAC - Direction des Transports Aériens, 50, rue Henry Farman 75720 PARIS Cedex 15)

- 1.2.2 Ces dispositions ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants:

- aéronefs programmés sur les plates-formes parisiennes en dehors des horaires mentionnés en 1.2.1 et qui ont été retardés pour des raisons purement techniques ou des raisons indépendantes de la volonté du transporteur;
- aéronefs substitués au dernier moment, pour des raisons purement techniques, à des aéronefs non visés au 1.2.1.;
- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire.

- 1.2.3 Le commandant de bord ne peut déroger aux règles établies en 1.2.1 et 1.2.2 que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité de vol.

- 1.2.4 Par ailleurs, l'organisme de contrôle de la circulation aérienne peut, pour des motifs de sécurité de vol, délivrer des clairances dérogeant aux règles établies en 1.2.1 et 1.2.2.

##### 1.3 Restriction d'accès de nuit pour les appareils bruyants et les plus bruyants du chapitre 3

- 1.3.1 Conformément aux dispositions de l'article R.221 -3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle (Val d'Oise), les restrictions d'usage suivantes sont décidées sur cette plate-forme.

On désigne par:

- "exploitant", l'exploitant technique d'un aéronef;
- "aéronefs les plus bruyants du chapitre 3", les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB
- "aéronefs bruyants du chapitre 3", les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB
- "énergie sonore du décollage d'un aéronef", la valeur  $W_d$  définie par la formule  $W_d = 10^{(L_s/10)}$  où  $L_s$  représente la valeur du niveau de bruit certifié de cet aéronef au point dit de survol, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée;

Noise abatement procedures applied to an airport are classified in three categories.

- 1 - Restrictions for use of the aerodrome,
- 2 - Restrictions for use of aircraft
- 3 - Restrictions applied to air traffic.

All these restrictions applied at PARIS CHARLES DE GAULLE airport as follow:

#### 1 RESTRICTIONS FOR USE OF AERODROME

##### 1.1 Restrictions for use by night and day

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

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

##### 1.2 Restrictions for non chapter 3 aircraft to use aerodrome at night

- 1.2.1 No jet engined ACFT which is not in compliance with standards as per annex 16 of the convention relative to international civil aviation or the 7th December 1944, Volume 1, 2nd part of chapter 3, may take off or land at Paris-Charles de Gaulle, from/to:

- 2315 - 0600 local time of departure from parking area
- 2330 - 0615 local time of arrival on the parking area.

Derogations can be granted under exceptional circumstances by the minister in charge of civil aviation (Send the request to DGAC -Direction des Transports Aériens, 50, rue Henry Farman 75720 PARIS Cedex 15)

- 1.2.2 Dispositions found in 1.2.1 do not restrict landings and takeoff on an exceptional basis for the following ACFT:

- scheduled which have been flights from / to Paris airports outside the stated times in 1.2.1 and control delayed for purely technical reasons outside the companies control.

- ACFT substituted at the last moment for purely technical reasons, for ACFT not mentioned in 1.2.1.

- Sanitary flights

- 1.2.3 Captains may only derogate from the rules laid down in 1.2.1 and 1.2.2 if they consider it absolutely necessary for safety reasons.

- 1.2.4 In addition, the air traffic control organism can, for safety reasons, give clearances derogating from rules laid down in 1.2.1 and 1.2.2

##### 1.3 Restrictions for noisy and most noisy chapter 3 aircraft to use aerodrome at night

- 1.3.1 In accordance with the provisions of article R 221-3 from Civil Aviation Code and in order to reduce the noise pollution in the vicinity of Paris-Charles de Gaulle aerodrome (Val d'Oise), the following operating restrictions are decided for this platform.

The following words are used as follows

- "operator", aircraft technical operator;
- "the most noisy aircraft in chapter 3", turbojet aircraft whose noise certification meets the standards specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 to the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and which have an accumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being less than 5 EPNdB;

- "noisy aircraft in chapter 3", turbojet aircraft whose noise certification meets the standards specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 to the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and which have an accumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being more than or equal to 5 EPNdB and less than 8 EPNdB;

- "aircraft take off sound energy", the value  $W_d$  defined by the formula  $W_d = 10^{(L_s/10)}$  in which  $L_s$  is the value of the certified noise level for this aircraft at the point called "flying over point", according to standards specified in Annex 16 to ICAO Convention above-mentioned;

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques

## Noise abatement procedures

- Wd,n, le cumul pour l'année n des énergies sonores des décollages sur l'aéro-drome de Paris-Charles de Gaulle des aéronefs les plus bruyants pour l'exploitant considéré, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement;
- "énergie sonore de l'atterrissage d'un aéronef", la valeur Wa définie par la formule  $Wa=10^{La/10}$  où La représente la valeur du niveau de bruit certifié de cet aéronef au point dit d'approche, conformément aux normes énoncées à l'annexe 16 de la convention susvisée;
- Wa,n le cumul pour l'année n des énergies sonores des atterrissages sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle des aéronefs les plus bruyants pour l'exploitant considéré, entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement;
- "indicateur nocturne des avions les plus bruyants pour l'année n" d'un exploitant d'aéronefs, la valeur n définie par la formule:  
 $In = 1 Wa,n + Wd,n$   
 $2 Wa,2000 Wd,2000^{100}$  où  
 Wa,2000 représente le plus élevé des nombres suivants:
- cumul, pour l'année 2000, des énergies sonores des atterrissages sur l'aéro-drome de Paris-Charles de Gaulle des aéronefs les plus bruyants de l'exploitant considéré, entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement;  
 $40 \times 10^{10}$  Joules;
- et
- Wd,2000 représente le plus élevé des nombres suivants:
- cumul, pour l'année 2000, des énergies sonores des décollages sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle des aéronefs les plus bruyants de l'exploitant considéré, entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement  
 $2 \times 10^{10}$  Joules;
- "mouvement", un atterrissage ou un décollage;
- 1.3.2 Sous réserve des dispositions prévues au 1.3.4, aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle:
- atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement;
- décoller entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement.
- A titre transitoire, les interdictions d'atterrissage ou de décollage sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle ne s'appliquent pas aux aéronefs qui ont été exploités sur cet aérodrome moins de cinq ans avant la date d'application du présent arrêté, tant que cet atterrissage ou ce décollage ne fait pas dépasser, au cours de l'année considérée, la valeur maximale suivante de l'indicateur nocturne des avions les plus bruyants de l'exploitant dont il relève:
- valeur 80 pour l'année 2001 ou 22,5 pour le dernier trimestre de l'année 2001
- valeur 60 pour l'année 2002;
- valeur 40 pour l'année 2003;
- valeur 20 pour l'année 2004.
- Les valeurs précitées pour les années 2003 et 2004 pourront être revues en fonction de l'évolution constatée des nuisances sonores dues à l'aéroport.
- Le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder, pour une année donnée, l'autorisation de dépasser la valeur maximale de l'indicateur nocturne des avions les plus bruyants aux exploitants dont la flotte totale comprend un très petit nombre d'aéronefs et qui, compte tenu notamment de la composition de leur flotte d'aéronefs, apportent la preuve, d'une part, que leurs activités risquent, faute d'obtenir une telle dérogation, d'être compromises dans une mesure déraisonnable et d'autre part, qu'ils ont engagé un programme visant à diminuer l'énergie sonore résultant de l'exploitation, sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, de leurs aéronefs les plus bruyants du chapitre 3.
- La demande de dépassement doit être adressée au ministre chargé de l'aviation civile au plus tard le 31 mars de l'année pour laquelle ce dépassement est sollicité.
- 1.3.3 Sous réserve des dispositions prévues au 1.3.4, aucun aéronef bruyant du chapitre 3 ne peut, sur l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle:
- atterrir entre 23 h 30 et 6 h 15, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement;
- Wd,n the combination of the take off sound energies at Paris-Charles de Gaulle aerodrome for the year n and for the most noisy aircraft of the affected operator, between 23 h 15 and 6 h, departure local time from the parking area;
- "aircraft landing sound energy", the value Wa defined by the formula  $Wa=10^{La/10}$  in which La is the value of the certified noise level for this aircraft at the point called "approach point", according to standards specified in Annex16 to ICAO Convention above-mentioned;
- Wa,n the combination of the landing sound energies at Paris-Charles de Gaulle aerodrome for the year n and for the most noisy aircraft of the affected operator, between 23 h 30 and 6 h 15, arrival local time to the parking area;
- "night indicator of the most noisy aircraft for the year No. "of an aircraft operator, the value n defined by the formula:  
 $In = 1 Wa,n + Wd,n$   
 $2 Wa,2000 Wd,2000^{100}$  in which  
 Wa,2000, is the highest of the following numbers:
- combination of the landing sound energies at Paris-Charles de Gaulle aerodrome for the year 2000 and for the most noisy aircraft of the affected operator, between 23 h 30 and 6 h 15, arrival local time to the parking area;  
 $40 \times 10^{10}$  Joules  
 and  
 Wd,2000 is the highest of the following numbers:
- the combination of the take off sound energies at Paris-Charles de Gaulle aerodrome for the year 2000 and for the most noisy aircraft of the affected operator, between 23 h 15 and 6 hours, departure local time from the parking area;
- $2 \times 10^{10}$  Joules;
- "movement", one landing or one take off;
- 1.3.2 Subject to provisions specified in 1.3.4, no one of the most noisy aircraft listed in chapter 3 may, at Paris-Charles de Gaulle aerodrome:
- land between 23 h 30 and 6h 15, local time of arrival to the parking area;
- take off between 23 h 15 and 6h, departure local time from the parking area.
- Transitorily, the landing and take off restrictions at Paris-Charles de Gaulle aerodrome are not applied to aircraft which have been operated for less than five years before the enforcement date of the Ministerial Order, as far as this landing or take off is not exceeding, during the affected year, the following maximum value of the night indicator for the most noisy aircraft of the appropriate operator:
- value 80 for the year 2001 or 22.5 for the last three months of the year 2001;
- value 60 for the year 2002;
- value 40 for the year 2003;
- value 20 for the year 2004;
- The values above-mentioned for the years 2003 and 2004 will be revised according to the noise pollution change noted at this airport.
- The Minister responsible for Civil Aviation may grant, for a definite year, an authorization for exceeding the maximum value of the night indicator for the most noisy aircraft to the operators whose fleet includes a very small number of aircraft and, taking into account their aircraft fleet types, give proof, on the one hand that their activities risk, if they do not get this dispensation, to be impaired in an unreasonable manner and, in the other hand, that they have developed a program in order to reduce the sound energy resulting from operating their most noisy aircraft of chapter 3 at Paris-Charles de Gaulle aerodrome.
- The request for the dispensation should be addressed to the Minister responsible for Civil Aviation at the latest on March 31st of the year for which this dispensation is requested.
- 1.3.3 Subject to provisions specified in paragraph 1.3.4 of this article, no one of noisy aircraft listed in chapter 3 may, at Paris-Charles de Gaulle aerodrome:
- land between 23 h 30 and 6h 15, local time of arrival to the parking area;

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques**  
**Noise abatement procedures**

	<p>- décoller entre 23 h 15 et 6 heures, heures locales de départ de l'aire de stationnement; sauf si l'exploitant de cet aéronef peut prouver que celui-ci a été exploité sur cet aéroport moins de cinq ans avant la date d'application du présent arrêté. Des dérogations à ces dispositions peuvent être accordées, à titre exceptionnel, par le ministre chargé de l'aviation civile.</p>		<p>- take off between 23 h 15 and 6 h, departure local time from the parking area. Except if the appropriate operator can prove that the affected aircraft has been operated at this aerodrome for less than five years before the enforcement date of this Ministerial Order. Dispensations from these provisions may be exceptionally granted by the Minister responsible of the Civil Aviation.</p>
1.3.4	<p>Les dispositions prévues aux 1.3.2 et 1.3.3 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire, des missions de protection des personnes et des biens, des missions d'Etat et militaires, des missions de service public;</li><li>- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol.</li></ul>	1.3.4	<p>The provisions specified in paragraphs 1.3.2 and 1.3.2 do not prevent the following aircraft exceptionally from landing and taking off:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aircraft operating for ambulance and humanitarian transport missions, life and property protection missions, military and government missions, public service missions;</li><li>- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons</li></ul>
1.4	<p><b>Restrictions de jour pour les appareils les plus bruyants du chapitre 3.</b></p>	1.4.	<p><b>Restrictions for most noisy aircraft to use aerodrome at day</b></p>
1.4.1	<p>En vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle (Val d'Oise), les restrictions d'exploitations suivantes sont décidées sur la plate-forme: On désigne par:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- "exploitant", l'exploitant technique d'un aéronef;</li><li>- "aéronefs les plus bruyants du chapitre 3", les aéronefs équipés de turbo-réacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB.</li></ul>	1.4.1.	<p>In order to reduce noise pollution in the vicinity of Paris-Charles de Gaulle aerodrome (Val d'Oise), the following operating restrictions are decided for this platform. The following words are used as follows</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- "operator", aircraft technical operator;</li><li>- "the most noisy aircraft in chapter 3", turbojet aircraft whose noise certification meets the standards specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 to the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and which have an accumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being less than 5 EPNdB;</li></ul>
1.4.2	<p>Aucun des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 ne peut, sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- atterrir entre 6 h 15 et 23 h 30, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.</li><li>- décoller entre 6 heures et 23 h 15, heures locale de départ de l'aire de stationnement.</li></ul>	1.4.2	<p>No one of the most noisy aircraft listed in chapter 3 may, at Paris-Charles de Gaulle aerodrome:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- land between 0615 and 2330, local time of arrival on the parking area;</li><li>- take off between 0600 and 2315, departure local time from the parking area.</li></ul>
1.4.3	<p>A titre transitoire, ces interdictions d'atterrissage ou de décollage sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ne s'appliquent pas pour un exploitant tant que le nombre total de ses mouvements effectués sur l'ensemble des périodes diurne et nocturne par des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3, rapporté au nombre total de ses mouvements effectués par ces mêmes appareils entre le 1er octobre 2002 et le 30 septembre 2003, ne dépasse pas en pourcentage:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la valeur 50 pour la période du 1er avril 2004 au 30 septembre 2004;</li><li>- la valeur 80 pour la période du 1er octobre 2004 au 30 septembre 2005;</li><li>- la valeur 60 pour la période du 1er octobre 2005 au 30 septembre 2006;</li><li>- la valeur 40 pour la période du 1er octobre 2006 au 30 septembre 2007;</li><li>- la valeur 20 pour la période du 1er octobre 2007 au 30 septembre 2008.</li></ul>	1.4.3.	<p>Transitorily, the landing and take off restrictions at Paris-Charles de Gaulle aerodrome are not applied to operators which have been operated for less than five years before the enforcement date of the Ministerial Order, as far as this landing or take off is not exceeding, during the affected year, the following maximum value of the night indicator for the most noisy aircraft of the appropriate operator:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- value 50 from April, 1st, 2004 to September, 30th 2004;</li><li>- value 80 from October, 1st, 2004 to September, 30th 2005;</li><li>- value 60 from October, 1st, 2005 to September, 30th 2006;</li><li>- value 40 from October, 1st, 2006 to September, 30th 2007;</li><li>- value 20 from October, 1st, 2007 to September, 30th 2008;</li></ul>
1.4.4	<p>le ministre chargé de l'aviation civile peut accorder, pour une période donnée, l'autorisation de dépasser le nombre maximal de mouvements à un exploitant qui en fait la demande dans les cas suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- l'exploitant apporte la preuve qu'il a engagé un programme de retrait des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 sur la base de la décroissance de l'énergie sonore émise par ces aéronefs à un rythme équivalent à celui fixé par les alinéas précédents;</li><li>- L'exploitant d'une flotte qui comprend un très petit nombre d'aéronefs apporte la preuve que, compte tenu de la composition de la flotte, ses activités risquent, faute d'obtenir une telle dérogation, d'être compromises dans une mesure déraisonnable et qu'il a engagé un programme de retrait des avions les plus bruyants du chapitre 3 sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.</li><li>- La demande de l'exploitant doit être adressée au ministre chargé de l'aviation civile au plus tard deux mois avant le début de la période considérée.</li></ul>	1.4.4.	<p>The Minister in charge of Civil Aviation may grant those operators making appropriate request, for a given period, permission to exceed maximum number of movements in the following cases :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- operator produces evidence he has engaged in the scheduled phase out of noisier chapter 3 aircraft on the basis of decrease of noise put out by these aircraft and at a rate equal to that set in previous chapters.</li><li>- operator with a fleet comprising a very small number of aircraft produces evidence stating that, in view of the set-up of his fleet and unless he is granted such an exemption, his operations are likely to be jeopardised to an unreasonable extent and that he has engaged in the scheduled phase out of noisier chapter 3 aircraft at Paris CDG airfield.</li><li>- Operator's request shall be addressed to the Minister in charge of Civil Aviation not later than two months before beginning of relevant period.</li></ul>
1.4.5	<p>Les dispositions prévues aux paragraphes précédents ne font pas obstacles à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"><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><li>- aéronefs mentionnées à l'article L.110-2 du code de l'aviation civile;</li><li>- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.</li></ul>	1.4.5.	<p>The provisions specified in preceding paragraphs do not prevent the following aircraft exceptionally from landing and taking off:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- aircraft operating for ambulance and humanitarian transport</li><li>- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons</li><li>- aircraft mentioned in article L.110.2 of civil aviation code</li><li>- aircraft operating government mission.</li></ul>

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques**  
**Noise abatement procedures**

<b>1.5</b>	<b>Restriction d'utilisation des pistes</b> Sauf en cas de fermeture totale ou partielle de la piste 27L, la piste 26R n'est utilisable au décollage que par les aéronefs classés chapitre 3 qui effectuent un départ vers l'ouest ou qui virent à gauche après la montée initiale.	<b>1.5</b>	<b>Restriction for use of runways</b> Except for complete or partial closure RWY 27L, RWY 26R may only be used by aircraft for takeoff belong into chapter 3 which proceed outbound westward or turning left after the initial climb.
<b>1.6</b>	<b>Essais de moteurs</b> 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. A partir du 1ER janvier 1998 aucun essai de 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 exploitant commercial de l'aéronef.	<b>1.6</b>	<b>Testing at the engines</b> Engines may be tested at predetermined points and in accordance with procedures as defined by Airports de Paris. "Testing of engines" means all operations carried out on an aircraft which is stationary with its engines going for more than 5 minutes at a power setting greater than, power used for starting up engines or taxiing.  As from 1st January 1998 the testing of engines may not 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 reasons, by the minister in charge of civil aviation, requested by the flight supervisor owner, technical or commercial operator of the aircraft
<b>1.7.</b>	<b>Interdiction des décollages non programmés de nuit</b>	<b>1.7.</b>	<b>Banning of unscheduled night take-offs</b>
<b>1.7.1</b>	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 4 h 59, heures locales de départ de l'aire de stationnement, 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.	<b>1.7.1</b>	In order to reduce noise pollution over Paris Charles de Gaulle aerodrome, take-off of aircraft from this field between 12.00 am and 4.59 am , local time of leaving parking stand , is prohibited unless subjected to allocation of departure slot (COHOR) within the given time brackets of day in question .
<b>1.7.2.</b>	Les dispositions prévues à l'article précédent ne font pas obstacle au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants: - aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire; - aéronefs mentionnés à l'article L 110.2 du code de l'aviation civile; - aéronefs effectuant des vols gouvernementaux; - aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité des vols et des personnes;	<b>1.7.2.</b>	Provisions specified in previous article do not impede take-off of following aircraft in very particular instances: - aircraft carrying out sanitary or humanitarian missions . - aircraft mentioned in article L 110.2 of Civil Aviation Code - aircraft carrying out Government flights - aircraft in emergency situation relating to flight safety- or pax safety grounds
<b>1.8.</b>	<b>Restrictions de nuit pour les appareils dépassant certains niveaux de bruit.</b>	<b>1.8.</b>	<b>Night time restrictions for aircraft exceeding specific noise levels</b>
<b>1.8.1.</b>	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 7 décembre 1944, est supérieure à la valeur de 99 EPNdB ne peut décoller de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle entre 0 heure et 4h59, heures locales de départ de l'aire de stationnement.	<b>1.8.1.</b>	No aircraft with certified noise level at said point of over flight, in compliance with standards stated in annex 16 of ICAO convention of 07 December 1944, exceeding value of 99 EPNdB shall take off between 12.00 am and 04.59 am ,local time of leaving parking stand
<b>1.8.2.</b>	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 supérieure à la valeur de 104,5 EPNdB ne peut atterrir de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle entre 0 h 30 et 5 h 29, heures locales d'arrivée sur l'aire de stationnement.	<b>1.8.2.</b>	No aircraft with certified noise level at said approach point , in compliance with standards stated in convention of 07 December 1944, exceeding value of 104.5 EPNdB shall land at Paris-Charles de Gaulle airport between 12.30 am and 05.29 am ,local time of arriving at parking stand.
<b>1.8.3.</b>	Un exploitant qui en fait la demande peut obtenir l'autorisation d'opérer des mouvements d'aéronefs dans les plages horaires visée aux 1.8.1 et 1.8.2. 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 correspondrait à celle mentionnée au 1.8.1 ou 1.8.2 . 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.	<b>1.8.3.</b>	Operator who makes adequate request may be granted clearance to operate aircraft movements within time brackets mentioned in 1.8.1 and 1.8.2 as long as reproducible flight performing method allows for environmental impact acknowledged by minister in charge of Civil Aviation equivalent to that of aircraft with noise certification matching value mentioned in 1.8.1 or 1.8.2. As a back up to his request , operator presents minister in charge of Civil Aviation with a file comprising : - definition of relevant take-off and landing procedures  - provisions taken by operator in order to comply with method of performing approved flight and allow government control . Authority in charge of monitoring airport noise pollution is consulted for views on the matter .
<b>1.8.4.</b>	Les dispositions prévues au 1.8.1 et 1.8.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants: - aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire; - aéronefs mentionnés à l'article L 110.2 du code de l'aviation civile; - aéronefs effectuant des vols gouvernementaux; - aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité des vols et des personnes;	<b>1.8.4.</b>	Provisions stated in 1.8.1 and 1.8.2 do not impede take-off or landing of following aircraft in very particular instances: - aircraft carrying out sanitary or humanitarian missions . - aircraft mentioned in article L 110.2 of Civil Aviation Code - aircraft carrying out Government flights - aircraft in emergency situation relating to flight safety- or pax safety grounds ;

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**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**

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

D'une manière générale, le vol doit être conduit (en fonction des normes opérationnelles propres à chaque aéronef) de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 pieds au-dessus du niveau de l'aéroport. Les pilotes des avions munis de turbo réacteurs doivent en outre utiliser les procédures de montée initiale suivantes :

- 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 3000 pieds avec un braquage des volets correspondant à la configuration décollage ;
- maintenir la puissance de décollage jusqu'à la hauteur de 1500 pieds, puis la puissance maximale de montée jusqu'à la hauteur de 3000 pieds ;
- à 3000 pieds reprendre la puissance normale de montée, procéder à la rentrée des volets et adopter la configuration de montée de route.

