

PARIS ORLY  
LFPO

Sommaire/*Summary*

Objet <i>Subject</i>	Page ou carte <i>Page or chart</i>
Sommaire <i>Summary</i>	AD2 LFPO SUM
👉 Consignes générales <i>General rules</i>	AD2 LFPO TEXT 1 > TEXT 4
👉 Restriction d'utilisation visant à l'atténuation des nuisances phoniques <i>Noise abatement procedures</i>	AD2 LFPO ENV 1 > ENV 4
Volumes de protection environnementale (VPE) <i>Environment protection airspaces (VPE)</i>	AD2 LFPO VPE 1 > VPE 4
Carte régionale <i>Area chart</i>	Voir/See AD2 LFPG ARC
Carte radar <i>Radar chart</i>	AD2 LFPO AMSR
👉 Fréquences <i>Frequencies</i>	AD2 LFPO COM 1
Départs initiaux <i>Initial departures</i>	AD2 LFPOINI 1 >INI 2
SID RNAV DATA	AD2 LFPO SID RNAV DATA 01 > SID RNAV DATA 02
👉 SID RNAV	AD2 LFPO SID RNAV 1 > SID RNAV 6
👉 SID CONV	AD2 LFPO SID CONV 1 > SID CONV 4
Itinéraires de liaison <i>Connecting flights</i>	AD2 LFPO POGO 1 > POGO 2
STAR DATA	AD2 LFPO STAR DATA 1 > STAR DATA 2
STAR	AD2 LFPO STAR RNAV 1 > STAR RNAV 6

**PARIS ORLY**  
**SID**  
**Consignes particulières/Special procedures**

**1 CONSIGNES**

Sauf autorisation contraire de l'APP, les aéronefs devront se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Dans toutes les phases de montée, et jusqu'au FL 150, la PENTE Sol MINIMALE de 5,5 % doit être adoptée par les aéronefs. En cas d'impossibilité, le pilote doit en aviser la TWR lors du premier contact avec le PREVOL.

Le niveau de vol le plus élevé spécifié sur l'itinéraire normalisé de départ ne peut être quitté que sur autorisation du contrôle. En cas de panne radio, les pilotes devront respecter les itinéraires normalisés de départ tels qu'ils sont définis ci-après, quelles qu'aient été les limitations initiales éventuellement apportées par le contrôle.

Sauf autorisation contraire de l'APP, la vitesse indiquée (IAS) ne devra pas excéder 250 kt en dessous du FL 100.

**2 CONFIGURATION EST (RWY 08-06-02)****MONTÉES INITIALES - MOINDRE BRUIT****IMPORTANT :**

Pour limiter l'étalement du bruit, les pilotes sont invités à adapter la conduite de leur aéronef pour suivre avec la plus grande précision, la trajectoire de montée initiale décrite jusqu'à une distance de 6,5 NM OL (ou au croisement du RDL 168 BT).

**3 CONFIGURATION OUEST (RWY 24-26-20)****MONTÉES INITIALES - MOINDRE BRUIT****IMPORTANT :**

Pour limiter l'étalement du bruit, les pilotes sont invités à adapter la conduite de leur aéronef pour suivre avec la plus grande précision, la trajectoire de montée initiale décrite, jusqu'à une distance minimale de 7 NM OL (ou au croisement du RDL 131 TSU).

**4 DÉPARTS SID RNAV**

Au départ de PARIS ORLY, les secteurs Nord, Est et Sud de la TMA PARIS sont dotés de SID RNAV.

**4.1 Domaine d'application**

SID RNAV	Secteur/Sector		Réacteurs/Jets	Hélices/propellers
	Nord/North	OPALE – AMOGA – NURMO	FL > 115	FL > 115
	Est/East	NIPOR - BUBLI	FL > 115	FL > 115
	Sud/South	AGOPA – ERIXU – LATRA – OKASI - PILUL	FL > 195	FL > 195

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.

**4.2 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 RNAV "VOR/DME de référence et/ou DME/DME et/ou GNSS" ou conventionnelles 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 services radar.

**1 RULES**

*Unless otherwise instructed by the APP, aircraft must comply with specifications laid down for each standard departure route in all phases of the upward gradient and up to FL 150, the MINIMUM 5,5 % Ground ANGLE OF SLOPE must be adhered to by all aircraft. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting the PREFLIGHT.*

*The highest specified flight level on the standard departure route can only be left after clearance from air traffic control. In the event of radio failure, pilots must adhere to standard departure routes as defined below, no matter what initial limitations might have been given by air traffic control.*

*Unless otherwise instructed by the APP, the indicated air speed (IAS) must not exceed 250 kt below FL 100.*

**2 EASTERN PATTERN (RWY 08-06-02)****INITIAL CLIMB GRADIENT - NOISE ABATEMENT****IMPORTANT:**

*In order to limit the area of noise, pilots are requested to fly their aircraft in strict compliance with the given initial climb path, to a distance of 6.5 NM OL (or when crossing RDL 168 BT).*

**3 WESTERN PATTERN (RWY 24-26-20)****INITIAL CLIMB GRADIENT - NOISE ABATEMENT****IMPORTANT:**

*In order to limit the area of noise, pilots are requested to fly their aircraft in strict compliance with the given initial climb path, to a minimum distance of 7 NM OL (or when crossing RDL 131 TSU).*

**4 RNAV SID DEPARTURES**

*For PARIS ORLY departures, all the North, East and South sectors of PARIS TMA are provided with RNAV SIDs.*

**4.1 Field of application**

*These flight routes are drawn up and defined as follow:*

- 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 operated only with RNAV procedures to a point joining the En-Route structure.*

**4.2 Radar protection and operation**

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

*Initial departures are only protected in conventional navigation.*

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

*The ATC unit provides radar services.*

**PARIS ORLY**  
**SID**  
**Consignes particulières/Special procedures**

**4.3 Équipements 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".

**4.4 Utilisation**

Les départs initiaux sont publiés et utilisables uniquement en navigation conventionnelle.

Les phases de raccordement sont publiées RNAV avec senseurs mais également utilisables 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.

**4.3 Aircraft equipment**

*In any case, the operator is required to make sure that the RNAV aircraft equipment meets the minimum requirements specified in the aeronautical documentation AIP FRANCE GEN 1.5. "Instruments de bord, équipement et documents de vol des aéronefs".*

**4.4 Operating procedures**

*Initial departures are published and available in conventional navigation.*

*The junction phases are published for RNAV procedures with sensors but are available for B-RNAV procedures.*

*The pilot being not able to fly the RNAV junction phase must report "NON RNAV Terminal area" upon requesting the starting clearance on PRE-FLIGHT frequency, in order to have a radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume its own navigation to the point joining the En-Route structure, which is planned in PLN.*

**5 DÉPARTS : SID CONV ou DCT PLN**

Au départ de PARIS ORLY, les secteurs Sud et Ouest de la TMA PARIS sont dotés de SID conventionnels.

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

*For PARIS ORLY departures, all the South and West sectors of PARIS TMA are provided with conventional SIDs.*

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

Les pilotes doivent appliquer les procédures suivantes :

Préciser PLN case 15

- vers le secteur Nord : DCT MTD puis DCT premier point de rejoindre de la structure En Route.

- vers le secteur Est : DCT NIPOR ou BAXIR.

- vers le secteur Sud : SID PTV - MONOT ou DORDI.

- vers le secteur Ouest : SID EVX ou LGL.

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

- vers le secteur Nord : guidage radar vers MTD.

- vers le secteur Est : guidage radar vers le RDL 086° CGN pour rejoindre NIPOR ou guidage radar vers le RDL 097° CLM pour rejoindre BAXIR.

- vers le secteur Sud : suivre SID PTV-MONOT ou DORDI.

- vers le secteur Ouest : suivre SID EVX ou LGL.

*Pilots must comply to following procedures:*

*Write ITEM 15 of FPL*

*- Northbound: DCT MTD then DCT first joining point of En-Route structure.*

*- Eastbound: DCT NIPOR or BAXIR.*

*- Southbound: SID PTV-MONOT or DORDI.*

*- Westbound: SIV EVX or LGL.*

*After an initial departure depending on the runway used for take-off: (see AD2 LFPO INI 1 & INI 2).*

*- Northbound: radar guidance to MTD.*

*- Eastbound: radar guidance to RDL 086° CGN to join NIPOR or radar guidance to RDL 097° CLM to join BAXIR.*

*- Southbound: follow SID PTV - MONOT or DORDI.*

*- Westbound: follow SID EVX or LGL.*

**6 PANNE DE RADIOPRATICIEN**

Afficher 7600. Respecter les itinéraires de départ et les niveaux assignés jusqu'à D40 OL puis poursuivre le vol suivant le PLN en vigueur.

**7 ITINÉRAIRES NORMALISÉS DE LIAISON POGO****7.1 ORLY → MELUN ou BRETIGNY**

Tous les vols POGO au départ d'ORLY à destination de MELUN doivent prévoir d'utiliser les SID "DORDI". Les raccordements sur l'IAF "MV" s'effectuent en fonction des clairances de l'organisme du contrôle d'approche.

**7.2 Plan de vol**

Mention POGO dans les cases 15 et 18.

**6 RADIO COMMUNICATION FAILURE**

*Squawk 7600. Comply with departure route and assigned level until D40 OL then continue the flight according to the FPL in force.*

**7 POGO CONNECTING FLIGHTS****7.1 ORLY → MELUN or BRETIGNY**

*All outbound POGO flights from ORLY inbound to MELUN must plan to use the " DORDI" SID. Joining the IAF "MV" will be carried out in accordance with the approach control organism's clearances.*

**7.2 Flight plan**

*State POGO in boxes 15 and 18.*

**PARIS ORLY**  
**STAR**  
**Consignes particulières/Spécial procedures**

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

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

#### 1 Domaine d'application

Ces itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) RNAV avec ou sans support d'une navigation conventionnelle débutent à un point de navigation situé sur le réseau En Route et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route, associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse; ces contraintes de niveau et vitesse sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.

#### 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 Equipement des aéronefs

Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond de manière convenable et approprié à la route à suivre et en conformité aux conditions minimales requises dans la documentation aéronautique AIP France GEN 1.5-2 "Equipements de navigation" et ENR 3.1 "Précision de navigation En Route".

#### 4 Utilisation

Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR sont publiés RNAV et utilisables en BRNAV.

Toutefois, les derniers tronçons de route précédant les points IAF sont doublés d'une navigation conventionnelle pour répondre aux besoins des aéronefs non RNAV en-dessous du FL115 (aéronefs non équipés ou non approuvés).

En l'absence ou en cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit :

- suivre ou rejoindre le support conventionnel lorsque celui-ci existe ;
- ou s'annoncer "NON RNAV" dès le début de la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.

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

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

Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées. En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.



*On PARIS arrival ORLY, all sectors in PARIS TMA are provided with RNAV STARs.*

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

#### 1 Field of application

*These RNAV standard instrument arrival routes (STAR) with or without support of conventional navigation start at a navigation fix located on the En-Route system and end at an initial approach fix (IAF) for the destination aerodrome traffic.*

*The STARs are defined by a route, associated with a profile including flight level and speed requirements, these flight level and speed requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.*

#### 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 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 3.1: "En Route Navigation Precision".*

#### 4 Operating procedures

*The STARs are published RNAV and available in BRNAV.*

*However, the last route segments preceding the IAFs are doubled with a conventional navigation to meet the needs of non-RNAV aircraft below FL115 (non-equipped or non-approved aircraft).*

*Without or in case of lost of RNAV capability, the pilot must:*

- follow or proceed to the conventional support when existing;*
- or report "NON RNAV" as soon as the required navigation precision is lost in order to get a radar guidance.*

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

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

*On STAR or with radar guidance, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements. When it is not possible, the pilot must immediately inform the ATC unit.*

**PARIS ORLY**  
**Consignes particulières/Special procedures**

**5 Panne de radiocommunication**

Afficher 7600.

Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissement 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'atterrissement.

**5 Radiocommunication failure**

*Squawk 7600*

*Follow the authorized or FPL STAR according to the known or estimated landing direction. In case of radar guidance, proceed to the initial STAR.*

*Observe the published flight level and speed requirements.*

*Proceed to the IAF at the last assigned level which has been acknowledged if it is available, otherwise at the highest level in the holding pattern.*

*Stay in the holding pattern at this level until the latest time of the following:*

- EAT,*
- arrival time in the holding pattern plus 10 minutes, then descent in the holding pattern to the specified level for beginning the initial approach,*
- leave the IAF at this level to perform the approach procedure until landing.*

**6 Indicateurs d'itinéraire STAR****6 STAR indicators**

	Face à l'Ouest West facing	Face à l'Est East facing
Réacteur / Jets	W	E
Hélices / Propellers	P	H

**PARIS ORLY**  
**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 d'Orly ces restrictions sont les suivantes :

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

**1.1 Modalités d'utilisation des pistes**

Pour les pistes principales ces modalités sont les suivantes :

Configuration	Face à l'ouest/Facing West	Face à l'est/Facing East
Piste préférentielle pour les décollages <i>Preferred runway for take off</i>	RWY 24	RWY 08
Piste préférentielle pour les atterrissages <i>Preferred runway for landing</i>	RWY 26	RWY 06

L'utilisation de la piste 02/20 reste exceptionnelle. Elle correspond principalement :

- aux cas d'indisponibilité d'une piste principale (elle intervient alors en tant que complément) ;
- à des cas de vent fort de secteur nord ou de secteur sud.

Toutes les pistes disponibles peuvent par ailleurs être utilisées pour répondre à des impératifs de sécurité, de contrôle, de sûreté ou de protocole.

**1.2 Couvre-feu**

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

★ **Programmation des vols**

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

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

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

★ **Retards au départ ou à l'arrivée**

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

★ **Exceptions**

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

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

★ **Utilisation des pistes pendant le couvre-feu**

Entre 23h30 et 06h00 locales, pour autant que la composante de vent arrière ne soit pas supérieure à 8 nœuds et que des considérations techniques ne s'y opposent pas, les décollages seront effectués face à l'ouest et les atterrissages face à l'est.

**1.3 Essais de moteurs**

Les essais de moteurs ne peuvent être effectués qu'à des emplacements déterminés et suivant des modalités définies par Aéroports de Paris.

Sauf dérogation accordée par la DGAC, les essais de moteurs dans la zone industrielle Nord sont interdits entre 23h15 et 06h15 locales.

Ces restrictions ne s'appliquent pas aux réglages courts d'une durée inférieur à 5mn effectués au ralenti la puissance ne dépassant pas celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.

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

- 1- Operating restrictions for aerodrome.
- 2 - Operating restrictions for aircraft.
- 3 - Restrictions applicable to Air Traffic Service.

For Orly airport, these restrictions are as follow:

**1 OPERATING RESTRICTIONS FOR AERODROME**

**1.1 Operating procedures for runways**

For the main runways, these procedures are as follow:

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

- unavailability of a main runway (it should be only used as additional runway);
- strong winds from North or South sectors.

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

**1.2 Curfew period**

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

★ **Flight scheduling**

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

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

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

★ **Time delay for departure or arrival**

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

★ **Exceptions**

The restrictions described above will not apply to:

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

★ **Use of runways during the curfew period**

Between 2330 and 0600 local time, as far as the tail wind component does not exceed 8 knots and there is no technical reason against it, all aircraft will take off to West direction and land to East direction.

**1.3 Engine testing**

Engine testing may only be carried out in determined locations and according to procedures defined by "Aéroports de Paris" authority.

Except with a dispensation granted by the DGAC, engine testing in the North industrial area are prohibited between 2315 and 0615 local time.

These restrictions do not apply to short engine adjustments whose duration is less than 5 minutes and which are carried out at idle power, the engine power not exceeding that used for engine starting and taxiing sequences.

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

**1.4.1 Restriction d'usage de l'aéroport**

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

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

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

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

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

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

Cette interdiction s'applique aux avions à réaction subsoniques civils dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de dix-neuf sièges passagers à l'exclusion de tout siège réservé à l'équipage.

**1.4.1 Restrictions in use for the airport**

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

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

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

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

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

**1.4.2** 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, volume1, second part, chapter 3.  
*This ban is applicable to the civilian subsonic aircraft whose maximum take off weight is equal or over 34000 kg or whose the maximal internal fitting certified for this type of aircraft comprise more than nineteen passengers seats excluding all seat reserved for the crew.*

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

**2 RESTRICTIONS D'UTILISATION DES AÉRONEFS****2.1 Procédures opérationnelles de décollage**

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

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

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

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

**2.2 Procédures d'atterrissement**

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

Les inverseurs de poussée ou l'inversion du pas des hélices ne peuvent d'autre part être utilisés de 22 h à 6 h 15 que dans le cas où la sécurité l'exigerait.

**3 RESTRICTIONS APPLICABLES EN MATIÈRE DE CIRCULATION AÉRIENNE**

- Les aéronefs doivent respecter les procédures de décollage et de montée initiale élaborées en vue de limiter les nuisances sonores. Ces procédures sont portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.
- jusqu'à une distance de 7 milles nautiques de la balise VOR DME d'ORLY pour les décollages en pistes 24 et 26 ;
- jusqu'à une distance de 6,5 milles nautiques de la balise VOR DME d'ORLY pour les décollages en pistes 02, 06 et 08 ;
- la manœuvre de virage ne sera en aucun cas initialisée avant d'avoir atteint cette distance.

Ce suivi sera effectué avec la plus grande précision possible.

- Le commandant de bord ne peut déroger aux règles établies ci-dessus que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité de vol. L'organisme de contrôle peut, pour des motifs de sécurité de vol, délivrer des clairances dérogeant aux règles établies ci-dessus.

Ces restrictions ne s'appliquent pas aux avions à hélices de moins 5,7 t.

Les avions à hélices de plus de 5,7 t sont pour leur part libérés de cette contrainte lorsqu'ils dépassent l'altitude de 2 500 pieds.

Les services de contrôle s'attachent par ailleurs dans toute la mesure du possible :

**3.1** À éviter pour les décollages en piste 02, 06 et 08 les virages vers le nord à moins de 9 milles nautiques de la balise VOR DME d'ORLY en dessous du niveau de vol 060 pour les réacteurs ou de l'altitude de 2 500 pieds pour les hélices ;**3.2** À éviter pour les arrivées en piste 24 et 26 en provenance de la balise VOR de TOUSSUS et suivant la branche vent arrière nord d'ORLY de virer en étape de base à moins de 9 milles nautiques de la balise VOR d'ORLY.**3.3 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 08 et 25 (cf AD2 LFPO INI 1/2). Les emplacements sont les suivants.

① CHAMPLAN : 48 42 23N - 002 16 44E

② VILLEBON : 48 41 25N - 002 14 54E

③ VILLENEUVE-LE-ROI : 48 43 48N - 002 25 03E

④ LIMEIL BREVANNES : 48 44 22N - 002 29 27E

**2 RESTRICTIONS FOR USE OF AIRCRAFT****Operational take off procedures**

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

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

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

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

**2.2 Landing procedures**

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

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

**3 RESTRICTION APPLICABLE WITH REGARD TO AIR TRAFFIC**

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

These procedures are notified to users through aeronautical information service.

- for a distance of 7 nautical miles from the VOR DME beacon at ORLY for take offs on runways 24 and 26 ;
- for a distance of 6,5 nautical miles from the VOR DME beacon at ORLY for take offs on runways 02, 06 and 26;
- turns must not be started under any circumstances before these distances have been flown.

This route must be flown as accurately as possible

- The pilot in command may only not to comply with the rules established above if he thinks it absolutely necessary for flight safety reasons.

For flight safety reasons the air traffic control unit may issue clearances not complying with the rules established above.

These restrictions do not apply to propeller powered ACFT weighing less than 5,7 tons.

Propeller powered ACFT weighing more than 5,7 tons do not have to adhere to these restrictions when flying above 2,500 feet.

Air traffic control services attempt whenever possible to :

**3.1** To avoid northward turns less than 9 nautical miles from the ORLY VOR DME below flight level 060 for jet engined aircraft or an altitude of 2,500 feet for propeller powered aircraft on runways 02, 06 and 08 ;**3.2** To avoid turning onto base leg at less than 9 nautical miles from the ORLY VOR for inbound flights from TOUSSUS VOR to runway 24 and 26 following the Northern down wind leg.**3.3 Visual approach**

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

**4 NOISE REDUCTION MEASURES**

Noise level measuring stations have been set up under RWY axis 08 and 25 (see AD2 LFPO INI 1/2) and are located as follows.

① CHAMPLAN : 48 42 23N - 002 16 44E

② VILLEBON : 48 41 25N - 002 14 54E

③ VILLENEUVE-LE-ROI : 48 43 48N - 002 25 03E

④ LIMEIL BREVANNES : 48 44 22N - 002 29 27E

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

**5 VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE (VPE)**

En vue de maîtriser les nuisances sonores autour de l'aérodrome de PARIS ORLY, les restrictions d'exploitation suivantes sont applicables sur cette plate-forme.

**5.1 DEFINITION DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE (VPE)**

**Volume de protection environnementale :** Un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée portée à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique, dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.

**Limites de sortie :** Partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en annexe, par lesquels le vol peut sortir du volume.

**Limites d'entrée :** Partie des limites latérales du volume de protection environnementale situées entre les points définis en annexe, par lesquels le vol peut pénétrer dans le volume.

**5.2 OBLIGATION DE SUIVI DES VPE**

le commandant de bord d'un aéronef volant selon les règles IFR conduit son vol à l'intérieur du volume de protection environnementale qui est associé à la procédure déclarée en service par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

Les procédures concernées et les volumes de protection environnementale associés sont définis en annexe, au présent arrêté.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure de départ initiale, le commandant de bord n'est plus tenu aux dispositions du présent article dès lors qu'il a atteint les "limites de sortie" ou la limite supérieure définie.

Lorsqu'un volume de protection environnementale est associé à une procédure d'approche ILS, le commandant de bord est tenu de pénétrer dans ce volume par les "limites d'entrée".

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au §2 du présent article que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité au s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

Les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux volumes de protection environnementale associés aux procédures de départ initiales prévues au §2 du présent article.

**5.3 LIMITES DES VOLUMES DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**

Voir les cartes AD2 LFPO VPE 01 à AD2 LFPO VPE 04.

**5 ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACES (VPE)**

*In order to control the sound nuisances around PARIS ORLY, the following operating restrictions are applicable on this platform.*

**5.1 DEFINITION OF ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACES (VPE)**

**Environment protection airspace:** An airspace section associated to a departure or arrival procedure, notified to users through Aeronautical Information Service, in which the flight shall be contained for environmental reasons.

