

| AD 2.LFPG | | |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| AD 2 LFPG ADC 01 | AD 2 LFPG ADC 02 | AD 2 LFPG ADC 03 |
| AD 2 LFPG ADC 04 | AD 2 LFPG ADC 05 | AD 2 LFPG ADC 06 |
| AD 2 LFPG ADC 07 | AD 2 LFPG APDC 01 | AD 2 LFPG APDC 02 |
| AD 2 LFPG APDC 03 | AD 2 LFPG APDC 04 | AD 2 LFPG GMC 01 |
| AD 2 LFPG GMC 02 | AD 2 LFPG GMC 03 | AD 2 LFPG GMC 04 |
| AD 2 LFPG GMC 05 | AD 2 LFPG GMC 06 | AD 2 LFPG GMC 07 |
| AD 2 LFPG GMC 08 | AD 2 LFPG DATA 01 | AD 2 LFPG DATA 02 |
| AD 2 LFPG IAC R 01 | AD 2 LFPG IAC R 02 | AD 2 LFPG IAC R 03 |
| AD 2 LFPG IAC R 04 | AD 2 LFPG IAC R 05 | AD 2 LFPG IAC R 06 |
| AD 2 LFPG IAC R 07 | AD 2 LFPG IAC R 08 | AD 2 LFPG IAC 09 |
| AD 2 LFPG IAC 10 | AD 2 LFPG IAC 11 | AD 2 LFPG IAC 12 |
| AD 2 LFPG IAC 13 | AD 2 LFPG IAC 14 | AD 2 LFPG IAC 15 |
| AD 2 LFPG IAC 16 | AD 2 LFPG IAC 17 | AD 2 LFPG IAC 18 |
| AD 2 LFPG IAC 19 | AD 2 LFPG IAC 20 | |

CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ALT AD : 392 (14 hPa)

Ouvert à la CAP

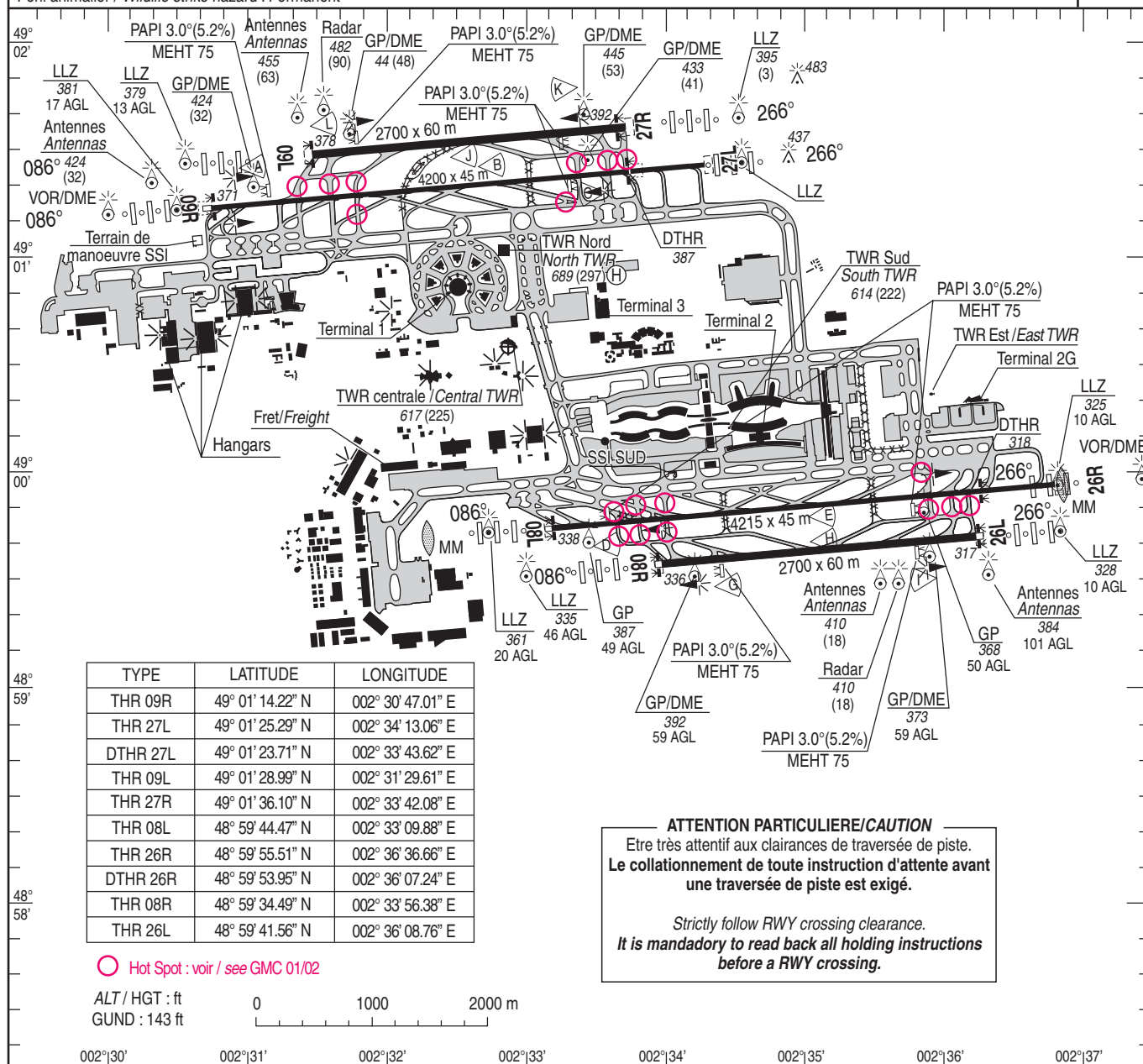
Public air traffic

PARIS CHARLES DE GAULLE

49 00 35 N - 002 32 52 E

VAR
1°W
(05)

ATIS DE GAULLE 128.225 (FR) ☎ 01 48 62 10 92 - 127.125 (EN)
DE GAULLE PREFLIGHT (PREVOL) : 126.650 - 121.725
DE GAULLE GND (SOL) : 121.6 - 121.8 - 121.975 - 121.775
ATS H24
BDP/BIA : H24. BRIA : LE BOURGET (voir/see GEN)
AVT : Carburants/fuel TR.0; TR.4. Lubrifiants/lubricants : Tous indices/all grades (CIV) H24
Péril animalier / Wildlife strike hazard : Permanent



ATTENTION PARTICULIERE/CAUTION

Etre très attentif aux clairances de traversée de piste.
Le collationnement de toute instruction d'attente avant
une traversée de piste est exigé.

Strictly follow RWY crossing clearance.
It is mandatory to read back all holding instructions
before a RWY crossing.

| RWY | BALISAGE/ <i>Lighting</i> | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE <i>Surface</i> | RESIST. <i>Strength</i> | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|--|---------------------------|---------|---------|------|------|--|--------------------------|----------------------------|---|-------|-------|-------|
| | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| 09L | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | Revêtues <i>Paved</i> | 77 F/C/W/T | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 27R | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | | 150 | 150 | 150 | 200 | |
| 09R | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 4200(5) | 4260 | 4200 | 4200 | | (1) | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 27L | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 4200(5) | 4200 | 4200 | 3600 | | (2) | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 08L | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 4215(5) | 4275 | 4215 | 4215 | | (3) | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 26R | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 4215(5) | 4275 | 4275 | 3615 | | (4) | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 08R | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | | 68 R/C/W/T | 150 | 150 | 150 | 200 |
| 26L | LIH/LIL 900m | LIH/LIL | 2700 | 2760 | 2700 | 2700 | | 150 | 150 | 150 | 200 | |
| | | | | | | | | | Décollages par faible visibilité (LVTO) autorisés toutes RWY par RVR ≥ 75m. TKOF with LVTO : <i>cleared for all RWY with RVR ≥ 75m.</i> | | | |
| BALISAGE / <i>Lighting</i> : Voir verso/see overleaf | | | | | | OBSERVATIONS/ <i>Remarks</i> : Voir verso/see overleaf | | | | | | |

CONSIGNES

Instructions

PARIS CHARLES DE GAULLE

BALISAGE / LIGHTING :

Approches : Renforcement CAT II dans les derniers mètres.
Feux à éclats sur les 600 premiers mètres de l'approche.