**2.2 Procédures d'atterrissage**

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

**3 RESTRICTIONS APPLICABLES EN MATIERE DE CIRCULATION AERIEENNE**

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.

**3.1 Restrictions d'utilisation de certaines procédures de départ**

3.1.1. Face à l'Ouest, les procédures de décollage situées dans l'axe des pistes ne peuvent être utilisées que par des appareils appartenant au chapitre 3, qui doivent dans ce cas adopter une pente minimale de montée de 6,5%.

En cas d'impossibilité de respecter cette pente aviser DE GAULLE PREVOL.

3.1.2. Face à l'est, l'utilisation de la procédure d'arrivée à PARIS-CHARLES DE GAULLE en provenance du Sud-Est, dénommée OMAKO-MOSUD, est interdite entre 2220 et 0700 heures locales de passage au point MOSUD.

Le commandant de bord ne peut déroger à cette règle 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 contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

**3.2 Procédures particulières pour les aéronefs recertifiés chapitre 3**

3.2.1. Entre 2315 et 0600, 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 de l'aviation civile internationale, volume I, 2ème partie, chapitre 2, ayant fait l'objet d'une recertification acoustique conformément à l'annexe 16 de la convention de l'aviation civile internationale, volume I, 2ème partie, chapitre 3 et équipés de turbo réacteurs dont le taux de dilution, tel qu'il est défini dans le volume I de l'annexe 16 à la convention de 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 les SID 1Y décrites en AD2 LFPG RNAV 7 et 8.

**3.3 Procédures de nuit pour les appareils bruyants du chapitre 3 et les plus bruyants du chapitre 3.**

On désigne par :

- "exploitant", l'exploitant technique d'un aéronef ;
- "aéronefs les plus bruyants du chapitre 3", les aéronefs équipés de turbo réacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, inférieure à 5 EPNdB ;

**2 RESTRICTION FOR USE OF AIRCRAFT****2.1 Operational procedures for takeoff**

Pilots proceeding quiet takeoff from CDG are to comply with the following operational procedures:

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.

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

- 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 takeoff configuration;
- to maintain takeoff power until 1500 ft then maximum climb power rating up to 3000 ft;
- at 3000 ft proceed normal climbing power and flap retraction then adopt climb attitude.

**2.2 Procedures for Landing**

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.

**3 RESTRICTIONS TO APPLY FOR AIR TRAFFIC PURPOSES**

The restrictions to apply for air traffic purposes at PARIS CDG are of three types:

- restrictions for use of certain outbound procedures;
- obligation for pilots to follow certain outbound procedures;
- obligation to conduct the flight inside environment protection airspace associated with procedures.

**3.1 Restrictions for use of certain departure procedures**

3.1.1. Westbound takeoffs in line with the runway can only be made by ACFT belonging to chapter 3, and these aircraft must maintain a minimum climb gradient of 6.5%.

In case of impossibility to respect this slope, advise DE GAULLE PREFLIGHT.

3.1.2. Eastbound, arrivals through the procedure OMAKO-MOSUD for traffic coming from South-East is not permitted from 2220 to 0700, local time over flying MOSUD.

Captains can only derogate from the rule above mentioned if they consider it absolutely necessary for safety reasons or if they have received a clearance delivered by ATC for safety reasons.

**3.2 Procedures for chapter 3 re-certified aircraft**

3.2.1. From 2315 to 0600, local time of departure from the parking area, all aircraft not initially being certified to a noise level group or those certified to be in compliance with the standards laid down in annex 16 of the international civil aviation convention, volume I, 2nd part, chapter 2, which have been re-certified to meet annex 16 noise level requirements of the international civil aviation convention, volume I, 2nd part, chapter 3 and equipped with jet engines whose bypass ratio, as defined in volume I of annex 16 of the international civil aviation convention, is less than 3 must:

- Report this fact when making first radio contact on DE GAULLE PREFLIGHT;
- follow SID 1Y described in AD2 LFPG RNAV 7 and 8.

**3.3 Procedures for noisy aircraft in chapter 3 and most noisy aircraft in chapter 3.**

The following words are used as follows

- "operator", aircraft technical operator;
- "the most noisy aircraft in chapter 3", turbojet aircraft whose noise certification meets the standards specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 to the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and which have an accumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being less than 5 EPNdB;

## PARIS CHARLES DE GAULLE

## Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques

## Noise abatement procedures

- "aéronefs bruyants du chapitre 3", les aéronefs équipés de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes énoncées au chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 et qui présentent une marge cumulée des niveaux de bruit certifiés, par rapport aux limites admissibles définies dans ce chapitre, supérieure ou égale à 5 EPNdB et inférieure à 8 EPNdB.

Les aéronefs bruyants du chapitre 3 et les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 doivent, entre 2315 et 0600, heures locales de départ de l'aire de stationnement :

- être signalés comme tels par le commandant de bord lors du premier contact radiotéléphonique sur DE GAULLE PREVOL ;
- suivre les SID 1Y décrites en AD2 LFPG RNAV 7 et 8.

## 3.4. 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'informations aéronautiques :

- jusqu'à une distance de 11 miles nautiques de la balise VOR DME PGS pour les décollages en pistes 26L et 26R, et 6,1 NM de la balise VOR 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'au survol de la balise RSY pour les décollages en pistes 09L et 09R (Nota) ;
- jusqu'au survol de la balise CGZ pour les décollages en pistes 08L et 08R (Nota).

Nota : Les débuts de virage ne seront en aucun cas engagés avant le passage des balises RSY et CGZ

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.

## 3.5. Obligation de conduire le vol à l'intérieur des volumes de protection environnementale

Conformément aux dispositions des articles L.227-4 et R.221-3 du code de l'aviation civile et en vue de réduire les nuisances sonores autour de l'aérodrome de PARIS-CHARLES-DE-GAULLE (Val d'Oise), les restrictions d'exploitation suivantes sont décidées sur cette plate-forme :

## 3.5.1 Définitions

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 AD2 LFPG ENV 1 à 8, 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 AD2 LFPG VPE 1 à 8, par lesquelles le vol peut pénétrer dans le volume.

3.5.2 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 :

- "noisy aircraft in chapter 3", turbojet aircraft whose noise certification meets the standards specified in chapter 3 of the second part in the first volume of the Annex 16 to the ICAO Convention dated December 7th, 1944, and which have an accumulated margin of certified noise levels, with respect to permissible noise limits defined in this chapter, being more than or equal to 5 EPNdB and less than 8 EPNdB.

From 2315 to 0600, local time of departure from the parking area, noisy aircraft in chapter 3 and most noisy aircraft in chapter 3 must:

- Report this fact when making first radio contact on DE GAULLE PREFLIGHT;
- follow SID 1Y described in AD2 LFPG RNAV 7 and 8.

## 3.4. Obligation to follow initial outbound tracks

Except for safety or control reasons, pilots of turbojet aircraft are to follow the initial track of the standard instrumental departure depicted in the aeronautical information publications:

- until a distance of 11NM from VOR/DME PGS for take-off RWY 26L and 26R and 6.1 NM from VOR/DME CGN for take-off RWY 27L and 27R, pilots being free of this constraint when reaching flight level 060;

- until over flying RSY ground fix for takeoffs RWY 09L and 09R (see note);

- until over flying CGZ ground fix for takeoffs RWY 08L and 08R (see note).

Note: In no case, commencing a turn should be performed before over flying of RSY and CGZ.

Pilots are required to conduct their flight with the sharpest precision practicable.

These instructions do not apply to propellers between 0600 and 2315, local times from departing parking area.

## 3.5. Obligation to conduct the flight inside the environment protection airspace

In accordance with the provisions of article L 227-4 and R 221-3 from Civil Aviation Code and in order to reduce noise pollution in the vicinity of PARIS-CHARLES DE GAULLE aerodrome (Val d'Oise), the following restrictions are decided for this platform:

## 3.5.1 Definitions

Volume of environmental protection: 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.

Exiting limits : that part of lateral limits to environmental protection volume situated between points defined in AD2 LFPG ENV 1 to 8, through which a flight may exit volume.

Entering limits: that part of lateral limits to environmental protection volume situated between points defined in AD2 LFPG ENV 1 to 8, through which a flight may enter volume.

3.5.2 Commander of aircraft flying under IFR shall conduct flight within that volume of environmental protection linked to procedure declared in use by Air Traffic Control Agency .

Relevant procedures and volumes of environmental protection linked there-to are described in the following AIP's:

Procédures Procedures	AIP FRANCE procédures pages : See AIP France, pages:	Volumes de protection environnementale AIP FRANCE pages : Volume of environmental protection, see AIP FRANCE, pages:
Départ/departure RWY 08R – 08L	AD2 LFPG SID INI 1	AD2 LFPG VPE 01
Départ/departure RWY 09R – 09L	AD2 LFPG SID INI 1	AD2 LFPG VPE 02
Départ/departure RWY 26R – 26L	AD2 LFPG SID INI 2	AD2 LFPG VPE 03
Départ/departure RWY 27R – 27L	AD2 LFPG SID INI 2	AD2 LFPG VPE 04

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques**  
**Noise abatement procedures**

Procédures <i>Procedures</i>	AIP FRANCE procédures pages: <i>See AIP France, pages:</i>	Volumes de protection environnementale AIP FRANCE page: <i>Volume of environmental protection, see AIP FRANCE, pages:</i>
Arrivées/Arrival ILS RWY 08R	AD2 LFPG IAC 11	AD2 LFPG VPE 05
Arrivées/Arrival ILS RWY 09L	AD2 LFPG IAC 09	AD2 LFPG VPE 06
Arrivées/Arrival ILS RWY 26L	AD2 LFPG IAC 15	AD2 LFPG VPE 07
Arrivées/Arrival ILS RWY 27R	AD2 LFPG IAC 13	AD2 LFPG VPE 08

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.

Lorsque 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 ».

3.5.3 Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au 3.5.2 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 contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

3.5.4 Les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associées aux procédures de départ initial, prévues au 3.5.2, ne s'appliquent pas aux avions à hélices de 6 heures à 23h15, heures locales de départ de l'aire de stationnement, sauf en l'absence de procédure spécifique pour ces avions.

3.6 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.

4 MESURE DE BRUIT  
Des stations de mesure de bruit sont implantées sous les axes des pistes 09R/27L et 08L/26R.

*When volume of environmental protection is linked to initial departure procedure, aircraft commander is no longer required to conduct flight within that volume, as long as he (she) has reached either 'exiting' limits or defined upper limit .*

*When volume of environmental protection is linked to ILS arrival procedure, aircraft commander is required to enter that volume through 'entering' limits.*

3.5.3 *No aircraft commander shall derogate from rules defined in 3.5.2 except when he thinks it absolutely necessary to do so on grounds of safety or when fresh control instruction is received from ATC agency on grounds of flight safety assurance .*

3.5.4 *Provisions relating to volumes of environmental protections linked to initial departure procedures, as stated in 3.5.2 , do not apply to propeller aircraft between 6 am and 11.15 pm local taxiing time out of parking stand , except when specific procedures meant for those aircraft are not available.*

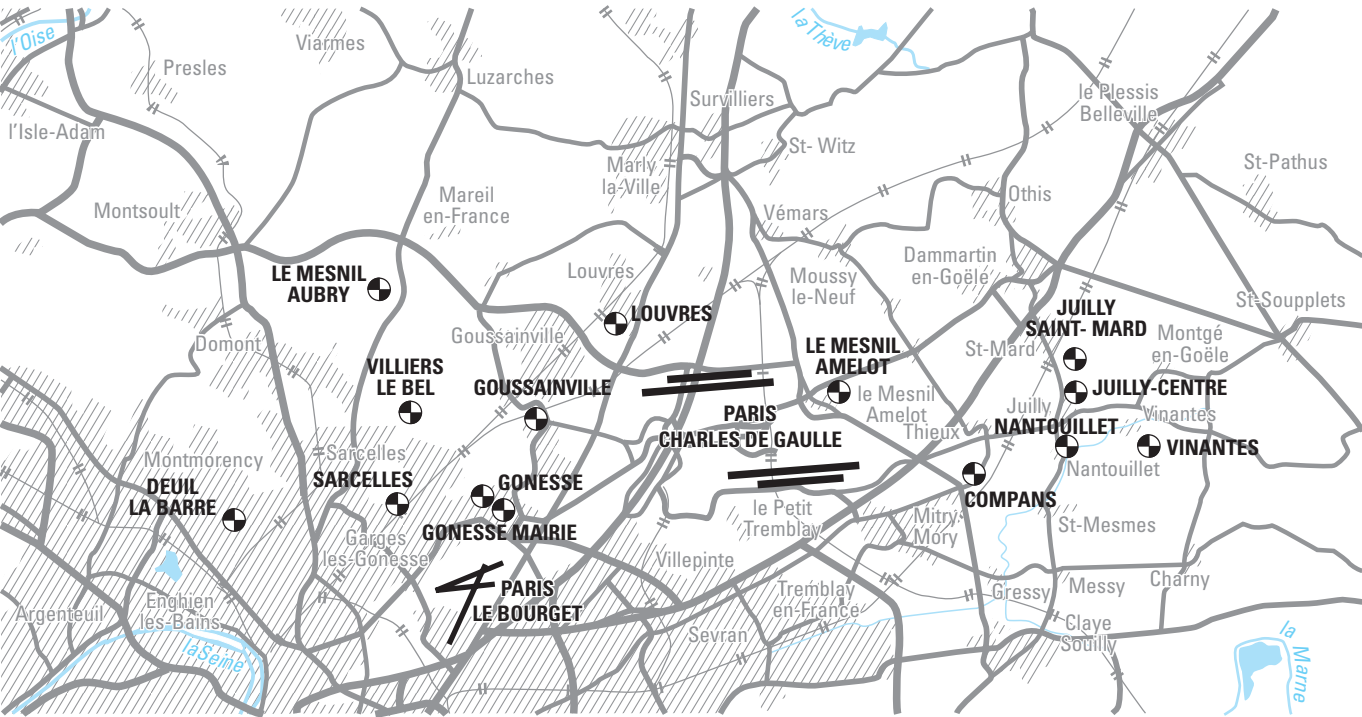
3.6 *Visual approach  
Visual approach as described in RCA 1.5.5 is not allowed by day or night*

4 **NOISE - MEASURE**  
*Noise measuring stations are located under the tracks of runways 09R/27L and 08L/26R.*

PARIS CHARLES DE GAULLE

Restrictions d'exploitation visant à l'atténuation des nuisances phoniques

Noise abatement procedures



MESURE DE BRUIT

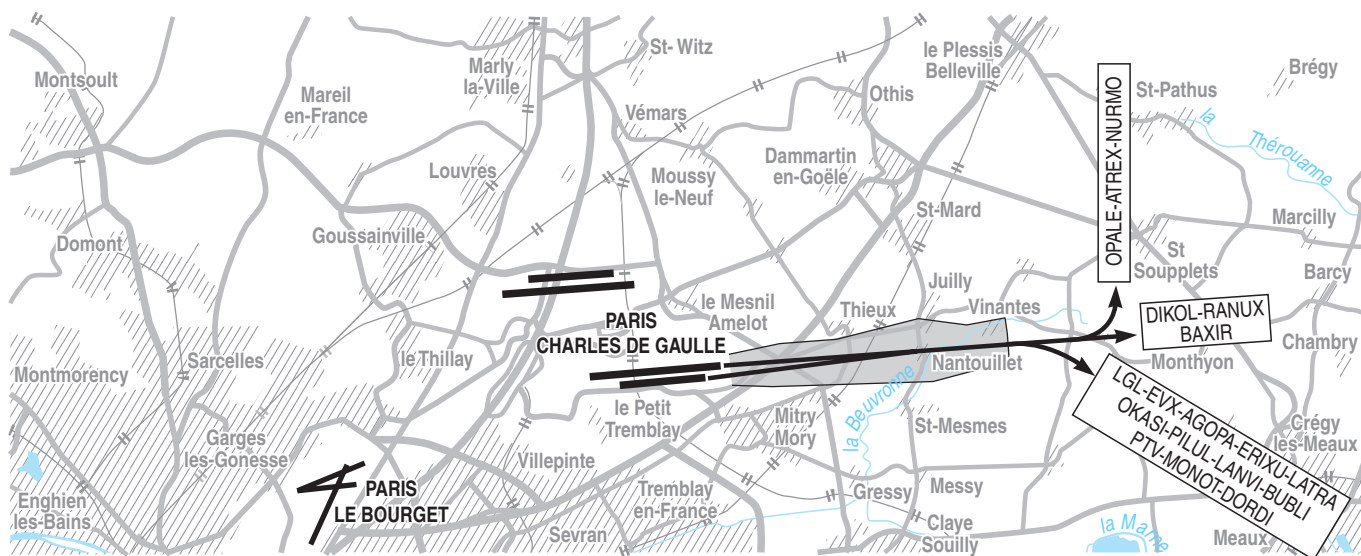
Des stations de mesure de bruit sont implantées sous les axes des pistes 09R / 27L et 08L / 26R.  
Les emplacements sont les suivants :

NOISE MEASURE

Noise measuring stations are located under the tracks of runways 09R / 27L and 08L / 26R.  
Locations are as follows :

GOUSSAINVILLE	49 00 47 N - 002 27 51 E
GONESSE	48 59 21 N - 002 26 23 E
GONESSE- MAIRIE	48 59 11 N - 002 26 59 E
LOUVRES	49 02 25 N - 002 30 03 E
LE MESNIL-AUBRY	49 03 06 N - 002 23 40 E
COMPANS	48 59 48 N - 002 39 48 E
VILLIERS LE BEL	49 00 53 N - 002 24 30 E
LE MESNIL-AMELOT	49 01 18 N - 002 36 07 E
NANTOUILLET	49 00 14 N - 002 42 16 E
VINANTES	49 00 20 N - 002 44 25 E
JUILLY SAINT- MARD	49 01 52 N - 002 42 23 E
JUILLY CENTRE	49 01 14 N - 002 42 22 E
SARCELLES	48 59 15 N - 002 24 03 E
DEUIL-LA-BARRE	48 58 57 N - 002 19 45 E

**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**

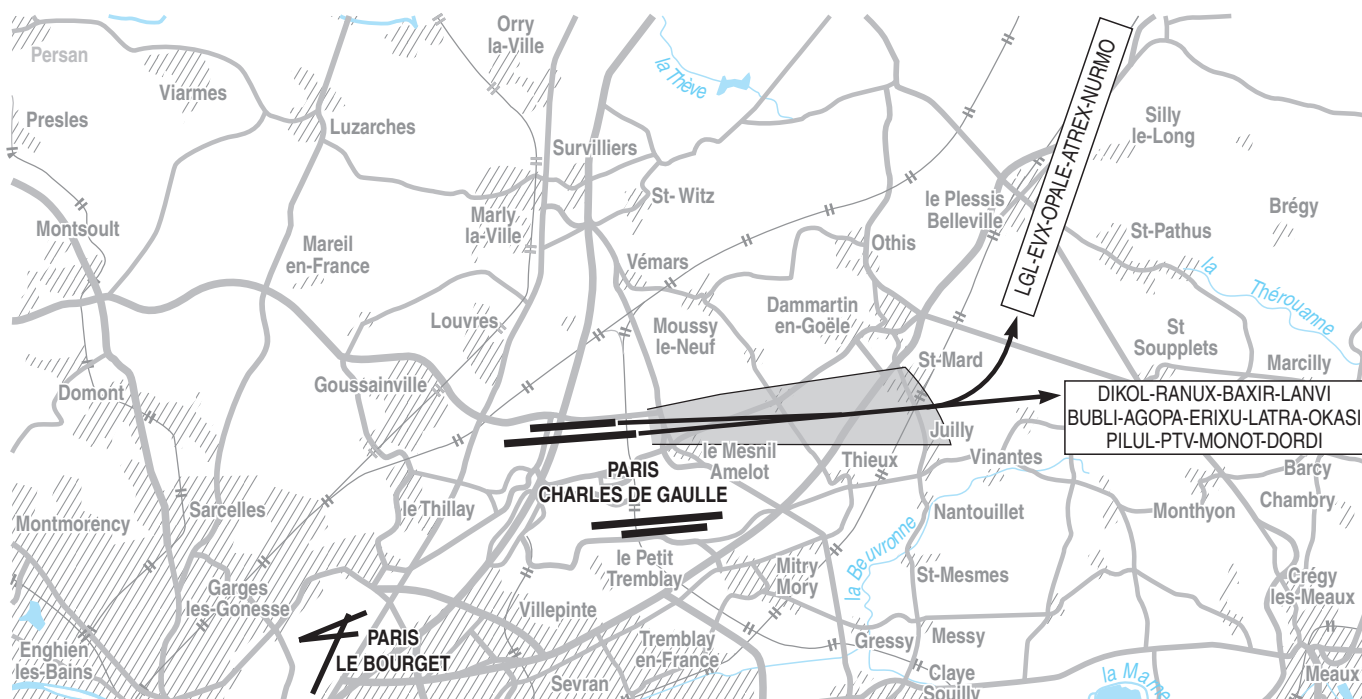
a) Lateral limits : broken line joining the points :

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.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DEPARTS INITIAUX RWY 09**  
**INITIAL DEPARTURES RWY 09**



**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 09**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E - 2. 49°01'09.02"N, 002°42'03.73"E
3. 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E
- puis un arc sens anti-horaire de 3.77 NM de rayon centré sur 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 4. 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E
5. 49°02'26.41"N, 002°40'40.92"E - 6. 49°02'03.30"N, 002°36'30.28"E
7. 49°01'32.15"N, 002°32'28.50"E - 8. 49°01'31.57"N, 002°32'57.12"E
9. 49°01'23.46"N, 002°31'45.11"E - 10. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité fin de piste; la limite supérieure est fixée au niveau de vol 60.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 3. et 4.