**Exit limits:** Section of lateral limits in environment protection airspace, located between the points defined in appendix, through which the flight can leave the environment protection airspace.

**Entry limits:** Section of lateral limits in environment protection airspace, located between the points defined in the attached appendix, through which the flight can enter the environment protection airspace.

**5.2 APPLICATION OF VPE REQUIREMENTS**

*The captain of an aircraft operating IFR shall fly within the environment protection airspace associated with the procedure declared in force by the ATC unit.*

*The concerned procedures and the associated environment protection airspaces are defined in the appendix attached to this Ministerial Order.*

*When an environment protection airspace is associated with an initial departure procedure, the flight captain is not anymore required to apply the provisions of this article as soon as he reaches the "exit limits" or the upper limit defined.*

*When an environment protection airspace is associated with an ILS approach procedure (instrument landing system), the flight captain must enter this airspace through the "entry limits".*

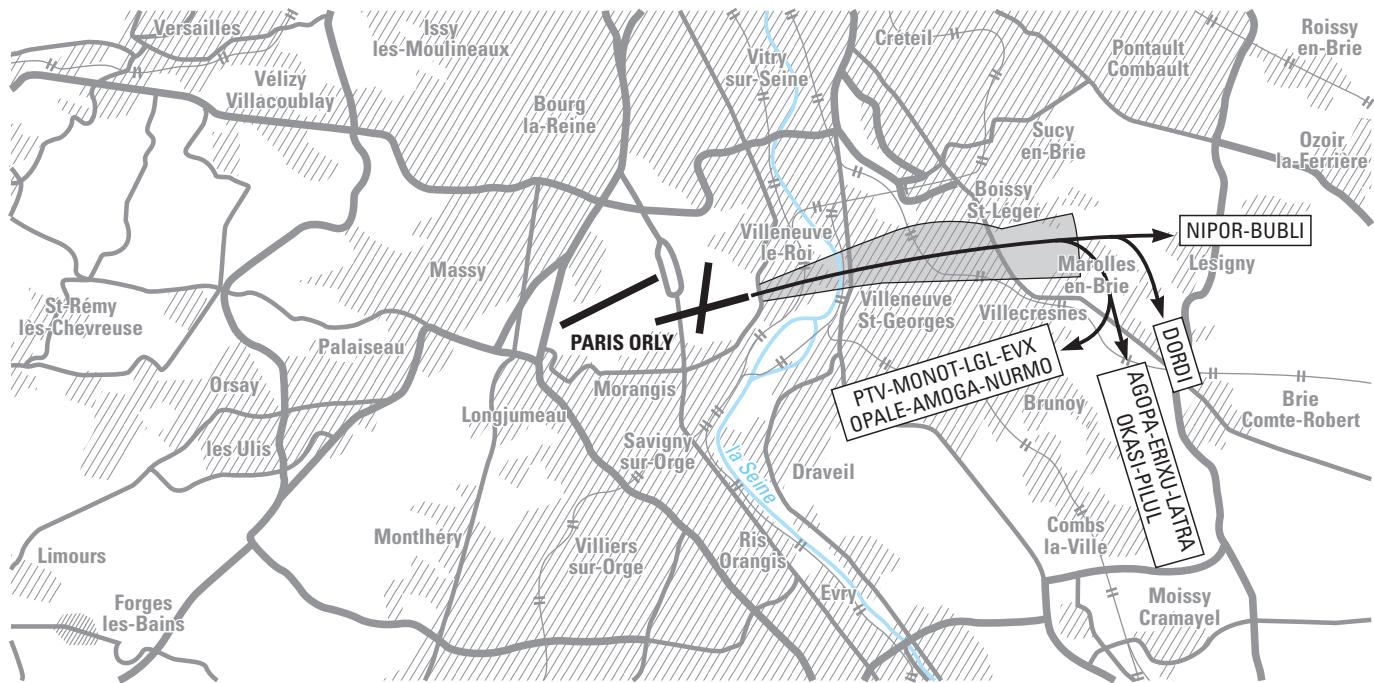
*The flight captain can only waive the regulations defined in paragraph 2 of this article if he thinks that it is absolutely necessary for safety reasons or if he has received an air traffic control instruction issued from the ATC unit for flight safety reasons.*

*The propeller-driven aircraft are not concerned by the provisions relative to the environment protection airspaces associated with initial departure procedures specified in paragraph 2 of this article.*

**5.3 LIMITS OF ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACES**

*See the charts AD2 LFPO VPE 01 to AD2 LFPO VPE 04.*

**PARIS ORLY**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DÉPARTS 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.  $48^{\circ}43'20.30"N, 002^{\circ}22'27.46"E$  - 2.  $48^{\circ}43'49.08"N, 002^{\circ}26'57.65"E$
3.  $48^{\circ}43'53.49"N, 002^{\circ}27'39.22"E$  - 4.  $48^{\circ}44'00.43"N, 002^{\circ}33'00.00"E$  puis un arc sens anti-horaire de 6.5 NM de rayon centré sur  $48^{\circ}43'47.5"N, 002^{\circ}23'11.1"E$  - 5.  $48^{\circ}45'07.89"N, 002^{\circ}32'47.77"E$
6.  $48^{\circ}44'51.59"N, 002^{\circ}30'50.30"E$  puis un arc sens anti-horaire de 2.55 NM de rayon centré sur  $48^{\circ}42'28.13"N, 002^{\circ}29'30.10"E$  - 7.  $48^{\circ}44'49.01"N, 002^{\circ}28'00.05"E$
8.  $48^{\circ}44'29.94"N, 002^{\circ}26'48.42"E$  - 9.  $48^{\circ}43'20.30"N, 002^{\circ}22'27.46"E$

b) Limites verticales : la limite inférieure est définie par une pente de 5.5% à partir de l'extrémité de fin de piste; il n'y a pas de limite supérieure.

c) "Limites de sortie" : partie des limites latérales situées entre les points 4. et 5.

**Environment protection airspace associated with initial departures for runway 08**

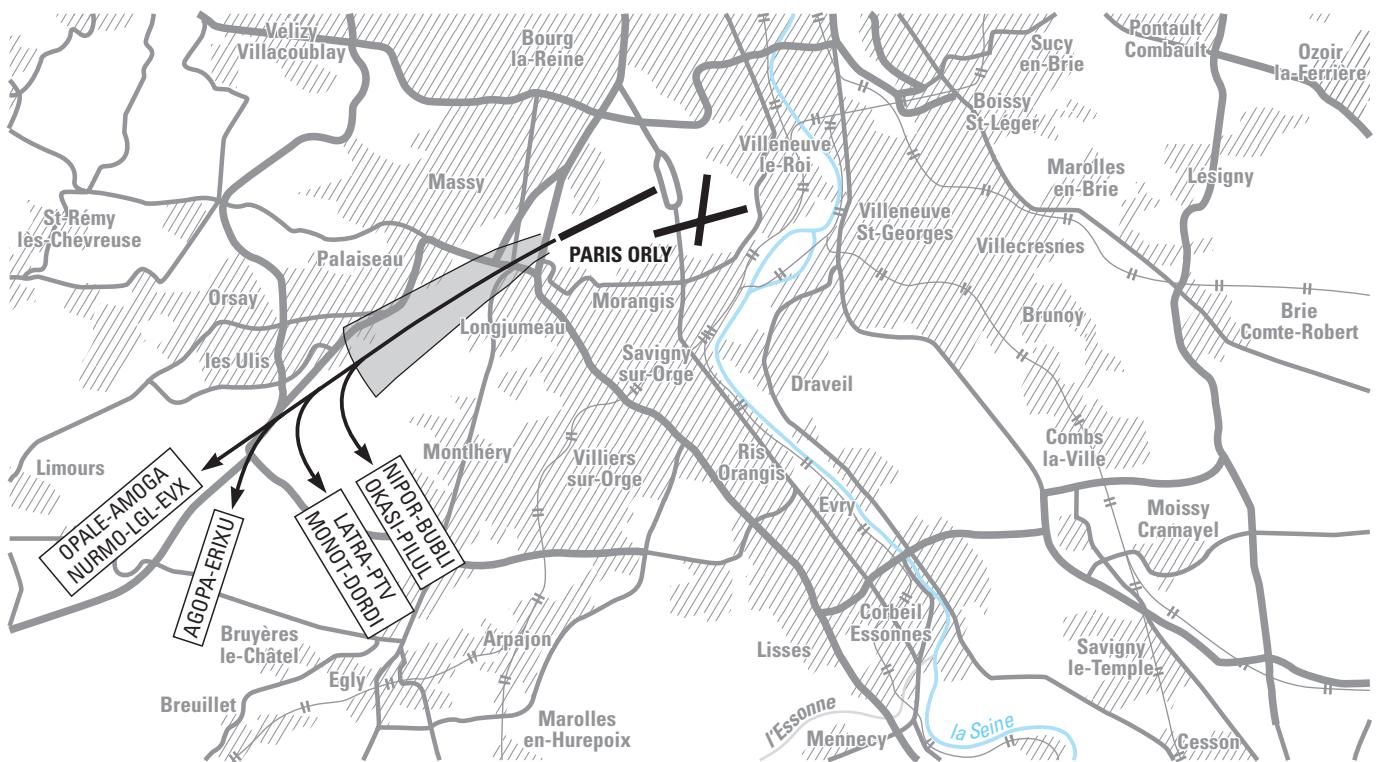
a) *Lateral limits : broken line joining the points :*

1.  $48^{\circ}43'20.30"N, 002^{\circ}22'27.46"E$  - 2.  $48^{\circ}43'49.08"N, 002^{\circ}26'57.65"E$
3.  $48^{\circ}43'53.49"N, 002^{\circ}27'39.22"E$  - 4.  $48^{\circ}44'00.43"N, 002^{\circ}33'00.00"E$  then a counter-clockwise arc of 6.5 NM radius centered on  $48^{\circ}43'47.5"N, 002^{\circ}23'11.1"E$  - 5.  $48^{\circ}45'07.89"N, 002^{\circ}32'47.77"E$
6.  $48^{\circ}44'51.59"N, 002^{\circ}30'50.30"E$  then a counter-clockwise arc of 2.55 NM radius centered on  $48^{\circ}42'28.13"N, 002^{\circ}29'30.10"E$  - 7.  $48^{\circ}44'49.01"N, 002^{\circ}28'00.05"E$
8.  $48^{\circ}44'29.94"N, 002^{\circ}26'48.42"E$  - 9.  $48^{\circ}43'20.30"N, 002^{\circ}22'27.46"E$

b) *Vertical limits : the lower limit is defined by a 5.5% slope from the runway end side; There is no upper limit.*

c) *"Exit limits" : section of lateral limits located between the points 4. and 5.*

**PARIS ORLY**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**DEPARTS INITIAUX RWY 24**  
**INITIAL DEPARTURES RWY 24**



**Volume de protection environnementale associé aux départs initiaux en piste 24**

a) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1.  $48^{\circ}43'49.30"N, 002^{\circ}20'46.62"E$  - 2.  $48^{\circ}42'40.22"N, 002^{\circ}18'15.17"E$
3.  $48^{\circ}42'38.26"N, 002^{\circ}18'11.70"E$  - 4.  $48^{\circ}42'17.59"N, 002^{\circ}17'35.09"E$
5.  $48^{\circ}41'57.20"N, 002^{\circ}16'59.00"E$  - 6.  $48^{\circ}40'17.29"N, 002^{\circ}14'02.31"E$  puis un arc sens horaire de 7 NM de rayon centré sur  $48^{\circ}43'47.5"N, 002^{\circ}23'11.1"E$  - 7.  $48^{\circ}41'31.98"N, 002^{\circ}13'10.88"E$
8.  $48^{\circ}42'42.78"N, 002^{\circ}16'35.22"E$  - 9.  $48^{\circ}42'43.96"N, 002^{\circ}16'38.63"E$
10.  $48^{\circ}42'54.26"N, 002^{\circ}17'17.66"E$  - 11.  $48^{\circ}43'05.51"N, 002^{\circ}18'00.33"E$
12.  $48^{\circ}43'49.30"N, 002^{\circ}20'46.62"E$

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. et 7.

**Environment protection airspace associated with initial departures for runway 24**

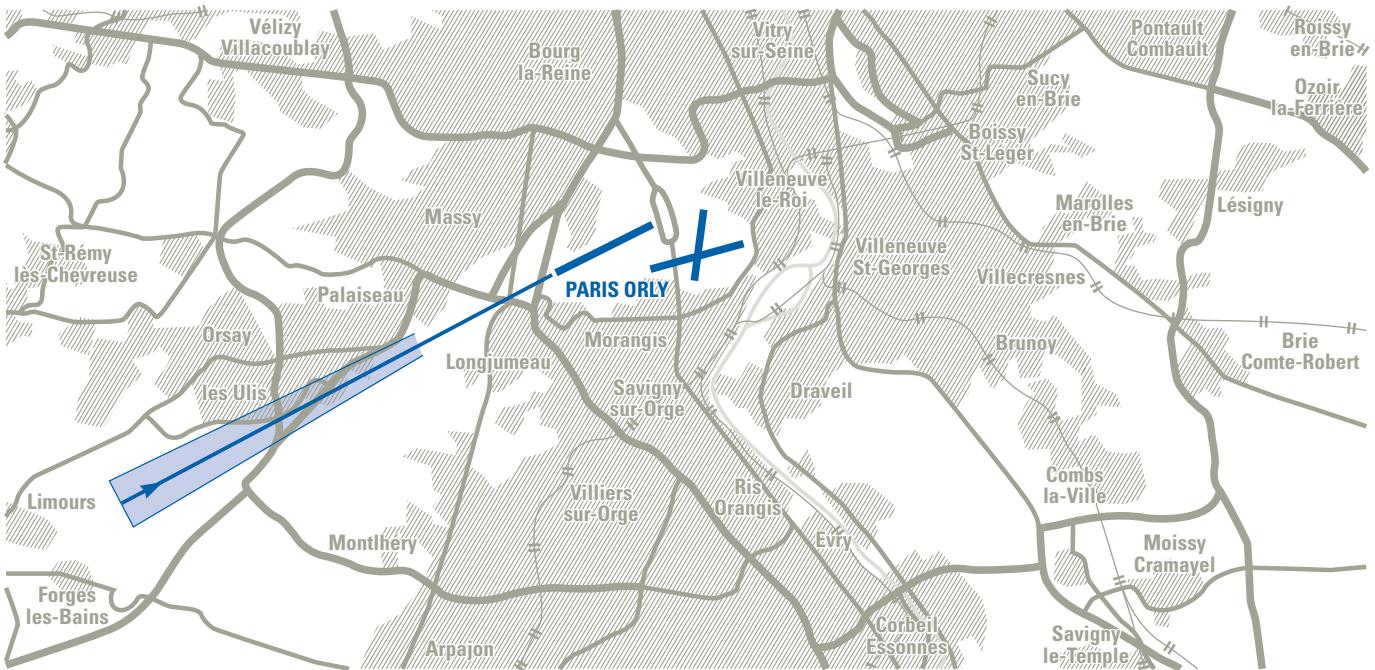
a) Lateral limits : broken line joining the points :

1.  $48^{\circ}43'49.30"N, 002^{\circ}20'46.62"E$  - 2.  $48^{\circ}42'40.22"N, 002^{\circ}18'15.17"E$
3.  $48^{\circ}42'38.26"N, 002^{\circ}18'11.70"E$  - 4.  $48^{\circ}42'17.59"N, 002^{\circ}17'35.09"E$
5.  $48^{\circ}41'57.20"N, 002^{\circ}16'59.00"E$  - 6.  $48^{\circ}40'17.29"N, 002^{\circ}14'02.31"E$  then a clockwise arc of 7 NM radius centered on  $48^{\circ}43'47.5"N, 002^{\circ}23'11.1"E$  - 7.  $48^{\circ}41'31.98"N, 002^{\circ}13'10.88"E$
8.  $48^{\circ}42'42.78"N, 002^{\circ}16'35.22"E$  - 9.  $48^{\circ}42'43.96"N, 002^{\circ}16'38.63"E$
10.  $48^{\circ}42'54.26"N, 002^{\circ}17'17.66"E$  - 11.  $48^{\circ}43'05.51"N, 002^{\circ}18'00.33"E$
12.  $48^{\circ}43'49.30"N, 002^{\circ}20'46.62"E$

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. and 7.

**PARIS ORLY**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**ARRIVEES ILS RWY 06**  
**ILS ARRIVALS RWY 06**



**Volume de protection environnementale associé à la procédure ILS en piste 06**

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E - 2. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E
3. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E - 4. 48°38'38.08"N, 002°07'37.82"E
5. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E

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

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

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E - 7. 48°42'53.25"N, 002°17'44.25"E
8. 48°42'40.04"N, 002°17'54.96"E - 9. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E
10. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"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 06**

a1) Lateral limits : broken line joining the points :

1. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E - 2. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E
3. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E - 4. 48°38'38.08"N, 002°07'37.82"E
5. 48°39'26.30"N, 002°06'58.64"E

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

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

and,

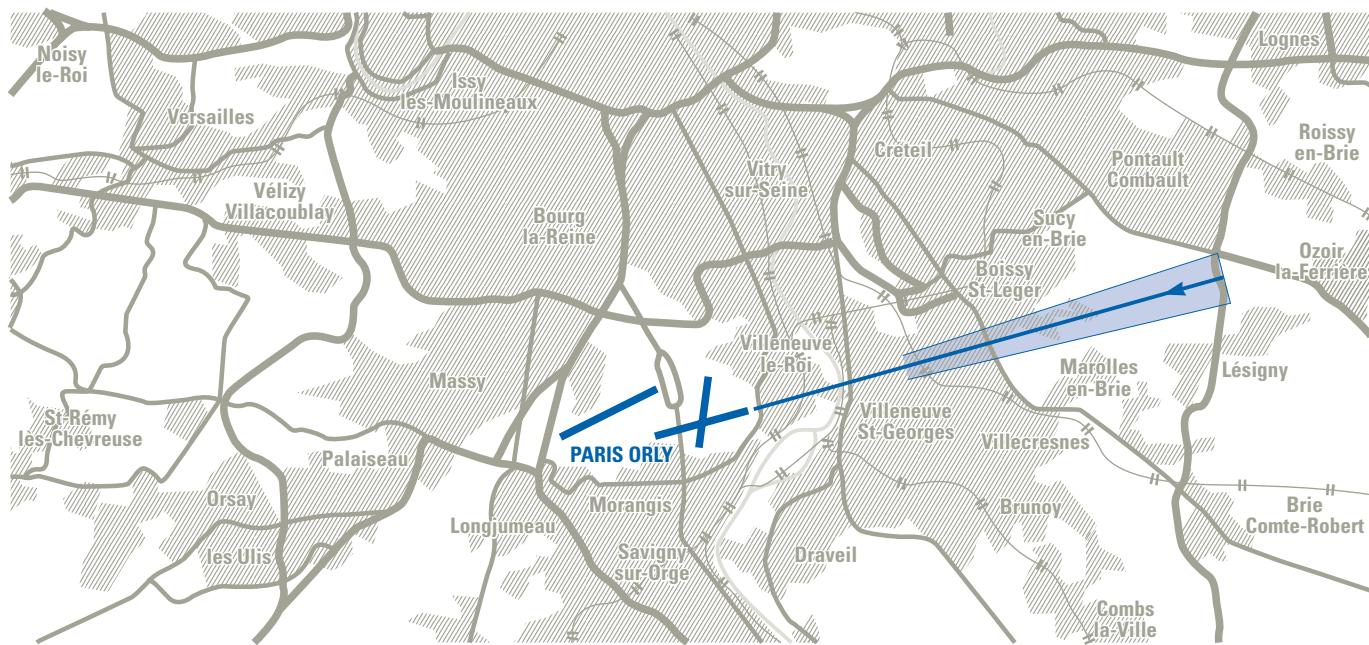
a2) Lateral limits : broken line joining the points :

6. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E - 7. 48°42'53.25"N, 002°17'44.25"E
8. 48°42'40.04"N, 002°17'54.96"E - 9. 48°39'02.72"N, 002°08'40.50"E
10. 48°39'47.39"N, 002°08'04.22"E

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

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

**PARIS ORLY**  
**VOLUME DE PROTECTION ENVIRONNEMENTALE**  
**ENVIRONMENT PROTECTION AIRSPACE**  
**ARRIVEES ILS RWY 26**  
**ILS ARRIVALS RWY 26**



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

a1) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

1.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$  - 2.  $48^{\circ}46'24.63''N, 002^{\circ}36'40.02''E$
3.  $48^{\circ}45'32.77''N, 002^{\circ}37'01.65''E$  - 4.  $48^{\circ}45'21.89''N, 002^{\circ}35'50.50''E$
5.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$

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

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

et,

a2) Limites latérales : ligne brisée joignant les points :

6.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$  - 7.  $48^{\circ}45'21.89''N, 002^{\circ}35'50.50''E$
8.  $48^{\circ}43'47.88''N, 002^{\circ}25'39.25''E$  - 9.  $48^{\circ}44'02.33''N, 002^{\circ}25'33.22''E$
10.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$

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 26**

a1) Lateral limits : broken line joining the points :

1.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$  - 2.  $48^{\circ}46'24.63''N, 002^{\circ}36'40.02''E$
3.  $48^{\circ}45'32.77''N, 002^{\circ}37'01.65''E$  - 4.  $48^{\circ}45'21.89''N, 002^{\circ}35'50.50''E$
5.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$