RWY : Seuils Extrémités HI/BI. Zone de toucher des roues HI sur 900 m. Ligne axiale HI/BI.
Dégagements grande vitesse : axiaux.

Approaches : CAT II strengthening in the last meters.
Flashing lights in the first 600 meters of the approach.

RWY : THR ends LIH/LIL. Touchdown area : LIH 900 m.
Runway centreline : LIH/LIL.
High speed clearing : on the axis.

OBSERVATIONS / REMARKS:

Voir feuillet complémentaire / See supplementary page.

(1) 3600 m 100 R/B/W/T - 600 m 95 F/C/W/T
(2) 600 m 95 F/C/W/T - 3600 m 100 R/B/W/T
(3) 3615 m 100 R/B/W/T - 600 m 100 F/C/W/T (*)
(4) 600 m 100 F/C/W/T - 3615 m 100 R/B/W/T (*)
(5) Limité aux vols très longs courriers, avec un préavis de 30 min sur la première fréquence contactée, ne pouvant se satisfaire d'une TORA de 3665 (08L), 3735 (26R), 3630 (09R), 3880 (27L), sauf clairance contraire du contrôle.

(5) Limited to long hauls which need a TORA superior to : 3665 (08L), 3735 (26R), 3630 (09R), 3880 (27L), except opposite ATC clearance. Prior notice 30 minutes on the first contacted frequency.

(*) Accotements de piste : 15 m de part et d'autre.
(*) RWY shoulders : 15 meters on both sides of the RWY.

CONSIGNES GENERALES D'UTILISATION
GENERAL AD OPERATING CONDITIONS

I - TRANSMISSION DES RVR / RVR TRANSMISSION

Les RVR ne seront transmises que lorsque la visibilité météorologique sera < 1500 m.
RVR will be transmitted only when the MET VIS < 1500 m.

II - DEGAGEMENT DES PISTES / RWY CLEARING

Le dégagement des pistes après atterrissage n'est autorisé que sur les voies de dégagement prévues pour le sens de la piste utilisé et présentant en conséquence un angle < 45° par rapport à l'axe de piste. Ces voies sont :

RWY clearing after landing is only authorized on clearing TWYs intended for the RWY in use and therefore having an angle < 45° with the RWY axis. These TWYs are :

RWY 27L : Y7, Y5, Y2, et/and Y1

RWY 09R : Y6, Y8, Y10, et/and Y11

RWY 08L : W4, W6, W7, W9, W10 et/and W11

RWY 26 R : W5, W3, W2, WB et/and WA

RWY 08R : V5, V6, V7

RWY 26 L : V4, V3, V2

RWY 09L : Z5, Z6, et/and Z7

RWY 27R : Z3, et/and Z2

DISTANCES DECLAREES EN FONCTION DES VOIES D'ACCES AUX PISTES (en m)
DECLARED DISTANCES ACCORDING TO TWYs CONNECTING TO RWY

L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.

Remaining distances are measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.

1 - RWY 09R / 27L

| QFU 09R | Y2 (1) | Y3 | K1 | K2 | K3 |
|---------|--------|------|------|------|------|
| TORA | 3970 | 3630 | 3460 | 3180 | 2960 |
| TODA | 4030 | 3690 | 3520 | 3240 | 3020 |
| ASDA | 3970 | 3630 | 3460 | 3180 | 2960 |

| QFU 27L | Y12 | Y11 | K7 | K6 |
|---------|------|------|------|------|
| TORA | 3880 | 3600 | 3440 | 3180 |
| TODA | 3880 | 3600 | 3440 | 3180 |
| ASDA | 3880 | 3600 | 3440 | 3180 |

(1) Voir OBSERVATIONS (5) / See REMARKS (5).

2 - RWY 09L / 27R

| QFU 09L | Z2 | Z3 | QFU 27R | Z7 | Z6 |
|---------|------|------|---------|------|------|
| TORA | 2560 | 2100 | TORA | 2500 | 2100 |
| TODA | 2620 | 2160 | TODA | 2560 | 2160 |
| ASDA | 2560 | 2100 | ASDA | 2500 | 2100 |

CONSIGNES*Instructions***PARIS CHARLES DE GAULLE****3 - RWY 08L /26R**

| QFU 08L | Voie S3 | Voie S2 | Voie S1 | Voie WB (1) |
|---------|---------|---------|---------|-------------|
| TORA | 3230 | 3480 | 3665 | 4070 |
| TODA | 3290 | 3540 | 3725 | 4130 |
| ASDA | 3230 | 3480 | 3665 | 4070 |

| QFU 26R | Voie S6 | Voie W9 | Voie W10 | Voie W11 |
|---------|---------|---------|----------|----------|
| TORA | 3240 | 3460 | 3615 | 3735 |
| TODA | 3300 | 3520 | 3675 | 3795 |
| ASDA | 3300 | 3520 | 3675 | 3735 |

(1) Voir OBSERVATIONS (5) / See REMARKS (5).

4 - RWY 08R /26L

| QFU 08R | Voie V3 | Voie V2 |
|---------|---------|---------|
| TORA | 2150 | 2620 |
| TODA | 2210 | 2680 |
| ASDA | 2150 | 2620 |

| QFU 26L | Voie V6 | Voie V7 |
|---------|---------|---------|
| TORA | 2040 | 2510 |
| TODA | 2100 | 2570 |
| ASDA | 2040 | 2510 |

CONSIGNES

Instructions

PARIS CHARLES DE GAULLE

CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE SPECIAL INSTRUCTIONS FOR ARRIVALS PROCEDURES

1 APPROCHES INITIALES (INA) RNAV+RADAR

1.1 Domaine d'application

Les segments d'approche initiale (INA) RNAV avec ou sans support d'une navigation conventionnel débutent au point d'approche initiale (IAF) jusqu'à un repère conventionnel spécifié à partir duquel un guidage radar est systématiquement assuré pour intercepter l'axe d'approche finale.

1.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégorie A.B.C.D.

Protégés RNAV "VOR/DME de référence et/ou DME/DME et/ou GNSS" et répondant aux exigences B-RNAV avec WP par anticipation ou WP à survoler, ces segments sont établis au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).

L'organisme ATC assure les services radar.

1.3 Equipement

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".

1.4 Utilisation

Ces segments sont publiés RNAV avec senseurs et utilisables en B-RNAV avec ou sans support conventionnel. En l'absence ou en cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit :

- suivre ou rejoindre la procédure conventionnelle correspondante publiée si elle existe.
- ou s'annoncer "NON RNAV" dès le début de la procédure ou dès la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.

Si pas de clairance radar au passage du dernier WP, le pilote devra pour-suivre sur la route publiée RADAR.

1.5 Panne de radiocommunication

Le pilote devra exécuter la procédure publiée (contraintes de niveaux et de vitesse comprises) et poursuivre sur la route "RADAR" ou rejoindre celle-ci puis appliquer les consignes "panne radio" spécifiques à la procédure en cours.

2 LIMITATIONS VITESSE ET NIVEAUX

Voir cartes STAR et fiches IAC.

En guidage radar, sauf clairance contraire, respecter les contraintes de niveau et de vitesse sur l'arc DME ou au travers du point de restriction publié (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

3 UTILISATION DES PISTES

3.1 Pour garantir la meilleure capacité de l'aéroport, les pistes de PARIS CDG sont exploitées de la manière suivante :

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

1 INITIAL APPROACHES (INA) RNAV+RADAR

1.1 Field of application

The portions of RNAV initial approaches (INA) with or without conventional navigation aids start from the Initial Approach Fix (IAF) to a specified conventional fix from which a radar guidance is systematically provided to intercept the final approach course.

1.2 Radar protection and operation

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

Protected for "reference VOR/DME and/or DME/DME and/or GNSS" RNAV and meetings B-RNAV requirements with anticipated WP or overflown WP, these portions are set above the minimum safe altitude (MSA or AMSR).