**Environment protection airspace associated with initial departures for runway 09**

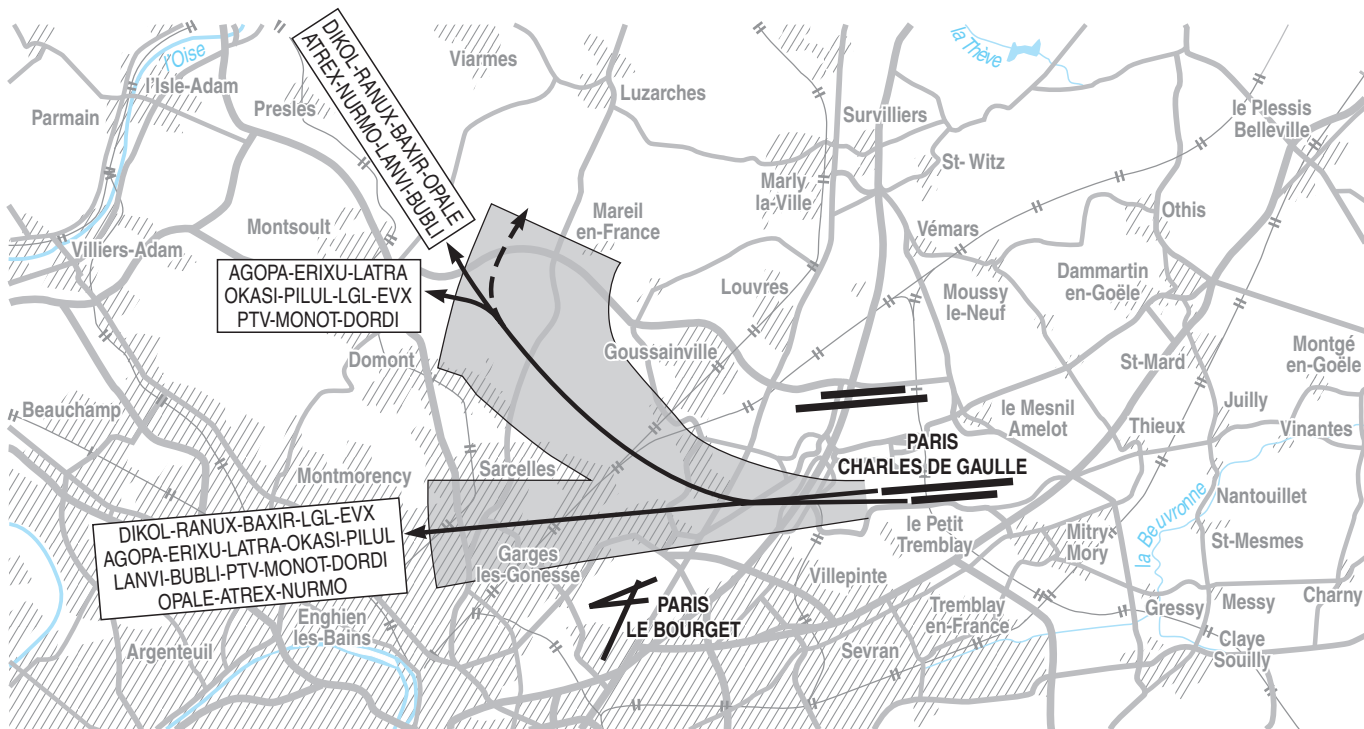
a) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E - 2. 49°01'09.02"N, 002°42'03.73"E
3. 49°01'08.80"N, 002°42'52.31"E
- then a counter-clockwise arc of 3.77 NM radius centered on 48°59'58.1"N, 002°37'25.7"E - 4. 49°02'31.67"N, 002°41'38.20"E
5. 49°02'26.41"N, 002°40'40.92"E - 6. 49°02'03.30"N, 002°36'30.28"E
7. 49°01'32.15"N, 002°32'28.50"E - 8. 49°01'31.57"N, 002°32'57.12"E
9. 49°01'23.46"N, 002°31'45.11"E - 10. 49°01'11.37"N, 002°31'46.61"E

b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.

c) "Exit limits" : section of lateral limits located between the points 3. and 4.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DEPARTS INITIAUX RWY 26**  
**INITIAL DEPARTURES RWY 26**



**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 26**

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**

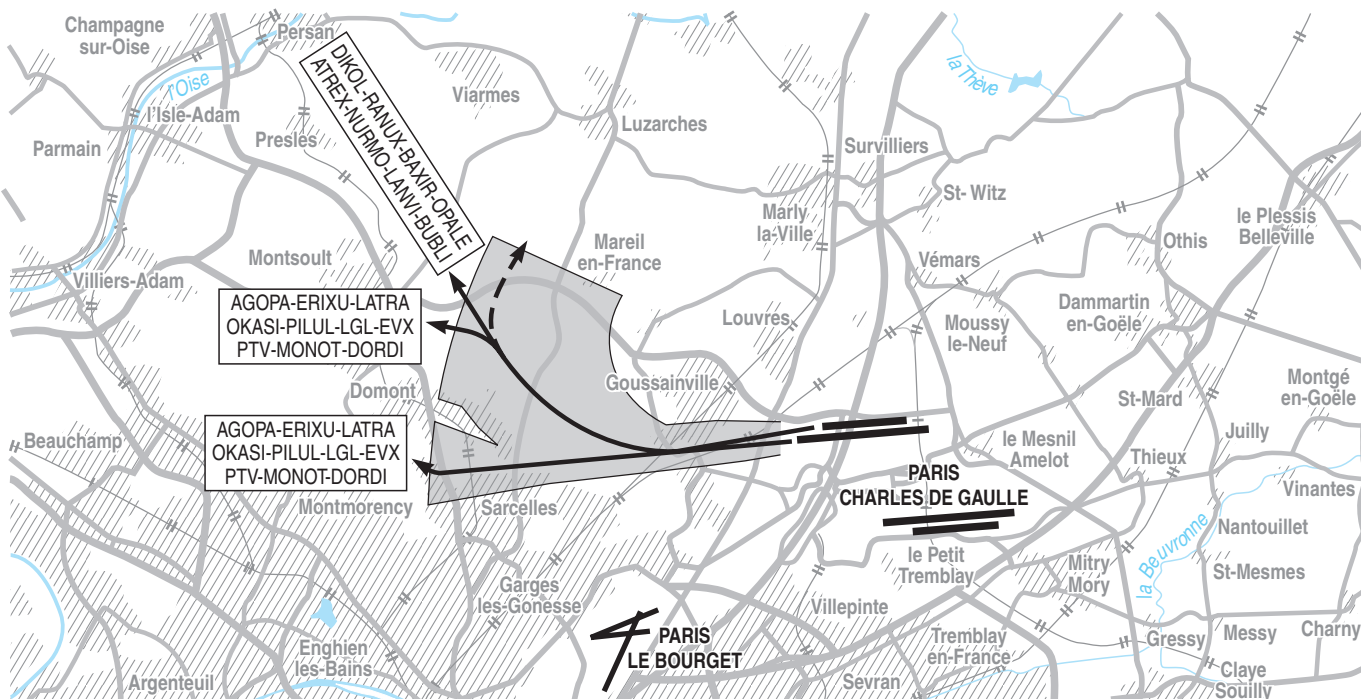
a) Lateral limits : broken line joining the points :

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

**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

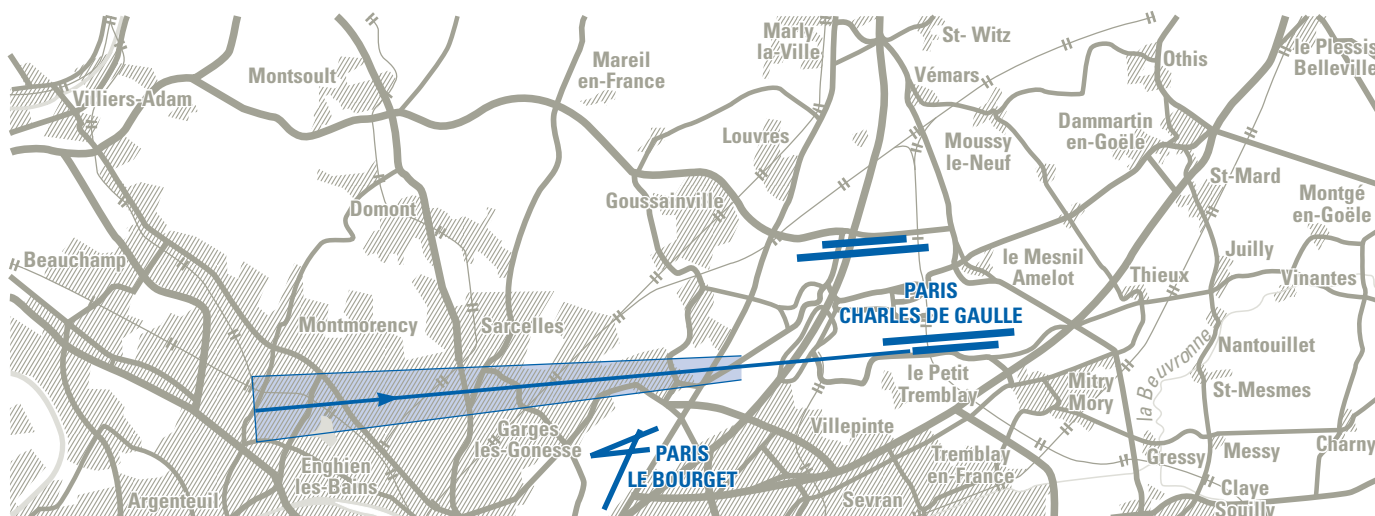
b) Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; the upper limit is set to flight level 60.

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.

# PARIS CHARLES DE GAULLE

## VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE

### ARRIVEES ILS RWY 08R



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

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

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

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

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

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

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

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

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

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

a1) Lateral limits : broken line joining the points :

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

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

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

and,

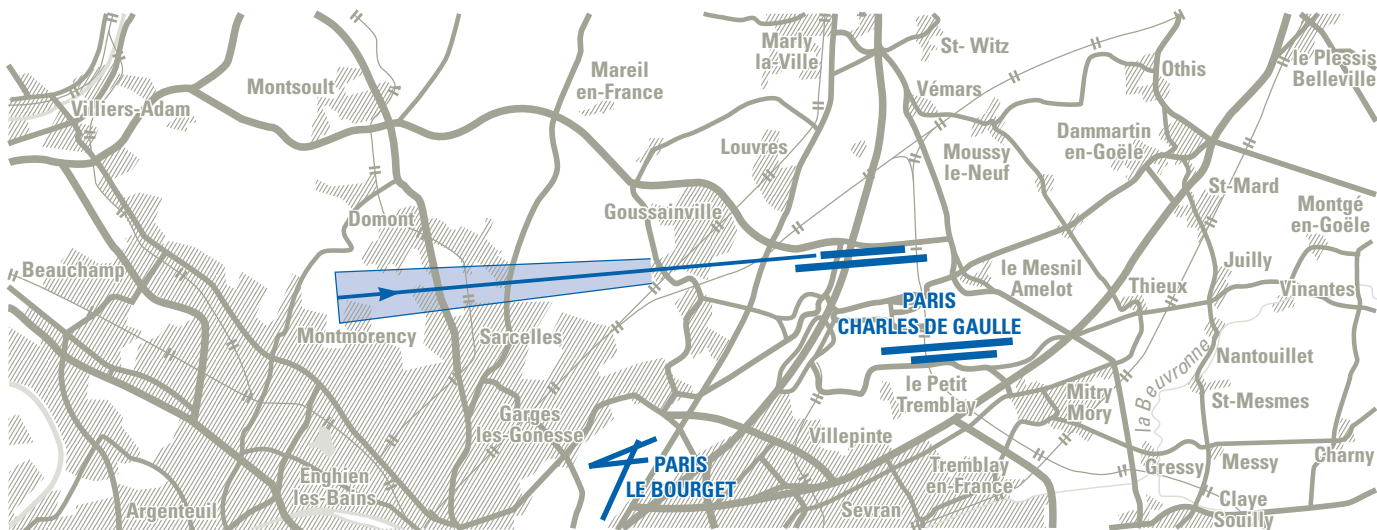
a2) Lateral limits : broken line joining the points :

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

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

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

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ARRIVEES ILS RWY 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 :

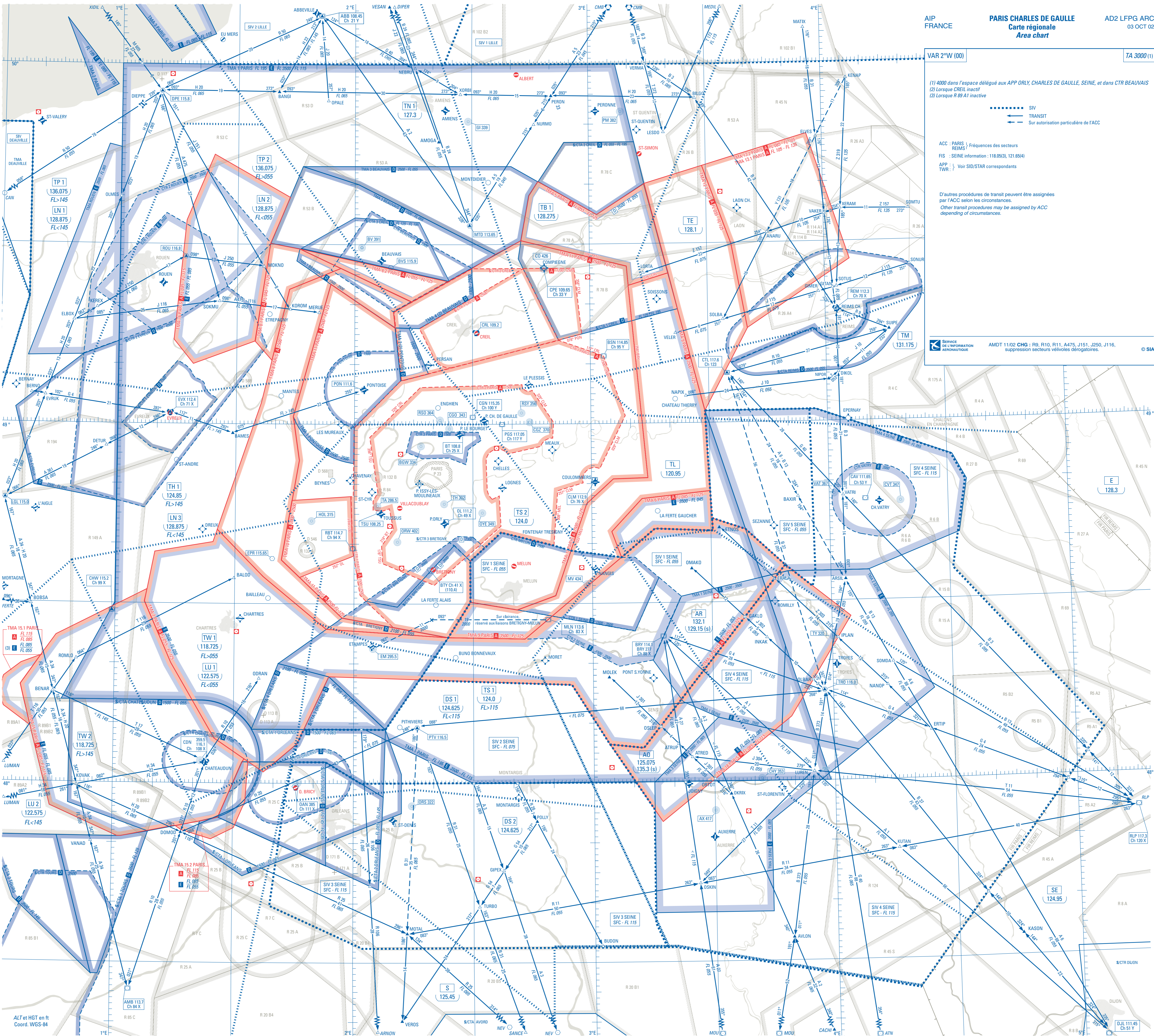
6. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E - 7. 49°01'31.63"N, 002°29'59.20"E
8. 49°01'16.69"N, 002°30'01.06"E - 9. 49°00'25.08"N, 002°19'36.74"E
10. 49°01'14.56"N, 002°19'30.39"E

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.



[illegible]



AIP FRANCE  
PARIS CHARLES DE GAULLE  
Carte régionale  
Area chart  
AD2 LFPG ARC  
03 OCT 02  
VAR 2°W (00)  
TA 3000 (1)

(1) 4000 dans l'espace délégué aux APP ORLY, CHARLES DE GAULLE, SEINE, et dans CTR BEAUVAIS  
(2) Lorsque CREIL inactif  
(3) Lorsque R 89 A1 inactive

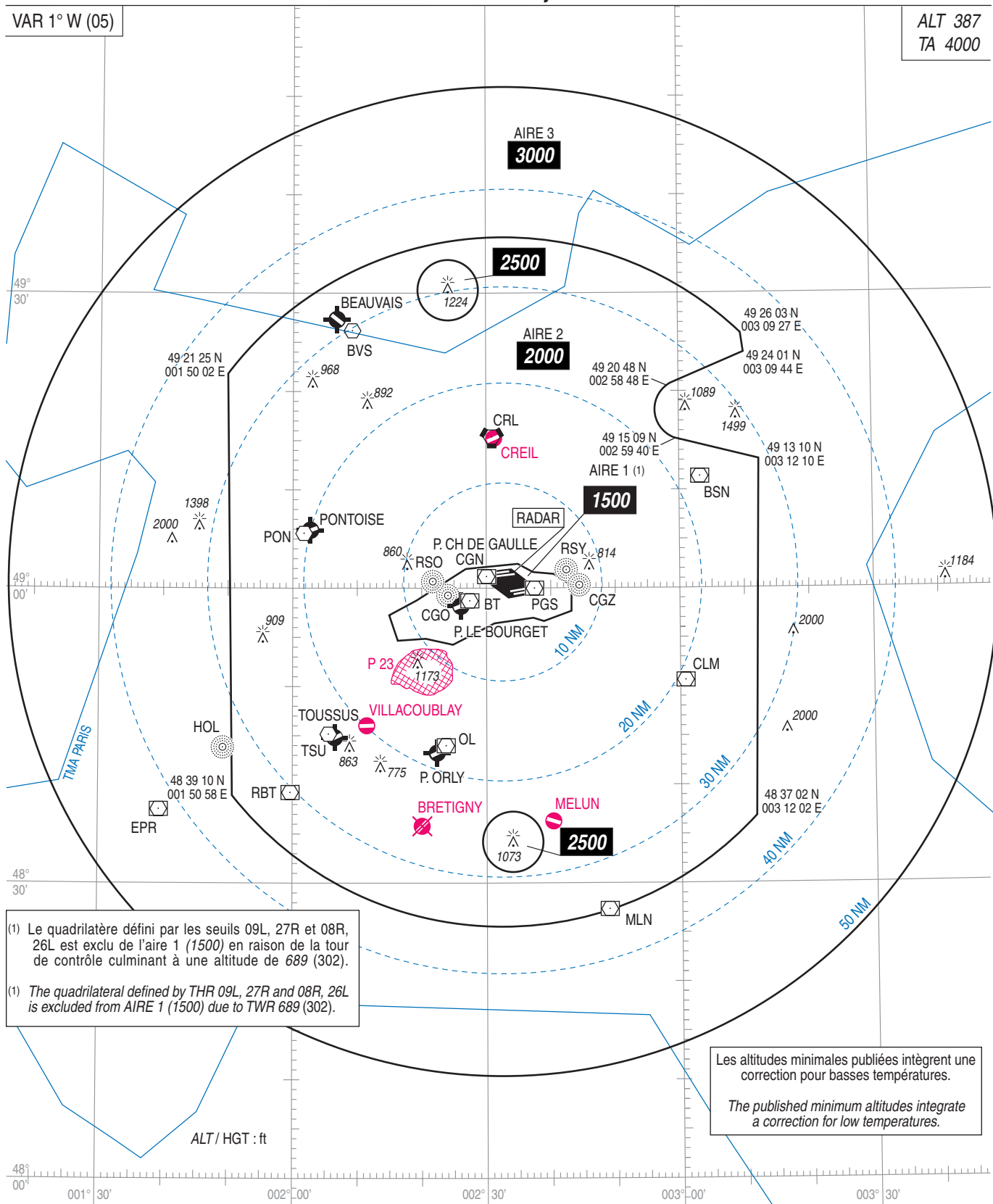
..... SIV  
—— TRANSIT  
—— Sur autorisation particulière de l'ACC

ACC : PARIS / REIMS / Fréquences des secteurs  
FIS : SEINE information : 118.05(3), 121.65(4)  
APP : Voir SID/STAR correspondants  
TWR : {

D'autres procédures de transit peuvent être assignées par l'ACC selon les circonstances.  
Other transit procedures may be assigned by ACC depending of circumstances.

SERVICE DE L'INFORMATION AERONAUTIQUE  
AMDT 11/02 CHG : R9, R10, R11, A475, J151, J250, J116, suppression secteurs volées dérogatoires.  
© SIA

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Altitudes Minimales de Sécurité Radar**  
**Minimum Radar Safety Altitudes**



**PANNE DE COMMUNICATION :**

Voir AD2-LFPG-TEXT.

Afficher transpondeur code 7600 . 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 AD2-LFPG-TEXT.

Squawk code 7600. In the event of a loss of communication during a radar APCH, join and follow the standard APCH track published for the RWY in use.