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

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

and,

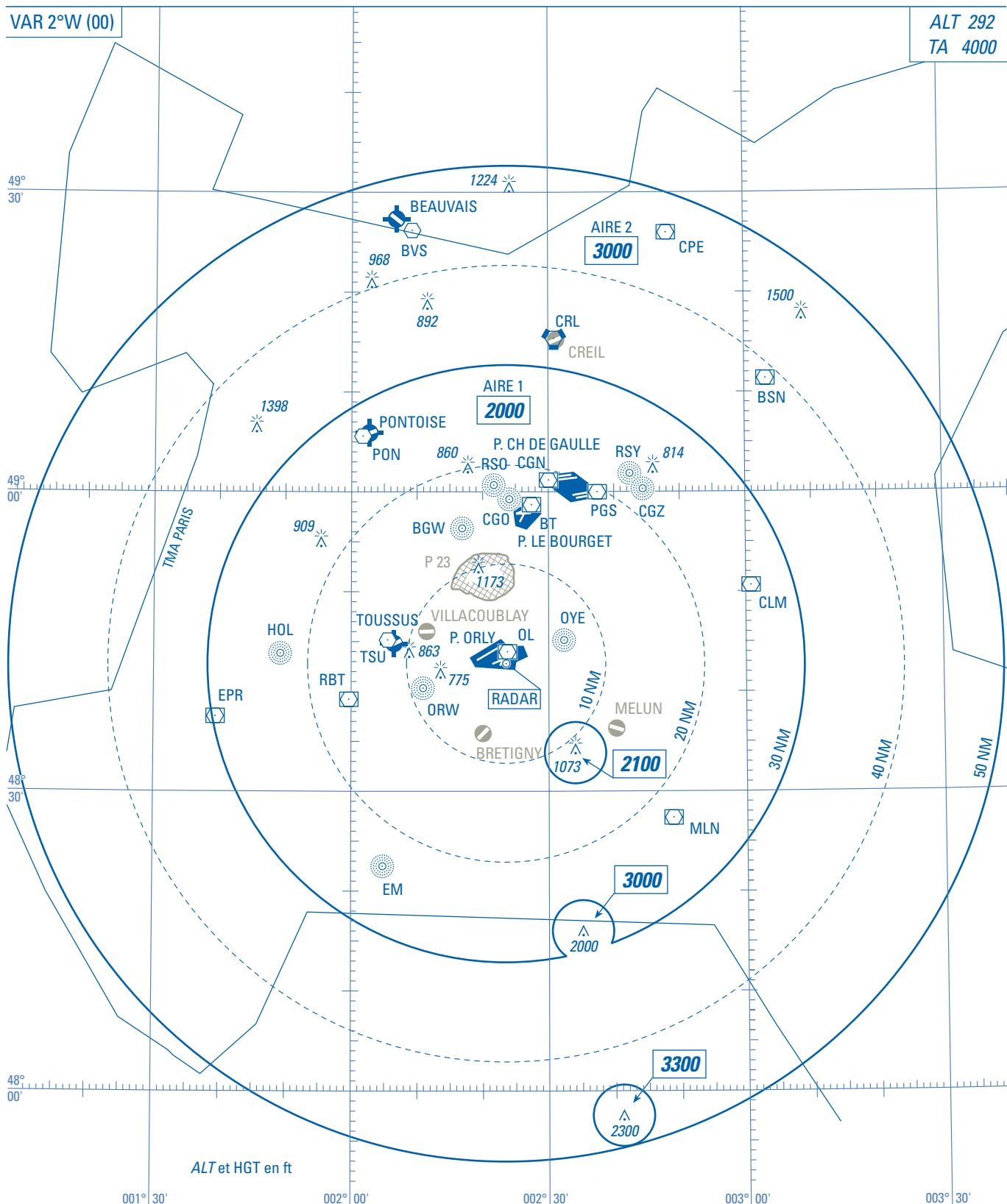
a2) Lateral limits : broken line joining the points :

6.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$  - 7.  $48^{\circ}45'21.89''N, 002^{\circ}35'50.50''E$
8.  $48^{\circ}43'47.88''N, 002^{\circ}25'39.25''E$  - 9.  $48^{\circ}44'02.33''N, 002^{\circ}25'33.22''E$
10.  $48^{\circ}46'09.84''N, 002^{\circ}35'30.48''E$

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

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

**PARIS ORLY**  
**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. If 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 ORLY

Identification	Coordonnées		RMK
BVS	49° 26' 10".9 N	002° 09' 11".5 E	334° D 28.5 CGN
CGN	49° 01' 11".7 N	002° 30" 00".4 E	
MTD	49° 33' 09".5 N	002° 29' 22".1 E	001° D 32.0 CGN
OL	48° 43' 47".5 N	002° 23' 11".1 E	
PGS	48° 59' 58".1 N	002° 37' 25".7 E	
ABORO	48° 31' 26".9 N	002° 24' 54".3 E	177° D 12.4 OL
ADADA	48° 17' 42" N	002° 00'13" E	212° D 30.3 OL
AGOPA	48° 05' 00" N	002° 00' 35" E	203° D 41.6 OL
AMOGA	49° 47' 07" N	002° 22' 07" E	356° D 46.3 CGN
BATAG	48° 49'22".1 N	003° 22' 20".2 E	111° D 36.5 CGN
BUBLI	48° 46' 18" N	004° 09' 00" E	104° D 67.0 CGN
EDOXA	48° 17' 27"N	002° 12' 34" E	197° D 27.3 OL
ERIXU	48° 05' 00" N	002° 15' 35" E	189° D 39.2 OL
LALUX	48° 17' 11" N	002°24' 32" E	180° D 26.7 OL
LATRA	48° 05' 00" N	002° 31' 00" E	174° D 39.2 OL
NAPIX	49° 04' 33.5" N	003° 24' 15.3" E	086° D 35.9 CGN
NIPOR	49° 06' 58" N	004° 00' 34" E	086° D 59.8 CGN
NURMO	49° 49' 34" N	002° 45' 19". E	014° D 49.4 CGN
OBAMO	48° 27' 37".7 N	002° 29' 16".6 E	168° D 16.7 OL
ODEBU	48° 16' 52" N	002° 37' 34"E	162° D 28.6 OL
OKASI	48° 05' 00" N	002° 46' 40" E	160° D 41.9 OL
OPALE	49° 53' 59" N	001° 53' 06" E	338° D 58.1 CGN
PEKIM	48° 16' 33" N	002° 49' 32" E	149° D 32.4 OL
PILUL	48° 05' 00" N	003° 02' 53" E	147° D 47.0 OL
PO 061	48° 45' 14".0 N	002° 32' 47".1 E	079° D 6.5 OL
PO 082	48° 44' 34".3 N	002° 32' 56".0 E	085° D 6.5 OL
PO 083	48° 45' 12".8 N	002° 40' 56".8 E	085° D 11.8 OL
PO 084	48° 46' 33".8 N	002° 58' 38".9 E	085° D 23.6 OL
PO 085	48° 38' 27".7 N	002°37'39".2 E	121° D 11.0 OL
PO 086	48° 38' 54".1 N	002° 20' 20".0 E	203° D 5.3 OL
PO 088	48° 44' 54".2 N	002° 00' 47".6 E	276° D 14.9 OL

## PARIS ORLY

Identification	Coordonnées		RMK
PO 090	49° 08' 12".2 N	002° 05' 30".4 E	296° D 17.6 CGN
PO 092	48° 49' 57".8 N	001° 46" 47".1 E	287° D 24.9 OL
PO 202	48° 38' 48".9 N	002° 15' 24".2 E	228° D 7.2 OL
PO 203	48° 37' 54".8 N	002° 13' 59".9 E	228° D 8.5 OL
PO 204	48° 36' 38".9 N	002° 07' 51".6 E	237° D 12.4 OL
PO 243	48° 40' 54".3 N	002° 13' 33".4 E	248° D 7.0 OL
PO 244	48° 40' 20".5 N	002° 12' 19".5 E	246° D 8.0 OL
PO 245	48° 39' 59".7 N	002° 11' 31".6 E	246° D 8.6. OL
PO 246	48° 39' 46".3 N	002° 11' 01".7 E	246° D 9.0 OL
PO 248	48° 38' 02".5 N	002° 05' 26".3 E	246° D 13.1 OL
PO 260	48° 46' 03".6 N	001° 44' 24".3 E	277° D 25.8 OL
PO 262	49° 14' 00".2 N	002° 01' 35".5 E	307° D 22.6 CGN
PO 270	48° 32' 05".3 N	002° 03' 29".2 E	230° D 17.6 OL
PO 271	48° 28' 53".4 N	002° 00' 31".2 E	227° D 21.2 OL
PO 272	48° 31' 24".9 N	002° 03' 54".6 E	228° D 17.8 OL
PO 300	48° 29' 37".9 N	002° 22' 03".1 E	185° D 14.2 OL
PO 301	48° 28' 43".2 N	002° 18' 57".6 E	193° D 15.3 OL
PO 302	48° 31' 26".5 N	002° 51' 01".8 E	126° D 22.2 OL
PO 304	48° 39' 01.5 N	003° 04' 08".1 E	102° D 27.6 OL
PO 306	48° 52' 15".6 N	003° 09' 10".2 E	076° D 31.6 OL
PB 096	49° 08' 13".2 N	002° 56' 16".1 E	070° D 18.6 CGN

**PARIS ORLY**  
**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.

**CAUTION:** Frequencies can be used differently of the standard affectation describe below, specially by night, in case of failure or during maintenance phase. A frequency can be replaced by another one with the same characteristics.

**PARIS ORLY**

ATIS ORLY		126.5 (FR) - 131.35 (EN)
TWR ORLY	Prévol / Preflight	121.05 - 120.5 (s)
	Sol / GND	121.7 - 121.825 (s)
	Tour / TWR	118.7 - 120.5 (s)
APP ORLY	Départ / Departure	127.75 - 128.375 (s)
	Approche / Approach	123.875 - 124.45 - 118.85 (s)

**PARIS CHARLES DE GAULLE**

APP DE GAULLE	Départ / Departure	OPALE - AMOGA - NURMO NIPOR	124.35 - 133.375 - 126.575 (s) 131.2 - 133.375 - 126.575 (s)
	Approche / Approach	SOLBA - VELER	121.15 - 126.575 (s)

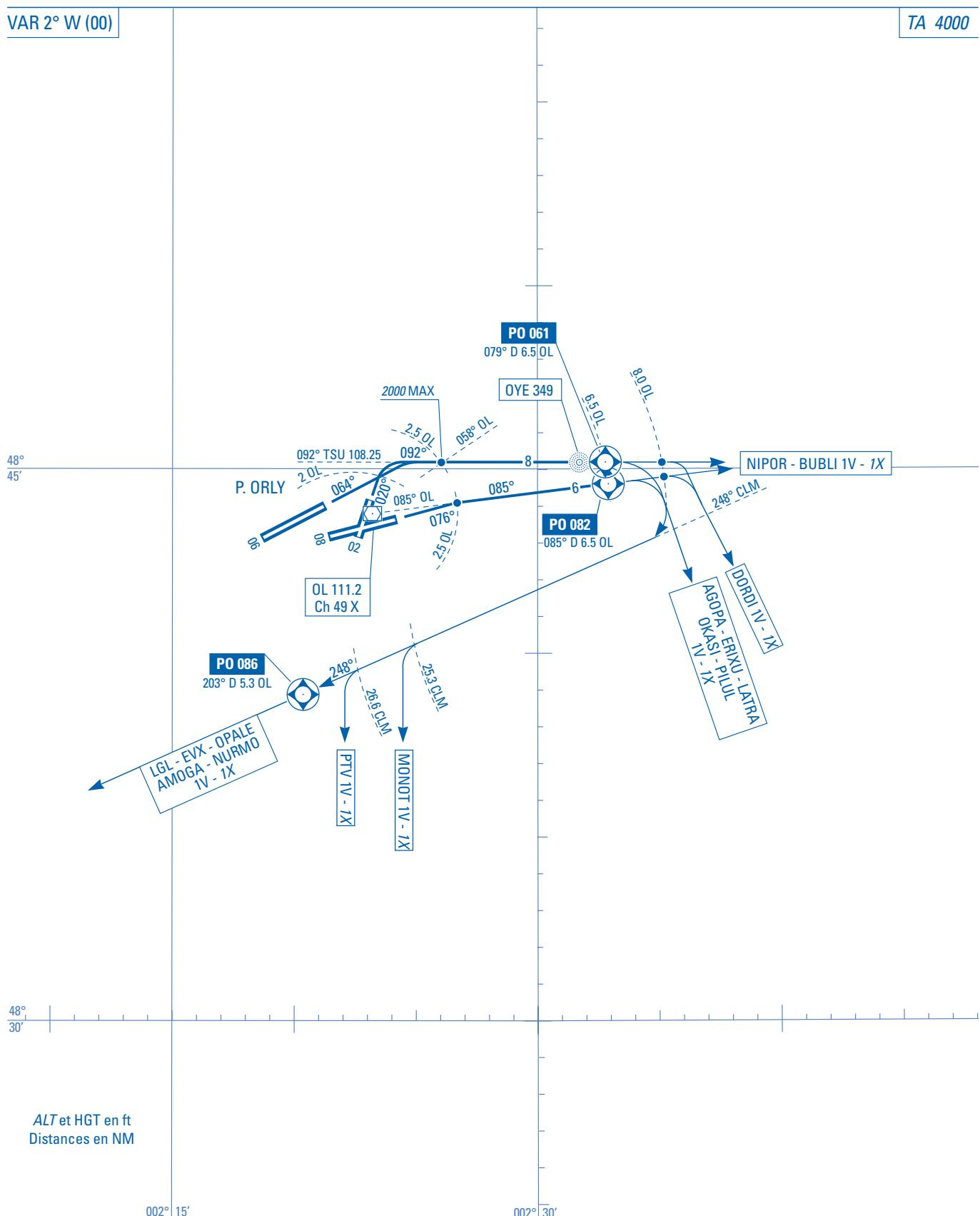


**PARIS ORLY**  
**Départs initiaux / Initial departures**  
**RWY 08 - 06(1) - 02(1) (1V - 1X)**

(1) Raccordement DEP INI RWY 06 - RWY 02 : se raccorder aux SID RWY 08      (1) Linking to DEP INI RWY 06 - RWY 02 : link up to SID RWY 08

VAR 2° W (00)

TA 4000



**PARIS ORLY( LFPO)**  
**Départs initiaux/Initial departures**  
**RWY 08 - 06 (1) - 02 (1) (1V - 1X)**

→ Voir consignes DEPARTS AD2 LFPO TEXT.

Voir cartes et descriptif AD2 LFPO SID RNAV 1 à 3.  
AD2 LFPO SID CONV 1 et 2.

Voir les procédures moindre bruit AD2 LFPO ENV.

Vitesse : FL < 100 IAS 250 kt - FL 100 IAS libre.

Pente ATS : 5.5 % MNM.

**RWY 08**

Monter RM 076° vers le niveau initial.

A D 2.5 OL, à droite pour intercepter et suivre RDL 085° OL (RM 085°).

**Vers OPAL-EAMOGA-NURMO-LGL-EVX (1V-1X)**

A D 6.5 OL, à droite pour intercepter et suivre RDL 248° CLM (RM 248°).

A D 31.8 CLM (PO 086 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers NIPOR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1V-1X)**

A D 6.5 OL (PO 082 – WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 06 (1)**

Monter RM 064° vers le niveau initial (2) (4).

A D 2.0 OL, à droite pour intercepter et suivre RDL 092° TSU (RM 092°).

**Vers OPAL-EAMOGA-NURMO-LGL-EVX (1V-1X)**

A D 6.5 OL, à droite pour intercepter et suivre RDL 248° CLM (RM 248°).

A D 31.8 CLM (PO 086 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers NIPOR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1V-1X)**

A D 6.5 OL (PO 061 – WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 02 (1)**

Monter RM 020° vers le niveau initial. (3) (4).

A D 2.0 OL, à droite pour intercepter et suivre RDL 092° TSU (RM 092°).

**Vers OPAL-EAMOGA-NURMO-LGL-EVX (1V-1X)**

A D 6.5 OL, à droite pour intercepter et suivre RDL 248° CLM (RM 248°).

A D 31.8 CLM (PO 086 – WP à survoler) suivre le SID.

**Vers NIPOR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1V-1X)**

A D 6.5 OL (PO 061 – WP à survoler) suivre le SID.

(1) Raccordement DEP INI RWY 06 ou RWY 02 aux SID RWY 08.

(2) Pente minimale théorique de montée 4.4 % - Obstacle : arbre altitude 335 ft, position 035°/383 m THR 24.

(3) Pente minimale théorique de montée 3.5 % - Obstacle : arbre altitude 102 m, position 029°/359 m THR 20.

(4) L'altitude 2000 MAX doit être maintenue jusqu'à D 2,5 NM OL sauf clairance contraire.

See rules DEPARTURES AD2 LFPO TEXT.

See charts and description AD2 LFPO SID RNAV 1 to 3.  
AD2 LFPO SID CONV 1 and 2.

See noise abatement procedures AD2 LFPO ENV.

Speed : FL < 100 IAS 250 kt - FL 100 IAS free.

ATS Gradient : 5.5 % MNM.

**RWY 08**

Climb MAG track 076° to initial level.

At D 2.5 OL, turn right to intercept and follow RDL 085° OL (MAG track 085°).

**To OPAL-EAMOGA-NURMO-LGL-EVX (1V-1X)**

At D 6.5 OL, turn right to intercept and follow RDL 248° CLM (MAG track 248°).

At D 31.8 CLM (PO 086 – WP fly-over) follow the SID.

**To NIPOR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1V-1X)**

At D 6.5 OL (PO 082 – WP fly-over) follow the SID.

**RWY 06 (1)**

Climb MAG track 064° to initial level (2) (4).

At D 2.0 OL, turn right to intercept and follow RDL 092° TSU (MAG track 092°).

**To OPAL-EAMOGA-NURMO-LGL-EVX (1V-1X)**

At D 6.5 OL, turn right to intercept and follow RDL 248° CLM (MAG track 248°).

At D 31.8 CLM (PO 086 – WP fly-over) follow the SID.

**To NIPOR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1V-1X)**

At D 6.5 OL (PO 061 – WP fly-over) follow the SID.

**RWY 02 (1)**

Climb MAG track 020° to initial level (3) (4).

At D 2.0 OL, turn right to intercept and follow RDL 092° TSU (MAG track 092°).

**To OPAL-EAMOGA-NURMO-LGL-EVX (1V-1X)**

At D 6.5 OL, turn right to intercept and follow RDL 248° CLM (MAG track 248°).

At D 31.8 CLM (PO 086 – WP fly-over) follow the SID.

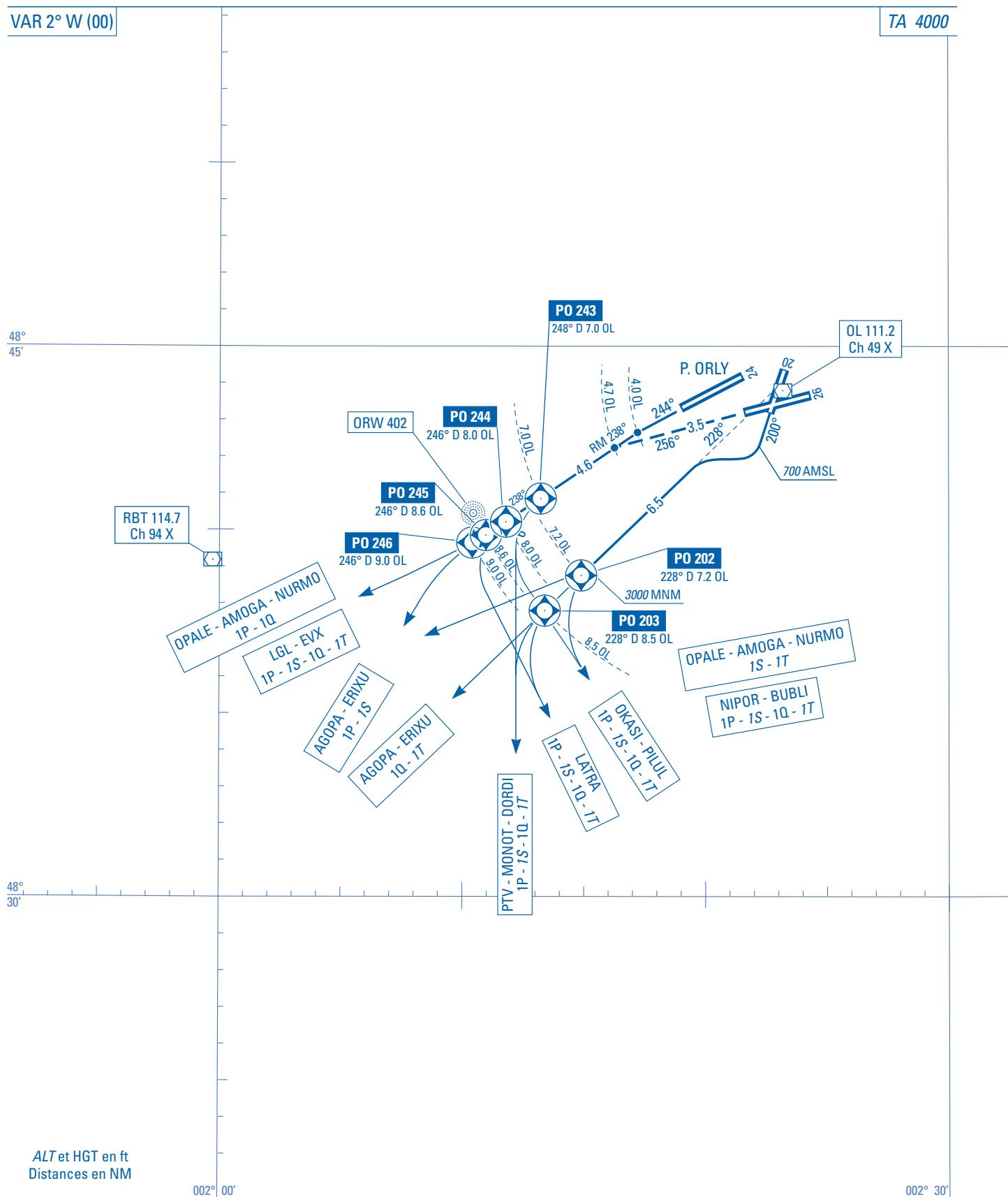
**To NIPOR-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1V-1X)**

At D 6.5 OL (PO 061 – WP fly-over) follow the SID.

**PARIS ORLY**  
**Départs initiaux / Initial departures**  
**RWY 24 - 26<sup>(1)</sup> (1P - 1S) - 20 (1Q - 1T)**

(1) Raccordement DEP INI RWY 26 : se raccorder aux SID RWY 24

(1) Linking to DEP INI RWY 26 : link up to SID RWY 24



**PARIS ORLY( LFPO)**  
**Départs initiaux/Initial departures**  
**RWY 24 -26 (1) (1P - 1S ) - 20 (1Q - 1T)**

→ Voir consignes DEPARTS AD2 LFPO TEXT.  
Voir cartes et descriptif AD2 LFPO SID RNAV 4 à 6.  
AD2 LFPO SID CONV 3 et 4.  
Voir les procédures moindre bruit AD2 LFPO ENV.  
Vitesse : FL < 100 IAS 250 kt - FL 100 IAS libre.  
Pente ATS : 5.5 % MNM.