The ATC unit provides radar services.

1.3 Equipment

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

1.4 Operating procedures

These portions are published for RNAV with sensors and available for B-RNAV with or without conventional aids. Without or in case of lost of RNAV capability, the pilot must:

- follow or join the corresponding conventional procedure published when existing.
- or report "NON RNAV" as soon as starting the procedure or losing the required navigation precision in order to get a radar guidance.

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

1.5 Radiocommunication failure

The pilot should perform the published procedure (including the level and the speed requirements) and follow or proceed to the "RADAR" route, then comply with the special "radio failure" instructions for the current procedure.

2 SPEED AND LEVELS INSTRUCTIONS

See STAR and IAC sheets.

Unless otherwise instructed, pilots being vectored are to comply with level and speed restrictions on the relevant DME range or abeam the published restriction point (if unable advise ATC).

3 RWY USE

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

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

CONSIGNES*Instructions***PARIS CHARLES DE GAULLE****3.2 Collationnement**

L'attention est attirée sur l'importance des collationnements notamment en ce qui concerne l'attribution de la piste et les instructions de maintien avant la traversée de la piste 08L/26R ou de la piste 09R/27L.

3.3 Dispositions particulières concernant les doublets

Pour minimiser le risque de confusion de piste en finale :

- l'ILS de la piste intérieure n'est généralement pas activé (sauf si RVR < 400 m, pour besoins départ LVP),
- la rampe d'approche de la piste intérieure et TDZ ne sont pas allumés.

4 OCCUPATION ET TRAVERSEE DE PISTE**4.1 Participation des équipages**

- ✈ Autorisation d'atterrissage dès le premier contact avec le contrôleur tour, dans la limite de quatre consécutifs, hors conditions LVP.
Collationnement de l'autorisation d'atterrissage et de la piste.

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

Ils se positionnent sur la voie de traversée spécifiée par le contrôle et s'arrêtent, dans tous les cas avant la traversée de la piste intérieure (08L/26R ou 09R/27L).

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

Collationnement systématique de l'instruction de maintenir avant de traverser la piste intérieure.

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

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

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

5 VOIES DE CIRCULATION

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

6 APPROCHES PARALLELES INDEPENDANTES**6.1 Des approches parallèles indépendantes ont lieu en toutes conditions météorologiques d'une part en direction des pistes 27R, 27L, 26L, 26R de PARIS - CHARLES DE GAULLE et de la piste 27 de PARIS - LE BOURGET et d'autre part en direction des pistes 09L, 09R, 08R et 08L de PARIS CHARLES DE GAULLE.**

Selon l'organisation du trafic à l'arrivée ou au départ à PARIS CHARLES DE GAULLE et à PARIS LE BOURGET et en cas d'approches interrompues pistes 26L, 26R, 27R, 27L, 08R, 08L et 09L, 09R, l'organisme de contrôle pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiées. Des clearances pourront être délivrées de tourner à ou au-dessus de 800 ft QNH en montée initialement vers 1500 ft QNH minimum.

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

3.2 Readback

Crews' attention is drawn towards the importance of readback, especially concerning runway allocation and holding instructions before crossing RWY 08L/26R or RWY 09R/27L.

3.3 Specific measures for the use of close parallel runways

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

- *the inner runway ILS is "off" most of the time (except when RVR < 400 m, for the need of LVP departures),*
- *the inner runway approach lighting system and TDZ is switched off.*

4 RWY OCCUPANCY AND CROSSING**4.1 Crew co-operation**

*Landing clearance on first radio contact with the TWR controller, within the limit of four consecutively except in LVP conditions.
Read back of landing and RWY clearance.*

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

They should remain on the crossing taxiway allocated by the TWR and stop in all cases before crossing the inner runway (08L/26R or 09R/27L).

It is essential that arriving ACFT waiting to cross the inner runway should remain on the TWR frequency.

Systematic read back of the clearance to maintain before crossing the inner runway.

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

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

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

5 TAXIWAYS

It is recommended to the A340-600 and B777-300 crews to taxi with caution especially in the curve. It is recommended to this latter to use the "over steering" technique.

6 INDEPENDENT PARALLEL APPROACHES**6.1 Independent parallel approaches apply in all weather conditions on the one hand to RWY 27R, 27L, 26L and 26R of PARIS CHARLES DE GAULLE and RWY 27 of PARIS - LE BOURGET, on the other hand to RWY 09L, 09R, 08R and 08L of PARIS CHARLES DE GAULLE.**

According to the arrival or departure traffic from PARIS CHARLES DE GAULLE and PARIS LE BOURGET and in the event of missed approaches on RWY 26L, 26R, 27R, 27L, 08R, 08L and 09L, 09R ATC may issue non standard missed approach instructions in order to turn at or above 800 ft QNH and climb to 1500 ft QNH minimum initially.

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

CONSIGNES

Instructions

PARIS CHARLES DE GAULLE

6.2 Information aux commandants de bord.

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

6.3 Tout écart par rapport à l'axe ILS et/ou toute anomalie dans son fonctionnement devront être signalés sans délai au contrôleur d'approche, de même que toute décision d'interruption de l'approche.

7 PREVENTION DE DEPASSEMENT D'AXE EN CAS D'IMPOSSIBILITE MOMENTANEE DE CONTACT RADIO

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

8 REDUCTION DE LA VALEUR DES SEPARATIONS RADAR EN APPROCHE FINALE

A PARIS CDG, la séparation minimale radar peut être réduite à 2,5 NM :

- entre deux aéronefs en approche finale lorsque l'aéronef qui précède appartient à une catégorie de turbulence de sillage inférieure ou égale à la catégorie de l'aéronef qui suit.
- la séparation réduite ne s'applique pas derrière les avions gros porteurs et de type B757.

9 REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES

La réduction des espacements est appliquée sur toutes les pistes de PARIS CHARLES DE GAULLE dans les conditions prévues par la Réglementation de la Circulation Aérienne.

10 UTILISATION DES POINTS A 90 ET 107,50 M DES AXES DE PISTE

Des points d'arrêt situés à 90 et 107,50 m des axes de piste sont matérialisés sur les voies d'accès et de traversée de piste (cf AIP FRANCE AD2 LFPG OACI 2). Hors période d'exploitation par faible visibilité ("LVP" transmis à l'ATIS ou sur fréquence de contrôle), il est demandé aux équipages de s'approcher jusqu'au point d'arrêt situé à 90 m sans demande sur les fréquences de contrôle.

11 MANŒUVRES A VUE (MVL) SUR DOUBLET

Les minimums des manœuvres à vues (MVL) publiés ne concernent que les changements d'axe entre les pistes de chaque doublet.

Piste 08R → 08L ou 08L → 08R et 26L → 26R ou 26R → 26L

Piste 09L → 09R ou 09R → 09L et 27L → 27R ou 27R → 27L

Ne pas déborder au-delà de l'axe de la piste d'atterrissage.

6.2 Information to be provided.

Runway allocation will be confirmed when intercepting the ILS.

6.3 Any excessive deviation from LLZ centre-line and/or malfunction of LLZ or decision to initiate a missed approach must be relayed immediately to Approach Control.

7 PROCEDURES TO GUARD AGAINST ACCIDENTAL OVERSHOOTING OF THE RUNWAY CENTRE LINE WHEN RADIO CONTACT IS TEMPORARILY IMPOSSIBLE

After the pilot has been given a radar vector converging the assigned runway centre line at an angle of less than 70°, pilots will take the initiative to intercept the ILS localizer or any replacement approach aid unless they have previously been instructed to cross the RWY centreline by ATC.

8 REDUCE RADAR SEPARATION ON FINAL APPROACH

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

- the leading aircraft's weight category according to the wake turbulence classification is the same as or less than that of the category of the ACFT following it.
- reduced separation does not apply when following heavy ACFT and B757 type.

9 RUNWAY SPACING REDUCTION

Runway spacing reduction at PARIS CHARLES DE GAULLE Airport is carried out in keeping procedures laid down in the Air Traffic Regulations.