## PARIS CHARLES DE GAULLE

IDENTIFICATION / FONCTION <i>Identification/Function</i>	COORDONNEES <i>Coordinates</i>	RMK
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	272° D 50.5 CGN
LGL	48° 47' 26.2" N - 000° 31' 49.0" E	262° D 83.7 PGS
MLN	48° 27' 20.8" N - 002° 48' 47.8" N	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	
PON	49° 05' 45.9" N - 002° 02' 09.2" E	285° D 18.9 CGN
RBT	48° 39' 14.2" N - 001° 59' 39.2" E	231° D 32.5 PGS
ADADA	48° 17' 42" N - 002° 00' 13" E	211° D 49.0 PGS
ABOBO	48° 30' 34.6" N - 002° 11' 29.5" E	211° D 34.1 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

## PARIS CHARLES DE GAULLE

IDENTIFICATION / FONCTION <i>Identification/Function</i>	COORDONNEES <i>Coordinates</i>	RMK
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	230° D 18.7 PGS
RANUX	49° 08' 20" N - 004° 21' 42" E	085° D 73.8 CGN
PG 082	49° 00' 25.6" N - 002° 46' 11.1" E	086° D 5.8 PGS
PG 084	49° 00' 35.7" N - 002° 49' 26.6" E	086° D 7.9 PGS
PG 086	49° 00' 54.5" N - 002° 55' 36.5" E	086° D 12.0 PGS
PG 088	48° 59' 19.2" N - 002° 57' 23.0" E	094° D 13.2 PGS
PG 089	48° 59' 00.7" N - 003° 00' 28.2" E	094° D 15.2 PGS
PG 092	49° 01' 52.8" N - 002° 42' 54.1" E	086° D 8.5 CGN
PG 094	49° 02' 29.7" N - 002° 55' 41.7" E	086° D 17.0 CGN
PG 095	49° 02' 46.0" N - 003° 00' 18.5" E	086° D 20.0 CGN
PG 100	48° 56' 31.1" N - 003° 00' 34.6" E	104° D 15.6 PGS
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 264	48° 59' 03.8" N - 002° 20' 47.0" E	266° D 11.0 PGS
PG 265	48° 58' 29.6" N - 002° 10' 38.0" E	266° D 17.7 PGS
PG 266	48° 58' 16.2" N - 002° 06' 44.4" E	266° D 20.3 PGS
PG 267	48° 58' 06.4" N - 002° 03' 53.5" E	266° D 22.2 PGS
PG 268	48° 57' 52.3" N - 001° 59' 52.7" E	266° D 24.8 PGS
PG 274	49° 05' 41.2" N - 002° 20' 28.4" E	307° D 7.7 CGN
PG 276	49° 07' 03.2" N - 002° 19' 10.3" E	311° D 9.2 CGN
PG 278	49° 05' 34.4" N - 002° 40' 15.6" E	058° D 8.0 CGN
PG 280	49° 02' 17.9" N - 002° 08' 47.9" E	276° D 14.0 CGN
PG 282	49° 04' 58.1" N - 002° 07' 56.2" E	286° D 15.0 CGN
PG 284	49° 03' 52.6" N - 001° 37' 43.4" E	276° D 34.5 CGN
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
PG 289	48° 49' 06.7" N - 002° 11' 12.0" E	239° D 20.4 PGS

**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.

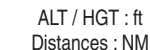
**PARIS CHARLES DE GAULLE**

ATIS DE GAULLE			128.225 (FR) - 127.125 (EN)
TWR DE GAULLE	Prévol / Preflight		121.725 - 126.650
	Trafic / Apron	Aires B et D	118.1
		Aire F	119.550
		Aires A, C et E	121.925
		Aires I, EN (1 à 9)	131.6
		Aires K, L et J	121.675 - 121.875 (s)
	Sol / Ground	Zone Nord	121.6 - 121.775
		Zone Sud	121.8 - 121.975
	Tour / Tower	Pistes 09/27	119.250 - 123.6 - 120.650 (s)
		Pistes 08/26	120.9 - 118.650 - 125.325 (s)
	Fire		119.625
APP DE GAULLE	Départ / Departure	OPALE - ATREX - NURMO	124.350 - 126.575 (s)
		DIKOL - LANVI - BUBLI - RANUX - BAXIR	131.2 - 126.575 (s)
		AGOPA - ERIXU - LATRA OKASI - PILUL - EVX - LGL PTV - MONOT - DORDI	133.375 - 126.575 (s)
	Arrivée / Arrival	MERUE - MOKNO - LORTA - VELER	121.150 - 126.425 - 126.575 (s)
		OMAKO - BALOD	125.825 - 118.150 - 126.575 (s)
	Approche / Approach	ACFT à l'arrivée ou au départ de ACFT on arrival or departure from LFOB - LFPC - LFPT	119.850

## VAR 1°W (05)

TA 4000

Suivre rigoureusement le radial spécifié sur le segment de montée initiale du SID  
*Track strictly the specified RDL on the initial climb segment of the SID*  
 RWY 08L : RDL 086° PGS  
 RWY 08R : se conformer aux consignes. (1) Décollage RWY 08R  
*Comply with instructions (1) take off RWY 08R.*  
 RWY 09R : RDL 086° CGN  
 RWY 09L : se conformer aux consignes (1) Décollage RWY 09L  
*Comply with instructions (1) take off RWY 09L.*



*Squawk 7600. Comply with the departure route and assigned level to D 28 PGS or CGN then continue the flight as indicated in the FPL in force.*

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départ initiaux / Initial departures**  
**RWY 08L - 08R <sup>(1)</sup> (1H - 1L) - RWY 09R - 09L <sup>(1)</sup> (1G - 1K)**

Voir consignes DEPART AD2 LFPG TEXT.  
Voir cartes et descriptifs AD2 LFPG SID RNAV 1 à 4.  
Voir les procédures moindres bruit AD2 LFPG ENV.  
Voir consignes Assignment de vitesse AD2 LFPG TEXT 07.  
Pente ATS : RWY 08L - 08R - 09L - 09R 5,5% MNM.

**RWY 08L - 08R <sup>(1)</sup>**

Monter RDL 086° PGS (RM 086°) vers le niveau initial.

A D 7.9 PGS (PG 084 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers OPALE-ATREX-NURMO (1H - 1L)**

A D 5.8 PGS (PG 082 – WP à survoler) suivre le SID.

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

**RWY 09R - 09L <sup>(1)</sup>**

Monter RDL 086° CGN (RM 086°) vers le niveau initial.

A D 8.5 CGN (PG 092 – WP à survoler) suivre le SID.

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

<sup>(1)</sup> Raccordement DEP INI RWY 08R ou 09L aux SID RWY 08L ou 09R.

See DEPARTURE rules AD2 LFPG TEXT.  
See charts and attached pages AD2 LFPG SID RNAV 1 to 4.  
See noise abatement procedures AD2 LFPG ENV.  
See speed control rules AD2 LFPG TEXT 07.  
ATS gradient: RWY 08L - 08R - 09L - 09R 5.5% MNM.

**RWY 08L - 08R <sup>(1)</sup>**

Climb RDL 086° PGS (MAG track 086°) to initial level.

At D 7.9 PGS (PG 084 - WP fly-over) follow the SID.

**To OPALE-ATREX-NURMO (1H - 1L)**

At D 5.8 PGS (PG 082 – WP fly-over) follow the SID.

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

**RWY 09R - 09L <sup>(1)</sup>**

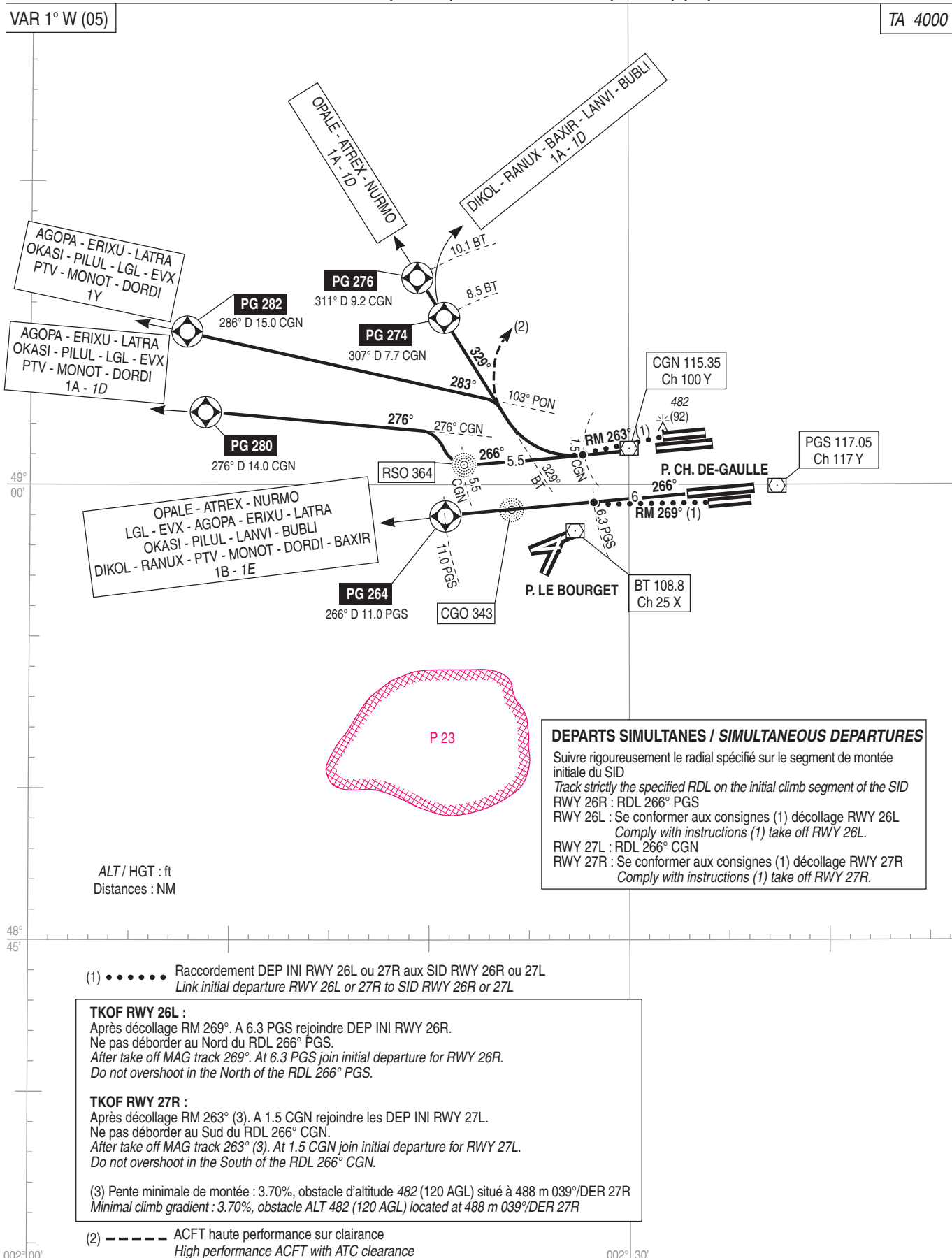
Climb RDL 086° CGN (MAG track 086°) to initial level.

At D 8.5 CGN (PG 092 – WP fly-over) follow the SID.

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

<sup>(1)</sup> Link initial departure RWY 08R or 09L to SID RWY 08L or 09R.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départs initiaux / Initial departures**  
**RWY 26R - 26L(1) (1B - 1E) - RWY 27L - 27R(1) (1A - 1D) (1Y)**



**PANNE DE COMMUNICATION :**

Afficher 7600. Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à 28 PGS ou CGN puis poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

Squawk 7600. Comply with the departure route and assigned level to 28 PGS or CGN then continue the flight as indicated in the FPL in force.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Départ initiaux / Initial departures**  
**RWY 26R - 26L <sup>(1)</sup> (1B - 1E) - RWY 27L- 27R <sup>(1)</sup> (1A - 1D) (1Y)**

Voir consignes DEPART AD2 LFPG TEXT.

Voir cartes et descriptifs AD2 LFPG SID RNAV 5 à 8.

Voir les procédures moindres bruit AD2 LFPG ENV.

Voir consignes Assignment de vitesse AD2 LFPG TEXT 07.

Pente ATS : RWY 26L - 26R - 27L - 27R

6,5 % MNM jusqu'au FL 150 pour tous les SID 1A - 1D  
et les SID 1B - 1E vers le Sud et l'Ouest.

See DEPARTURE rules AD2 LFPG TEXT.

See charts and attached pages AD2 LFPG SID RNAV 5 to 8.

See noise abatement procedures AD2 LFPG ENV.

See speed control rules AD2 LFPG TEXT 07.

Gradient: RWY 26L - 26R - 27L - 27R

6.5 % MNM until FL 150 for all SID 1A - 1D  
and SID 1B - 1E to South and West.

**RWY 26R - 26L <sup>(1)</sup>**

Monter RDL 266° PGS (RM 266°) vers le niveau initial.

A D 11.0 PGS (PG 264 – WP à survoler) suivre le SID.

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

**RWY 26R - 26L <sup>(1)</sup>**

Climb RDL 266° PGS (MAG track 266°) to initial level.

At D 11.0 PGS (PG 264 - WP fly-over) follow the SID.

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

**RWY 27L - 27R <sup>(1)</sup>**

Monter RDL 266° CGN (RM 266°) vers le niveau initial.

A D 1.5 après CGN, à droite RDL 329° BT (RM 329°).

A D 10.1 BT (PG 276 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers OPALE-ATREX-NURMO (1A - 1D)**

**RWY 27L - 27R <sup>(1)</sup>**

Climb RDL 266° CGN (MAG track 266°) to initial level.

At D 1.5 after CGN, turn right RDL 329° BT (MAG track 329°).

At D 10.1 BT (PG 276 – WP fly-over) follow the SID.

**To OPALE-ATREX-NURMO (1A - 1D)**

A D 1.5 après CGN, à droite RDL 329° BT (RM 329°).

A D 8.5 BT (PG 274 – WP à survoler) suivre le SID.

☛ **Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1A - 1D)**

At D 1.5 after CGN, turn right RDL 329° BT (MAG track 329°).

At D 8.5 BT (PG 274 – WP fly-over) follow the SID.

**To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1A - 1D)**

A D 1.5 après CGN, à droite RDL 329° BT (RM 329°) pour intercepter et suivre  
RDL 103° PON (RM 283°).

A D 15.0 CGN (PG 282 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI  
(1Y)**

At D 1.5 after CGN, turn right RDL 329° BT (MAG track 329°) to intercept and  
follow RDL 103° PON (MAG track 283°).

At D 15.0 CGN (PG 282 – WP fly-over) follow the SID.

**To AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI  
(1Y)**

A D 5.5 CGN, à droite pour intercepter et suivre RDL 276° CGN (RM 276°).

A D 14.0 CGN (PG 280 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI  
(1A-1D)**

At D 5.5 CGN, turn right to intercept and follow RDL 276° CGN (MAG track 276°).

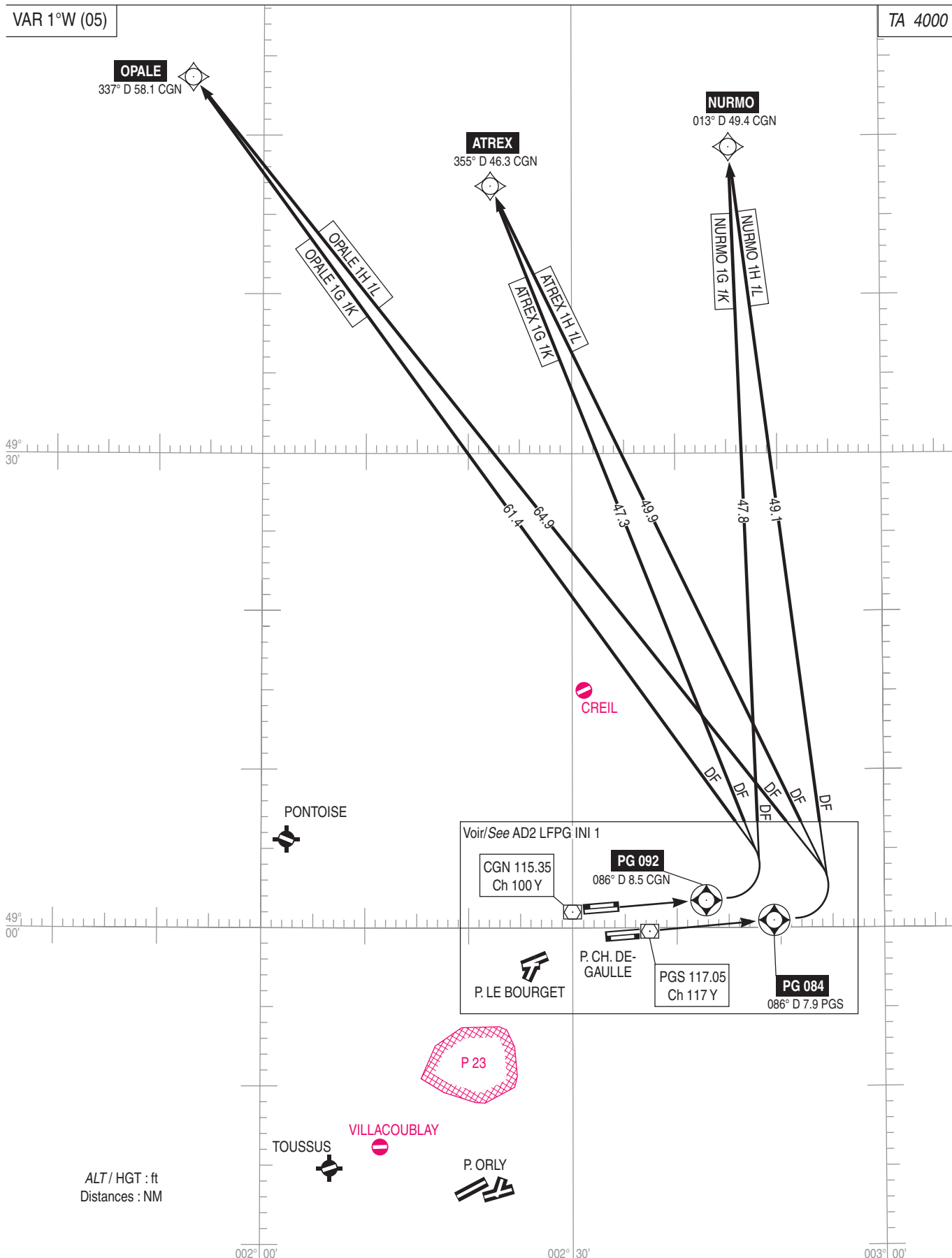
At D 14.0 CGN (PG 280 – WP fly-over) follow the SID.

**To AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-LGL-EVX-PTV-MONOT-DORDI  
(1A - 1D)**

(1) Raccordement DEP INI RWY 26L ou 27R aux SID RWY 26R ou 27L.

(1) Link initial departure RWY 26L or 27R to SID RWY 26R or 27L.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN) Réacteurs/Jets (FL>115) et Hélices/and Propellers (FL>115)**  
**RWY 08L - 08R (1H - 1L) - RWY 09R - 09L (1G-1K)**  
**OPALE - ATREX - NURMO**  
(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)



PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)

SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN) Réacteurs/*Jets* (FL > 115) et Hélices/*and Propellers* (FL > 115)

RWY 08 L - 08 R (1H - 1L) - RWY 09 R - 09 L (1G-1K)

OPALE - ATREX - NURMO

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

RWY 08L - 08R

(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 08L - 08R.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 08L - 08R.

OPALE 1H - 1L	DEP INI (1)	PG084	OPALE
Voir utilisation UT 425/See use UT 425			
ATREX 1H - 1L	DEP INI (1)	PG084	ATREX
Voir utilisation UT 225/See use UT 225			
NURMO 1H - 1L	DEP INI (1)	PG084	NURMO
Voir utilisation UN 874/See use UN 874			

niveau initial Initial level	
1H	FL 100 (R) FL 070 (H)
1L	FL 100 (R) FL 070 (H)

RWY 09R - 09L

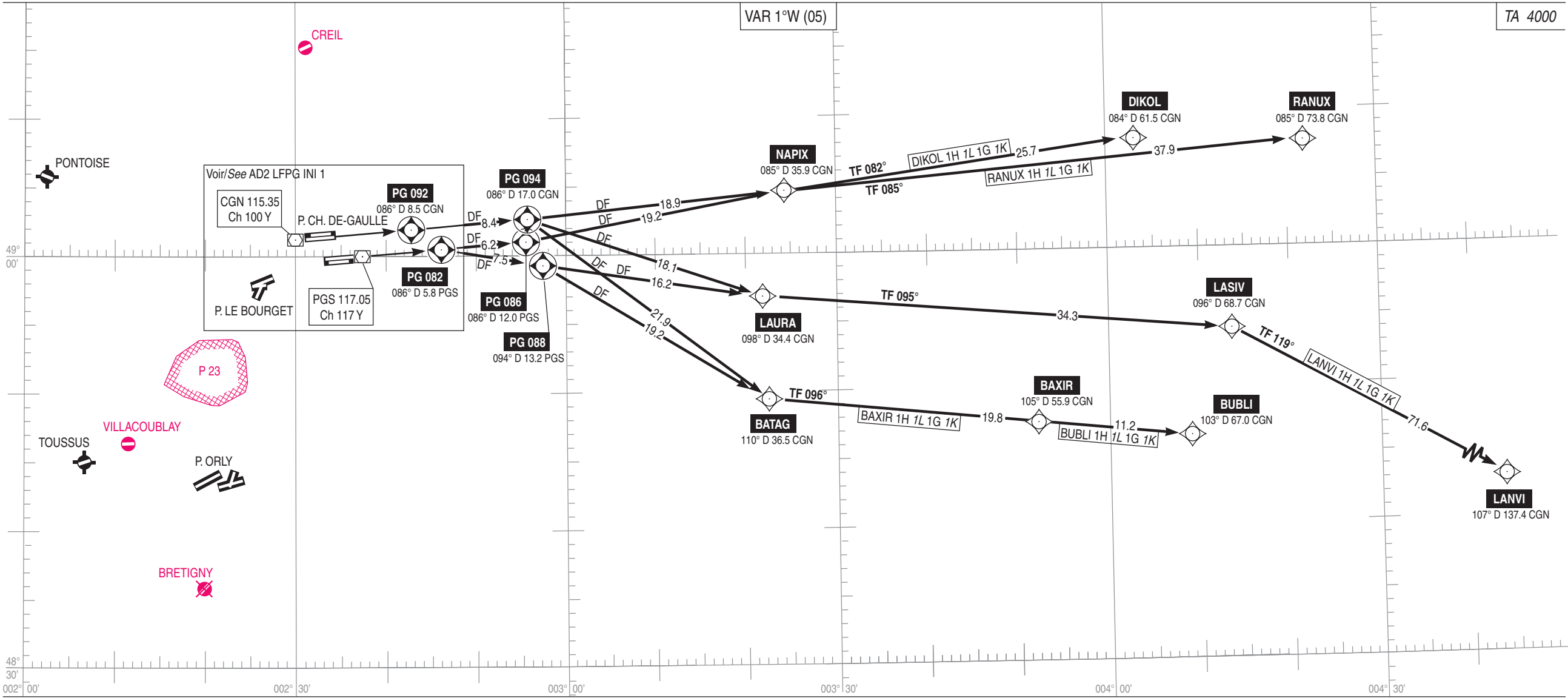
(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 09R - 09L.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 09R - 09L.

OPALE 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	OPALE
Voir utilisation UT 425/See use UT 425			
ATREX 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	ATREX
Voir utilisation UT 225/See use UT 225			
NURMO 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	NURMO
Voir utilisation UN 874/See use UN 874			

niveau initial Initial level	
1G	FL 100 (R) FL 070 (H)
1K	FL 100 (R) FL 070 (H)

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

PARIS CHARLES DE GAULLE  
SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)  
Réacteurs/Jets (FL>195) et Hélices/and Propellers (FL>195)  
RWY 08L - 08R (1H - 1L) - RWY 09R - 09L (1G - 1K)  
RANUX - LANVI - BUBLI  
Réacteurs/Jets (115<FL<195) et Hélices/and Propellers (115<FL<195)  
RWY 08L - 08R (1H - 1L) - RWY 09R - 09L (1G - 1K)  
DIKOL - BAXIR  
(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)



ALT / HGT : ft  
Distances : NM

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)**  
**Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/and Propellers (FL > 195)**  
**RWY 08 L - 08 R (1H - 1L) - RWY 09 R - 09 L (1G - 1K)**  
**RANUX - LANVI - BUBLI**  
**Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et Hélices/and Propellers (115 < FL < 195)**  
**RWY 08 L - 08 R (1H - 1L) - RWY 09 R - 09 L (1G - 1K)**  
**DIKOL - BAXIR**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

**RWY 08L - 08R**

(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 08L - 08R.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 08L - 08R.