*See rules DEPARTURES AD2 LFPO TEXT.*  
*See charts and description AD2 LFPO SID RNAV 4 to 6.*  
*AD2 LFPO SID CONV 3 and 4.*  
*See noise abatement procedures AD2 LFPO ENV.*  
*Speed : FL < 100 IAS 250 kt - FL 100 IAS free.*  
*ATS Gradient : 5.5 % MNM.*

**RWY 24**

Monter RM 244° vers le niveau initial.  
A D 4.0 OL, à gauche RM 238°.  
**Vers NIPOR-BUBLI-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1P-1S) OPALE-AMOGA-NURMO (1S)**  
A D 7.0 OL (PO 243 - WP à survoler) suivre le SID.  
**To LATRA (1P-1S)**  
A D 8.0 OL (PO 244 - WP à survoler) suivre le SID.  
**To OPALE-AMOGA-NURMO (1P) LGL-EVX (1P-1S)**  
A D 8.6 OL (PO 245 - WP à survoler) suivre le SID.  
**To AGOPA-ERIXU (1P-1S)**  
A D 9.0 OL (PO 246 - WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 24**

*Climb MAG track 244° to initial level.*  
*At D 4.0 OL, turn left MAG track 238°.*  
*To NIPOR-BUBLI-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1P-1S) OPALE-AMOGA-NURMO (1S)*  
*At D 7.0 OL (PO 243 - WP fly-over) follow the SID.*  
*To LATRA (1P-1S)*  
*At D 8.0 OL (PO 244 - WP fly-over) follow the SID.*  
*To OPALE-AMOGA-NURMO (1P) LGL-EVX (1P-1S)*  
*At D 8.6 OL (PO 245 - WP fly-over) follow the SID.*  
*To AGOPA-ERIXU (1P-1S)*  
*At D 9.0 OL (PO 246 - WP fly-over) follow the SID.*

**RWY 26 (1)**

Monter RM 256° vers le niveau initial.  
A D 4.7 OL, à gauche RM 238°.  
**Vers NIPOR-BUBLI-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1P-1S) OPALE-AMOGA-NURMO (1S)**  
A D 7.0 OL (PO 243 - WP à survoler) suivre le SID.  
**To LATRA (1P-1S)**  
A D 8.0 OL (PO 244 - WP à survoler) suivre le SID.  
**To OPALE-AMOGA-NURMO (1P) LGL-EVX (1P-1S)**  
A D 8.6 OL (PO 245 - WP à survoler) suivre le SID.  
**To AGOPA-ERIXU (1P-1S)**  
A D 9.0 OL (PO 246 - WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 26 (1)**

*Climb MAG track 256° to initial level.*  
*At D 4.7 OL, turn left MAG track 238°.*  
*To NIPOR-BUBLI-OKASI-PILUL-PTV-MONOT-DORDI (1P-1S) OPALE-AMOGA-NURMO (1S)*  
*At D 7.0 OL (PO 243 - WP fly-over) follow the SID.*  
*To LATRA (1P-1S)*  
*At D 8.0 OL (PO 244 - WP fly-over) follow the SID.*  
*To OPALE-AMOGA-NURMO (1P) LGL-EVX (1P-1S)*  
*At D 8.6 OL (PO 245 - WP fly-over) follow the SID.*  
*To AGOPA-ERIXU (1P-1S)*  
*At D 9.0 OL (PO 246 - WP fly-over) follow the SID.*

**RWY 20**

Monter RM 200° vers le niveau initial.  
A 700 ft AMSL, à droite pour intercepeter et suivre RDL 228° OL (RM 228°).  
**Vers OPALE-AMOGA-NURMO-OKASI-PILUL-NIPOR-BUBLI-LGL-EVX (10-1T)**  
A D 7.2 OL (PO 202 - WP à survoler) suivre le SID.  
**To AGOPA-ERIXU-LATRA-PTV-MONOT-DORDI (10-1T)**  
A D 8.5 OL (PO 203 - WP à survoler) suivre le SID.

**RWY 20**

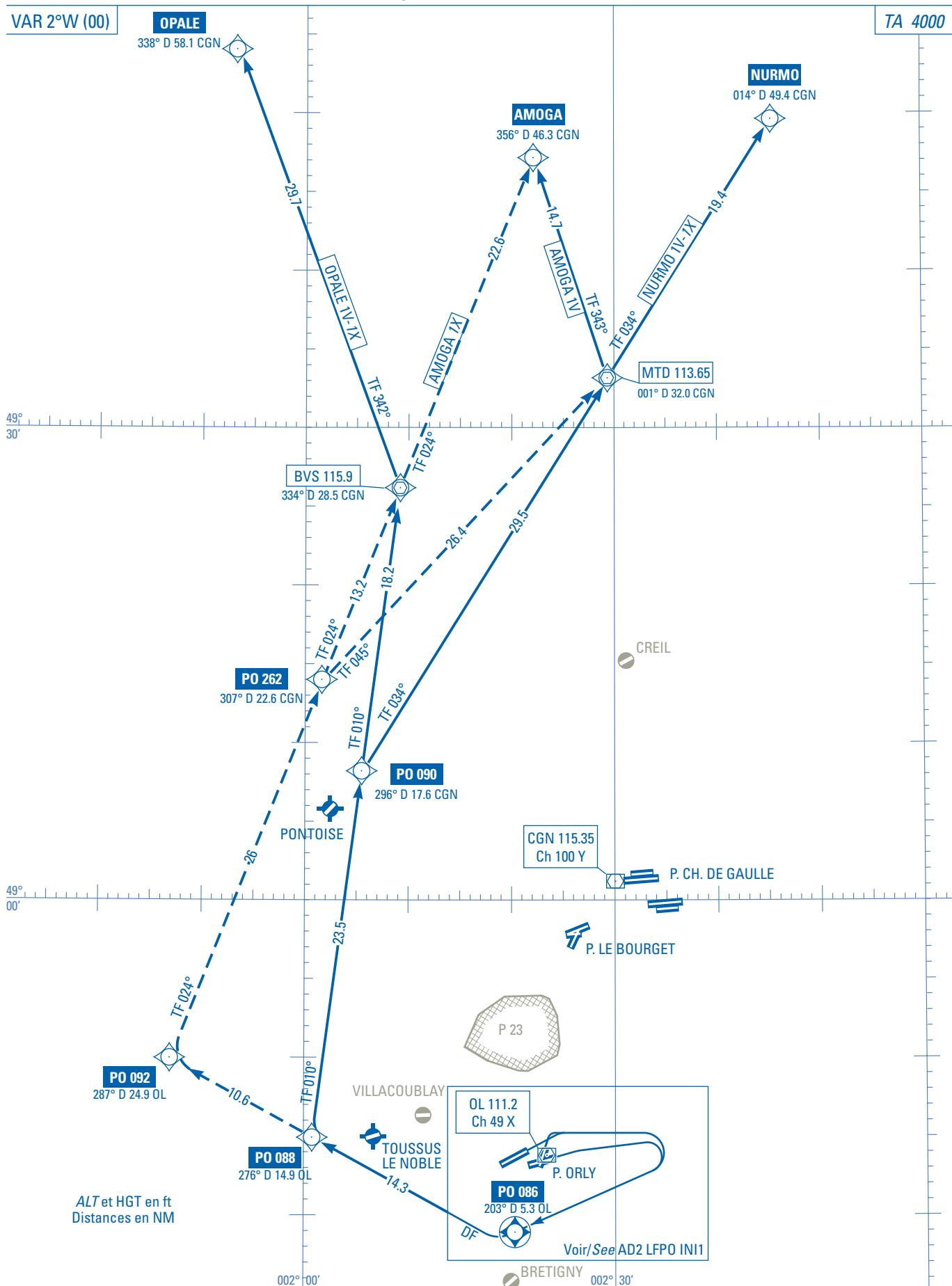
*Climb MAG track 200° to initial level.*  
*At 700 ft AMSL, turn right to intercept and follow RDL 228° OL (MAG track 228°).*  
*To OPALE-AMOGA-NURMO-OKASI-PILUL-NIPOR-BUBLI-LGL-EVX (10-1T)*  
*At D 7.2 OL (PO 202 - WP fly-over) follow the SID.*  
*To AGOPA-ERIXU-LATRA-PTV-MONOT-DORDI (10-1T)*  
*At D 8.5 OL (PO 203 - WP fly-over) follow the SID.*

(1) Raccordement DEP INI RWY 26 aux SID RWY 24.

(1) Link initial departure RWY 26 to SID RWY 24.

**PARIS ORLY**

**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL - CGN) Réacteurs/Jets (*FL > 115*) et Hélices/Propellers (*FL > 115*)  
RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)  
OPALE - AMOGA - NURMO  
(Protégés pour/*Protected* CAT. A B C D)**



**PARIS ORLY**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL - CGN) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/Propellers (FL >115)**  
**RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**OPALE - AMOGA - NURMO**  
**(Protégés pour/Protected CAT A, B, C, D)**

**RWY 08**

- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 08  
(1) *See initial departure AD2 LFPO INI 1 for procedure DEP INI RWY 08*

<b>OPALE 1V</b> Voir Utilisation UT 425/ <i>See UT 425 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0088	P0090	BVS	<b>OPALE</b>
<b>AMOGA 1V</b> Voir Utilisation UT 225/ <i>See UT 225 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0088	P0090	MTD	<b>AMOGA</b>
<b>NURMO 1V</b> Voir Utilisation UN 874/ <i>See UT 874 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0088	P0090	MTD	<b>NURMO</b>

 **niveau initial**  
1V FL 130 (R)  
FL 120 (H)

**RWY 06 - 02**

- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 06 - 02  
(1) *See initial departure AD2 LFPO INI 1 for procedure DEP INI RWY 06 - 02*

<b>OPALE 1V</b> Voir Utilisation UT 425/ <i>See UT 425 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0088	P0090	BVS	<b>OPALE</b>
<b>AMOGA 1V</b> Voir Utilisation UT 225/ <i>See UT 225 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0088	P0090	MTD	<b>AMOGA</b>
<b>NURMO 1V</b> Voir Utilisation UN 874/ <i>See UT 874 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0088	P0090	MTD	<b>NURMO</b>

 **niveau initial**  
1V FL 130 (R)  
FL 120 (H)

**RWY 08**

- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 8  
(1) *See initial departure AD2 LFPO INI 1 for procedure DEP INI RWY 08*

<b>OPALE 1X</b> Voir Utilisation UT 425/ <i>See UT 425 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0092	P0262	BVS	<b>OPALE</b>
<b>AMOGA 1X</b> Voir utilisation UT 225/ <i>See UT 225 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0092	P0262	BVS	<b>AMOGA</b>
<b>NURMO 1X</b> Voir Utilisation UN 874/ <i>See UT 874 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0092	P0262	MTD	<b>NURMO</b>

 **niveau initial**  
1X FL 070 (R)  
FL 060 (H)

**RWY 06 - 02**

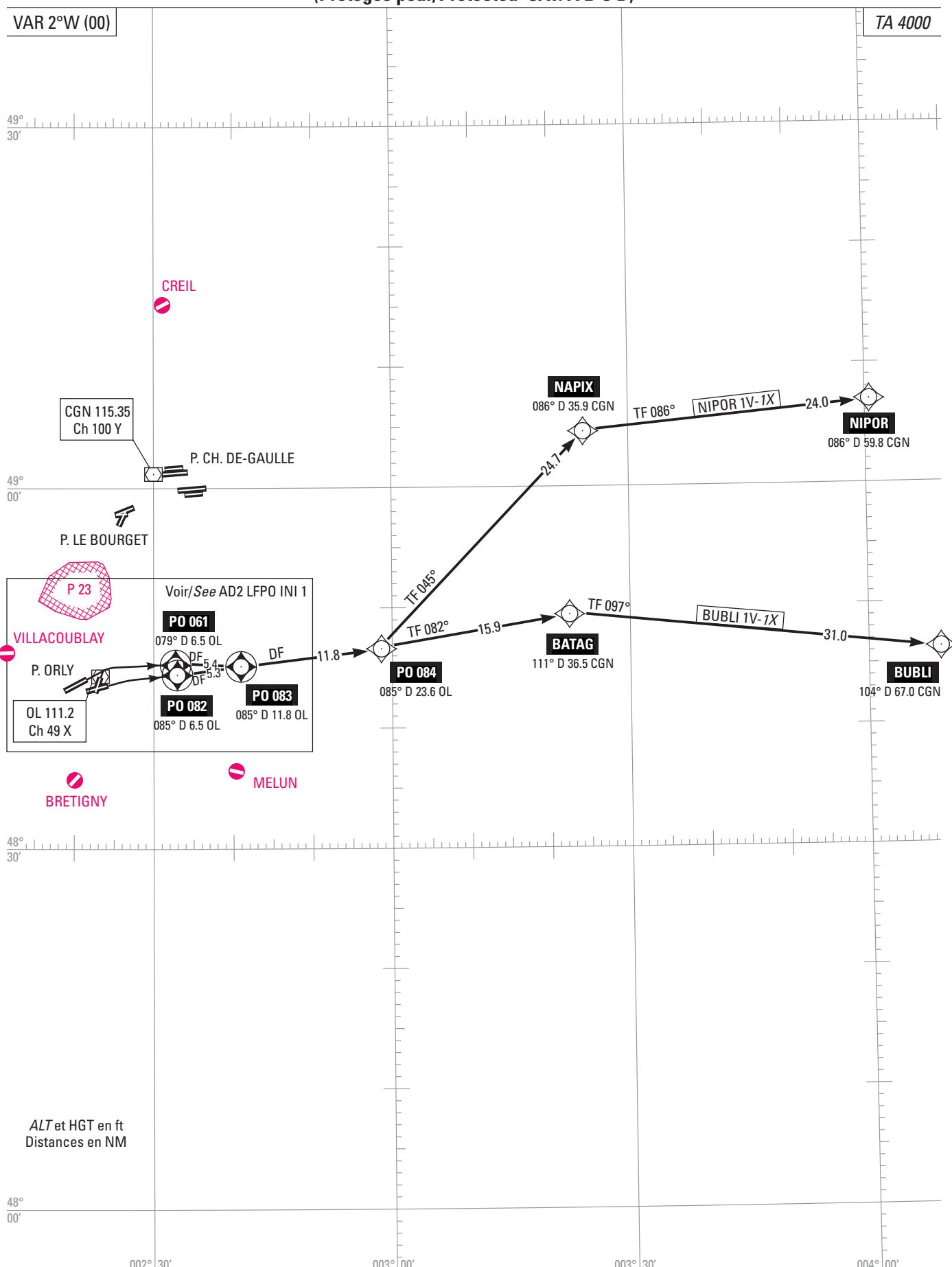
- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 06 - 02  
(1) *See initial departure AD2 LFPO INI 1 for procedure DEP INI RWY 06 - 02*

<b>OPALE 1X</b> Voir Utilisation UT 425/ <i>See UT 425 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0092	P0262	BVS	<b>OPALE</b>
<b>AMOGA 1X</b> Voir utilisation UT 225/ <i>See UT 225 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0092	P0262	BVS	<b>AMOGA</b>
<b>NURMO 1X</b> Voir Utilisation UN 874/ <i>See UT 874 use</i>	DEP INI (1) P0086	P0092	P0262	MTD	<b>NURMO</b>

 **niveau initial**  
1X FL 070 (R)  
FL 060 (H)

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

**PARIS ORLY**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL - CGN) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/Propellers (FL > 115)**  
**RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**NIPOR - BUBLI**  
**(Protégés pour/Protected CAT. A B C D)**



**PARIS ORLY**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL - CGN) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/Propellers (FL >115)**  
**RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**NIPOR - BUBLI**  
**(Protégés pour/Protected CAT A, B, C, D)**

**RWY 08**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 08

(1) *See initial departure AD2 LFPO INI 1 for procedure DEP INI RWY 08*

**NIPOR 1V - 1X**      DEP INI (1) P0082      P0083      P0084      NAPIX      **NIPOR**  
Voir Utilisation UH 101 - UN 858/*See UH 101 - UN 858 use*

**niveau initial**

1V FL 080 (R)  
FL 070 (H)  
1X FL 120 (R)  
FL 110 (H)

**BUBLI 1V - 1X**      DEP INI (1) P0082      P0083      P0084      BATAG      **BUBLI**  
Voir utilisation UG 42/*See UG 42 use*

**niveau initial**

1V FL 090 (R)  
FL 080 (H)  
1X FL 120 (R)  
FL 110 (H)

**RWY 06 - 02**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 06 - 02

(1) *See initial departure AD2 LFPO INI 1 for description DEP INI RWY 06 - 02*

**NIPOR 1V - 1X**      DEP INI (1) P0061      P0083      P0084      NAPIX      **NIPOR**  
Voir Utilisation UH 101 - UN 858/*See UH 101 - UN 858 use*

**niveau initial**

1V FL 080 (R)  
FL 070 (H)  
1X FL 120 (R)  
FL 110 (H)

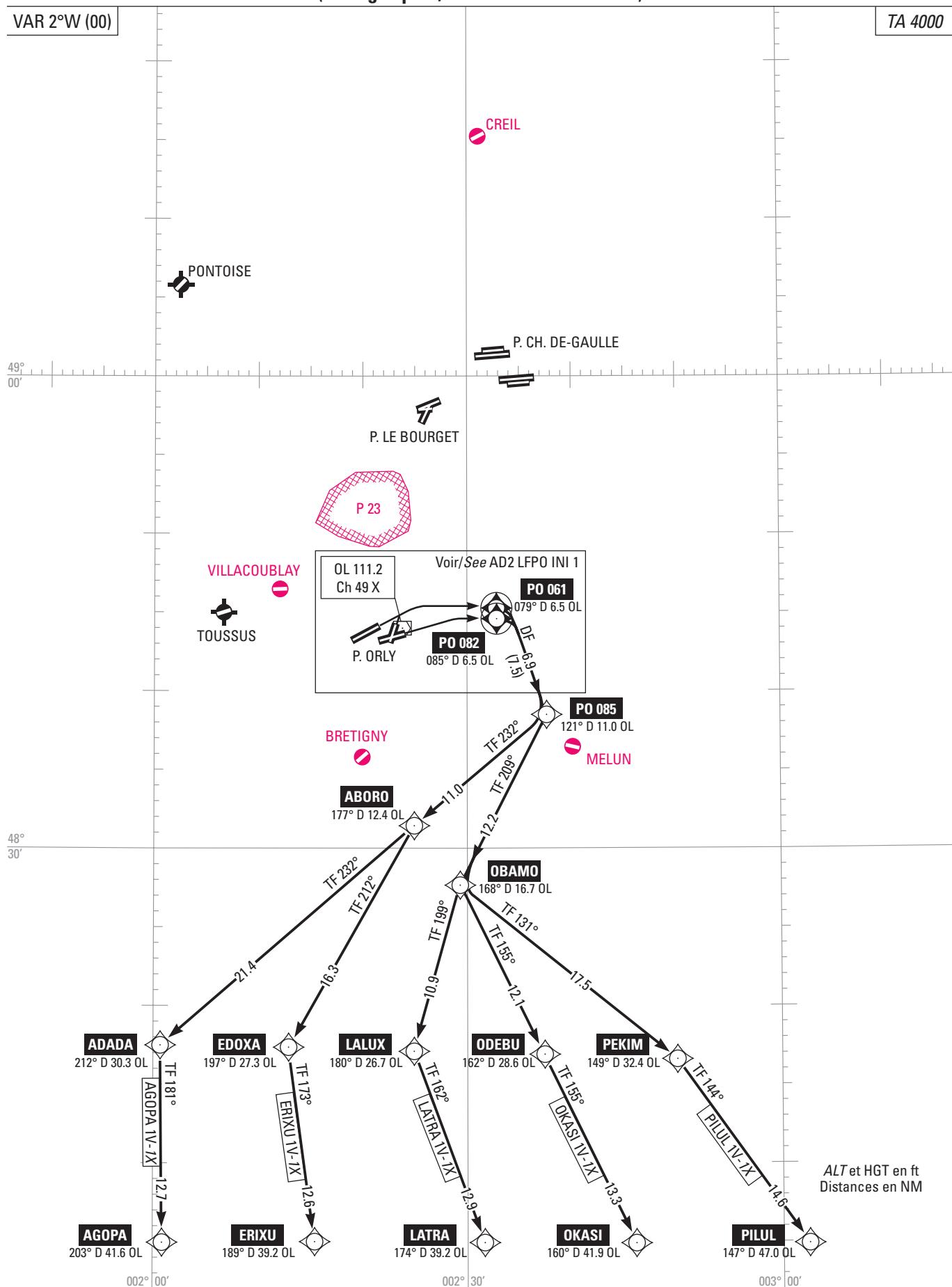
**BUBLI 1V - 1X**      DEP INI (1) P0061      P0083      P0084      BATAG      **BUBLI**  
Voir Utilisation UG 42/*See UG 42 use*

**niveau initial**

1V FL 090 (R)  
FL 080 (H)  
1X FL 120 (R)  
FL 110 (H)

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

**PARIS ORLY**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL) Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/Propellers (FL > 195)**  
**RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
**(Protégés pour/Protected CAT. A B C D)**



**PARIS ORLY**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL) Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/Propellers (FL >195)**  
**RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
**(Protégés pour/Protected CAT A, B, C, D)**

**RWY 08**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 1 pour descriptifs DEPINI RWY 08

(1) See initial departure AD2 LFPOINI 1 for procedure DEPINI RWY 08

<b>AGOPA 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0082	P0085	ABORO	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir Utilisation UL 167/See UT 167 use						
<b>ERIXU 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0082	P0085	ABORO	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir Utilisation UN 860/See UN 860 use						
<b>LATRA 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0082	P0085	OBAMO	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir Utilisation UM 133/See UM 133 use						
<b>OKASI 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0082	P0085	OBAMO	ODEBU	<b>OKASI</b>
Voir Utilisation UL 612/See UL 612 use						
<b>PILUL 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0082	P0085	OBAMO	PEKIM	<b>PILUL</b>
Voir Utilisation UM 975/See UM 975 use						