10 USE OF TAXI HOLDING POINTS LOCATED AT 90 AND 107,50 M FROM THE RWY AXIS

Some taxi holding points located at 90 and 107.50 m from RWY axis are marked on way in and crossing taxiways (see AIP FRANCE on AD2 LFPG OACI 2). Except in LVP conditions (according to ATIS or control frequencies), pilots shall taxi up to the 90 m holding point without any request on CTL frequencies.

11 CIRCLING ON CLOSE PARALLEL RUNWAYS

The published AD MNM (circling) are to be considered only for axis changes between each close parallel runways.

RWY 08R → 08L or 08L → 08R and 26L → 26R or 26R → 26L

RWY 09L → 09R or 09R → 09L and 27L → 27R or 27R → 27L

Do not overshoot landing RWY center line.

CONSIGNES*Instructions***PARIS CHARLES DE GAULLE****12 ENTRAÎNEMENT AUX APPROCHES DE PRÉCISION DE CATÉGORIE III ET AUX ATTERRISSAGES AUTOMATIQUES EN DEHORS DU CADRE DE PROTECTION DES LVP****12.1 Principe d'utilisation**

L'entraînement aux approches de précision de catégorie III et aux atterrissages automatiques, en dehors du cadre de protection des LVP, est possible sur l'aéroport de PARIS CHARLES DE GAULLE.

Le pilote devra impérativement respecter la procédure de demande dans les créneaux horaires et les conditions météorologiques fixés; dans ces plages horaires, si certaines circonstances l'exigent (sécurité, trafic...) le contrôle pourra toutefois refuser cette demande ou interrompre la procédure en cours.

12.2 Horaires

Les entraînements sont possibles et peuvent être demandés par les équipages uniquement dans les plages horaires suivantes :

- de 1300 à 1700 locales,
- de 2100 à 0700 locales.

12.3 Conditions météorologiques

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

- visibilité horizontale ≥ 5 km
- plafond ≥ 600 pieds

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

13 SERVICE DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC

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

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

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

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

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

Nature :

- approuve les refoulements d'aéronefs,
- désigne aux aéronefs et à d'autres véhicules désignés, les axes et sens de circulation,
- fournit l'information de position des autres aéronefs ou véhicules désignés circulant à proximité.

12 TRAINING IN CATEGORY III PRECISION APPROACHES AND AUTOMATIC LANDING OUTSIDE THE LVP PROTECTION SCOPE**12.1 Principle**

Training in category III precision approaches and automatic landing outside the LVP protection scope, is possible on PARIS CHARLES DE GAULLE airport.

The pilot shall imperatively observe the request procedure within the defined time ranges and weather conditions; within these time ranges, if so required by certain circumstances (safety, traffic...), the control may however reject such request or interrupt the current procedure.

12.2 Times

Training is possible and may be requested by crews only within the following time ranges:

- 1300 to 1700 local time,
- 2100 to 0700 local time.

12.3 Meteorological conditions

Training is possible only when the following conditions are met:

- horizontal visibility ≥ 5 km
- ceiling ≥ 600 feet

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

13 GROUND SERVICE PROVIDED WITHIN CDG2 APRON

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

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

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

In respect of parking positions K, L and J.

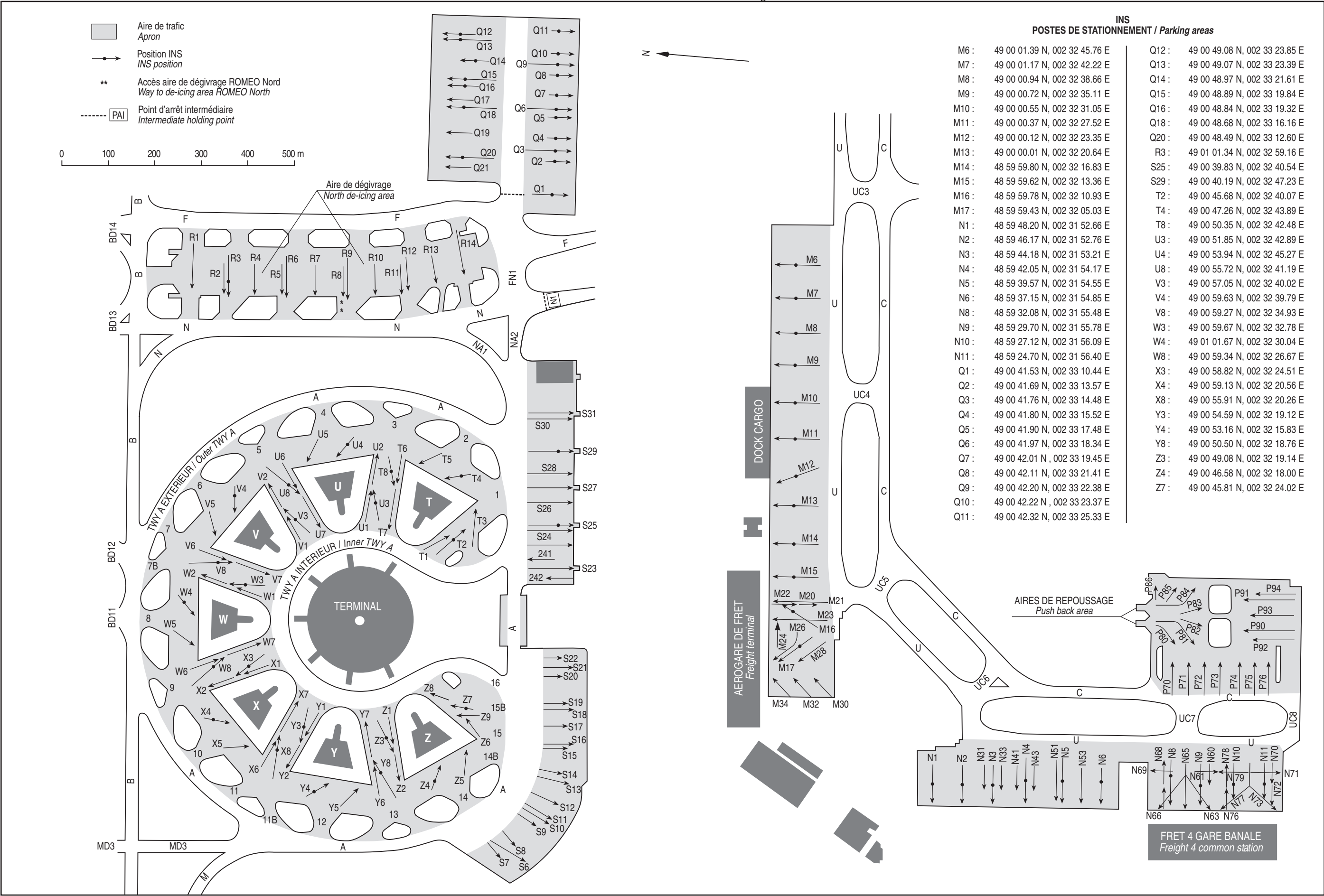
- Frequencies: 121.675 MHz ; 121.875 MHz
- Callsign: "DE GAULLE apron"
- HOR: every day from 0630 to 0000 local time.
- Ground service additional frequency
- Frequency: 121.650 MHz.