✎	<b>RANUX 1H - 1L</b>	DEP INI (1)	PG082	PG086	NAPIX	<b>RANUX</b>
	Voir utilisation UN 858/See use UN 858					
✎	<b>DIKOL 1H - 1L</b>	DEP INI (1)	PG082	PG086	NAPIX	<b>DIKOL</b>
	Voir utilisation J 10/See use J 10					
✎	<b>BAXIR 1H - 1L</b>	DEP INI (1)	PG082	PG088	BATAG	<b>BAXIR</b>
	Voir utilisation B 13/See use B 13					
	<b>LANVI 1H - 1L*</b>	DEP INI (1)	PG082	PG088	LAURA	LASIV <b>LANVI</b>
	SID utilisable WE et nuit/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.					
	<b>BUBLI 1H - 1L</b>	DEP INI (1)	PG082	PG088	BATAG	<b>BUBLI</b>
	Voir utilisation UG 42/See use UG 42					

niveau initial Initial level	
1H	FL 110 (R) FL 060 (H)
1L	FL 070 (R) FL 060 (H)

**RWY 09R - 09L**

(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 09R - 09L.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 09R - 09L.

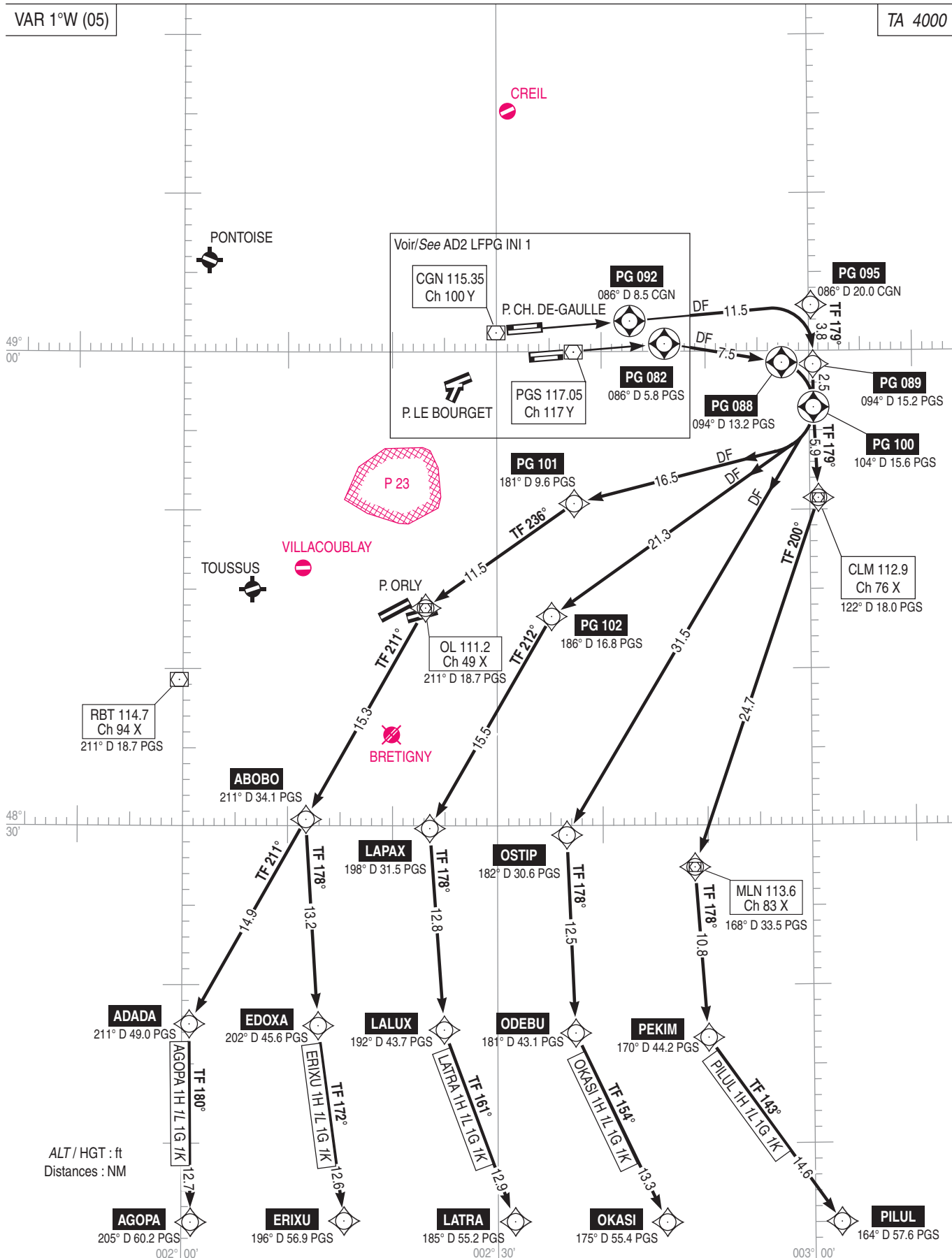
✎	<b>RANUX 1G - 1K</b>	DEP INI (1)	PG092	PG094	NAPIX	<b>RANUX</b>
	Voir utilisation UN 858/See use UN 858					
✎	<b>DIKOL 1G - 1K</b>	DEP INI (1)	PG092	PG094	NAPIX	<b>DIKOL</b>
	Voir utilisation J 10/See use J 10					
✎	<b>BAXIR 1G - 1K</b>	DEP INI (1)	PG092	PG094	BATAG	<b>BAXIR</b>
	Voir utilisation B 13/See use B 13					
	<b>LANVI 1G - 1K*</b>	DEP INI (1)	PG092	PG094	LAURA	LASIV <b>LANVI</b>
	SID utilisable WE et nuit/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.					
	<b>BUBLI 1G - 1K</b>	DEP INI (1)	PG092	PG094	BATAG	<b>BUBLI</b>
	Voir utilisation UG 42/See use UG 42					

niveau initial Initial level	
1G	FL 110 (R) FL 060 (H)
1K	FL 070 (R) FL 060 (H)

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

\* Réserve réacteurs/Reserved jet

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN) Réacteurs/Jets (FL>195)**  
**RWY 08L - 08R (1H - 1L) - RWY 09R - 09L (1G - 1K)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
(Protégés pour/Protected for CAT. A, B, C, D)



PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)  
SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME <sup>PGS - CGN</sup>) Réacteurs/*Jets* (FL > 195)  
RWY 08 L - 08 R (1H - 1L) - RWY 09 R - 09 L (1G - 1K)  
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL  
Protégés pour / *Protected for* CAT. A B C D

RWY 08L - 08R

(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 08L - 08R.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 08L - 08R.

AGOPA 1H - 1L	DEP INI (1)	PG082	PG088	PG101	OL	ABOBO	ADADA	AGOPA
Voir utilisation UL 167/See use UL 167								
ERIXU 1H - 1L	DEP INI (1)	PG082	PG088	PG101	OL	ABOBO	EDOXa	ERIXU
Voir utilisation UN 860/See use UN 860								
LATRA 1H - 1L	DEP INI (1)	PG082	PG088	PG102	LAPAX	LALUX	LATRA	
Voir utilisation UM 133/See use UM 133								
OKASI 1H - 1L	DEP INI (1)	PG082	PG088	OSTIP	ODEBU	OKASI		
Voir utilisation UL 612/See use UL 612								
PILUL 1H - 1L	DEP INI (1)	PG082	PG089	CLM	MLN	PEKIM	PILUL	
Voir utilisation UM 975/See use UM 975								

niveau initial Initial level	
1H	FL 110 (R)
1L	FL 110 (R)

RWY 09R - 09L

(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 09R - 09L.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 09R - 09L.

AGOPA 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	PG095	PG100	PG101	OL	ABOBO	ADADA	AGOPA
Voir utilisation UL 167/See use UL 167									
ERIXU 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	PG095	PG100	PG101	OL	ABOBO	EDOXa	ERIXU
Voir utilisation UN 860/See use UN 860									
LATRA 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	PG095	PG100	PG102	LAPAX	LALUX	LATRA	
Voir utilisation UM 133/See use UM 133									
OKASI 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	PG095	PG100	OSTIP	ODEBU	OKASI		
Voir utilisation UL 612/See use UL 612									
PILUL 1G - 1K	DEP INI (1)	PG092	PG095	CLM	MLN	PEKIM	PILUL		
Voir utilisation UM 975/See use UM 975									

niveau initial Initial level	
1G	FL 110 (R)
1K	FL 110 (R)

(R) : Réacteurs/*Jets*

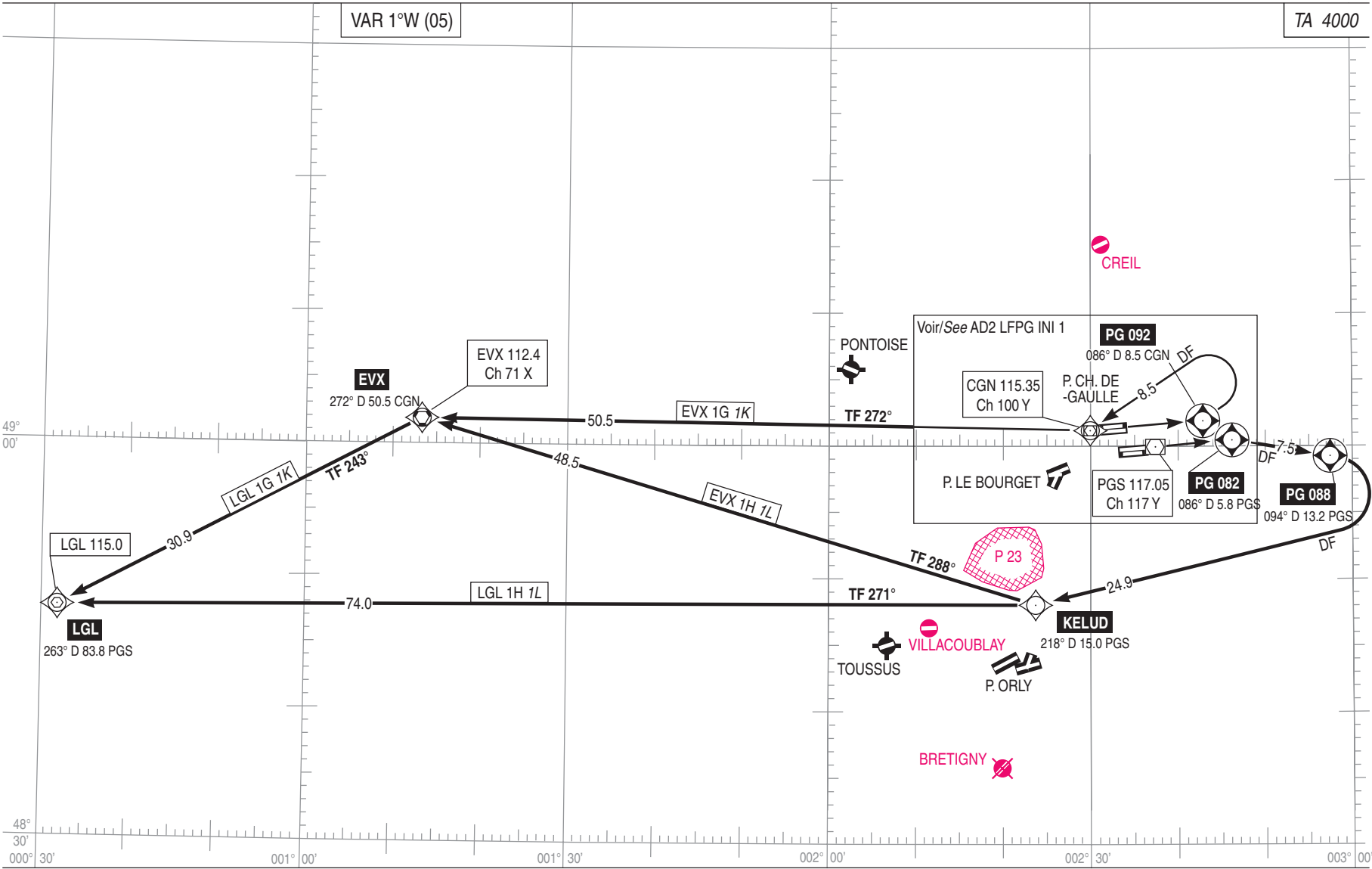
PARIS CHARLES DE GAULLE

SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN) Réacteurs/*Jets* (FL>115) et Hélices/*Propellers* (FL>115)

RWY 08L - 08R (1H - 1L) - RWY 09R - 09L (1G - 1K)

LGL - EVX

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



ALT / HGT : ft

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME <sup>PGS - CGN</sup>) Réacteurs/*Jets* (FL > 115) et Hélices/*Propellers* (FL > 115)**  
**RWY 08 L - 08 R (1H - 1L) - RWY 09 R - 09 L (1G - 1K)**  
**LGL - EVX**  
**Protégés pour/*Protected for* CAT. A B C D**

**RWY 08L - 08R**

(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 08L - 08R.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 08L - 08R.

**LGL 1H - 1L** DEP INI (1) PG082 PG088 KELUD **LGL**  
Voir utilisation UN 502/See use UN 502  
**EVX 1H - 1L** DEP INI (1) PG082 PG088 KELUD **EVX**  
Voir utilisation UT 300/See use UT 300

niveau initial Initial level	
1H	FL110 (R) FL070 (H)
1L	FL110 (R) FL070 (H)

**RWY 09R - 09L**

(1) Voir Volets Départs Initiaux AD2 LFPG INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 09R - 09L.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 1 for descriptions DEP INI RWY 09R - 09L.

**LGL 1G - 1K** DEP INI (1) PG092 CGN EVX **LGL**  
Voir utilisation UN 502/See use UN 502  
**EVX 1G - 1K** DEP INI (1) PG092 CGN **EVX**  
Voir utilisation UT 300/See use UT 300

niveau initial Initial level	
1G	FL100 (R) FL070 (H)
1K	FL100 (R) FL070 (H)

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

VAR 1°W (05)

TA 4000

OPALE  
337° D 58.1 CGN

ATREX  
355° D 46.3 CGN

NURMO  
013° D 49.4 CGN

BEAUVAIS  
BVS 115.9  
333° D 28.5 CGN

P. CH. DE GAULLE  
CGN 115.35  
Ch 100 Y

P. LE BOURGET  
PGS 117.05  
Ch 117 Y

P. ORLY

VILLACOUBLAY

TOUSSUS

CREIL

P 23

Voir/See AD2 LFPG INI 2

PG 265  
266° D 17.7 PGS

PG 264  
266° D 11 PGS

PG 276  
311° D 9.2 CGN

OPALE 1B 1E  
OPALE 1A 1D  
ATREX 1B 1E  
ATREX 1A 1D  
NURMO 1B 1E  
NURMO 1A 1D

TF 341°  
TF 341°  
TF 010°  
TF 025°  
TF 359°  
DF  
DF  
DF  
DF

23.7  
49.2  
40.2  
45.8  
55.9  
20.2  
27.7  
6.8

ALT / HGT : ft

002° 00'

002° 30'

003° 00'

49° 30'

49° 00'

PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)

SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN) Réacteurs/*Jets* (FL > 115) et Hélices/*and Propellers* (FL > 115)

RWY 26 R - 26 L (1B - 1E) - RWY 27 L - 27 R (1A - 1D)

OPALE - ATREX - NURMO

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

RWY 26R - 26L

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 26R - 26L  
(1) *See Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 26R - 26L*

OPALE 1B- 1E	DEP INI (1)	PG264	PG 265	BVS	OPALE
Voir utilisation UT 425/ <i>See use UT 425</i>					

ATREX 1B - 1E	DEP INI (1)	PG264	PG 265	ATREX
Voir utilisation UT 225/ <i>See use UT 225</i>				

NURMO 1B - 1E	DEP INI (1)	PG264	PG 265	NURMO
Voir utilisation UN 874/ <i>See use UN 874</i>				

niveau initial <i>Initial level</i>	
1B	FL 100 (R) FL 070 (H)
1E	FL 100 (R) FL 070 (H)

RWY 27L - 27R

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 27L - 27R.  
(1) *See Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 27L - 27R.*

OPALE 1A - 1D	DEP INI (1)	PG276	BVS	OPALE
Voir utilisation UT 425/ <i>See use UT 425</i>				

ATREX 1A - 1D	DEP INI (1)	PG276	ATREX
Voir utilisation UT 225/ <i>See use UT 225</i>			

NURMO 1A - 1D	DEP INI (1)	PG276	NURMO
Voir utilisation UN 874/ <i>See use UN 874</i>			

niveau initial <i>Initial level</i>	
1A	FL 100 (R) FL 070 (H)
1D	FL 100 (R) FL 070 (H)

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

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



**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)**  
**Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/and Propellers (FL > 195)**  
**RWY 26 R - 26 L (1B - 1E) - RWY 27 L - 27 R (1A - 1D)**  
**RANUX - LANVI - BUBLI**  
**Réacteurs/Jets (115 < FL < 195) et Hélices/and Propellers (115 < FL < 195)**  
**RWY 26 R - 26 L (1B - 1E) - RWY 27 L - 27 R (1A - 1D)**  
**DIKOL - BAXIR**  
Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D

**RWY 26R - 26L**

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 26R - 26L.

(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 26R- 26L.

✎	<b>RANUX 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG265	PIVER	CLM	NAPIX	<b>RANUX</b>
	Voir utilisation UN 858/See use UN 858							
✎	<b>DIKOL 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG265	PIVER	CLM	NAPIX	<b>DIKOL</b>
	Voir utilisation J 10/See use J 10							
✎	<b>BAXIR 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG265	PIVER	CLM	BATAG	<b>BAXIR</b>
	Voir utilisation B 13/See use B 13							
	<b>LANVI 1B - 1E*</b>	DEP INI (1)	PG264	PG265	PIVER	CLM	LAURA LASIV	<b>LANVI</b>
	SID utilisable WE et nuit/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.							
	<b>BUBLI 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG265	PIVER	CLM	BATAG	<b>BUBLI</b>
	Voir utilisation UG 42/See use UG 42							

niveau initial Initial level	
1B	FL 100 (R) FL 090 (H)
1E	FL 100 (R) FL 090 (H)

**RWY 27L - 27R**

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 27L - 27R.

(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 27L - 27R.

✎	<b>RANUX 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG274	PG278	NAPIX	<b>RANUX</b>
	Voir utilisation UN 858/See use UN 858					
✎	<b>DIKOL 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG274	PG278	NAPIX	<b>DIKOL</b>
	Voir utilisation J 10/See use J 10					
✎	<b>BAXIR 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG274	PG278	BATAG	<b>BAXIR</b>
	Voir utilisation B 13/See use B 13					
	<b>LANVI 1A - 1D*</b>	DEP INI (1)	PG274	PG 278	LAURA LASIV	<b>LANVI</b>
	SID utilisable WE et nuit/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.					
	<b>BUBLI 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG274	PG 278	BATAG	<b>BUBLI</b>
	Voir utilisation UG 42/See use UG 42					

niveau initial Initial level	
1A	FL 100 (R) FL 070 (H)
1D	FL 100 (R) FL 070 (H)

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

\* Réserve réacteurs/Reserved jet

[illegible]

PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)  
SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME <sup>PGS - CGN</sup>) Réacteurs/*Jets* (FL > 195)  
RWY 26 R - 26 L (1B - 1E) - RWY 27 L - 27 R (1A - 1D - 1Y)  
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL  
Protégés pour/*protected for* CAT. A B C D)

RWY 26R - 26L

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 26R - 26L.  
(1) *See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 26R - 26L.*

<b>AGOPA 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG268	RBT	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir utilisation UL 167/ <i>See use</i> UL 167						
<b>ERIXU 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG268	RBT	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir utilisation UN 860/ <i>See use</i> UN 860						
<b>LATRA 1B- 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG267	DEROL	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir utilisation UM 133/ <i>See use</i> UM 133						
<b>OKASI 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG266	PG289	DOPAP	ODEBU <b>OKASI</b>
Voir utilisation UL 612/ <i>See use</i> UL 612						
<b>PILUL 1B - 1E</b>	DEP INI (1)	PG264	PG266	PG289	OL	PEKIM <b>PILUL</b>
Voir utilisation UM 975/ <i>See use</i> UM 975						

niveau initial <i>Initial level</i>	
1B	FL 120 (R)
1E	FL 120 (R)

RWY 27L - 27R

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 27L - 27R.  
(1) *See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 27L - 27R.*

<b>AGOPA 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG280	RBT	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir utilisation UL 167/ <i>See use</i> UL 167					
<b>ERIXU 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG280	RBT	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir utilisation UN 860/ <i>See use</i> UN 860					
<b>LATRA 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG280	DEROL	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir utilisation UM 133/ <i>See use</i> UM 133					
<b>OKASI 1A - 1D</b>	DEP INI (1)	PG280	PG289	DOPAP	ODEBU <b>OKASI</b>
Voir utilisation UL 612/ <i>See use</i> UL 612					
<b>PILUL 1A - 1D</b>	DEP INI (1	PG280	PG289	OL	PEKIM <b>PILUL</b>
Voir utilisation UM 975/ <i>See use</i> UM 975					

niveau initial <i>Initial level</i>	
1A	FL 120 (R)
1D	FL 120 (R)

RWY 27L - 27R

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 27L - 27R.  
(1) *See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 27L - 27R.*

<b>AGOPA 1Y</b>	DEP INI (1)	PG282	RBT	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir utilisation UL 167/ <i>See use</i> UL 167					
<b>ERIXU 1Y</b>	DEP INI (1)	PG282	RBT	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir utilisation UN 860/ <i>See use</i> UN 860					
<b>LATRA 1Y</b>	DEP INI (1)	PG282	DEROL	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir utilisation UM 133/ <i>See use</i> UM 133					
<b>OKASI 1Y</b>	DEP INI (1)	PG282	PG289	DOPAP	ODEBU <b>OKASI</b>
Voir utilisation UL 612/ <i>See use</i> UL 612					
<b>PILUL 1Y</b>	DEP INI (1	PG282	PG289	OL	PEKIM <b>PILUL</b>
Voir utilisation UM 975/ <i>See use</i> UM 975					

niveau initial <i>Initial level</i>	
1Y	FL 120 (R)