**niveau initial**  
1V FL 130 (R)  
FL 110 (H)  
1X FL 130 (R)  
FL 110 (H)

**RWY 06 - 02**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 1 pour descriptifs DEPINI RWY 06 - 02

(1) See initial departure AD2 LFPOINI 1 for procedure DEPINI RWY 06 - 02

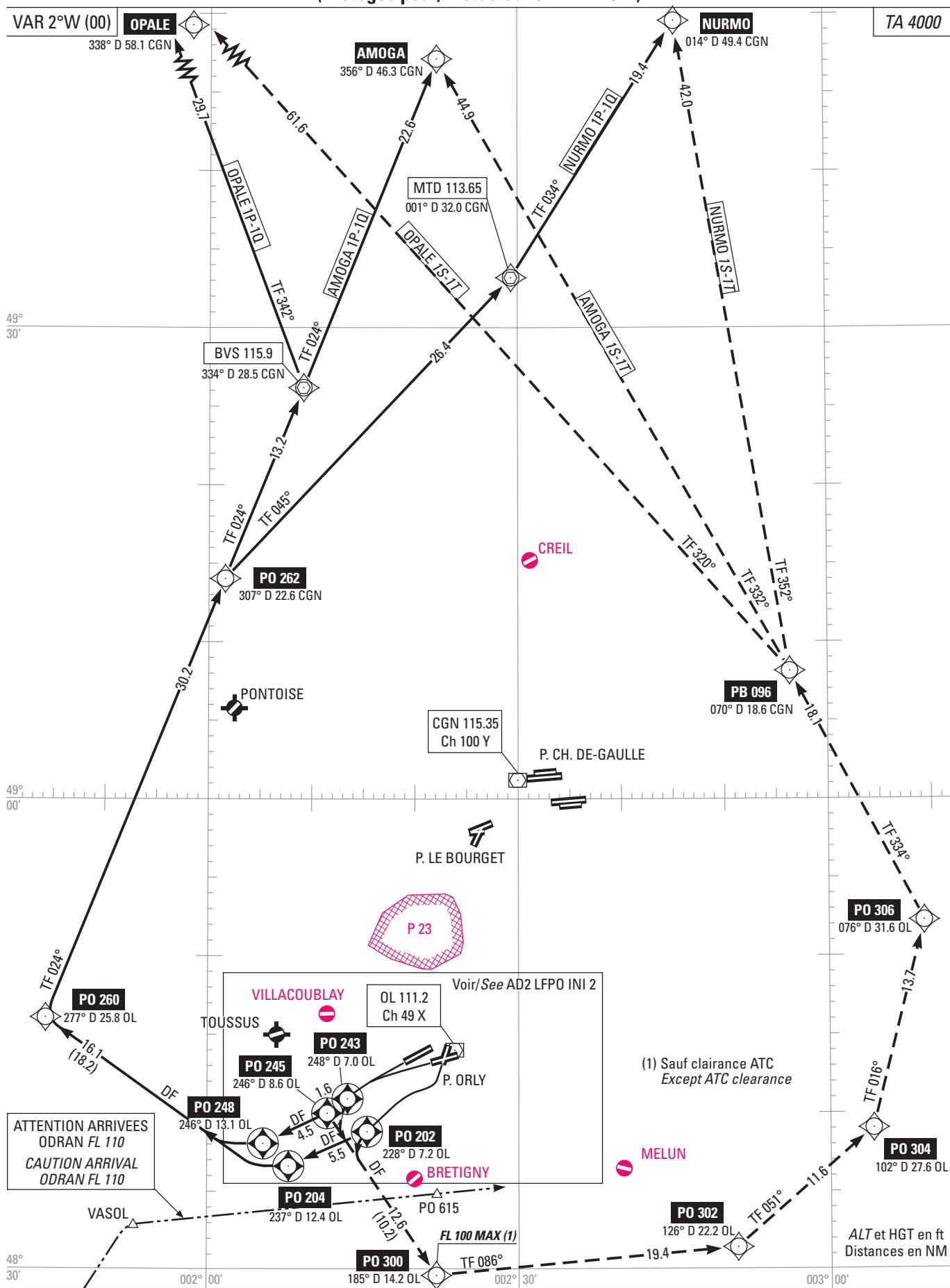
<b>AGOPA 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0061	P0085	ABORO	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir Utilisation UL 167/See UT 167 use						
<b>ERIXU 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0061	P0085	ABORO	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir Utilisation UN 860/See UN 860 use						
<b>LATRA 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0061	P0085	OBAMO	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir Utilisation UM 133/See UM 133 use						
<b>OKASI 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0061	P0085	OBAMO	ODEBU	<b>OKASI</b>
Voir Utilisation UL 612/See UL 612 use						
<b>PILUL 1V - 1X</b>	DEPINI (1)	P0061	P0085	OBAMO	PEKIM	<b>PILUL</b>
Voir Utilisation UM 975/See UM 975 use						

**niveau initial**  
1V FL 130 (R)  
FL 110 (H)  
1X FL 130 (R)  
FL 110 (H))

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

**PARIS ORLY**

**T A R I S C H E T**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL - CGN) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/Propellers (FL > 115)**  
**RWY 24 - 26 (1P - 1S) - 20 (1Q - 1T)**  
**OPALE - AMOGA - NURMO**  
**(Protégés pour/*Protected* CAT. A B C D)**



**PARIS ORLY( LFPO)**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL - CGN) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/Propellers (FL >115)**  
**RWY 24 - 26 (1P - 1S) 20 (1Q - 1T)**  
**OPALE - AMOGA - NURMO**  
**(Protégés pour/Protected CAT A, B, C, D)**

**RWY 24 - 26**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 24 - 26  
(1) See initial departure AD2 LFPO INI 2 for description DEP INI RWY 24 - 26

<b>OPALE 1P</b>	DEP INI (1) PO245	PO248	PO260	PO262	BVS	<b>OPALE</b>
Voir Utilisation UT 425/See UT 425 use						
<b>AMOGA 1P</b>	DEP INI (1) PO245	PO248	PO260	PO262	BVS	<b>AMOGA</b>
Voir Utilisation UT 225/See UT 225 use						
<b>NURMO 1P</b>	DEP INI (1) PO245	PO248	PO260	PO262	MTD	<b>NURMO</b>
Voir Utilisation UN 874/See UT 874 use						

**niveau initial**  
1P FL 070 (R)  
FL 070 (H)

**RWY 20**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 20  
(1) See initial departure AD2 LFPO INI 2 for description DEP INI RWY 20

<b>OPALE 1Q</b>	DEP INI (1) PO202	PO204	PO260	PO262	BVS	<b>OPALE</b>
Voir Utilisation UT 425/See UT 425 use						
<b>AMOGA 1Q</b>	DEP INI (1) PO202	PO204	PO260	PO262	BVS	<b>AMOGA</b>
Voir Utilisation UT 225/See UT 225 use						
<b>NURMO 1Q</b>	DEP INI (1) PO202	PO204	PO260	PO262	MTD	<b>NURMO</b>
Voir Utilisation UN 874/See UT 874 use						

**niveau initial**  
1Q FL 070 (R)  
FL 070 (H)

**RWY 24 - 26**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 24 - 26  
(1) See initial departure AD2 LFPO INI 2 for procedure DEP INI RWY 24 - 26

<b>OPALE 1S</b>	DEP INI (1) PO243	PO300	PO302	PO304	PO306	PB096	<b>OPALE</b>
Voir Utilisation UT 425/See UT 425 use							
<b>AMOGA 1S</b>	DEP INI (1) PO243	PO300	PO302	PO304	PO306	PB096	<b>AMOGA</b>
Voir utilisation UT 225/See UT 225 use							
<b>NURMO 1S</b>	DEP INI (1) PO243	PO300	PO302	PO304	PO306	PB096	<b>NURMO</b>
Voir Utilisation UN 874/See UT 874 use							

**niveau initial**  
1S FL 070 (R)  
FL 070 (H)

**RWY 20**

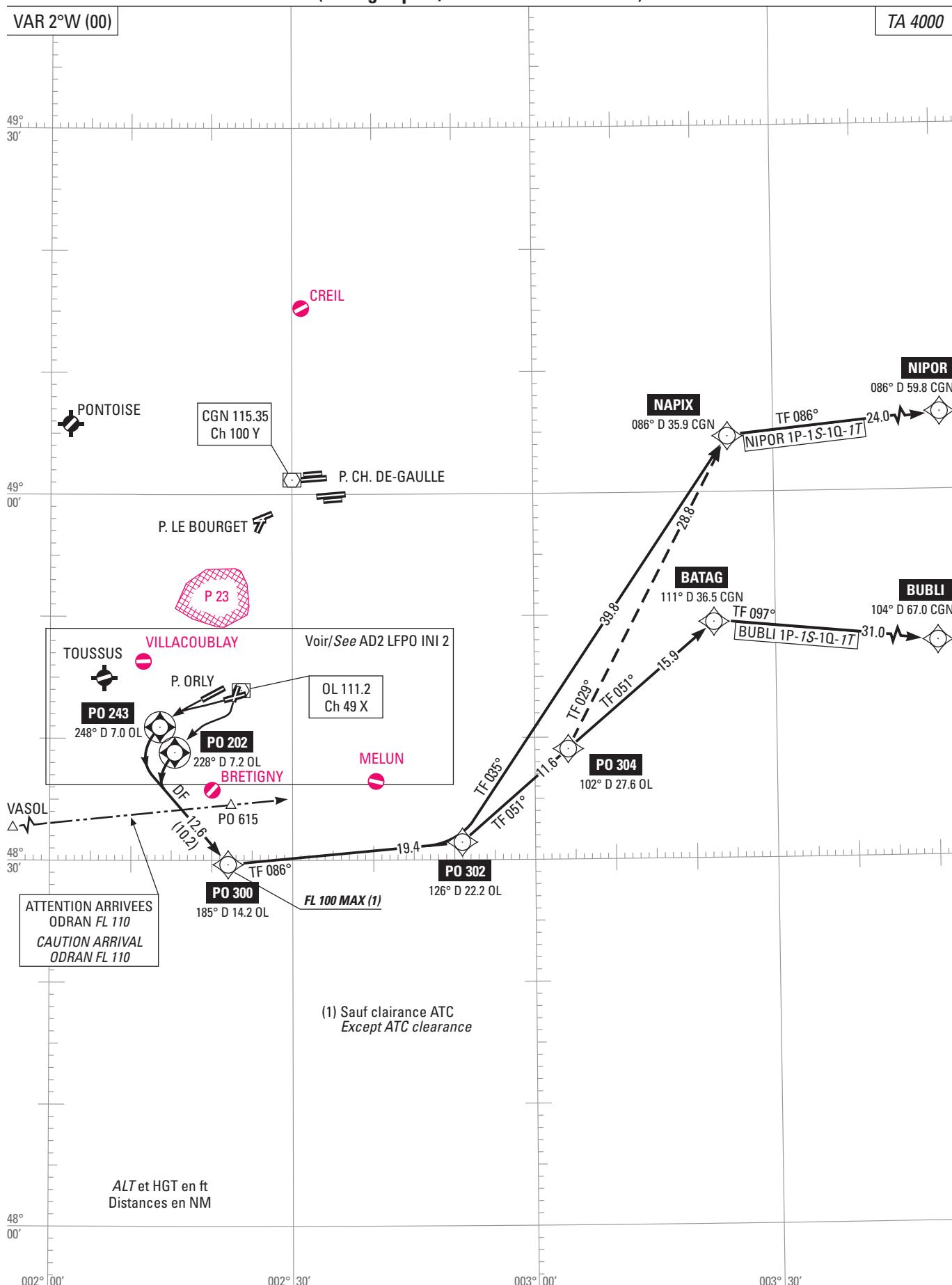
(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPO INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 20  
(1) See initial departure AD2 LFPO INI 2 for procedure DEP INI RWY 20

<b>OPALE 1T</b>	DEP INI (1) PO202	PO300	PO302	PO304	PO306	PB096	<b>OPALE</b>
Voir Utilisation UT 425/See UT 425 use							
<b>AMOGA 1T</b>	DEP INI (1) PO202	PO300	PO302	PO304	PO306	PB096	<b>AMOGA</b>
Voir utilisation UT 225/See UT 225 use							
<b>NURMO 1T</b>	DEP INI (1) PO202	PO300	PO302	PO304	PO306	PB096	<b>NURMO</b>
Voir Utilisation UN 874/See UT 874 use							

**niveau initial**  
1T FL 070 (R)  
FL 070 (H)

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

**PARIS ORLY**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL - CGN) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/Propellers (FL > 115)**  
**RWY 24 - 26 (1P - 1S) - 20 (1Q - 1T)**  
**NIPOR - BUBLI**  
**(Protégés pour/Protected CAT. A B C D)**



**PARIS ORLY( LFPO)**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL-CGN) Réacteurs/Jets (FL > 115) et Hélices/Propellers (FL >115)**  
**RWY 24 - 26 (1P - 1S) 20 (1Q - 1T)**  
**NIPOR - BUBLI**  
**(Protégés pour/Protected CAT A, B, C, D)**

**RWY 20**

- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 2 pour descriptifs DEPINI RWY 20  
(1) See initial departure AD2 LFPOINI 2 for description DEPINI RWY 20

<b>NIPOR 1Q</b>	DEPINI (1)	P0202	PO300	PO302	NAPIX	<b>NIPOR</b>
Voir Utilisation UH 101 - UN 858/See UH 101 - UN 858 use						
<b>BUBLI 1Q</b>	DEPINI (1)	P0202	PO300	PO302	BATAG	<b>BUBLI</b>
Voir Utilisation UG 42/See UG 42 use						

**niveau initial**  
1Q FL 070 (R)  
FL 070 (H)

**RWY 24 - 26**

- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 2 pour descriptifs DEPINI RWY 24 - 26  
(1) See initial departure AD2 LFPOINI 2 for procedure DEPINI RWY 24 - 26

<b>NIPOR 1P</b>	DEPINI (1)	P0243	PO300	PO302	NAPIX	<b>NIPOR</b>
Voir Utilisation UH 101 - UN 858/See UH 101 - UN 858 use						
<b>BUBLI 1P</b>	DEPINI (1)	P0243	PO300	PO302	BATAG	<b>BUBLI</b>
Voir utilisation UG 42/See UG 42 use						

**niveau initial**  
1P FL 070 (R)  
FL 070 (H)

**RWY 20**

- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 2 pour descriptifs DEPINI RWY 20  
(1) See initial departure AD2 LFPOINI 2 for procedure DEPINI RWY 20

<b>NIPOR 1T</b>	DEPINI (1)	P0202	PO300	PO302	PO304	NAPIX	<b>NIPOR</b>
Voir Utilisation UH 101 - UN 858/See UH 101 - UN 858 use							
<b>BUBLI 1T</b>	DEPINI (1)	P0202	PO300	PO302	PO304	BATAG	<b>BUBLI</b>
Voir utilisation UG 42/See UG 42 use							

**niveau initial**  
1T FL 070 (R)  
FL 070 (H)

**RWY 24 - 26**

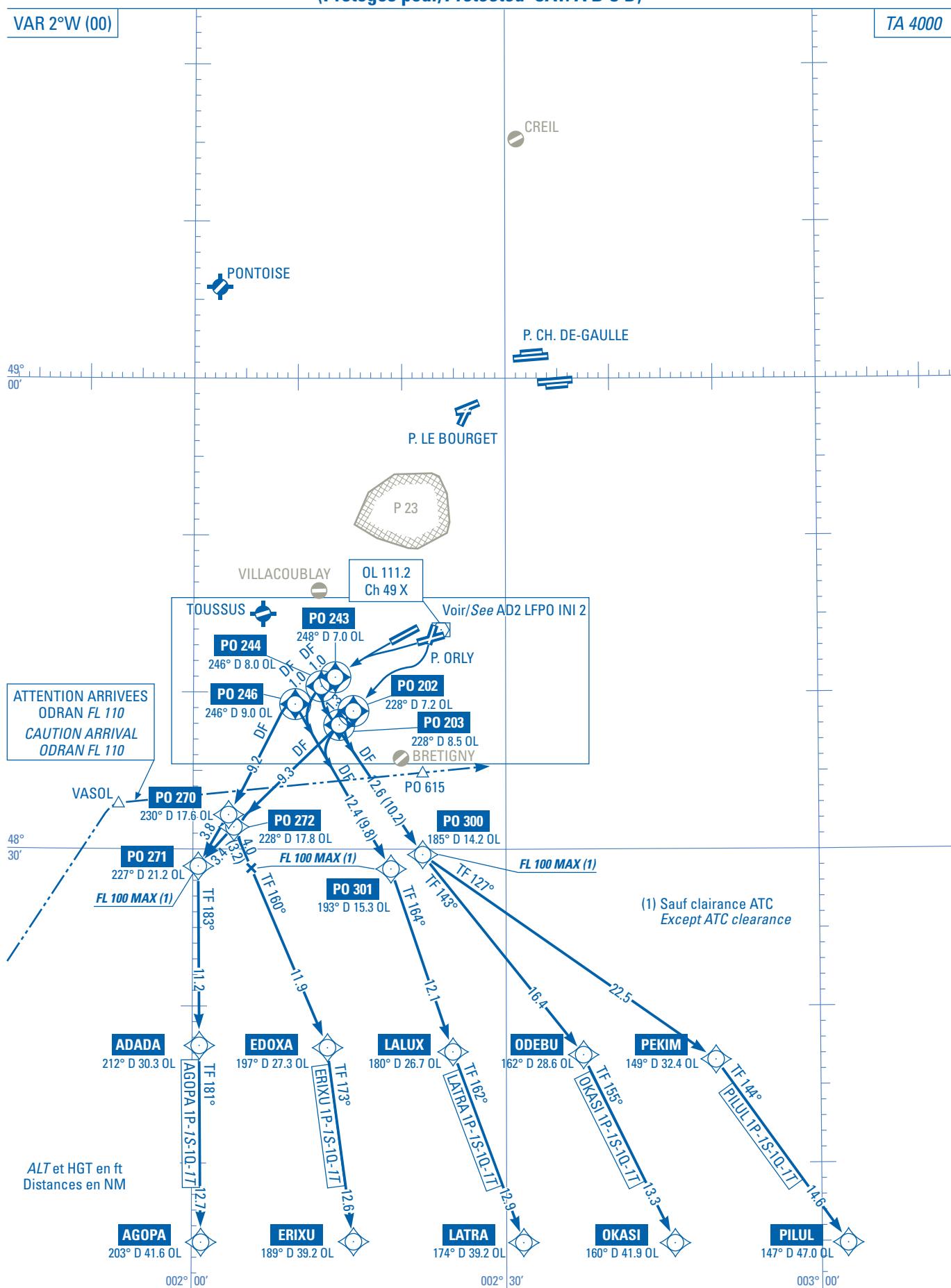
- (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 2 pour descriptifs DEPINI RWY 24 - 26  
(1) See initial departure AD2 LFPOINI 2 for procedure DEPINI RWY 24 - 26

<b>NIPOR 1S</b>	DEPINI (1)	P0243	PO300	PO302	PO304	NAPIX	<b>NIPOR</b>
Voir Utilisation UH 101 - UN 858/See UH 101 - UN 858 use							
<b>BUBLI 1S</b>	DEPINI (1)	P0243	PO300	PO302	PO304	BATAG	<b>BUBLI</b>
Voir utilisation UG 42/See UG 42 use							

**niveau initial**  
1S FL 070 (R)  
FL 070 (H)

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

**PARIS ORLY**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL) Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/Propellers (FL > 195)**  
**RWY 24 - 26 (1P - 1S) - 20 (1Q - 1T)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
**(Protégés pour/Protected CAT. A B C D)**



**PARIS ORLY( LFPO)**  
**SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME OL) Réacteurs/Jets (FL > 195) et Hélices/Propellers (FL >195)**  
**RWY 24 - 26 (1P - 1S) 20 (1Q - 1T)**  
**AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL**  
**(Protégés pour/Protected CAT A, B, C, D)**

**RWY 24 - 26**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 2 pour descriptifs DEPINI RWY 24 - 26  
(1) See initial departure AD2 LFPOINI 2 for procedure DEPINI RWY 24 - 26

<b>AGOPA 1P - 1S</b>	DEPINI (1)	P0246	P0271	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir Utilisation UL 167/See UL 167 use					
<b>ERIXU 1P - 1S</b>	DEPINI (1)	P0246	P0270	EDOXA	<b>ERIXU</b>
Voir Utilisation UN 860/See UN 860 use					
<b>LATRA 1P - 1S</b>	DEPINI (1)	P0244	P0301	LALUX	<b>LATRA</b>
Voir Utilisation UM 133/See UM 133 use					
<b>OKASI 1P - 1S</b>	DEPINI (1)	P0243	P0300	ODEBU	<b>OKASI</b>
Voir Utilisation UL 612/See UL 612 use					
<b>PILUL 1P - 1S</b>	DEPINI (1)	P0243	P0300	PEKIM	<b>PILUL</b>
Voir Utilisation UM 975/See UM 975 use					

**niveau initial**

1P FL 070 (R)  
FL 070 (H)  
1S FL 070 (R)  
FL 070 (H)

**RWY 20**

(1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFPOINI 2 pour descriptifs DEPINI RWY 20  
(1) See initial departure AD2 LFPOINI 2 for procedure DEPINI RWY 20