Tasks:

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

AIRE DE STATIONNEMENT
Parking areas
AEROGARE 1 + ZONE DE FRET
Terminal 1 + freight zone

PARIS CHARLES DE GAULLE

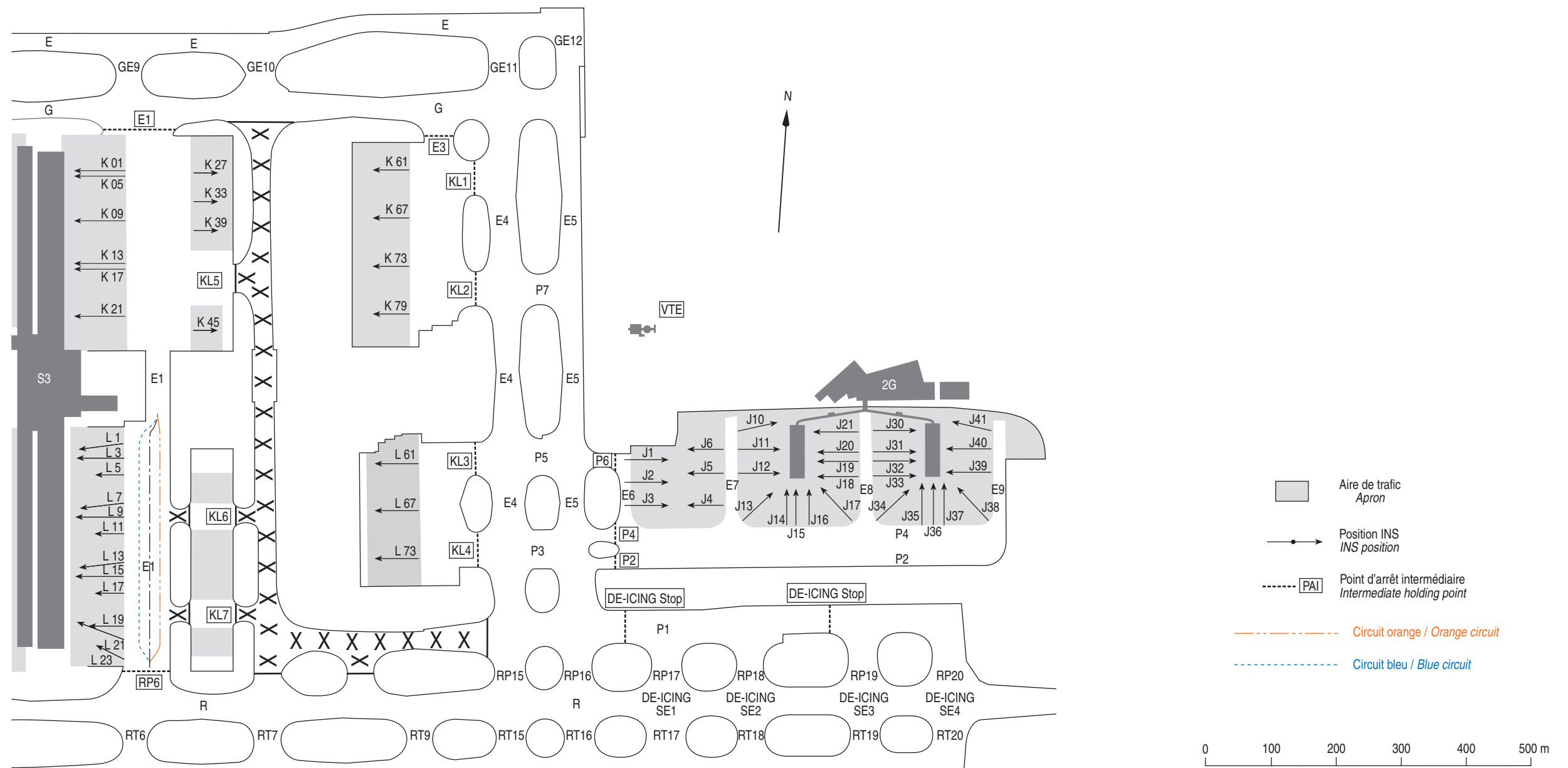


PARIS CHARLES DE GAULLE



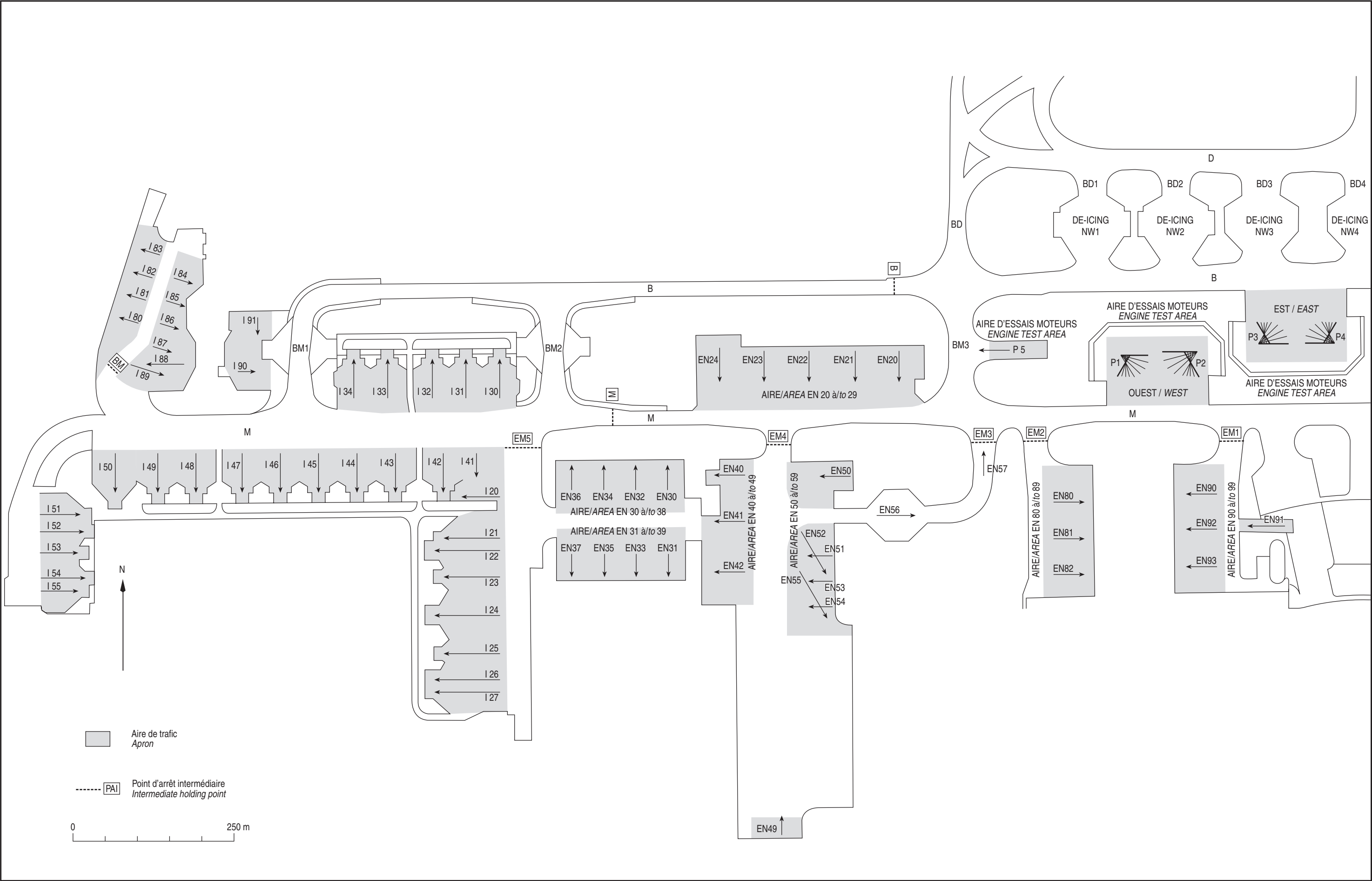
**SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE**