(R) : Réacteurs/*Jets*

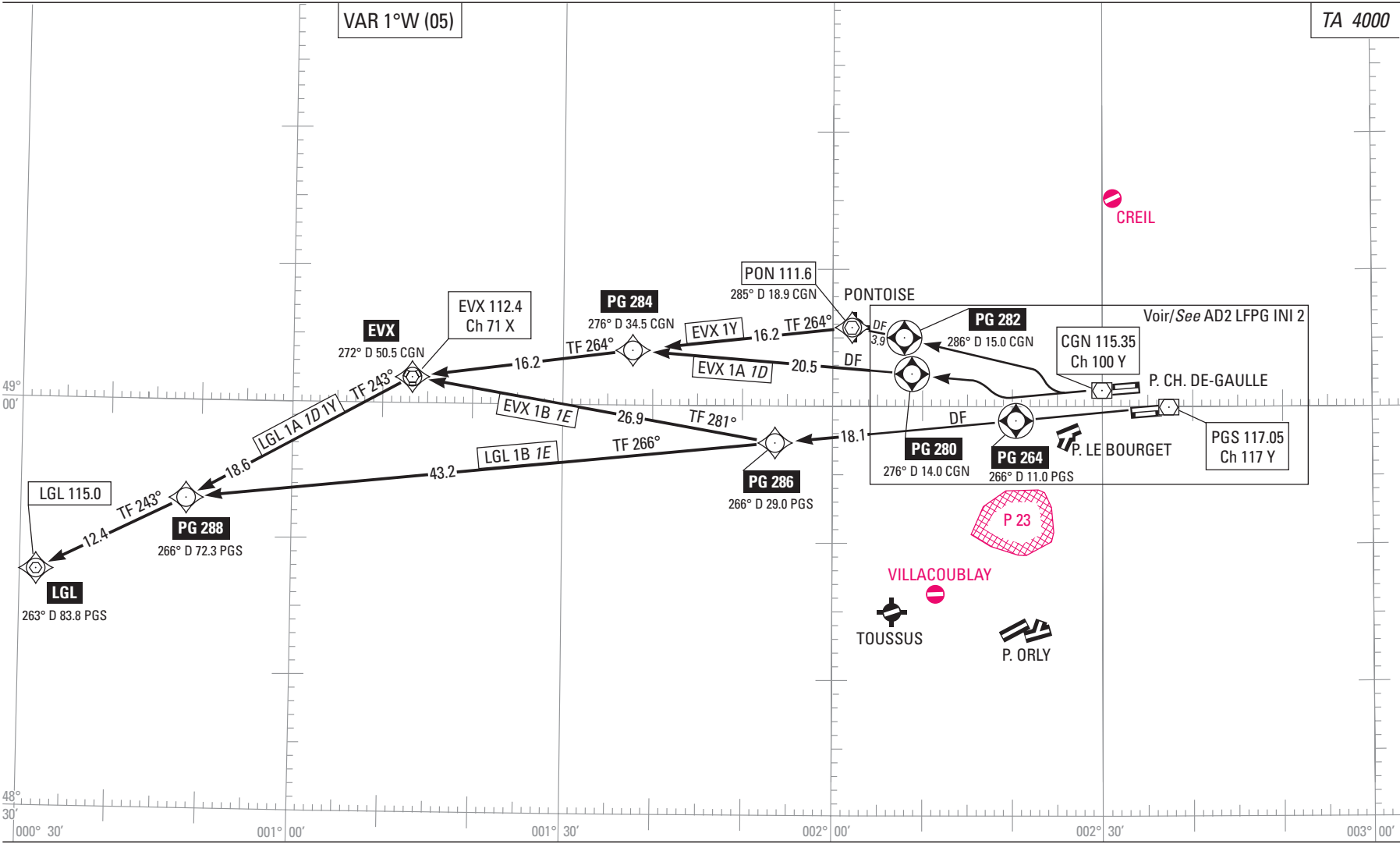
PARIS CHARLES DE GAULLE

SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS-CGN) Réacteurs/*Jets* (FL>115) et Hélices/*Propellers* (FL>115)

RWY 26R - 26L (1B - 1E) - RWY 27L - 27R (1A - 1D - 1Y)

LGL - EVX

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



ALT et HGT en ft

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME <sup>PGS - CGN</sup>) Réacteurs/*Jets* (FL > 115) et Hélices/*Propellers* (FL > 115)**  
**RWY 26 R - 26 L (1B - 1E) - RWY 27 L - 27 R (1A - 1D - 1Y)**  
**LGL - EVX**  
**Protégés pour/protected for CAT. A B C D**

**RWY 26R - 26L**

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 26R - 26L.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 26R - 26L.

**LGL 1B - 1E** DEP INI (1) PG264 PG288 **LGL**  
Voir utilisation UN 502/See use UN 502  
**EVX 1B - 1E** DEP INI (1) PG264 PG286 **EVX**  
Voir utilisation UT 300/See use UT 300

niveau initial Initial level	
1B	FL 110 (R) FL 060 (H)
1E	FL 110 (R) FL 060 (H)

**RWY 27L - 27R**

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 27L - 27R.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 27L - 27R.

**LGL 1A - 1D** DEP INI (1) PG280 PG284 EVX **LGL**  
Voir utilisation UN 502/See use UN 502  
**EVX 1A - 1D** DEP INI (1) PG280 PG284 **EVX**  
Voir utilisation UT 300/See use UT 300

niveau initial Initial level	
1A	FL 110 (R) FL 060 (H)
1D	FL 110 (R) FL 060 (H)

**RWY 27L - 27R**

(1) Voir Départs Initiaux AD2 LFPG INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 27L - 27R.  
(1) See instruction Initial Departures AD2 LFPG INI 2 for descriptions DEP INI RWY 27L - 27R.

**LGL 1Y** DEP INI (1) PG282 PON PG284 EVX **LGL**  
Voir utilisation UN 502/See use UN 502  
**EVX 1Y** DEP INI (1) PG282 PON PG284 **EVX**  
Voir utilisation UT 300/See use UT 300

niveau initial Initial level	
1Y	FL 110 (R) FL 060 (H)

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

[illegible]

**PARIS-CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Départs Réacteurs (FL< 195) et Hélices (Tous FL) / Departure Jets (FL < 195) and Propellers (all FL)**  
**RWY 08L - 08R (1H-1L) et / and 09L - 09R (1G-1K)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
<b>PTV 1H (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See B31 use</i>	Après DEP INI (1). A droite RM 099° A D 13.3 PGS, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A CLM, suivre RDL 228° CLM (RM 228°). A D 37.5 CLM, à gauche RDL 009° PTV (RM 189°) vers PTV. <i>After DEP INI (1).</i> <i>Right MAG track 099°</i> <i>At D 13.3 PGS, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°).</i> <i>At CLM, follow RDL 228° CLM (MAG Track 228°).</i> <i>At D 37.5 CLM, left RDL 009° PTV (MAG Track 189°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
<b>PTV 1G (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See B31 use</i>	Après DEP INI (1). A D 17.6 CGN, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A CLM, suivre RDL 228° CLM (RM 228°). A D 37.5 CLM, à gauche RDL 009° PTV (RM 189°) vers PTV. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 17.6 CGN, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°).</i> <i>At CLM, follow RDL 228° CLM (MAG Track 228°).</i> <i>At D 37.5 CLM, left RDL 009° PTV (MAG Track 189°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
<b>PTV 1L (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See B31 use</i>	Après DEP INI (1). A droite RM 099° A D 13.3 PGS, 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. <i>After DEP INI (1).</i> <i>Right MAG track 099°</i> <i>At D 13.3 PGS, right RDL 076° TSU (MAG Track 256°).</i> <i>Crossing RDL 029° OL, left to OL.</i> <i>At OL, follow RDL 009° PTV (MAG Track 189°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
<b>PTV 1K (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See B31 use</i>	Après DEP INI (1). A D 17.6 CGN, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A D 6.1 CLM, 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. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 17.6 CGN, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°).</i> <i>At D 6.1 CLM, right RDL 076° TSU (MAG Track 256°)</i> <i>Crossing RDL 029° OL, left to OL.</i> <i>At OL, follow RDL 009° PTV (MAG Track 189°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
<b>MONOT 1H</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A droite RM 099° A D 13.3 PGS, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A CLM, suivre RDL 228° CLM (RM 228°). A D 31.7 CLM, à gauche RDL 177° OL (RM 177°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>Right MAG track 099°</i> <i>At D 13.3 PGS, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°).</i> <i>At CLM, follow RDL 228° CLM (MAG Track 228°).</i> <i>At D 31.7 CLM, left RDL 177° OL (MAG Track 177°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL
<b>MONOT 1G</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 17.6 CGN, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A CLM, suivre RDL 228° CLM (RM 228°). A D 31.7 CLM, à gauche RDL 177° OL (RM 177°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 17.6 CGN, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°).</i> <i>At CLM, follow RDL 228° CLM (MAG Track 228°).</i> <i>At D 31.7 CLM, left RDL 177° OL (MAG Track 177°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL

**PARIS-CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Départs Réacteurs (FL< 195) et Hélices (Tous FL) / Departure Jets (FL < 195) and Propellers (all FL)**  
**RWY 08L - 08R (1H-1L) et / and 09L - 09R (1G-1K)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
<b>MONOT 1L</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A droite RM 099° A D 13.3 PGS, 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. <i>After DEP INI (1).</i> A droite RM 099° At D 13.3 PGS, 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.	3000 ft AMSL
<b>MONOT 1K</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 17.6 CGN, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A D 6.1 CLM, 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. <i>After DEP INI (1)</i> At D 17.6 CGN, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°). At D 6.1 CLM, 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.	3000 ft AMSL
<b>DORDI 1H</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A droite RM 099° A D 13.3 PGS, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A CLM, suivre RDL 228° CLM (RM 228°). A D 9.4 CLM, à gauche RDL 003° MLN (RM 183°). A MLN, suivre RDL 184° MLN (RM 184°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> A droite RM 099° At D 13.3 PGS, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°). At CLM, follow RDL 228° CLM (MAG Track 228°). At D 9.4 CLM, left RDL 003° MLN (MAG Track 183°). At MLN, follow RDL 184° MLN (MAG Track 184°) to DORDI.	3000 ft AMSL
<b>DORDI 1G</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A D 17.6 CGN, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A CLM, suivre RDL 228° CLM (RM 228°). A D 9.4 CLM, à gauche RDL 003° MLN (RM 183°). A MLN, suivre RDL 184° MLN (RM 184°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> At D 17.6 CGN, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°). At CLM, follow RDL 228° CLM (MAG Track 228°). At D 9.4 CLM, left RDL 003° MLN (MAG Track 183°). At MLN, follow RDL 184° MLN (MAG Track 184°) to DORDI.	3000 ft AMSL
<b>DORDI 1L</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A droite RM 099° A D 13.3 PGS, à droite RDL 076° TSU (RM 256°). Au croisement RDL 029° OL, à gauche vers OL. A OL, suivre RDL 153° OL (RM 153°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> A droite RM 099° At D 13.3 PGS, right RDL 076° TSU (MAG Track 256°). Crossing RDL 029° OL, left to OL. At OL, follow RDL 153° OL (MAG Track 153°) to DORDI.	3000 ft AMSL
(1) Voir volet Départs initiaux AD2 LFPG INI 1 / <i>See initial departure AD2 LFPG INI 1</i>		

**PARIS-CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Départs Réacteurs (FL < 195) et Hélices (Tous FL) / *Departure Jets (FL < 195) and Propellers (all FL)***  
**RWY 08L - 08R (1H-1L) et / *and 09L - 09R (1G-1K)***  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
<b>DORDI 1K</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A D 17.6 CGN, à droite RDL 359° CLM (RM 179°). A D 6.1 CLM, à droite RDL 076° TSU (RM 256°) Au croisement RDL 029° OL, à gauche vers OL. A OL, suivre RDL 153° OL (RM 153°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1)</i> <i>At D 17.6 CGN, right RDL 359° CLM (MAG Track 179°).</i> <i>At D 6.1 CLM, right RDL 076° TSU (MAG Track 256°)</i> <i>Crossing RDL 029° OL, left to OL.</i> <i>At OL, follow RDL 153° OL (MAG Track 153°) to DORDI.</i>	3000 ft AMSL
(1) Voir volet Départs initiaux AD2 LFPG INI 1 / <i>See initial departure AD2 LFPG INI 1</i>		

**PTV - MONOT - DORDI**



**PARIS-CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Départs Réacteurs (FL < 195) et Hélices (tous FL) / Departure Jets (FL < 195) and Propellers (all FL)**  
**RWY 26R - 26L (1B-1E) et / and 27L - 27R (1A-1D)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
<b>PTV 1A - 1D (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See B31 use</i>	Après DEP INI (1). A D 16.9 CGN, à gauche RDL 191° PON (RM 191°). Au croisement RDL 310° OL, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, suivre RDL 009° PTV (RM 189°) vers PTV. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 16.9 CGN, left RDL 191° PON (MAG Track 191°).</i> <i>Crossing RDL 310° OL, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, follow RDL 009° PTV (MAG Track 189°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
<b>PTV 1B - 1E (PITHIVIERS)</b> Voir utilisation B31  <i>See B31 use</i>	Après DEP INI (1). A D 23.2 PGS, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, suivre RDL 009° PTV (RM 189°) vers PTV. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 23.2 PGS, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, follow RDL 009° PTV (MAG Track 189°) to PTV.</i>	3000 ft AMSL
<b>MONOT 1A</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 16.9 CGN, à gauche RDL 191° PON (RM 191°). Au croisement RDL 310° OL, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, suivre RDL 009° PTV (RM 189°). A D 21.5 OL, à gauche RDL 162° TSU (RM 162°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 16.9 CGN, left RDL 191° PON (MAG Track 191°).</i> <i>Crossing RDL 310° OL, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, follow RDL 009° PTV (MAG Track 189°).</i> <i>At D 21.5 OL, left RDL 162° TSU (MAG Track 162°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL
<b>MONOT 1D</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 16.9 CGN, à gauche RDL 191° PON (RM 191°). Au croisement RDL 310° OL, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, à droite RDL 177° OL (RM 177°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 16.9 CGN, left RDL 191° CLM (MAG Track 191°).</i> <i>Crossing RDL 310° OL, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, right RDL 177° OL (MAG Track 177°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL
<b>MONOT 1B</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 23.2 PGS, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, suivre RDL 009° PTV (RM 189°). A D 21.5 OL, à gauche RDL 162° TSU (RM 162°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 23.2 PGS, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, follow RDL 009° PTV (MAG Track 189°).</i> <i>At D 21.5 OL, left RDL 162° TSU (MAG track 162°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL
<b>MONOT 1E</b> Voir utilisation R161  <i>See R161 use</i>	Après DEP INI (1). A D 23.2 PGS, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, à droite RDL 177° OL (RM 177°) vers MONOT. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 23.2 PGS, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, right RDL 177° OL (MAG Track 177°) to MONOT.</i>	3000 ft AMSL

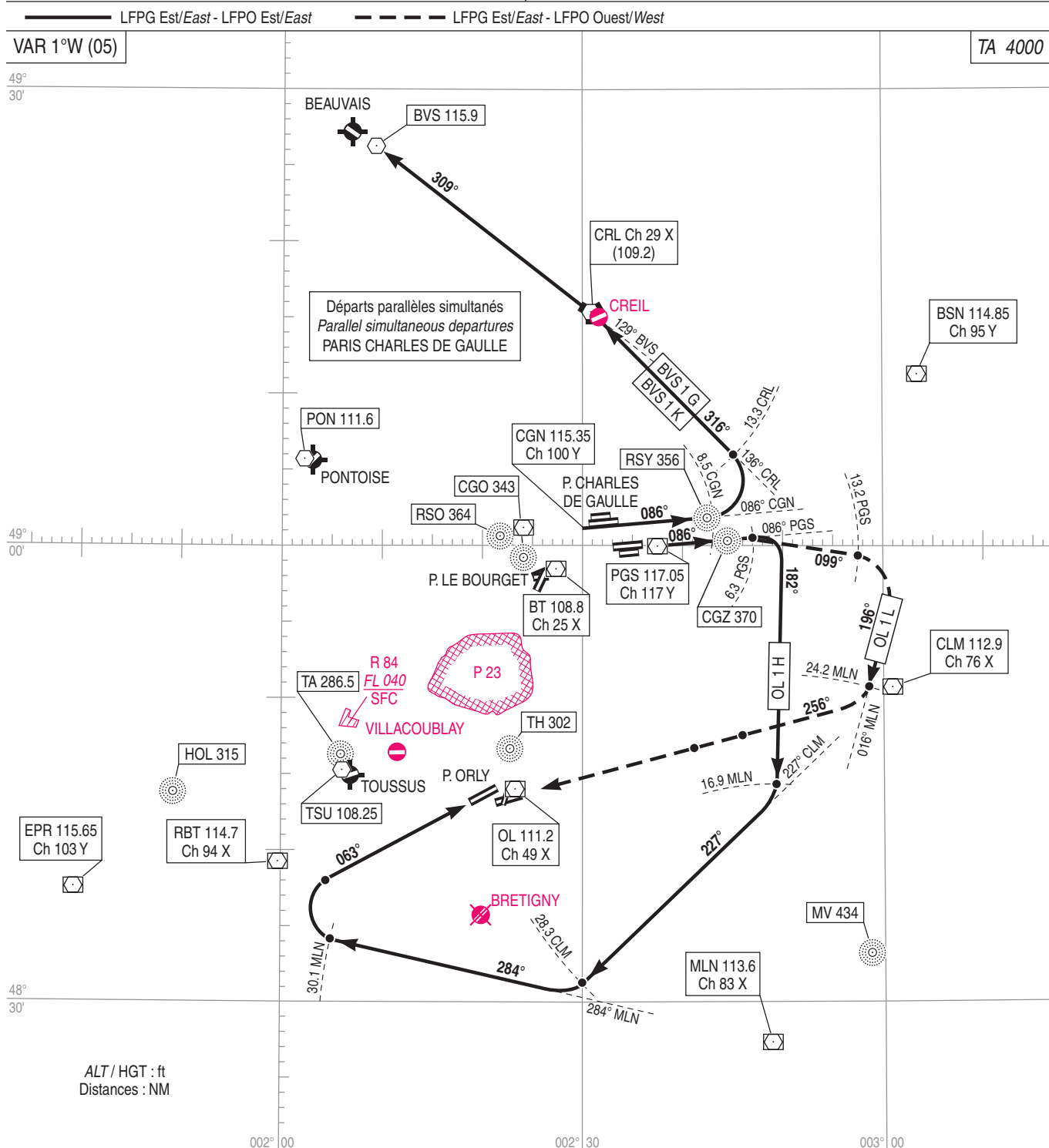
**PARIS-CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**Départs Réacteurs (FL < 195) et Hélices (tous FL) / Departure Jets (FL < 195) and Propellers (all FL)**  
**RWY 26R - 26L (1B-1E) et / and 27L - 27R (1A-1D)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINERAIRES/ROUTES	NIVEAU INITIAL
<b>DORDI 1A – 1D</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A D 16.9 CGN, à gauche RDL 191° PON (RM 191°). Au croisement RDL 310° OL, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, suivre RDL 153° OL (RM 153°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 16.9 CGN, left RDL 191° PON (MAG Track 191°).</i> <i>Crossing RDL 310° OL, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, follow RDL 153° OL (MAG Track 153°) to DORDI.</i>	3000 ft AMSL
<b>DORDI 1B – 1E</b> Voir utilisation G40-G54-J301  <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEP INI (1). A D 23.2 PGS, à gauche RDL 306° OL (RM 126°). A OL, suivre RDL 153° OL (RM 153°) vers DORDI. <i>After DEP INI (1).</i> <i>At D 23.2 PGS, left RDL 306° OL (MAG Track 126°).</i> <i>At OL, follow RDL 153° OL (MAG Track 153°) to DORDI.</i>	3000 ft AMSL
(1) Voir volet Départs initiaux AD2 LFPG INI 2 / <i>See initial departure AD2 LFPG INI 2</i>		

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Itinéraires normalisés de liaison RWY 08L - 08R - 09L - 09R (POGO)**  
**Connecting routings RWY 08L - 08R - 09L - 09R (POGO)**

Fréquences : voir AD2 LFPG INI 1 et 2,  
et AD2 LFPO INI 1 et 2  
Niveau initial sur fréquence ATC.

Frequencies : see AD2 LFPG INI 1 and 2,  
and AD2 LFPO INI 1 and 2  
Initial level on ATC frequency.



Consignes particulières : Voir AD2 LFPG TEXT - POGO  
Départs initiaux : Voir AD2 LFPG 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.

Specifics instructions : See AD2 LFPG TEXT - POGO

Initial departures : See AD2 LFPG INI 1

- 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 AD2 IAC FNA.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

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

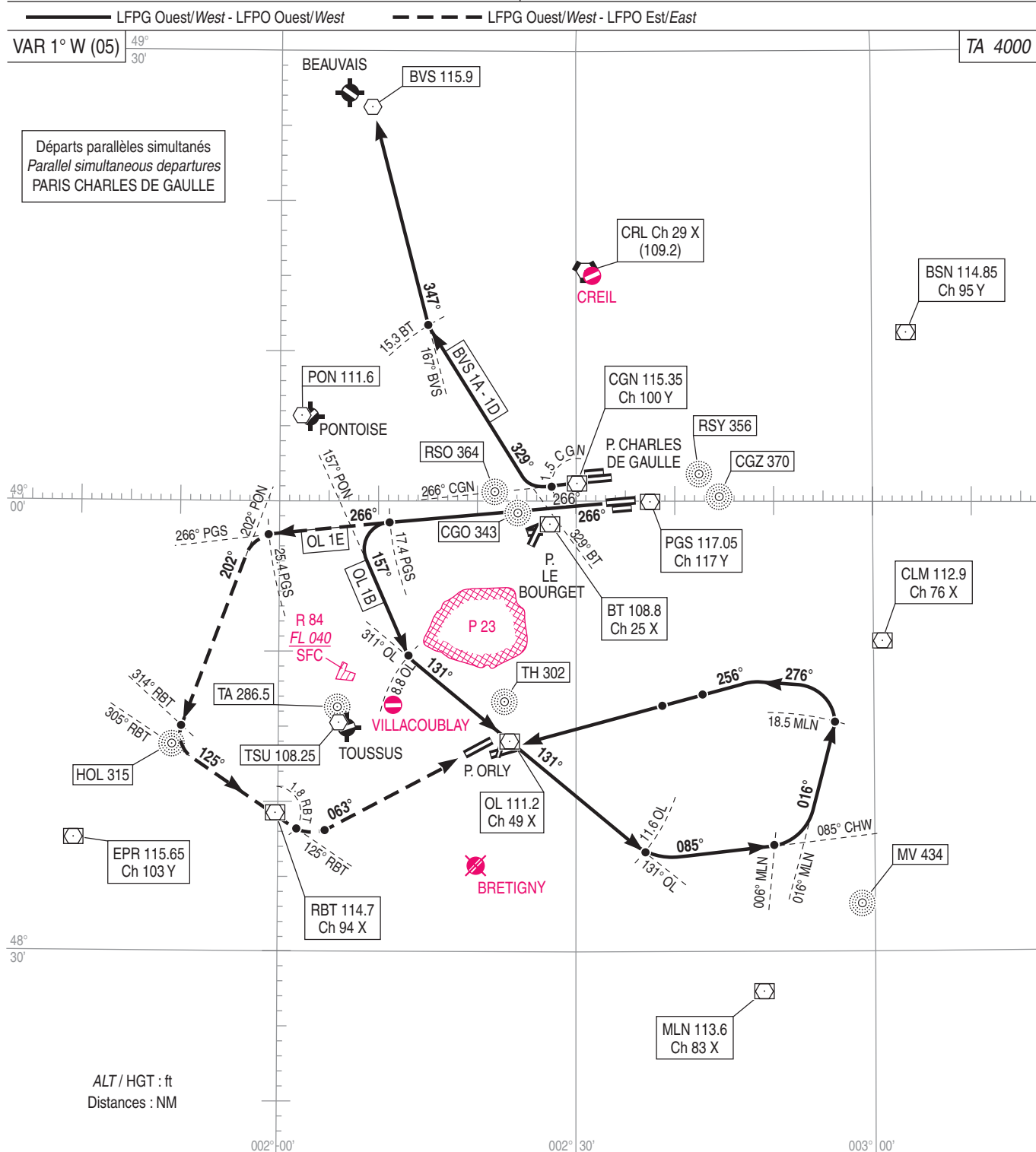
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**Itinéraires normalisés de liaison RWY 26L - 26R - 27L - 27R (POGO)**  
**Connecting routings RWY 26L - 26R - 27L - 27R (POGO)**

Fréquences : voir AD2 LFPG INI 1 et 2 et AD2 LFPO INI 1 et 2

Frequencies : see AD2 LFPG INI1 and 2, AD2 LFPO INI 1 and 2

Niveau initial sur fréquence ATC.