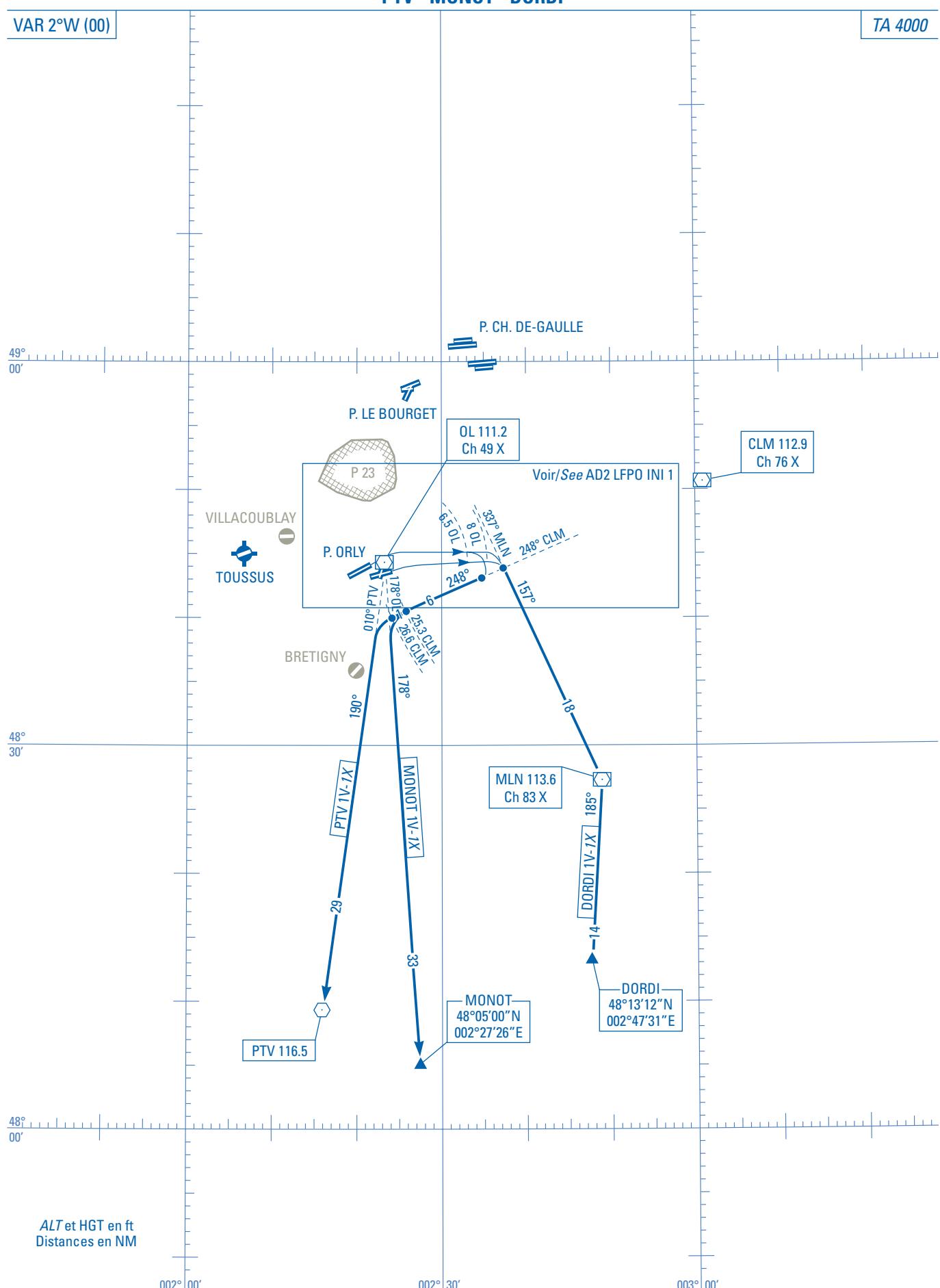
<b>AGOPA 1Q - 1T</b>	DEPINI (1)	P0203	P0272	P0271	ADADA	<b>AGOPA</b>
Voir Utilisation UL 167/See UL 167 use						
<b>ERIXU 1Q - 1T</b>	DEPINI (1)	P0203	P0272	EDOXA	<b>ERIXU</b>	
Voir Utilisation UN 860/See UN 860 use						
<b>LATRA 1Q - 1T</b>	DEPINI (1)	P0203	P0301	LALUX	<b>LATRA</b>	
Voir Utilisation UM 133/See UM 133 use						
<b>OKASI 1Q - 1T</b>	DEPINI (1)	P0202	P0300	ODEBU	<b>OKASI</b>	
Voir Utilisation UL 612/See UL 612 use						
<b>PILUL 1Q - 1T</b>	DEPINI (1)	P0202	P0300	PEKIM	<b>PILUL</b>	
Voir Utilisation UM 975/See UM 975 use						

**niveau initial**

1Q FL 070 (R)  
FL 070 (H)  
1T FL 070 (R)  
FL 070 (H))

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

**PARIS ORLY**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (FL < 195) et Hélices/Propellers (FL < 195)**  
**LFPO RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

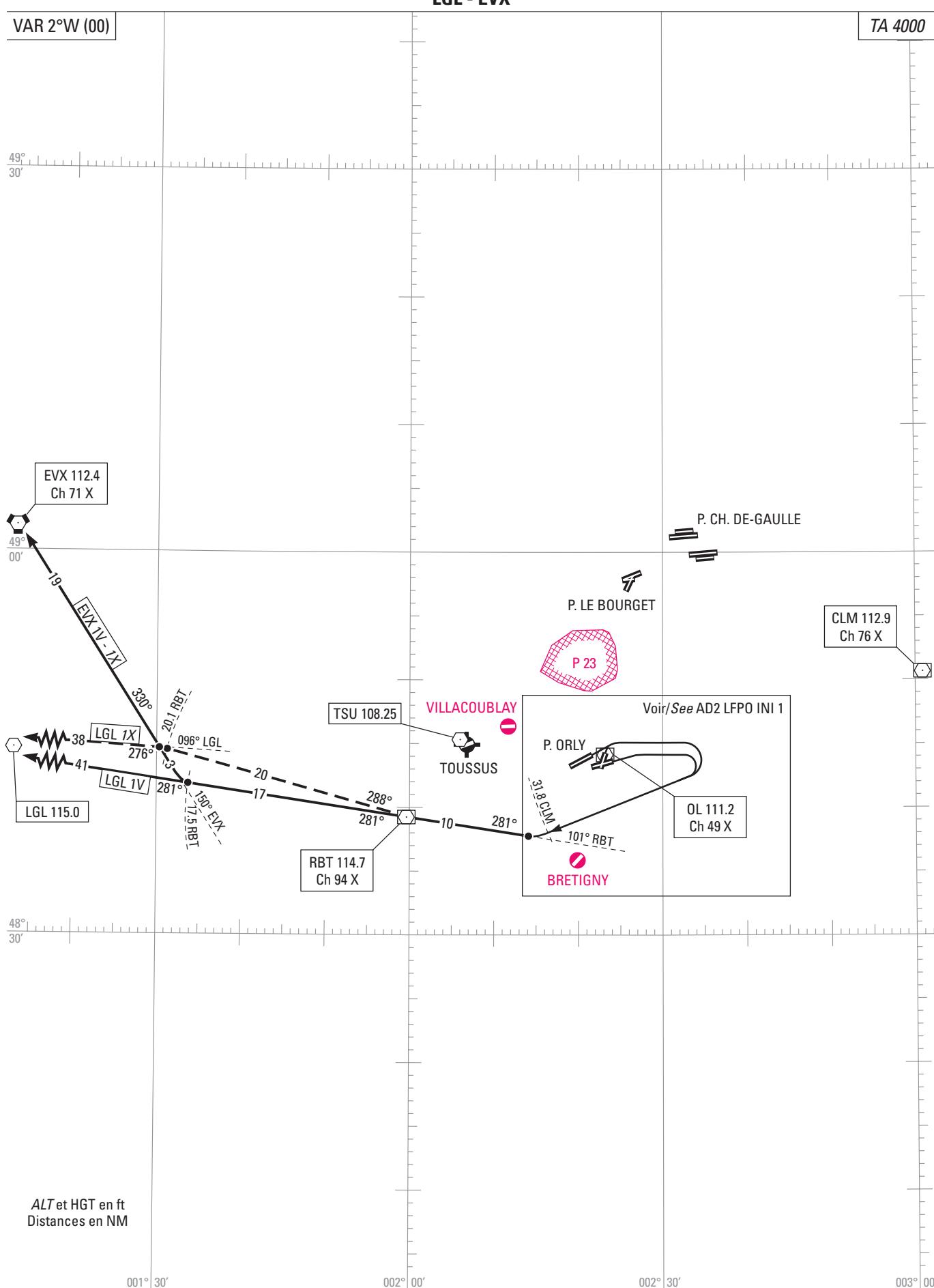


**PARIS ORLY (LFPO)**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (FL < 195) et Hélices/Propellers (FL < 195)**  
**RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINÉRAIRES	NIVEAU INITIAL
<b>PTV 1V-1X</b> (PITHIVIERS) Voir Utilisation B31 See B31 use	Après DEPINI (1) A D 6,5 OL à droite RDL 248° CLM (RM 248°) A D 26.6 CLM, à gauche RDL 010° PTV (RM 190°) vers PTV. <i>After initial departure (1)</i> <i>At D6.5 OL, right RDL 248 CLM (MAG track 248)</i> <i>At D26.6 CLM, left RDL 010 PTV (MAG track 190) inbound PTV.</i>	<b>FL 070</b>
<b>MONOT 1V-1X</b> Voir Utilisation R161 See R161 use	Après DEPINI (1) A D 6,5 OL, à droite RDL 248° CLM (RM 248°) A D 25.3 CLM, à gauche RDL 178° OL (RM 178°) vers MONOT. <i>After initial departure (1)</i> <i>At D6.5 OL, right RDL 248 CLM (MAG track 248)</i> <i>At D25.3 CLM, left RDL 178 OL (MAG track 178) inbound MONOT.</i>	<b>FL 070</b>
<b>DORDI 1V-1X</b> Voir Utilisation G40-G54-J301 See G40-G54-J301 use	Après DEPINI (1) A D 6,5 OL suivre RDL 085 OL (RM 085°) (RWY 08) ou RDL 092° TSU (RM 092°) (RWY 02-06) A D 8,0 OL, à droite RDL 337° MLN (RM 157°) A MLN, à droite RDL 185° MLN (RM 185°) vers DORDI. <i>After initial departure (1)</i> <i>At D6.5 OL, right RDL 085 OL (MAG track 085) (RWY 08)</i> <i>or RDL 092 TSU (MAG track 092) (RWY 02-06)</i> <i>At D8.0 OL, right RDL 337° MLN (MAG track 157)</i> <i>At MLN, right RDL 185° MLN (MAG track 185) inbound DORDI.</i>	 <b>3000 ft</b>

(1) Voir Volet Départs initiaux AD2 LFPOINI 1/See Initial departure AD2 LFPOINI 1

**PARIS ORLY**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (Tous FL) et Hélices/Propellers (Tous FL)**  
**LFPO RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**LGL - EVX**

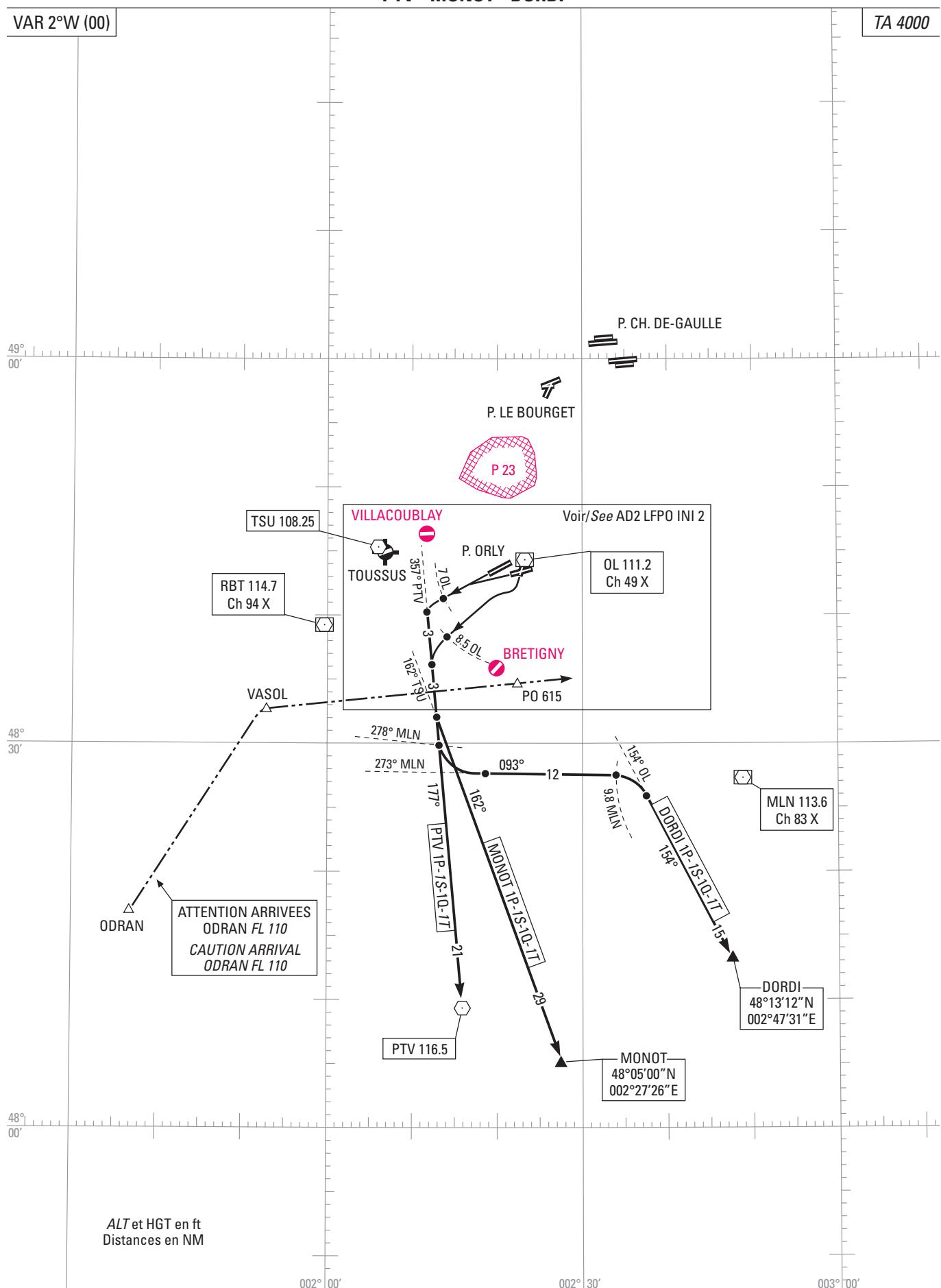


**PARIS ORLY (LFPO)**  
**SID CONV Réacteurs Jets (Tous FL /All FL) et Hélices/Propellers (Tous FL /All FL)**  
**RWY 08 - 06 - 02 (1V - 1X)**  
**EVX - LGL**

SID	ITINÉRAIRES	NIVEAU INITIAL
<b>EVX 1V</b> (EVREUX)  Voir utilisation G4 See G4 use	Après DEP INI (1) A D 31.8 CLM à droite RDL 101° RBT (RM 281°) A RBT, suivre RDL 281° RBT (RM 281°) A D 17.5 RBT, à droite RDL 150° EVX (RM 330°) vers EVX. <i>After initial departure (1)</i> <i>At D 31.8 CLM, right RDL 101° RBT (MAG track 281°)</i> <i>At RBT, follow RDL 281° RBT (MAG track 281°)</i> <i>At D17.5 RBT, right RDL 150° EVX (MAG track 330°) inbound EVX</i>	<b>FL 080 (R)</b> <b>FL 080 (H)</b>
<b>EVX 1X</b> (EVREUX)  Voir utilisation G4 See G4 use	Après DEP INI (1) A D 31.8 CLM à droite RDL 101° RBT (RM 281°) A RBT, suivre RDL 288° RBT (RM 288°) A D 20.1 RBT, à droite RDL 150° EVX (RM 330°) vers EVX. <i>After initial departure (1)</i> <i>At D31.8 CLM, right RDL 101° RBT (MAG track 281°)</i> <i>At RBT, follow RDL 288° RBT (MAG track 288°)</i> <i>At D20.1 RBT, right RDL 150° EVX (MAG track 330°) inbound EVX</i>	<b>FL 080 (R)</b> <b>FL 080 (H)</b>
<b>LGL 1V</b> (L'AIGLE)  Voir utilisation A5-A555-A532-H20 H490-R9-R111-R491 See A5-A555-A532-H20-H490-R9 R111-R491 use	Après DEP INI (1) A D 31.8 CLM, à droite RDL 101° RBT (RM 281°) A RBT, suivre RDL 281° RBT (RM 281°) vers LGL <i>After initial departure (1)</i> <i>At D31.8 CLM, right RDL 101° RBT (MAG track 281°)</i> <i>At RBT, follow RDL 281° RBT (MAG track 281°) inbound LGL</i>	 <b>FL 130 (R)</b> <b>FL 080 (H)</b>
<b>LGL 1X</b> (L'AIGLE)  Voir utilisation A5-A555-A532-H20 H490-R9-R111-R491 See A5-A555-A532-H20-H490-R9- R111-R491 use	Après DEP INI (1) A D 31.8 CLM, à droite RDL 101° RBT (RM 281°) A RBT, suivre RDL 288° RBT (RM 288°) A D 20.1 RBT, à gauche RDL 096° LGL (RM 276°) vers LGL <i>After initial departure (1)</i> <i>At D31.8 CLM, right RDL 101° RBT (MAG track 281°)</i> <i>At RBT, follow RDL 288° RBT (MAG track 288°)</i> <i>At D20.1 RBT, left RDL 096° LGL (MAG track 276°) inbound LGL</i>	<b>FL 100(R)</b> <b>FL 080 (H)</b>

(1) Voir Volet Départs initiaux AD2 LFPO INI 1/See Initial departure AD2 LFPO INI 1

**PARIS ORLY**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (FL < 195) et Hélices/Propellers (FL < 195)**  
**LFPO RWY 24 - 26 (1P - 1S) - RWY 20 (1Q - 1T)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

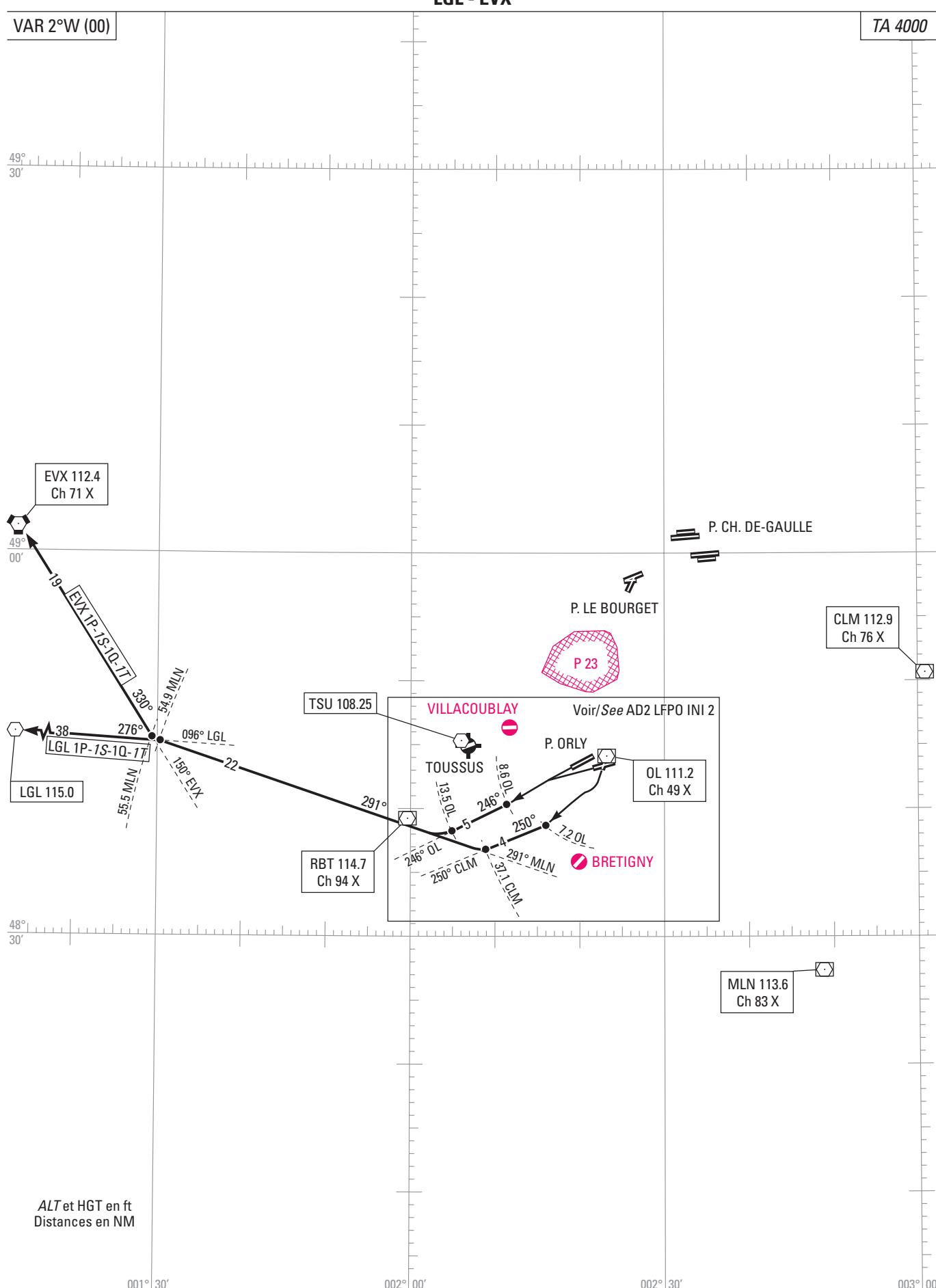


**PARIS ORLY (LFPO)**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (FL < 195) et Hélices/Propellers (FL < 195)**  
**RWY 24 - 26 (1P-1S) - 20 (1Q-1T)**  
**PTV - MONOT - DORDI**

SID	ITINÉRAIRES	NIVEAU INITIAL
<b>PTV 1P-1S</b> (PITHIVIERS) Voir utilisation B31 <i>See B31 use</i>	Après DEPINI (1) A D 7.0 OL à gauche RDL 357° PTV (RM 177°) vers PTV <i>After initial departure (1)</i> <i>AT D7.0 OL, left RDL 357° PTV (MAG track 177) inbound PTV</i>	<b>FL 070</b>
<b>PTV 1Q-1T</b> (PITHIVIERS) Voir utilisation B31 <i>See B31 use</i>	Après DEPINI (1) A D 8.5 OL à gauche RDL 357° PTV (RM 177°) vers PTV <i>After initial departure (1)</i> <i>AT D8.5 OL, left RDL 357° PTV (MAG track 177) inbound PTV</i>	<b>FL 070</b>
<b>MONOT 1P-1S</b> Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>	Après DEPINI (1) A D 7.0 OL, à gauche RDL 357° PTV (RM 177°) puis intercepter et suivre RDL 162° TSU (RM 162°) vers MONOT <i>After initial departure (1)</i> <i>At D7.0 OL, left RDL 357° PTV (MAG track 177)</i> <i>Then intercept and follow RDL 162° TSU (MAG track 162) inbound MONOT</i>	<b>FL 070</b>
<b>MONOT 1Q-1T</b> Voir utilisation R161 <i>See R161 use</i>	Après DEPINI (1) A D 8.5 OL à gauche RDL 357° PTV (RM 177°) puis intercepter et suivre RDL 162° TSU (RM 162°) vers MONOT <i>After initial departure (1)</i> <i>At D8.5 OL, left RDL 357° PTV (MAG track 177)</i> <i>Then intercept and follow RDL 162° TSU (MAG track 162°) inbound MONOT</i>	<b>FL 070</b>
<b>DORDI 1P-1S</b> Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEPINI (1) A D 7.0 OL à gauche RDL 357° PTV (RM 177°) Au croisement RDL 278° MLN, à gauche RDL 273° MLN (RM 093°) A D 9.8 MLN, à droite RDL 154° OL (RM 154°) vers DORDI <i>After initial departure (1)</i> <i>At D7.0 OL, left RDL 357° PTV (MAG track 177)</i> <i>At crossing RDL 278° MLN, left RDL 273° MLN (RM 093°)</i> <i>At D9.8 MLN, right RDL 154° OL (MAG track 154°) inbound DORDI</i>	 <b>FL 050</b>
<b>DORDI 1Q-1T</b> Voir utilisation G40-G54-J301 <i>See G40-G54-J301 use</i>	Après DEPINI (1) A D 8.5 OL, à gauche RDL 357° PTV (RM 177°) Au croisement RDL 278° MLN, à gauche RDL 273° MLN (RM 093°) A D 9.8 MLN, à droite RDL 154° OL (RM 154°) vers DORDI <i>After initial departure (1)</i> <i>At D8.5 OL, left RDL 357° PTV (MAG track 177)</i> <i>At crossing RDL 278° MLN, left RDL 273° MLN (RM 093°)</i> <i>At D9.8 MLN, right RDL 154° OL (MAG track 154°) inbound DORDI</i>	 <b>FL 050</b>