© SIA



AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas
ECHO - INDIA - PAPA

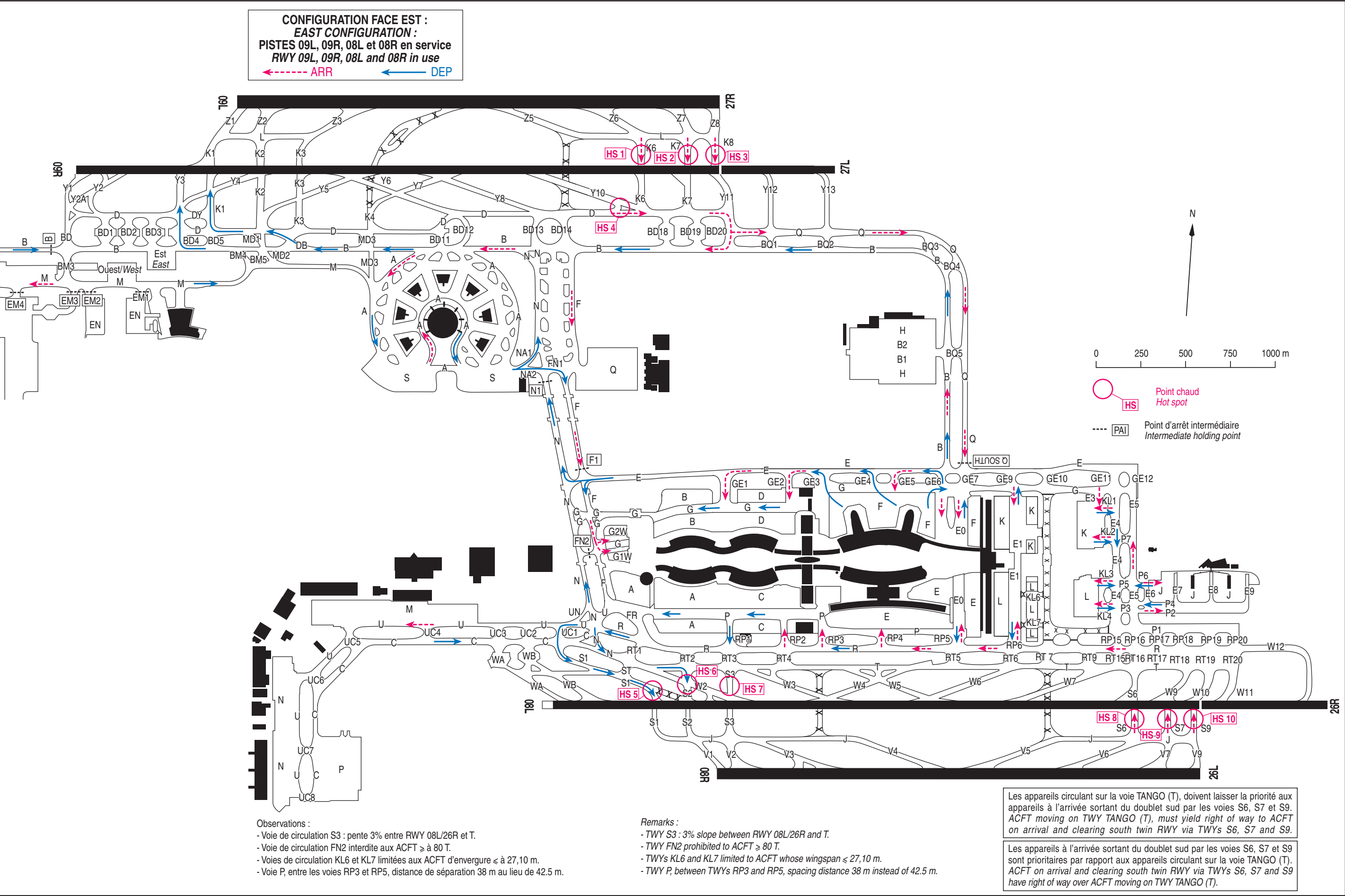
PARIS CHARLES DE GAULLE



MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements
FACE EST/EAST

PARIS CHARLES DE GAULLE



PARIS CHARLES DE GAULLE

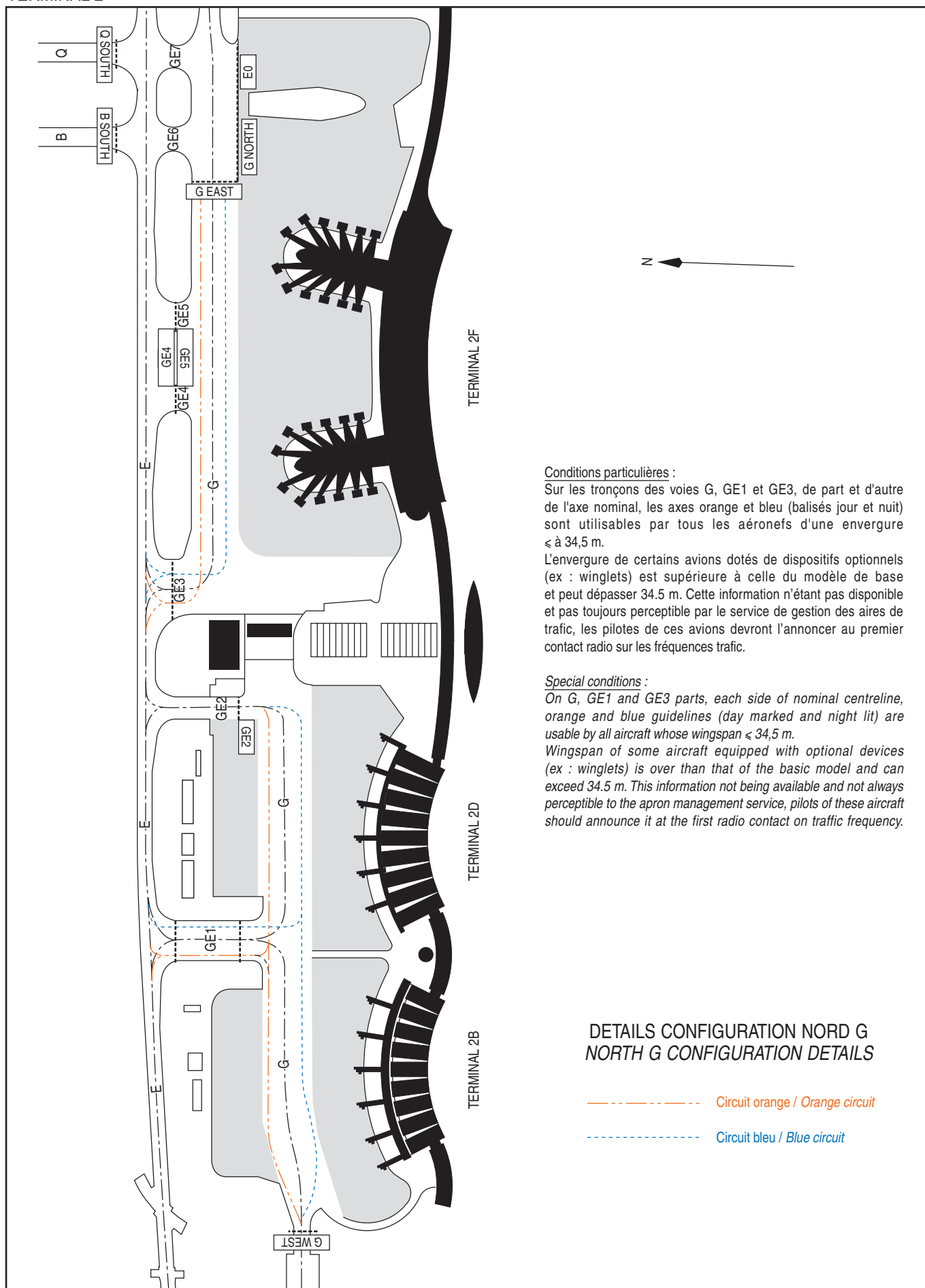
FACE OUEST/*WEST*

MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

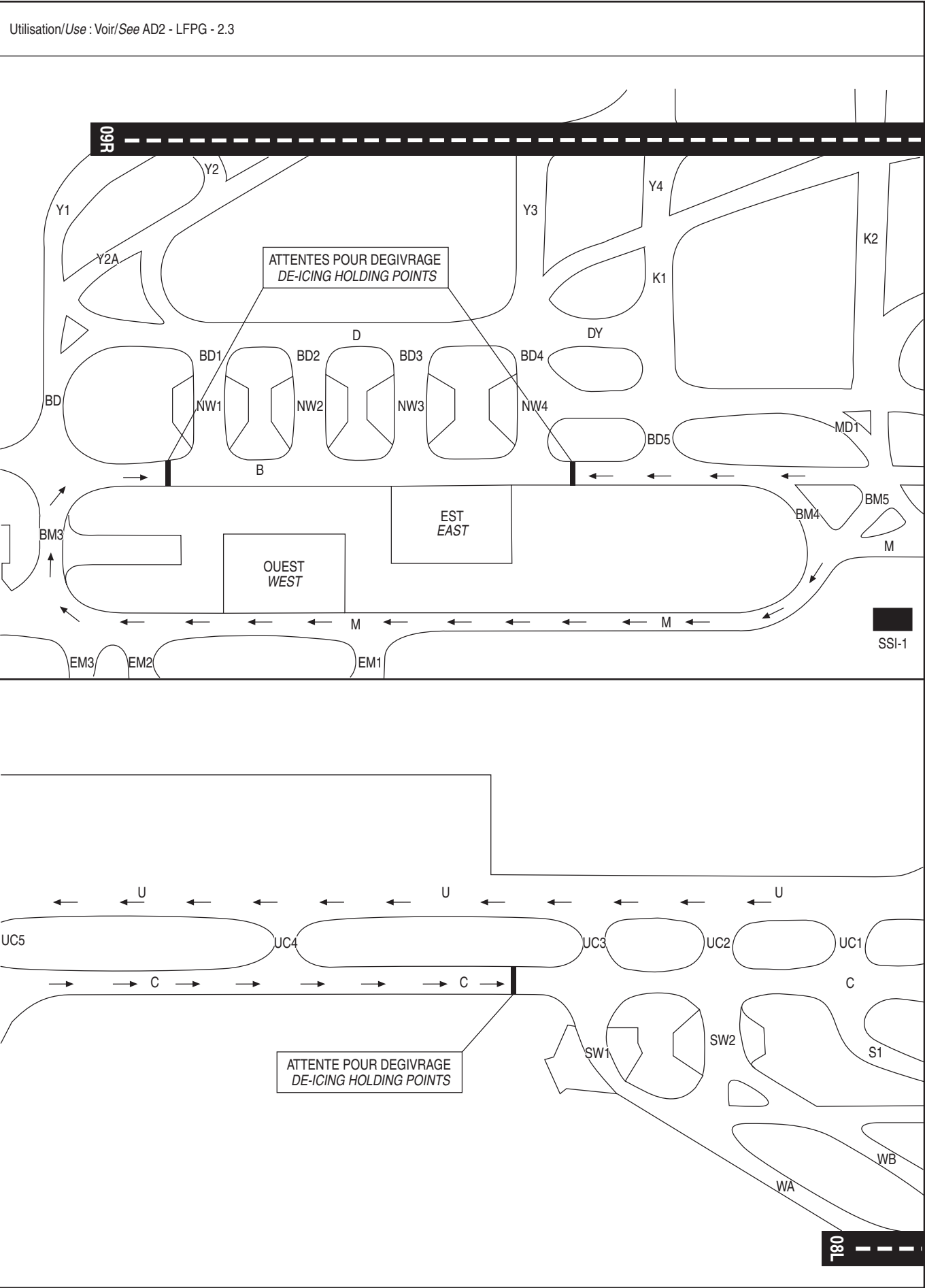
TERMINAL 2

PARIS CHARLES DE GAULLE



MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements
AIRES DE DEGIVRAGE / DE-ICING AREAS