Initial level on ATC frequency.



Consignes particulières : voir AD2 LFPG TEXT - POGO

Départs initiaux : voir AD2 LFPG INI 2

- 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 LFPG TEXT - POGO

Initial departures : see AD2 LFPG INI 2

- 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 AD2 IAC FNA.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

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

## PARIS CHARLES DE GAULLE

IDENTIFICATION/FONCTION <i>Identification/Function</i>	COORDONNEES <i>Coordinates</i>
CAN	49° 10' 18".0 N - 000° 27' 20".4 W
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
LORTA - IAF	49° 24' 57".0 N - 003° 13' 49".6 E
VELER - IAF	49° 14' 58".6 N - 003° 22' 07".2 E
OMAKO - IAF	48° 35' 40".0 N - 003° 25' 06".2 E
BALOD - IAF	48° 34' 15".4 N - 001° 29' 51".5 E
MERUE - IAF	49° 18' 25".7 N - 001° 51' 30".4 E
MOKNO - IAF	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
DINAN	49° 49' 55" N - 005° 19' 53" E
DIVEM	49° 28' 51" N - 003° 31' 38" 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
GONEK	48° 07' 12" N - 000° 36' 12" 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

## PARIS CHARLES DE GAULLE

IDENTIFICATION/FONCTION <i>Identification/Function</i>	COORDONNEES <i>Coordinates</i>
KEREX	49° 19' 36" N - 000° 54' 47" E
KOROM	49° 19' 00" N - 001° 43' 49" E
LATGO	48° 28' 49" N - 000° 15' 00" W
MATIX	50° 05' 54" N - 003° 54' 51" E
MOFIL	50° 08' 52" N - 004° 06' 28" E
OLBAR	48° 16' 48" N - 003° 55' 05" E
PIBAT	46° 48' 21" N - 004° 15' 33" 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 CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L - 09R - 08R - 08L**  
**MATIX - MOPIL - DINAN - VEDUS - RENSA - MMD - SONUR**

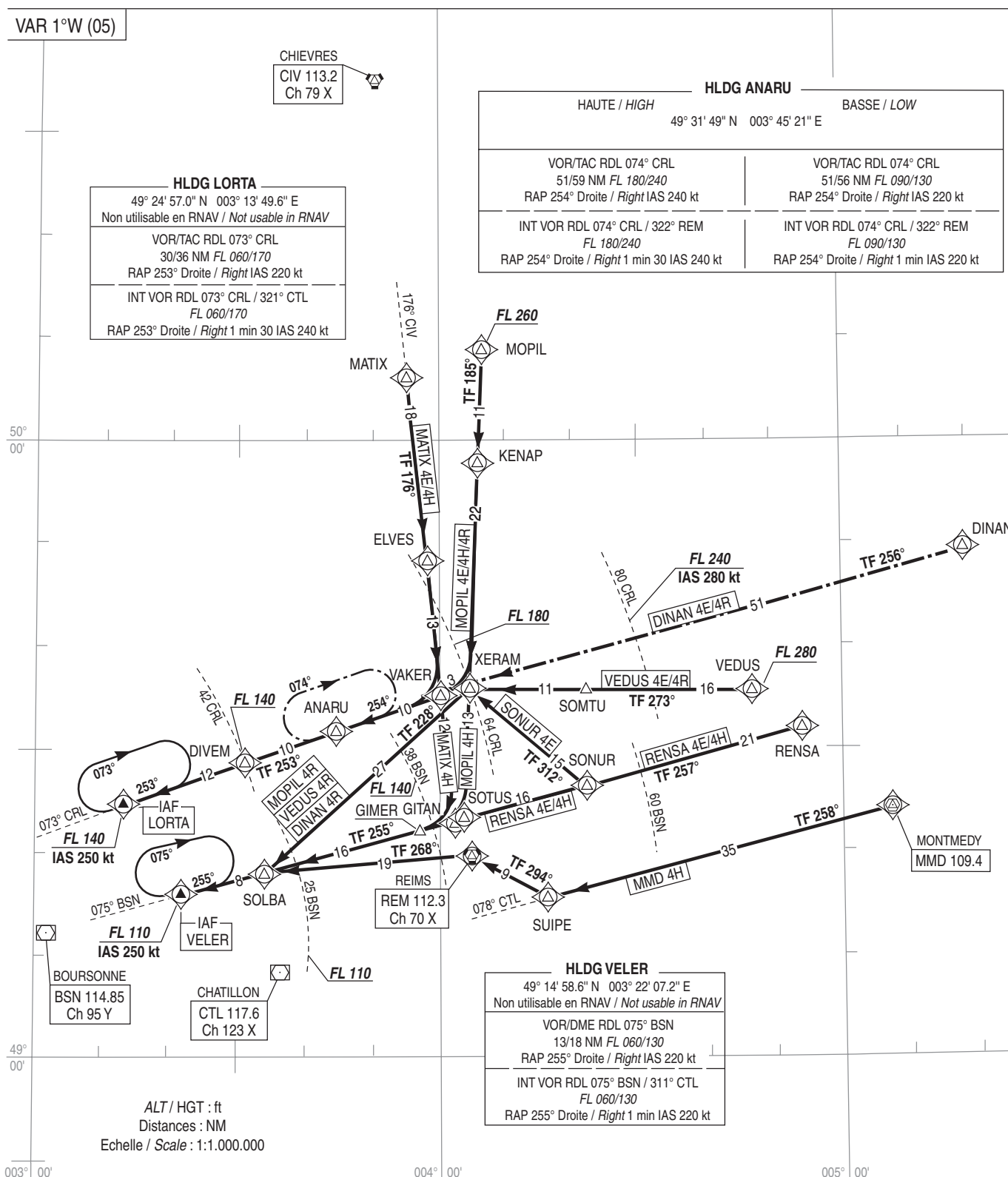
**IAF : LORTA / VELER**

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

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 LFPG TEXT.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

Squawk 7600.

See specific instructions STAR described on AD2 LFPG TEXT.

**PARIS CHARLES DE GAULLE( LFPG)  
STAR RNAV Réacteurs / Jets  
RWY 08L-08R-09L-09R****✈ MATIX - MOPIL - DINAN - VEDUS - SONUR - RENSA****IAF : LORTA / VELER**Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 1 / *See Levels and Speeds restrictions : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 1.*

✈ MATIX	4E	MATIX	VAKER	ANARU	DIVEM	LORTA
FIR		A MATIX		: IAS 280 kt		
		A 64 NM CRL		: FL 180		
		A DIVEM		: FL 140		
		A LORTA		: FL 140, IAS 250 kt		
✈ MOPIL	4E	MOPIL	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
UIR		A MOPIL		: FL 260, IAS 280 kt		
		A 64 NM CRL		: FL 180		
		A DIVEM		: FL 140		
		A LORTA		: FL 140, IAS 250 kt		
✈ DINAN	4E	DINAN	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
UIR		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt		
Sur <i>instruction / On instruction</i>		A 64 NM CRL		: FL 180		
		A DIVEM		: FL 140		
		A LORTA		: FL 140, IAS 250 kt		
✈ VEDUS	4E	VEDUS	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
UIR		A VEDUS		: FL 280		
		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt		
		A 64 NM CRL		: FL 180		
		A DIVEM		: FL 140		
		A LORTA		: FL 140, IAS 250 kt		
✈ SONUR	4E	SONUR	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
FIR		A SONUR		: IAS 280 kt		
		A 64 NM CRL		: FL 180		
FL160 et/and FL180 uniquement/only		A DIVEM		: FL 140		
		A LORTA		: FL 140, IAS 250 kt		
✈ RENSA	4E	RENSA		GIMER	SOLBA	VELER
FIR		A 60 NM BSN		: IAS 280 kt		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
Sur <i>instruction / On instruction</i>		A 25 NM BSN		: FL 110		
FL 160 et/and FL 180 uniquement/only		A VELER		: FL 110, IAS 250 kt		

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

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Réacteurs/Jets**  
**RWY 08L-08R-09L-09R**

**✈ MOPIL - DINAN - VEDUS**

**IAF : VELER**




Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT/See instructions standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.  
Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 1/See Levels and Speeds : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 1..

✈ MOPIL	4R	MOPIL	XERAM	SOLBA	VELER
FIR		A MOPIL		: FL 260, IAS 280 kt	
		A 64 NM CRL		: FL 180	
		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A 25 NM BSN		: FL 110	
		A VELER		: FL 110, IAS 250 kt	
✈ DINAN	4R	DINAN	XERAM	SOLBA	VELER
FIR		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt	
		A 64 NM CRL		: FL 180	
		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A 25 NM BSN		: FL 110	
		A VELER		: FL 110, IAS 250 kt	
✈ VEDUS	4R	VEDUS	XERAM	SOLBA	VELER
FIR		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt	
		A 64 NM CRL		: FL 180	
		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A 25 NM BSN		: FL 110	
		A VELER		: FL 110, IAS 250 kt	

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

**PARIS CHARLLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Hélices/Propellers**  
**RWY 08L-08R-09L-09R****MATIX - MOPIL - RENSA - MMD****IAF : VELER**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT/See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.  
Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 1/See Levels and Speeds restrictions: Chart AD2 LFPG STAR RNAV 1..

<b>MATIX</b>	<b>4H</b>	<b>MATIX</b>	<b>GITAN</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
FIR		A 64 NM CRL		: FL 180		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 110		
		 A VELER		: FL 110, IAS 250 kt		
<b>MOPIL</b>	<b>4H</b>	<b>MOPIL</b>	<b>SOTUS</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
UIR		A MOPIL		: FL 260		
		A 64 NM CRL		: FL 180		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 110		
		 A VELER		: FL 110, IAS 250 kt		
<b>RENSA</b>	<b>4H</b>	<b>RENSA</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>	
UIR et/and FIR FL>135		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 110		
		 A VELER		: FL 110, IAS 250 kt		
<b>MMD</b>	<b>4H</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 250 kt		

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

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.

**IAF : LORTA /VELER**

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



**PARIS CHARLES DE GAULLE( LFPG)  
STAR RNAV Réacteurs/Jets  
RWY 26L-26R-27L-27R**

**✈ MATIX - MOFIL - DINAN - VEDUS - SONUR - RENSA**

**IAF : LORTA / VELER**

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

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 2 / *See Levels and Speeds restrictions : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 1.*

✈ MATIX	4W	MATIX	VAKER	ANARU	DIVEM	LORTA
FIR		A MATIX		: IAS 280 kt		
		A 64 NM CRL		: FL 160		
		A DIVEM		: FL 110, IAS 250kt		
		A LORTA		: FL 110		
✈ MOFIL	4W	MOFIL	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
UIR		A MOFIL		: FL 260, IAS 280 kt		
		A 64 NM CRL		: FL 160		
		A DIVEM		: FL 110, IAS 250kt		
		A LORTA		: FL 110		
✈ DINAN	4W	DINAN	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
UIR		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt		
Sur <i>instruction</i> / On <i>instruction</i>		A 64 NM CRL		: FL 160		
		A DIVEM		: FL 110, IAS 250kt		
		A LORTA		: FL 110		
✈ VEDUS	4W	VEDUS	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
UIR		A VEDUS		: FL 280		
		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt		
		A 64 NM CRL		: FL 160		
		A DIVEM		: FL 110, IAS 250 kt		
		A LORTA		: FL 110		
✈ SONUR	4W	SONUR	XERAM	ANARU	DIVEM	LORTA
		A SONUR		: IAS 280 kt		
FIR		A 64 NM CRL		: FL 160		
FL 160 et/and FL 180 uniquement/only		A DIVEM		: FL 110, IAS 250kt		
		A LORTA		: FL 110		
✈ RENSA	4W	RENSA	GIMER	SOLBA	VELER	
FIR		A 80 NM CRL		: IAS 280 kt		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
Sur <i>instruction</i> / On <i>instruction</i>		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt		
FL 160 et/and FL 180 uniquement/only		A VELER		: FL 080		

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

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*

**PARIS CHARLES DE GAULLE( LFPG)  
STAR RNAV Réacteurs/*Jets*  
RWY 26L-26R-27L-27R**

**✈ MOPIL - DINAN - VEDUS**

**IAF : VELER**

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

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 2 / *See Levels and Speeds restrictions: Chart AD2 LFPG STAR RNAV 1.*

MOPIL	4J	MOPIL	XERAM	SOLBA	VELER
FIR		A MOPIL		: FL 260, IAS 280 kt	
		A 64 NM CRL		: FL 160	
		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt	
		A VELER		: FL 080	

DINAN	4J	DINAN	XERAM	SOLBA	VELER
FIR		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt	
		A 64 NM CRL		: FL 160	
		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt	
		A VELER		: FL 080	

VEDUS	4J	VEDUS	XERAM	SOLBA	VELER
FIR		A 80 NM CRL		: FL 240, IAS 280 kt	
		A 64 NM CRL		: FL 160	
		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt	
		A VELER		: FL 080	

**PANNE DE COMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*

**PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG)**  
**STAR RNAV Hélices / Propellers**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R****MATIX - MOFIL - RENSA - MMD****IAF : VELER**Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 2 / *See levels and speed restrictions : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 2.*

<b>MATIX</b>	<b>4P</b>	<b>MATIX</b>	<b>GITAN</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
FIR		A 64 NM CRL		: FL 160		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt		
		A VELER		: FL 080		
<b>MOFIL</b>	<b>4P</b>	<b>MOFIL</b>	<b>SOTUS</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
UIR		A MOFIL		: FL 260		
		A 64 NM CRL		: FL 160		
		A 38 NM BSN		: FL 140		
		A 25 NM BSN		: FL 100, IAS 250 kt		
		A VELER		: FL 080		
<b>RENSA</b>	<b>4P</b>	<b>RENSA</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>	
UIR, FIR		A 38 NM BSN		: FL140		
FL>135		A 25 NM BSN		: FL100, IAS 250 kt		
		A VELER		: FL080		
<b>MMD (MONTMEDY)</b>	<b>4P</b>	<b>MMD</b>	<b>SUIPE</b>	<b>REM</b>	<b>SOLBA</b>	<b>VELER</b>
FIR		A 25 NM BSN		: FL100, IAS 250 kt		
FL<135		A VELER		: FL080		

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

PARIS CHARLES DE GAULLE

STAR RNAV - Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers

RWY 09L - 09R - 08R - 08L

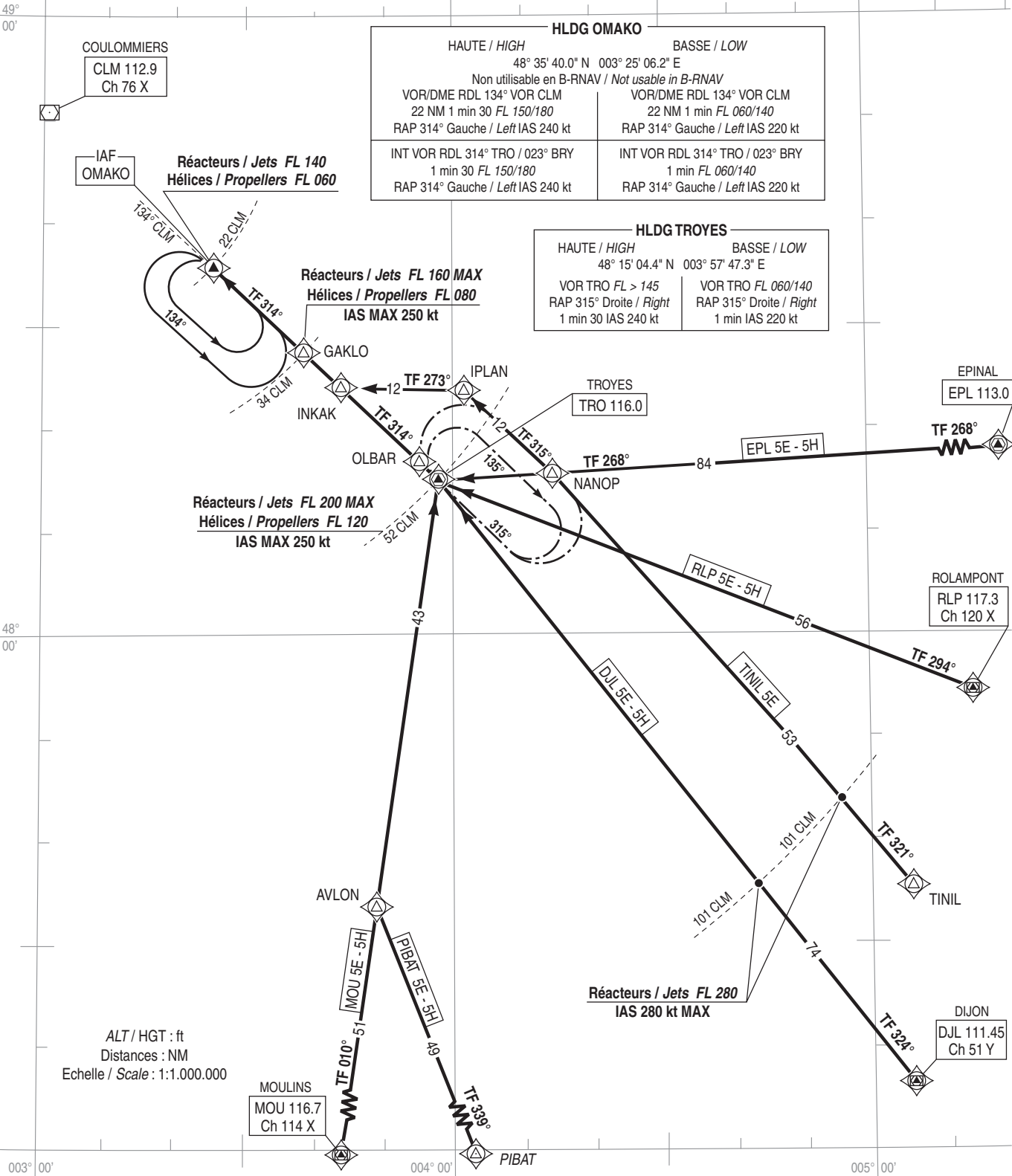
EPL - RLP - TINIL - DJL - PIBAT - MOU

IAF : OMAKO

ATIS DE GAULLE128.225 (FR) - 127.125 (EN)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 LFPG TEXT.

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

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs / Jets**  
**RWY 08L-08R-09L-09R****EPL-RLP-TINIL-DJL-PIBAT-MOU****IAF : OMAKO**

Voir Consignes Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT. / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*  
Voir contraintes niveaux et vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 3. / *See levels and speed restrictions : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 3.*

<b>EPL (EPINAL)</b>	<b>5E</b>	<b>EPL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>		
UIR		A D 52 CLM		: FL200 MAX et IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL160 MAX		
		A OMAKO		: FL140		
<b>RLP (ROLAMPONT)</b>	<b>5E</b>	<b>RLP</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>		
FIR		A D 52 CLM		: IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL160 MAX		
		A OMAKO		: FL140		
<b>TINIL</b>	<b>5E</b>	<b>TINIL</b>	<b>NANOP</b>	<b>IPLAN</b>	<b>INKAK</b>	<b>OMAKO</b>
UIR		A D 101 CLM		: FL280 et IAS MAX 280 kt		
		A D 52 CLM : FL200 MAX et IAS MAX 250 kt				
		A D 34 CLM : FL160 MAX				
		A OMAKO		: FL140		
<b>DJL (DIJON)</b>	<b>5E</b>	<b>DJL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>		
UIR FIR		A D 101 CLM		: FL280 et IAS MAX 280 kt		
		A D 52 CLM : FL200 MAX et IAS MAX 250 kt				
		A D 34 CLM : FL160 MAX				
		A OMAKO		: FL140		
<b>PIBAT</b>	<b>5E</b>	<b>PIBAT</b>	<b>AVLON</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM		: IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM : FL160 MAX				
		A OMAKO		: FL140		
<b>MOU (MOULINS)</b>	<b>5E</b>	<b>MOU</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>		
FIR		A D 52 CLM		: IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL160 MAX		
		A OMAKO		: FL140		

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

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Hélices / Propellers**  
**RWY 08L-08R-09L-09R**

**EPL-RLP-DJL-PIBAT-MOU**

**IAF : OMAKO**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT. / *See instructions Standard Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*  
Voir contraintes niveaux et vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 3./ *See levels and speed restrictions : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 3.*

<b>EPL (EPINAL)</b>	<b>5H</b>	<b>EPL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
UIR		A D 52 CLM		: FL120 et IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM	FL080		
		A OMAKO		: FL060	
<b>RLP (ROLAMPONT)</b>	<b>5H</b>	<b>RLP</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM		: FL120 et IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080 et IAS MAX 250 kt	
		A OMAKO		: FL060	
<b>DJL (DIJON)</b>	<b>5H</b>	<b>DJL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
UIR FIR		A D 52 CLM		: FL120 et IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	
<b>PIBAT</b>	<b>5H</b>	<b>PIBAT</b>	<b>AVLON</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>
FIR		A D 52 CLM		: FL120 et IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	
<b>MOU (MOULINS)</b>	<b>5H</b>	<b>MOU</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM		: FL120 et IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	

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

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

## IAF : OMAKO

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

**COULOMMIERS**  
CLM 112.9  
Ch 76 X

**IAF OMAKO**

**Réacteurs / Jets FL 100**  
**Hélices / Propellers FL 060**

**Réacteurs / Jets FL 120 MAX**  
**Hélices / Propellers FL 080**  
**IAS MAX 250 kt**

**GAKLO**

**INKAK**

**OLBAR**

**IPLAN**

**TROYES**  
TRO 116.0

**NANOP**

**EPL 5W - 5P**

**ROLAMPONT**  
RLP 117.3  
Ch 120 X

**TINIL**

**DIJON**  
DJL 111.45  
Ch 51 Y

**PIBAT**

**MOULINS**  
MOU 116.7  
Ch 114 X

**AVLON**

**MOU 5W - 5P**

**PIBAT 5W - 5P**

**DJL 5W - 5P**

**TINIL 5W**

**RLP 5W - 5P**

**EPL 5W - 5P**

**TF 010°**

**TF 336°**

**TF 314°**

**TF 273°**

**TF 315°**

**TF 268°**

**TF 294°**

**TF 321°**

**TF 324°**

**HAUTE / HIGH**  
48° 35' 40.0" N 003° 25' 06.2" E  
Non utilisable en B-RNAV

**BASSE / LOW**  
48° 15' 04.4" N 003° 57' 47.3" E

**VOR/DME RDL 134° VOR CLM**  
22 NM 1 min 30 FL 150/180  
RAP. 314° GAUCHE IAS 240 kt

**VOR/DME RDL 134° VOR CLM**  
22 NM 1 min FL 060/140  
RAP. 314° GAUCHE IAS 220 kt

**INT VOR RDL 314° TRO / 023° BRY**  
1 min 30 FL 150/180  
RAP. 314° GAUCHE IAS 240 kt

**INT VOR RDL 314° TRO / 023° BRY**  
1 min FL 060/140  
RAP. 314° GAUCHE IAS 220 kt

**HAUTE / HIGH**  
48° 15' 04.4" N 003° 57' 47.3" E

**BASSE / LOW**  
48° 15' 04.4" N 003° 57' 47.3" E

**VOR TRO FL > 145**  
RAP. 315° DROITE  
1 min 30 IAS 240 kt

**VOR TRO FL 060/140**  
RAP. 315° DROITE  
1 min IAS 220 kt

**Réacteurs / Jets FL 160 MAX**  
**Hélices / Propellers FL 120**  
**IAS MAX 250 kt**

**Réacteurs / Jets FL 280**  
**IAS 280 kt MAX**

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

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

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs / Jets**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R**✈ **EPL-RLP-TINIL-DJL-PIBAT-MOU****IAF : OMAKO**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT / *See instructions standards Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT*.  
Voir contraintes niveaux et vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 4 / *See levels and speed restrictions : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 4*.