(1) Voir Volet Départs initiaux AD2 LFPOINI 2/See Initial departure AD2 LFPOINI 2

**PARIS ORLY**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (Tous FL) et Hélices/Propellers (Tous FL)**  
**LFPO RWY 24 - 26 (1P - 1S) - RWY 20 (1Q - 1T)**  
**LGL - EVX**



**PARIS ORLY (LFPO)**  
**SID CONV Réacteurs/Jets (Tous FL) et Hélices/Propellers (Tous FL)**  
**RWY 24 - 26 (1P-1S) - 20 (1Q-1T)**  
**EVX-LGL**

SID	ITINÉRAIRES	NIVEAU INITIAL
<b>EVX 1P-1S</b> Voir utilisation G4 <i>See G4 use</i>	Après DEP INI (1) A D 8.6 OL à droite 246° OL (RM 246°) A D 13.5 OL à droite 291° MLN (RM 291°) A D 54.9 MLN, à gauche RDL 150° EVX (RM 330°) vers EVX <i>After initial departure (1)</i> <i>At D 8.6 OL, right RDL 246° OL (MAG track 246°)</i> <i>At D 13.5 OL, right RDL 291° MLN (MAG track 291°)</i> <i>At D 54.9 MLN, right RDL 150° EVX (MAG track 330°) inbound EVX.</i>	<b>FL 070</b>
<b>EVX 1Q-1T</b> Voir utilisation G4 <i>See G4 use</i>	Après DEP INI (1) A D 7.2 OL à droite 250° CLM (RM 250°) A D 37.1 CLM à droite RDL 291° MLN (RM 291°) A D 54.9 MLN à droite RDL 150° EVX (RM 330°) vers EVX <i>After initial departure (1)</i> <i>At D 7.2 OL, right RDL 250° CLM (MAG track 250°)</i> <i>At D 37.1 CLM, right RDL 291° MLN (MAG track 291°)</i> <i>At D 54.9 MLN, right RDL 150° EVX (MAG track 330°) inbound EVX.</i>	<b>FL 070</b>
<b>LGL1P-1S</b> Voir utilisation A5-A55-A532-H20 H490-R9-R111-R491 <i>See A5-A55-A532-H20</i> <i>H490-R9-R111-R491 use</i>	Après DEP INI (1) À D 8.6 OL à droite RDL 246° CLM (RM 246°) À D 13.5 OL à droite RDL 291° MLN (RM 291°) A D 55.5 MLN, à gauche RDL 096° LGL (RM 276°) vers LGL <i>After initial departure (1)</i> <i>At D 8.6 OL, right RDL 246° CLM (MAG track 246°)</i> <i>At D 13.5 OL, right RDL 291° MLN (MAG track 291°)</i> <i>At D 55.5 MLN, left RDL 096° LGL (MAG track 276°) inbound LGL</i>	<b>FL 070</b>
<b>LGL 1Q-1T</b> Voir utilisation A5-A55-A532-H20 H490-R9-R111-R491 <i>See A5-A55-A532-H20</i> <i>H490-R9-R111-R491 use</i>	Après DEP INI (1) A D 7.2 OL, à droite RDL 250° CLM (RM 250°) A D 37.1 CLM à droite 291° MLN (RM 291°) A D 55.5 MLN, à gauche RDL 096° LGL (RM 276°) vers LGL <i>After initial departure (1)</i> <i>At D 7.2 OL, right RDL 250° CLM (MAG track 250°)</i> <i>At D 37.1, right RDL 291° MLN (MAG track 291°)</i> <i>At D 55.5 MLN, left RDL 096° LGL (MAG track 276°) inbound LGL</i>	<b>FL 070</b>

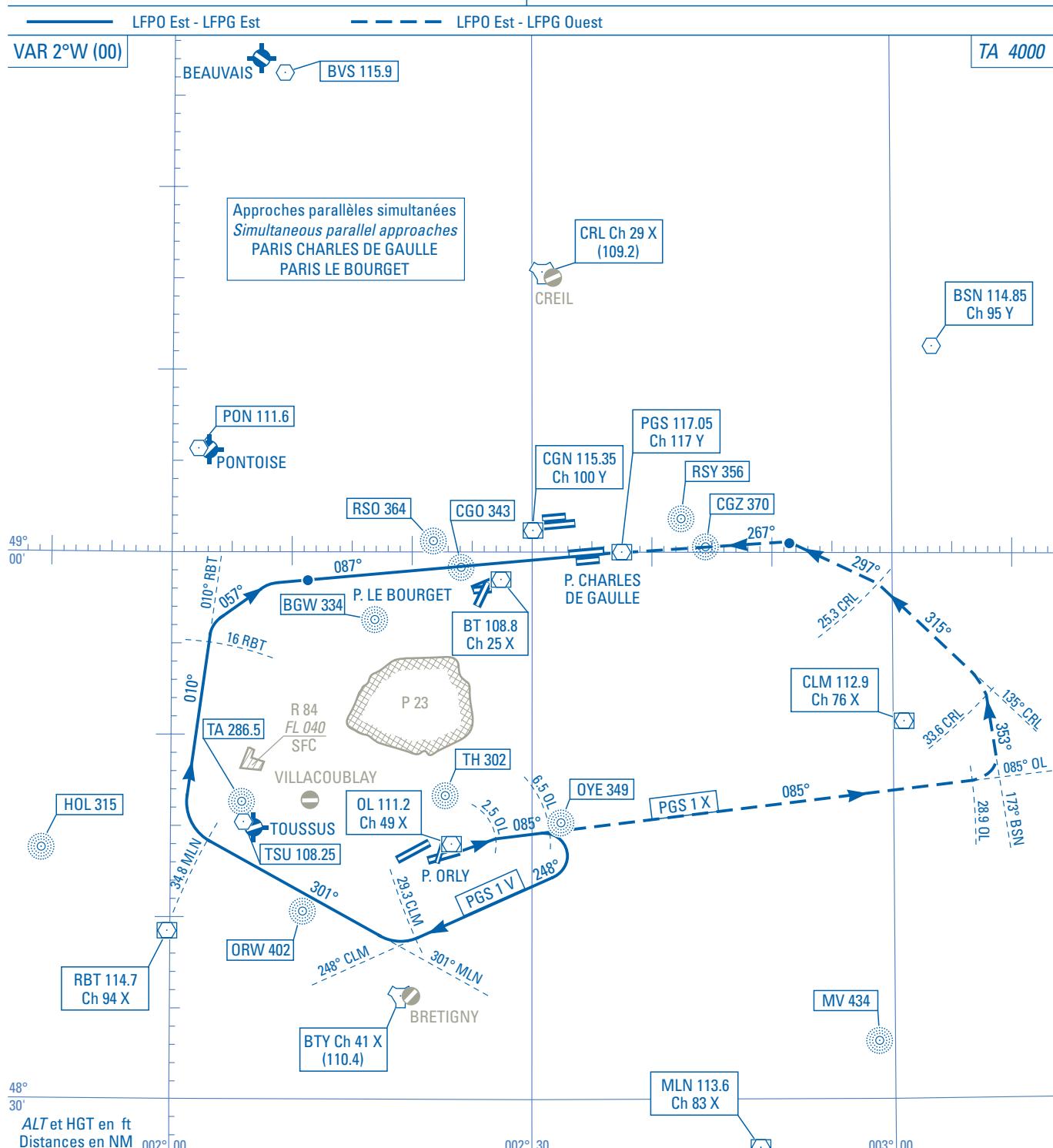
(1) Voir Volet Départs initiaux AD2 LFPOINI 2/See Initial departure AD2 LFPOINI 2

**PARIS ORLY**  
**Itinéraires normalisés de liaison RWY 02-06-08 (POGO)**  
**Connecting routings RWY 02-06-08 (POGO)**

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

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

Initial level on ATC frequency.



Consignes particulières : Voir AD2 LFPG TEXT - POGO

Départs initiaux : Voir AD2 LFPOINI 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 LFPOINI 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 chart.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE :**

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

## PARIS ORLY

### Itinéraires normalisés de liaison RWY 20-24-26 (POGO)

*Connecting routings RWY 20-24-26 (POGO)*

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

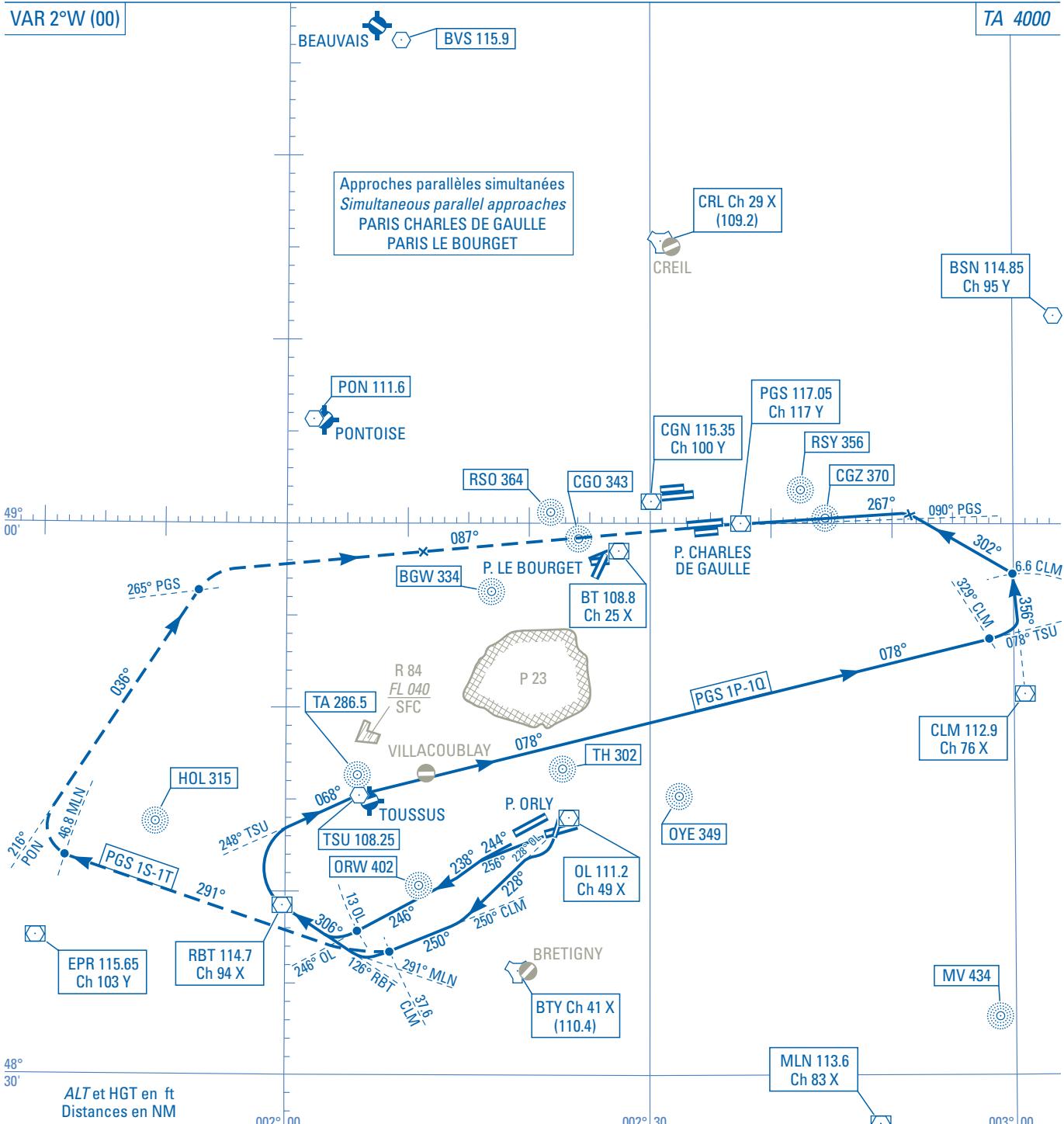
*Frequencies : see AD2 LFPOINI 1 and 2  
and AD2 LFPGINI 1 and 2*

Niveau initial sur fréquence ATC.

### *Initial level on ATC frequency.*

LFPO Ouest - LFPG Ouest

## • LFPO Ouest - LFPG Est



Consignes particulières : Voir AD2 LEPG TEXT - POGO

Départs initiaux : Voir AD2 LEPOINI ?

- Nuisances : Appliquer les procédures moindre bruit.
  - Vitesse : IAS ≤ 220 kt.
  - Pente : Si nente 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 | EPG TEXT - POGO*

*Initial departures : See AD2 / EPO /INI ?*

- **Noise pollution : Apply noise abatement procedures.**
  - **Speed : IAS ≤ 220 kt.**
  - **Gradient : If no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM**

**x** Next APCH procedure : See AD2 IAC FNA chart.

#### **RADIOCOMMUNICATION FAILURE:**

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

## PARIS ORLY

Identification/Fonction	Latitude	Longitude
AMB	47° 25' 44".0 N	001° 03' 51".9 E
ATN	46° 48' 21".4 N	004° 15' 32".8 E
CDN	48° 03' 32".3 N	001° 23' 13".3 E
DJL	47° 16' 14".8 N	005° 05' 50".4 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
IAF MOLEK	48° 17' 37".5 N	003° 03' 53".6 E
IAF ODRAN	48° 16' 56".9 N	001° 36' 47".4 E
IAF VELER	49° 14' 58".6 N	003° 22' 07".2 E
IAF SOLBA	49° 17' 18".0 N	003° 34' 10".4 E
ALARO	47° 29' 47.2" N	004° 44' 56.5" E
ANARU	49° 31' 49" N	003° 45' 21" E
ARDOL	46° 45' 05" N	004° 38' 15" E
AVLON	47° 33' 36" N	003° 48' 48" E
BENAR	48° 15' 11" N	000° 44' 40" E
BOBSA	48° 20' 45" N	000° 38' 54" E
CHABY	47° 47' 48" N	003° 56' 55" E
DIBES	47° 30' 27" N	001° 06' 17" E
DOMOD	47° 51' 46" N	001° 17' 09" E
ELVES	49° 47' 47" N	003° 57' 54" E
GIMER	49° 21' 56" N	003° 58' 26" E
GITAN	49° 22' 37" N	004° 02' 05" E
GORET	47° 57' 08".0 N	004° 01' 53".0 E
IDOKO	50° 20' 26" N	003° 52' 23" E
KENAP	49° 57' 31" N	004° 05' 38" E
KUTAN	47° 48' 27" N	004° 15' 23" E



PARIS ORLY

Identification/Fonction	Latitude	Longitude
LUMAN	47° 56' 22" N	000° 24' 48" E
LUVAL	48° 17' 38" N	005° 09' 13" E
MALUX	49° 45' 33" N	005° 17' 43" E
MATIX	50° 05' 54" N	003° 54' 51" E
MOPIL	50° 08' 52" N	004° 06' 28" E
NIMER	47° 28' 21" N	000° 21' 25" E
OBURO	47° 39' 06" N	004° 15' 53" E
OKRIX	47° 57' 58" N	003° 34' 03" E
ORTOT	48° 00' 29" N	003° 30' 12" E
OSLEP	48° 09' 19" N	003° 16' 41" E
RENSA	49° 31' 59" N	004° 53' 08" E
SOMED	47° 26' 09" N	000° 56' 31" E
SONUR	49° 26' 14" N	004° 21' 27" E
SOTOS	49° 22' 48" N	004° 03' 01" E
SUIPE	49° 15' 12" N	004° 15' 54" E
TUNOR	47° 53' 00" N	004° 08' 28" E
TUTAX	46° 55' 17" N	005° 14' 49" 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 ORLY**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 02 - 06 - 08**  
**MATIX - MOPIL - RENSA - MMD**

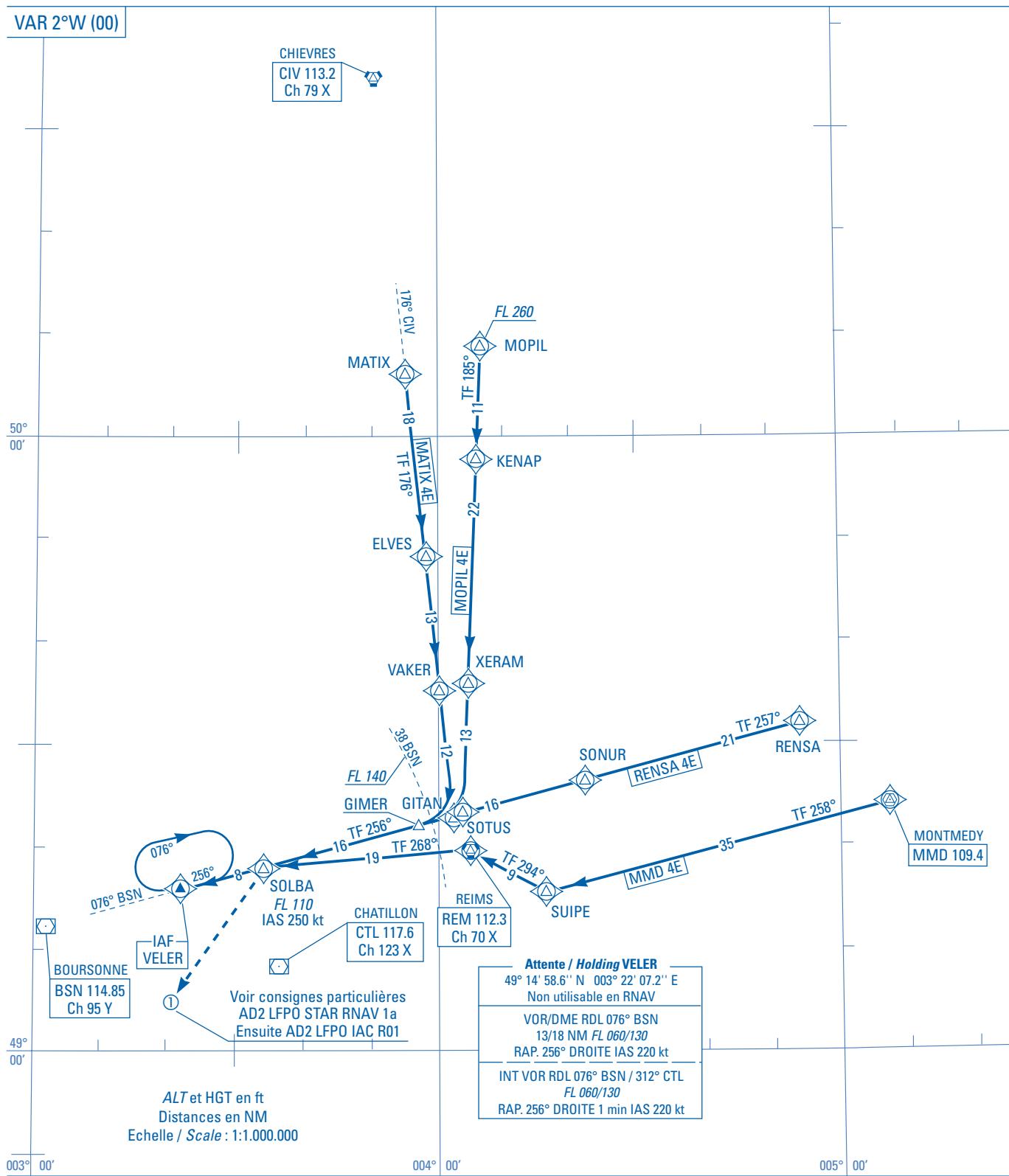
IAF : VELER / SOLBA ①

ATIS ORLY 126.5 (FR) - 131.35 (EN)

TF : Track to Fix

① Voir consignes particulières  
AD2 LFPO STAR RNAV 1a

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



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

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

**PARIS ORLY ( LFPO )**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 02 - 06 - 08**

**MATIX - MOPIL - RENSA - MMD**

IAF : VELER/SOLBA ①

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

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPO STAR RNAV 1.

① IAF SOLBA utilisable si autorisé APCH FL090 lorsque LPFG configuration Ouest. Si attente, prévoir IAF VELER.

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

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

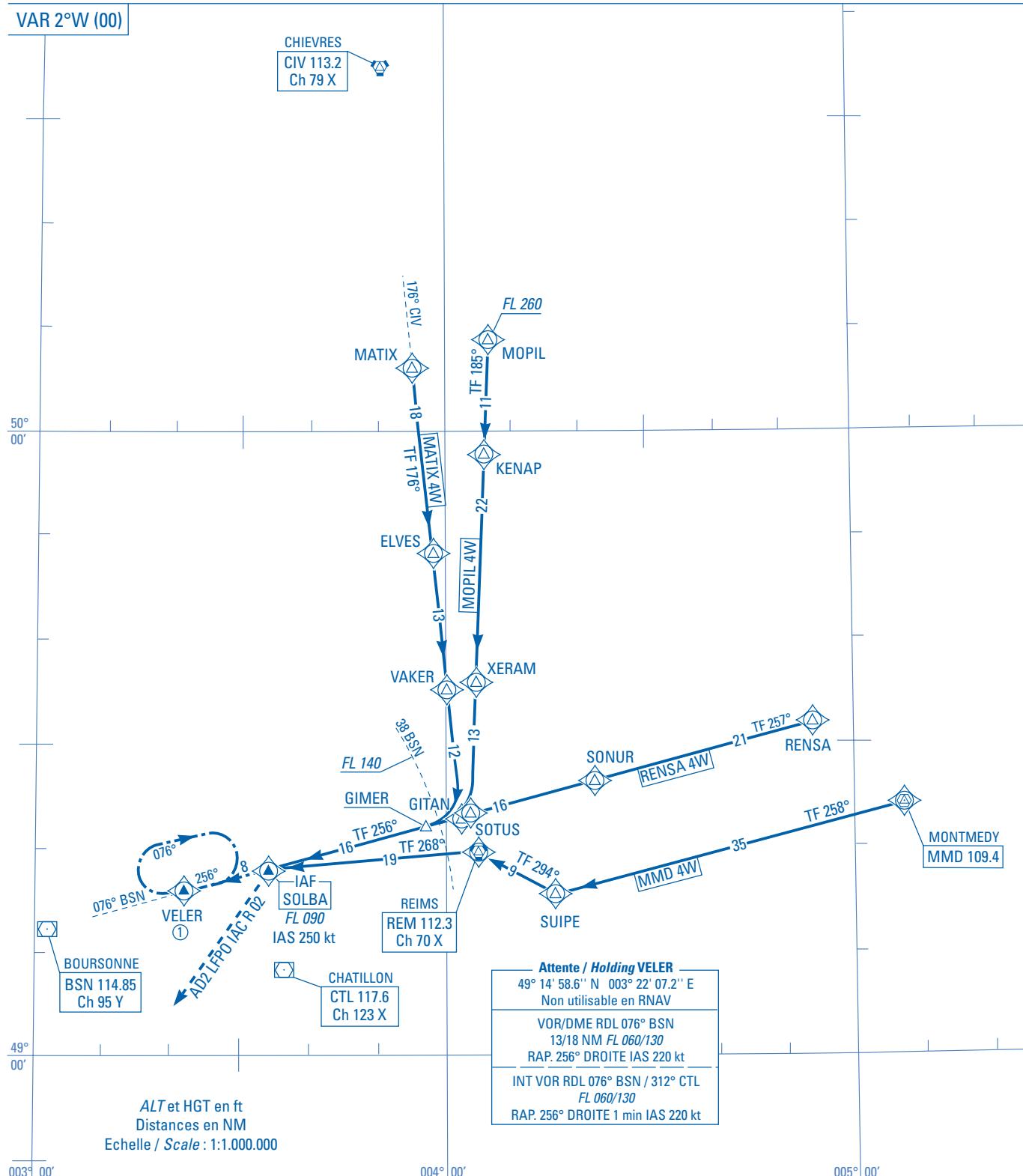
**PARIS ORLY**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 20 - 24 - 26**  
**MATRIX - MOPIL - RENSA - MMD**

IAF : SOLBA / VELER ①

ATIS ORLY 126.5 (FR) - 131.35 (EN)

TF : Track to Fix

① IAF VELER uniquement utilisable si attente prévue

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


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

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

**PARIS ORLY (LFPO)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 20 - 24 - 26**

**MATIX - MOPIL - RENSA - MMD**

**IAF : SOLBA/VELER<sup>(1)</sup>**

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

Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPO STAR RNAV 2.

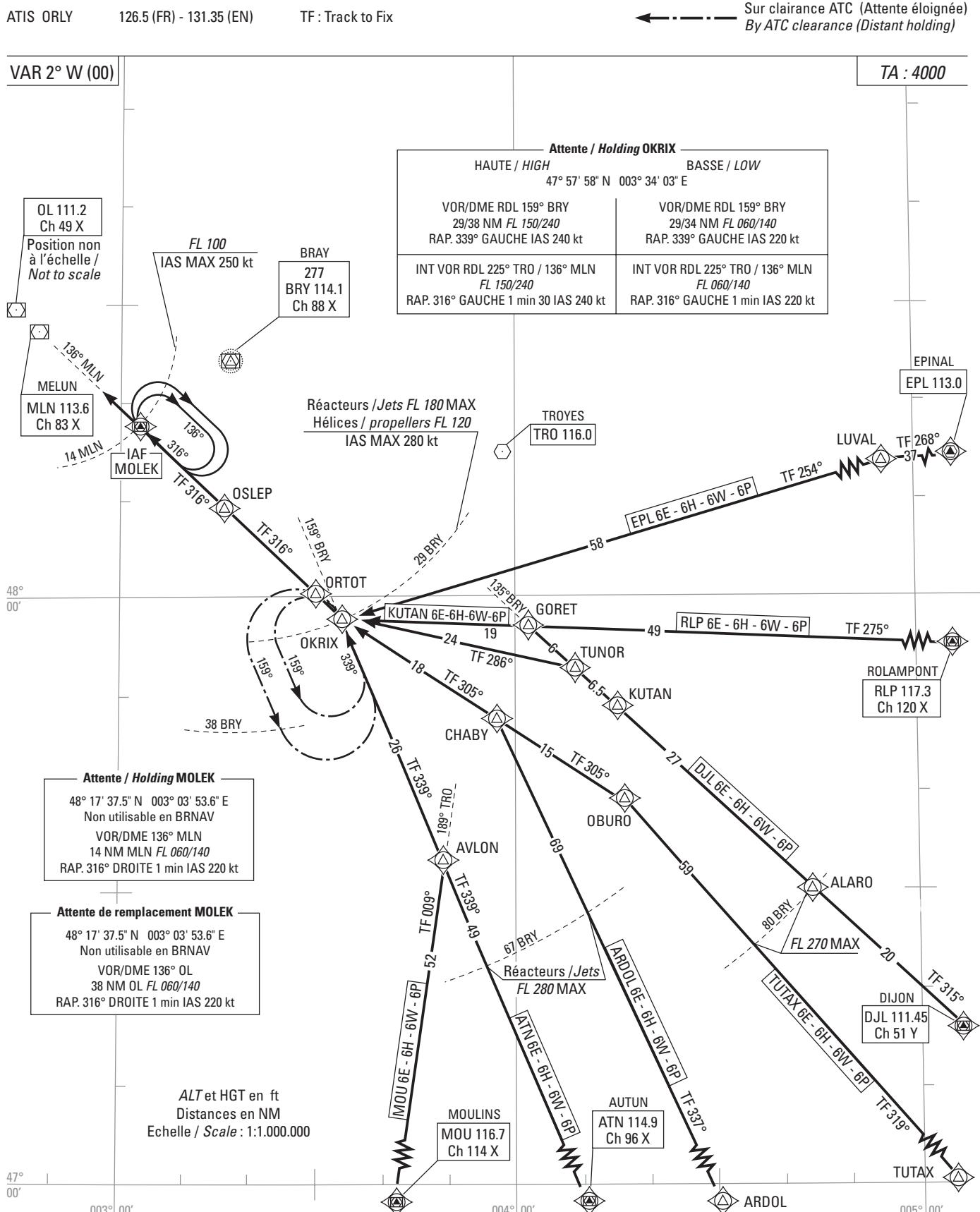
<sup>(1)</sup> IAF VELER uniquement utilisable si attente prévue.

<b>MATIX</b>	<b>4W</b>	<b>MATIX</b>	<b>GITAN</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>
FIR		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A SOLBA		: FL 090, IAS MAX 250 kt	
<b>MOPIL</b>	<b>4W</b>	<b>MOPIL</b>	<b>SOTUS</b>	<b>GIMER</b>	<b>SOLBA</b>
UIR		A MOPIL		: FL 260	
		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A SOLBA		: FL 090, IAS MAX 250 kt	
<b>RENSA</b>	<b>4W</b>	<b>RENSA</b>	<b>IMER</b>	<b>SOLBA</b>	
UIR et FIR FL>135		A 38 NM BSN		: FL 140	
		A SOLBA		: FL 090, IAS MAX 250 kt	
<b>MMD (MONTMEDY)</b>	<b>4W</b>	<b>MMD</b>	<b>SUIPE</b>	<b>REM</b>	<b>SOLBA</b>
FIR FL < 135		A SOLBA		: FL 090 , IAS MAX 250 kt	

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

**PARIS ORLY**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 02 - 06 - 08 - 24 - 26**  
**EPL - RLP - DJL - KUTAN - TUTAX - ARDOL - ATN - MOU**

IAF : MOLEK



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

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

**PARIS ORLY**  
**STAR RNAV Réacteurs**  
**RWY 02 - 06 - 08**  
**RWY 24 - 26**

**EPL-RLP-DJL-KUTAN-TUTAX-ARDOL-ATN-MOU**

IAF : MOLEK

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

Voir contraintes niveaux et vitesses : Carte AD2 LFPO STAR RNAV 3.

<b>EPL (EPINAL)</b> UIR	<b>6E - 6W</b>	EPL A D 29 BRY A MOLEK	LUVAL	OKRIX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	<b>MOLEK</b>
<b>RLP (ROLAMPONT)</b> FIR	<b>6E - 6W</b>	RLP A D 29 BRY A MOLEK	OKRIX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt		<b>MOLEK</b>
<b>DJL (DIJON)</b> UIR	<b>6E - 6W</b>	DJL A D 80 BRY A D 29 BRY A MOLEK	ALARO : FL 270 MAX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	TUNOR : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	<b>OKRIX</b> <b>MOLEK</b>
<b>KUTAN</b> FIR	<b>6E - 6W</b>	KUTAN A D 29 BRY A MOLEK	GORET : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	OKRIX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	<b>MOLEK</b>
<b>TUTAX</b> UIR	<b>6E - 6W</b>	TUTAX A D 80 BRY A D 29 BRY A MOLEK	OBURO : FL 270 MAX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	OKRIX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	<b>MOLEK</b>
<b>ARDOL</b> UIR	<b>6E - 6W</b>	ARDOL A D 67 BRY A D 29 BRY A MOLEK	CHABY : FL 280 MAX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	OKRIX : FL 280 MAX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	<b>MOLEK</b>
<b>ATN (AUTUN)</b> UIR FIR	<b>6E - 6W</b>	ATN A D 67 BRY A D 29 BRY A MOLEK	OKRIX : FL 280 : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt		<b>MOLEK</b>
<b>MOU (MOULINS)</b> FIR	<b>6E - 6W</b>	MOU A D 29 BRY A MOLEK	AVLON : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	OKRIX : FL 180 et IAS MAX 280 kt : FL 100 et IAS MAX 250 kt	<b>MOLEK</b>

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

**PARIS ORLY**  
**STAR RNAV Hélices**  
**RWY 02 - 06 - 08**  
**RWY 20 - 24 - 26**

**EPL-RLP-DJL-KUTAN-TUTAX-ARDOL-ATN-MOU**

**IAF : MOLEK**

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

Voir contraintes niveaux et vitesses : Carte AD2 LFPO STAR RNAV 3.

<b>EPL (EPINAL)</b> UIR	<b>6H - 6P</b>	EPL      LUVAL	OKRIX <b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt
<b>RLP (ROLAMPONT)</b> FIR	<b>6H - 6P</b>	RLP      OKRIX	<b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt
<b>DJL (DIJON)</b> UIR	<b>6H - 6P</b>	DJL      ALARO	TUNOR      OKRIX <b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt
<b>KUTAN</b> FIR	<b>6H - 6P</b>	KUTAN      GORET	OKRIX <b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt
<b>TUTAX</b> UIR	<b>6H - 6P</b>	TUTAX      OBURO	OKRIX <b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt
<b>ARDOL</b> UIR	<b>6H - 6P</b>	ARDOL      CHABY	OKRIX <b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt
<b>ATN (AUTUN)</b> UIR FIR	<b>6H - 6P</b>	ATN      OKRIX	<b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt
<b>MOU (MOULINS)</b> FIR	<b>6H - 6P</b>	MOU      AVLON	OKRIX <b>MOLEK</b>
		A D 29 BRY	: FL 120
		A MOLEK	: FL 100 et IAS MAX 250 kt

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

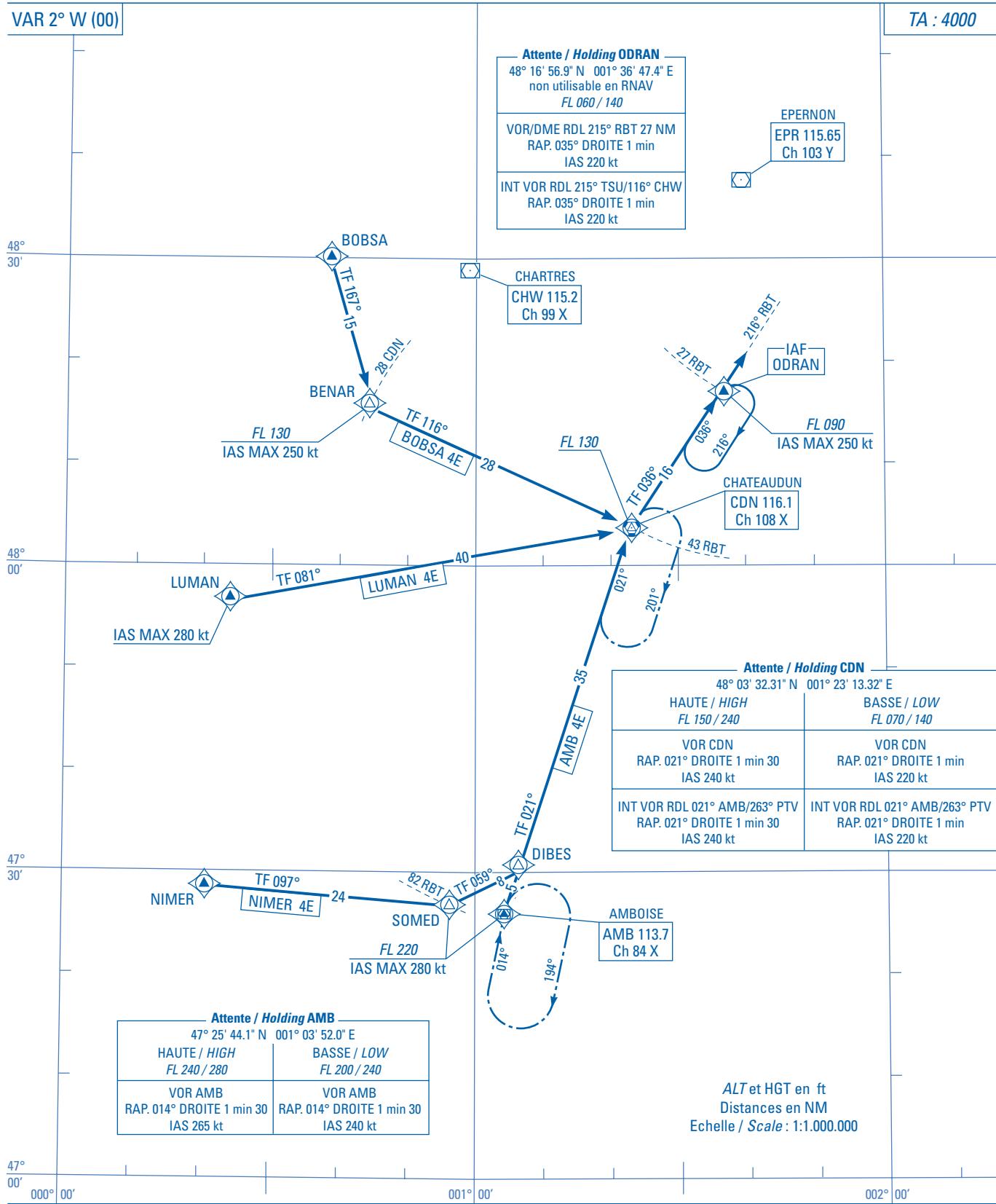
**PARIS ORLY**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 02 - 06 - 08**  
**NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA**

IAF : ODRAN

ATIS ORLY

126.5 (FR) - 131.35 (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 LFPO TEXT.

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

**PARIS ORLY( LFPO)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 02 - 06 - 08**

**NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA**

**IAF : ODRAN**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments AD2 LFPO TEXT.

☞ Voir Contraintes Niveaux et Vitesses : Carte AD2 LFPO STAR RNAV 4.

<b>NIMER</b> UIR	<b>4E</b>	NIMER	SOMED	DIBES	CDN	<b>ODRAN</b>
		A SOMED		: FL 220, IAS MAX 280 kt		
		A CDN		: FL 130		
		A ODRAN		: FL 090, IAS MAX 250 kt		
<b>AMB (AMBOISE)</b> UIR et FIR	<b>4E</b>	AMB	CDN	<b>ODRAN</b>		
		A AMB		: FL 220, IAS MAX 280 kt		
		A CDN		: FL 130		
		A ODRAN		: FL 090, IAS MAX 250 kt		
<b>LUMAN</b> FIR	<b>4E</b>	LUMAN	CDN	<b>ODRAN</b>		
		A LUMAN		: IAS MAX 280 kt		
		A CDN		: FL 130		
		A ODRAN		: FL 090, IAS MAX 250 kt		
<b>BOBSA</b> FIR	<b>4E</b>	BOBSA	BENAR	CDN	<b>ODRAN</b>	
		A BENAR		: FL 130, IAS MAX 250kt		
		A ODRAN		: FL 090, IAS MAX 250 kt		

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

**PARIS ORLY**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 20 - 24 - 26**  
**NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA**

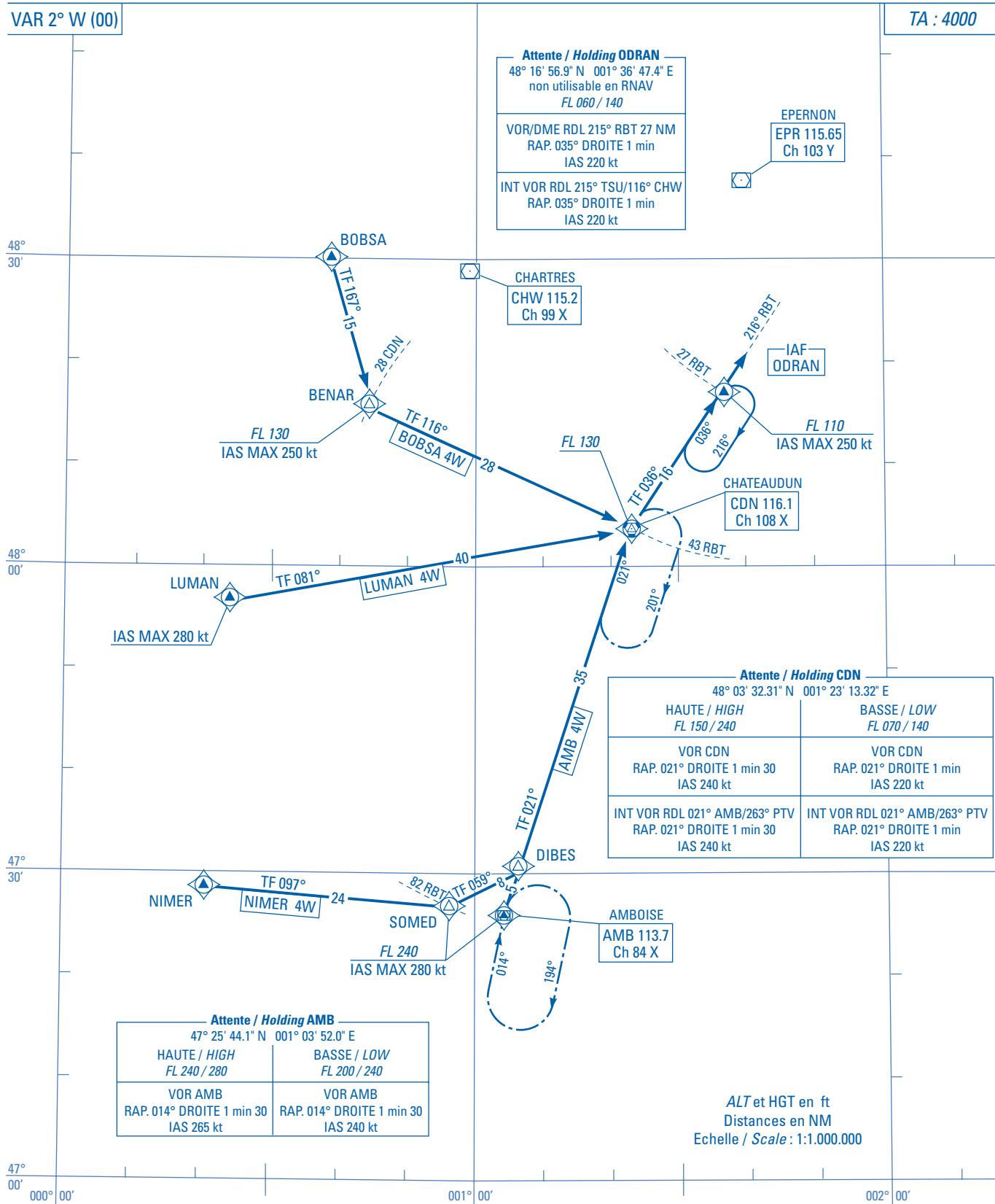
IAF : ODRAN

ATIS ORLY

126.5 (FR) - 131.35 (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 LFPO TEXT.

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

**PARIS ORLY( LFPO)**  
**STAR RNAV Réacteurs et Hélices**  
**RWY 20 - 24 - 26**

**NIMER - AMB - LUMAN - BOBSA**

**IAF : ODRAN**

Voir Consignes Itinéraires normalisées d'arrivées aux instruments AD2 LFPO TEXT.

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

<b>NIMER</b>	<b>4W</b>	<b>NIMER</b>	<b>SOMED</b>	<b>DIBES</b>	<b>CDN</b>	<b>ODRAN</b>
UIR		A SOMED		: FL 240, IAS MAX 280 kt		
		A CDN		: FL 130		
		A ODRAN		: FL 110, IAS MAX 250 kt		
<b>AMB (AMBOISE)</b>	<b>4W</b>	<b>AMB</b>	<b>CDN</b>	<b>ODRAN</b>		
UIR et FIR		A AMB		: FL 240, IAS MAX 280 kt		
		A CDN		: FL 130		
		A ODRAN		: FL 110, IAS MAX 250 kt		
<b>LUMAN</b>	<b>4W</b>	<b>LUMAN</b>	<b>CDN</b>	<b>ODRAN</b>		
FIR		A LUMAN		: IAS MAX 280 kt		
		A CDN		: FL 130		
		A ODRAN		: FL 110, IAS MAX 250 kt		
<b>BOBSA</b>	<b>4W</b>	<b>BORSA</b>	<b>BENAR</b>	<b>CDN</b>	<b>ODRAN</b>	
FIR		A BENAR		: FL 130, IAS MAX 250 kt		
		A ODRAN		: FL 110		

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