<b>EPL (EPINAL)</b>	<b>5W</b>	EPL	TRO	<b>OMAKO</b>		
UIR		A D 52 CLM		: FL160 MAX, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL120 MAX		
		A OMAKO		: FL100		
<b>RLP (ROLAMPONT)</b>	<b>5W</b>	RLP	TRO	<b>OMAKO</b>		
FIR		A D 52 CLM		: FL160 MAX, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL120 MAX		
		A OMAKO		: FL100		
<b>TINIL</b>	<b>5W</b>	TINIL	NANOP	IPLAN	INKAK	<b>OMAKO</b>
UIR		A D 101 CLM		: FL280, IAS MAX 280 kt		
		A D 52 CLM		: FL160 MAX, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL120 MAX		
		A OMAKO		: FL 100		
<b>DJL (DIJON)</b>	<b>5W</b>	DJL	TRO	<b>OMAKO</b>		
UIR FIR		A D 101 CLM		: FL280, IAS MAX 280 kt		
		A D 52 CLM		: FL160 MAX, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL120 MAX		
		A OMAKO		: FL100		
<b>PIBAT</b>	<b>5W</b>	PIBAT	AVLON	TRO	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM		: FL160 MAX, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL120 MAX		
		A OMAKO		: FL100		
<b>MOU (MOULINS)</b>	<b>5W</b>	MOU	TRO	<b>OMAKO</b>		
FIR		A D 52 CLM		: FL160 MAX, IAS MAX 250 kt		
		A D 34 CLM		: FL120 MAX		
		A OMAKO		: FL100		

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires Normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT*.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Hélices / Propellers**  
**RWY 26L - 26R - 27L - 27R**

✈ **EPL-RLP-DJL-PIBAT-MOU**

**IAF : OMAKO**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT / *See instructions standards Arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT*.  
Voir contraintes niveaux et vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 4 / *See levels and speed restrictions : Chart AD2 LFPG STAR RNAV 4*.

<b>EPL (EPINAL)</b>	<b>5P</b>	<b>EPL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
UIR		A D 52 CLM		: FL120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	
<b>RLP (ROLAMPONT)</b>	<b>5P</b>	<b>RLP</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM		: FL120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	
<b>DJL (DIJON)</b>	<b>5P</b>	<b>DJL</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
UIR FIR		A D 52 CLM		: FL120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	
<b>PIBAT</b>	<b>5P</b>	<b>PIBAT</b>	<b>AVLON</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>
FIR		A D 52 CLM		: FL120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	
<b>MOU (MOULINS)</b>	<b>5P</b>	<b>MOU</b>	<b>TRO</b>	<b>OMAKO</b>	
FIR		A D 52 CLM		: FL120, IAS MAX 250 kt	
		A D 34 CLM		: FL080	
		A OMAKO		: FL060	

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION** : Voir Consignes Itinéraires Normalisés d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.  
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT*.

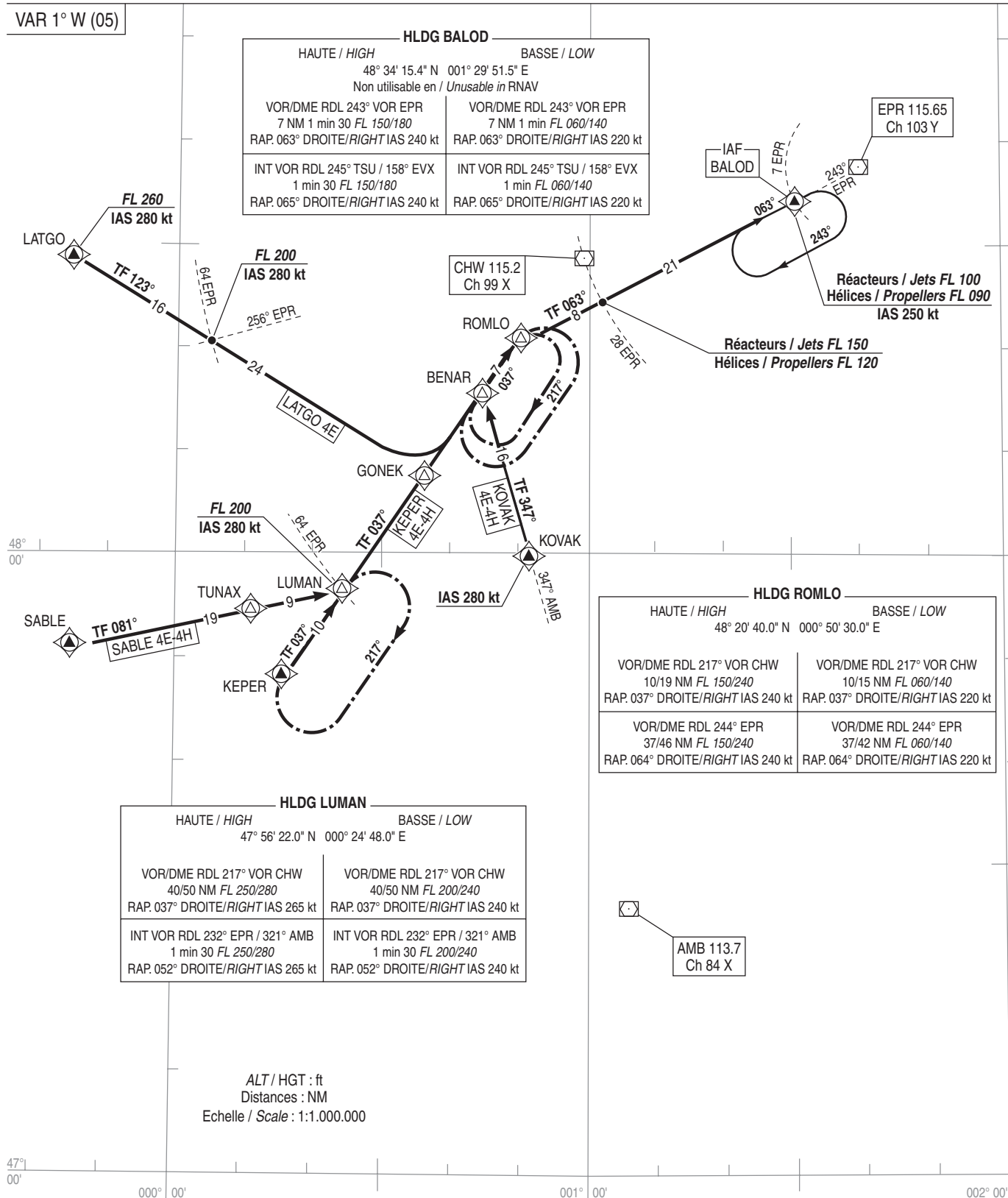
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L - 09R - 08R - 08L**  
**KEPER - KOVAK - SABLE - LATGO**

**IAF : BALOD**

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

TF : Track to Fix

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



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

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : Squawk 7600 see specific instructions STAR described on AD2 LFPG TEXT.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices/Jets and Propellers**  
**RWY 08L-08R-09L-09R**

**KEPER - KOVAK - SABLE - LATGO**

**IAF : BALOD**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT / *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 5 / *See levels and speeds restrictions : chart AD2 LFPG STAR RNAV 5.*

**REACTEURS / Jets**

KEPER	4E	KEPER	LUMAN	ROMLO	BALOD
UIR		A 64 NM EPR		: FL 200, IAS 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL150	
		A BALOD		: FL100, IAS 250 kt	

KOVAK	4E	KOVAK	BENAR	ROMLO	BALOD
FIR		A KOVAK		: IAS 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL150	
		A BALOD		: FL100, IAS 250 kt	

SABLE	4E	SABLE	LUMAN	ROMLO	BALOD
FIR		A 64 NM EPR		: IAS 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL150	
		A BALOD		: FL100, IAS 250 kt	

LATGO	4E	LATGO	GONEK	ROMLO	BALOD
		A LATGO		: FL 260, IAS 280 kt	
		A 64 NM EPR		: FL 200, IAS 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 150	
		A BALOD		: FL 100, IAS 250 kt	

**HELICES / Propellers**

KEPER	4H	KEPER	LUMAN	ROMLO	BALOD
UIR		A 64 NM EPR		: FL200	
		A 28 NM EPR		: FL120	
		A BALOD		: FL090	

KOVAK	4H	KOVAK	BENAR	ROMLO	BALOD
FIR		A 28 NM EPR		: FL120	
		A BALOD		: FL090	

SABLE	4H	SABLE	LUMAN	ROMLO	BALOD
FIR		A 28 NM EPR		: FL120	
		A BALOD		: FL090	

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

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

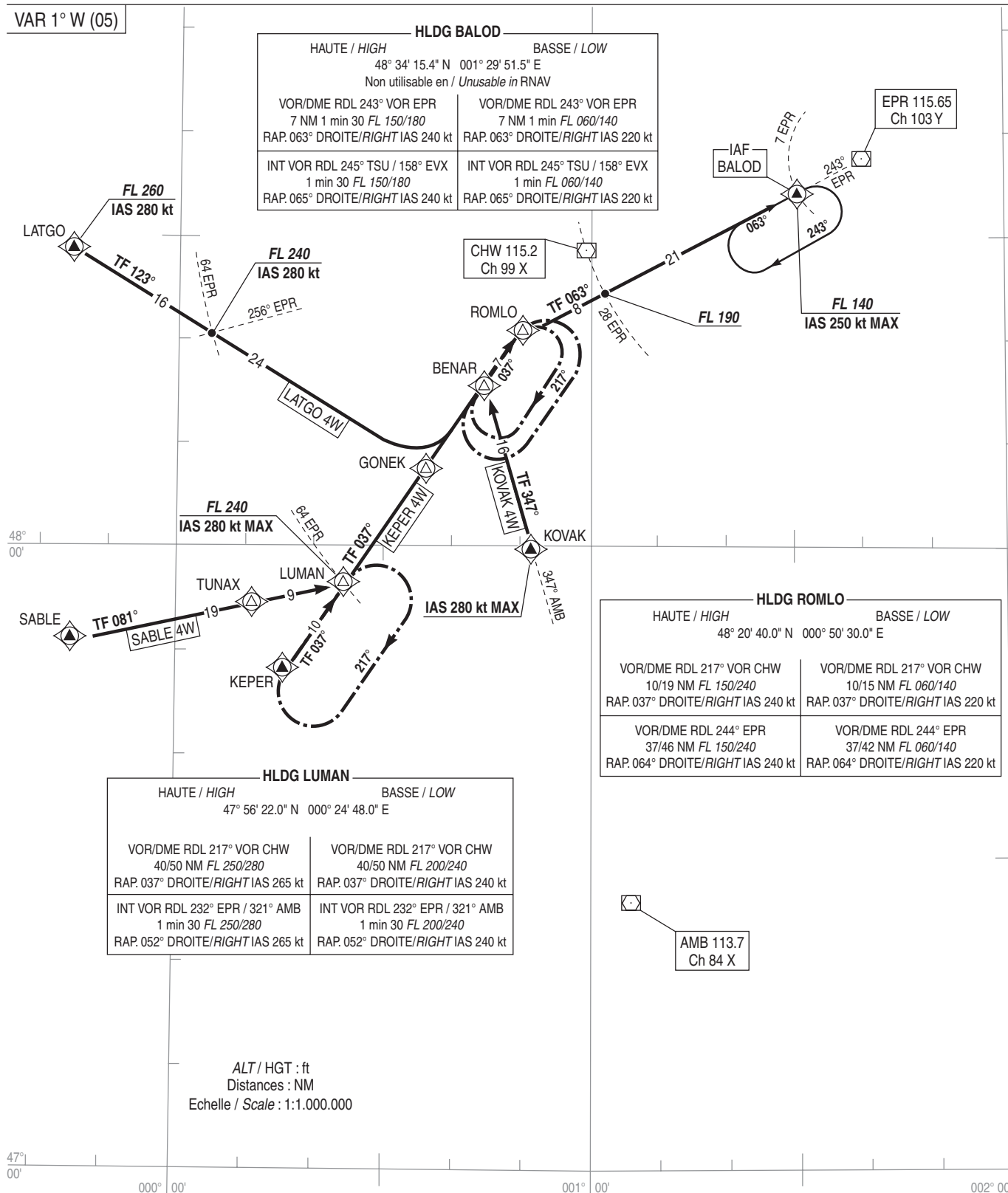
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 27R - 27L - 26L - 26R**  
**KEPER - KOVAK - SABLE - LATGO**

**IAF : BALOD**

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

TF : Track to Fix

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



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

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : Squawk 7600 see specific instructions STAR described on AD2 LFPG TEXT.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices/Jets and Propellers**  
**RWY 27R-27L-26R-26L**

**KEPER - KOVAK - SABLE - LATGO**

**IAF : BALOD**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT / *See instructions standard arrivals (STAR) AD2 LFPG TEXT.*

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 6 / *See levels and speeds restrictions : chart AD2 LFPG STAR RNAV 6.*

KEPER	4W	KEPER	LUMAN	ROMLO	BALOD
UIR		A 64 NM EPR		: FL 240, IAS MAX 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL190	
		A BALOD		: FL140, IAS MAX 250 kt	
KOVAK	4W	KOVAK	BENAR	ROMLO	BALOD
FIR		A KOVAK		: IAS MAX 280 kt	
		A BALOD		: FL140, IAS MAX 250 kt	
SABLE	4W	SABLE	LUMAN	ROMLO	BALOD
FIR		A 64 NM EPR		: IAS MAX 280 kt	
		A BALOD		: FL140, IAS MAX 250 kt	
 LATGO	4W	LATGO	GONEK	ROMLO	BALOD
		A LATGO		: FL 260, IAS 280 kt	
		A 64 NM EPR		: FL 240, IAS 280 kt	
		A 28 NM EPR		: FL 190	
		A BALOD		: FL 140, IAS 250 kt	

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

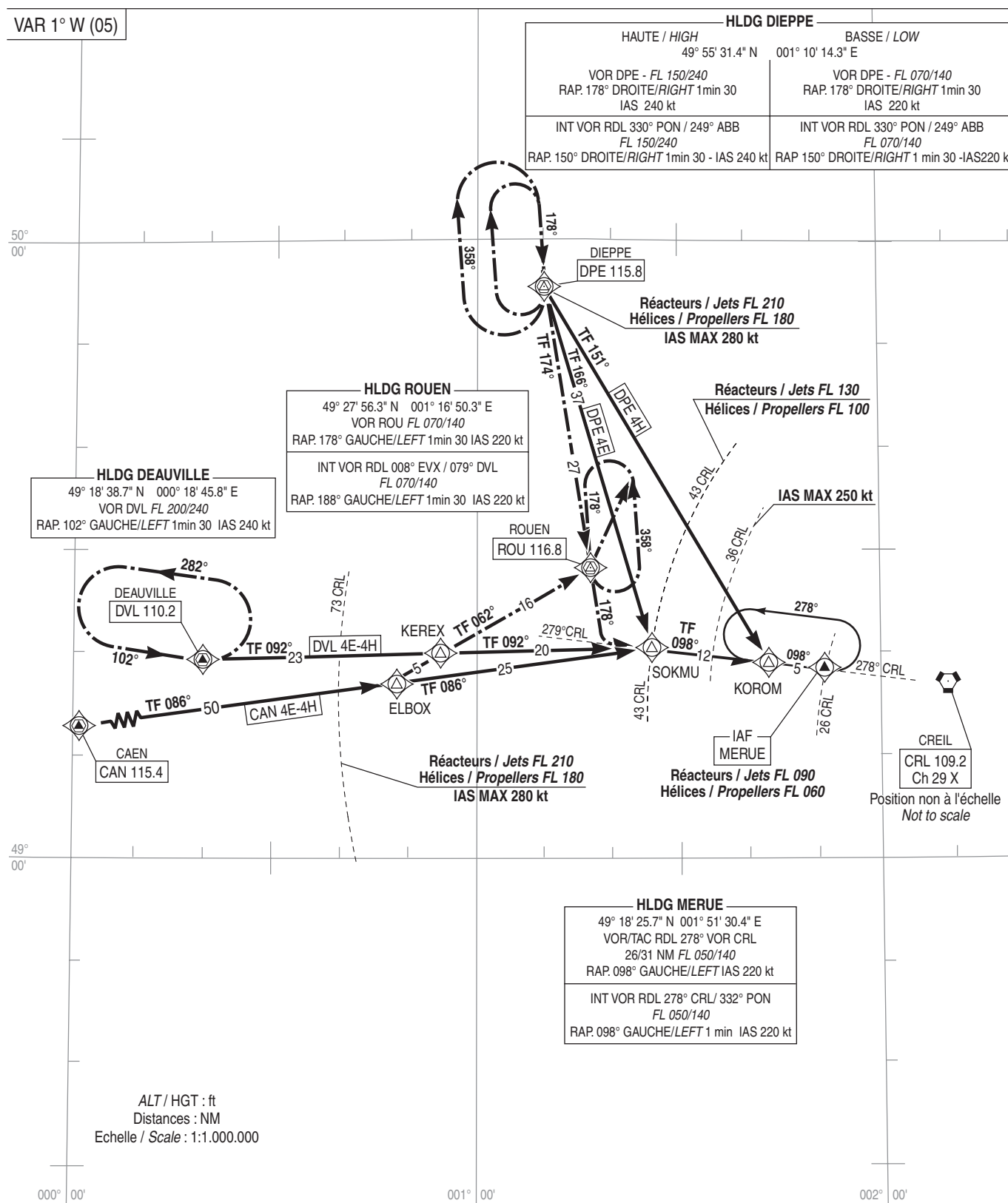
**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers**  
**RWY 09L - 09R - 08R - 08L**  
**DPE - DVL - CAN**

**IAF : MERUE**

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

TF : Track to Fix

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



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

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE** : Squawk 7600 see specific instructions STAR described on AD2 LFPG TEXT.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs**  
**RWY 09L-09R-08L-08R****DPE - DVL - CAN****IAF : MERUE**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 7.

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

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

PARIS CHARLES DE GAULLE

STAR RNAV Hélices

RWY 09L-09R-08L-08R

DPE - DVL - CAN

IAF : MERUE

Voir Consignes Itinéraires normalisées d’arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.  
Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 7.

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

PANNE DE COMMUNICATION : Voir Consignes Itinéraires normalisés d’arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.

**IAF : MERUE / MOKNO (1)**

(1) IAF MOKNO réservée Hélices si autorisé APCH  
*reserved propellers if cleared to APCH*  
 Sur clairance ATC (Attente éloignée)  
*By ATC clearance (Distant holding)*

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :** Squawk 7600 see specific instructions STAR described on AD2 LFPG TEXT.

**PARIS CHARLES DE GAULLE**  
**STAR RNAV Réacteurs**  
**RWY 27R-27L-26R-26L****DPE - DVL – CAN****IAF : MERUE**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.

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

<b>DPE (DIEPPE)</b>	<b>4W</b>	<b>DPE</b>	<b>SOKMU</b>	<b>KOROM</b>	<b>MERUE</b>
UIR FIR		A DPE		: FL 240, IAS MAX 280 kt	
		A SOKMU		: FL 150	
		A MERUE		: FL 110, IAS MAX 250 kt	
<b>DVL (DEAUVILLE)</b>	<b>4W</b>	<b>DVL</b>	<b>SOKMU</b>	<b>MERUE</b>	
UIR		A 73 NM CRL		: FL 240, IAS MAX 280 kt	
		A SOKMU		: FL 150	
		A MERUE		: FL 110, IAS MAX 250 kt	
<b>CAN (CAEN)</b>	<b>4W</b>	<b>CAN</b>	<b>SOKMU</b>	<b>MERUE</b>	
FIR		A 73 NM CRL		: IAS MAX 280 kt	
		A SOKMU		: FL 150	
		A MERUE		: FL 110, IAS MAX 250 kt	





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

PARIS CHARLES DE GAULLE  
STAR RNAV Hélices  
RWY 27R-27L-26R-26L

DPE - DVL – CAN

IAF : MOKNO/MERUE \*

Voir Consignes Itinéraires normalisées d’arrivées aux instruments (STAR) AD2 LFPG TEXT.  
Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPG STAR RNAV 8.  
\* IAF MERUE uniquement utilisable si attente prévue.

DPE (DIEPPE)		4P	DPE		MOKNO		
 	UIR FIR		A DPE		: FL 180		
			A 43 NM CRL		: FL 080		
			A MOKNO		: FL 060		
DVL (DEAUVILLE)		4P	DVL	KEREX	ROU	MOKNO	
	UIR		A 73 NM CRL		: FL 180		
			A ROU		: FL 100		
			A 43 NM CRL		: FL 080		
			A MOKNO		: FL 060		
CAN (CAEN)		4P	CAN	ELBOX	KEREX	ROU	MOKNO
	FIR		A ROU		: FL 100		
			A 43 NM CRL		: FL 080		
			A MOKNO		: FL 060		

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