PARIS CHARLES DE GAULLE

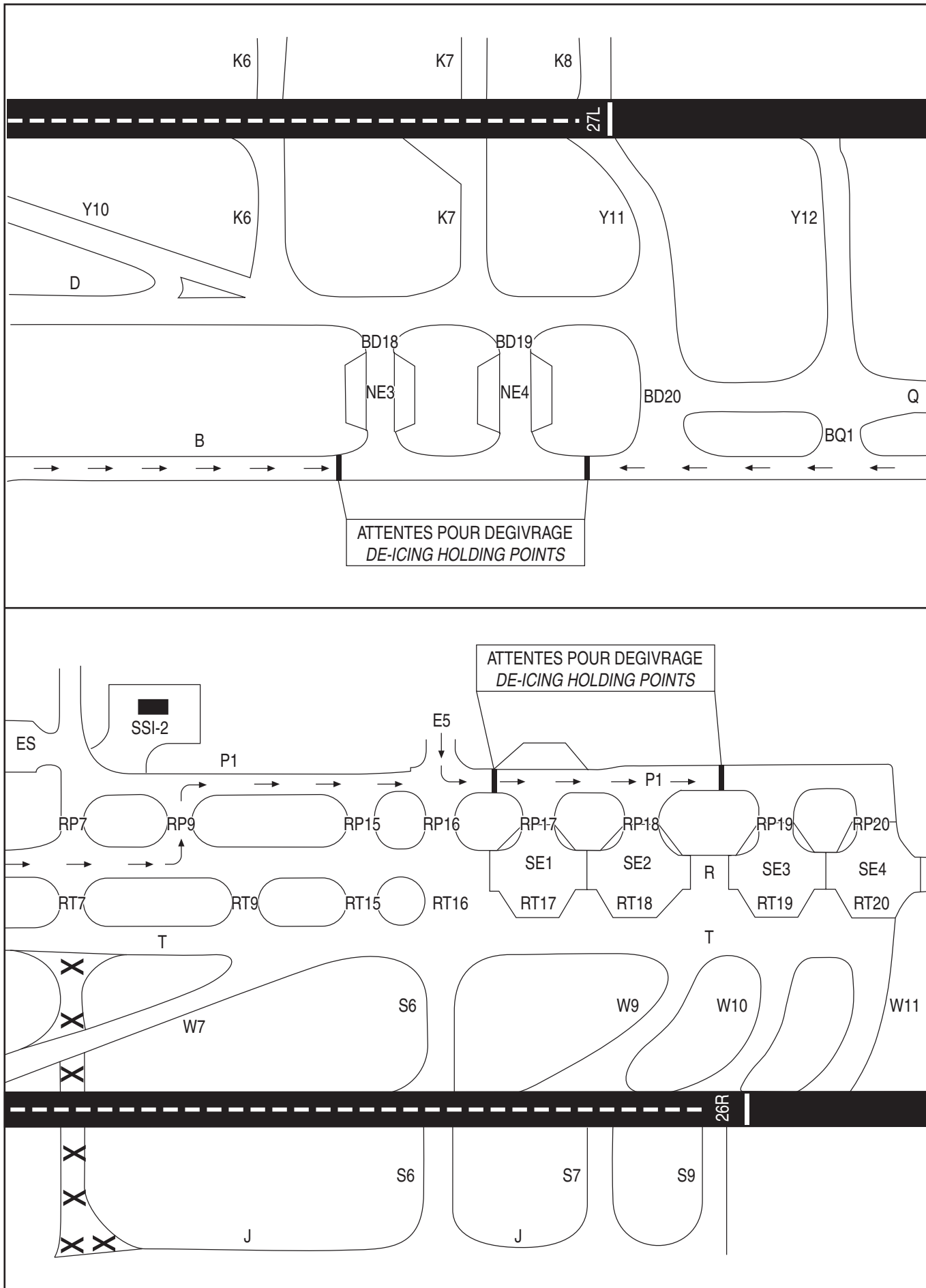


MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

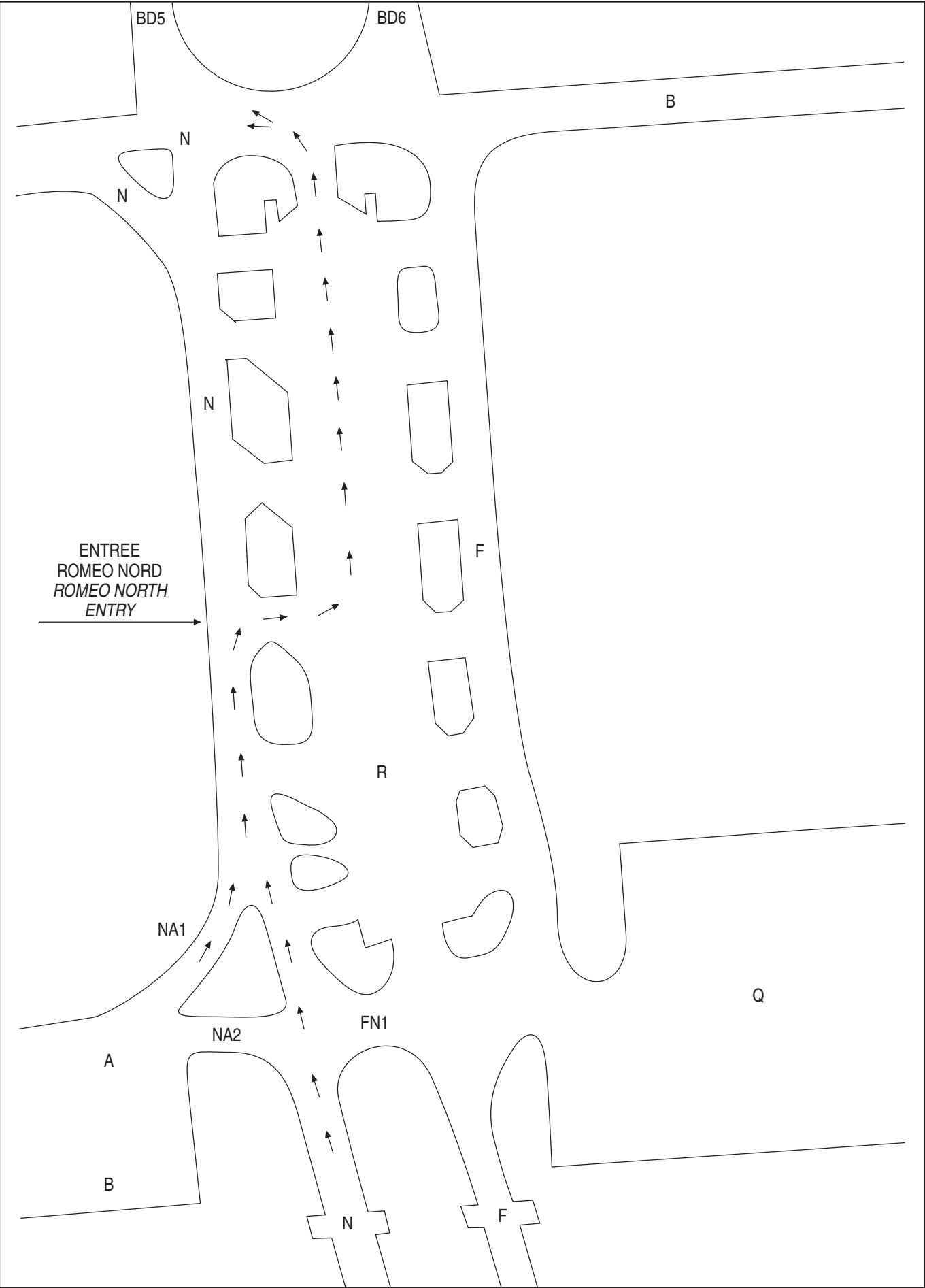
PARIS CHARLES DE GAULLE

AIRE DE DEGIVRAGE/DE-ICING AREA



MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements
AIRE DE DEGIVRAGE/DE-ICING AREA

PARIS CHARLES DE GAULLE



PARIS CHARLES DE GAULLE

FACE EST/*EAST*

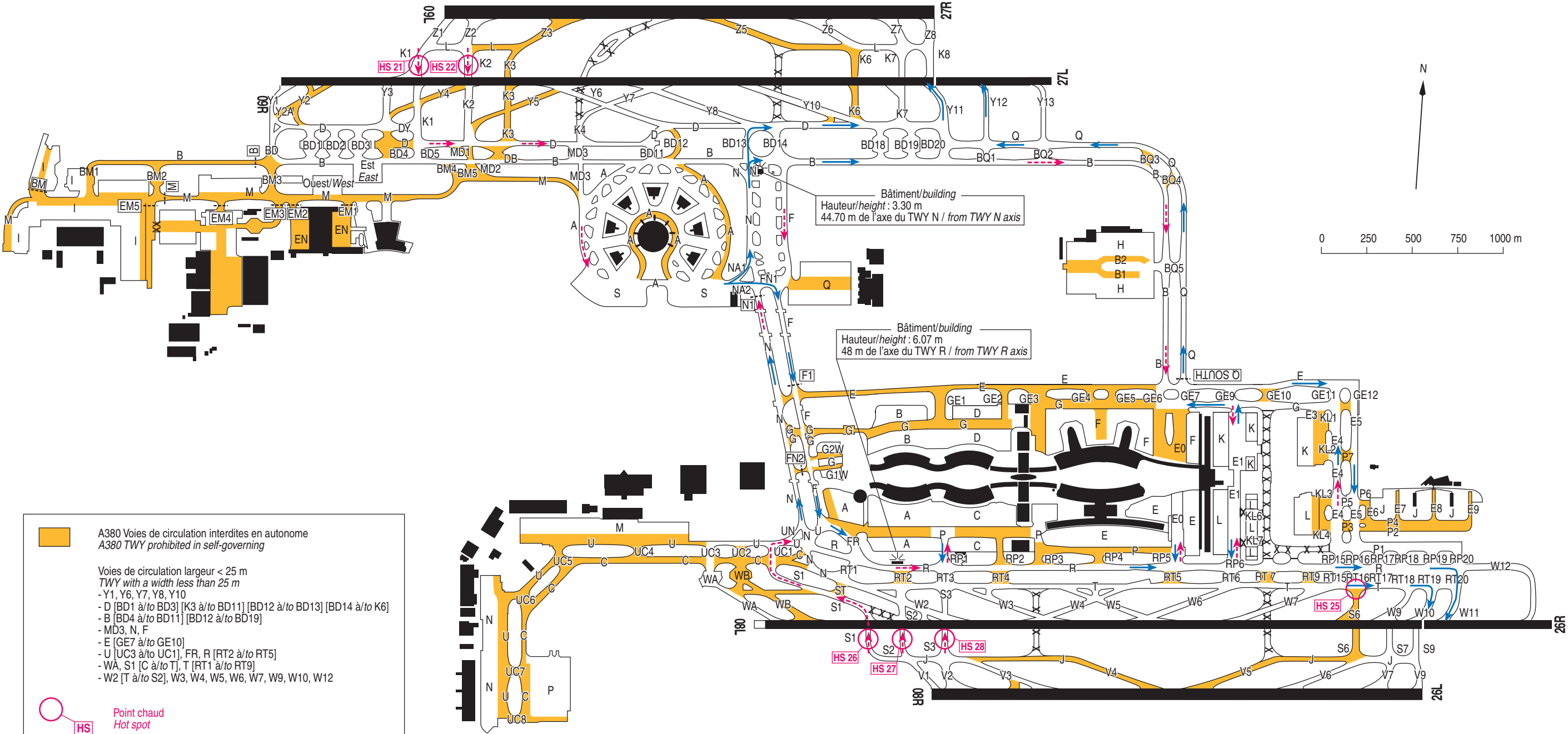


MOUVEMENTS A LA SURFACE A380
Ground movements A380
FACE OUEST/WEST

PARIS CHARLES DE GAULLE

Mouvements à la surface A380 / Ground movements for A380
CONFIGURATION FACE OUEST / WEST CONFIGURATION :
ITINERAIRES PREFERENTIELS / PREFERRED TAXIWAYS
PISTES 27L, 27R, 26L et 26R en service
RWY 27L, 27R, 26L and 26R in use

← ARR ← DEP



- A380 Voies de circulation interdites en autonome
A380 TWY prohibited in self-governing
- Voies de circulation largeur < 25 m
TWY with a width less than 25 m
- Y1, Y6, Y7, Y8, Y10
 - D [BD1 à/to BD3] [K3 à/to BD11] [BD12 à/to BD13] [BD14 à/to K6]
 - B [BD4 à/to BD11] [BD12 à/to BD19]
 - MD3, N, F
 - E [GE7 à/to GE10]
 - U [UC3 à/to UC1], FR, R [RT2 à/to RT5]
 - WA, S1 [C à/to T], T [RT1 à/to RT9]
 - W2 [T à/to S2], W3, W4, W5, W6, W7, W9, W10, W12

Point chaud
Hot spot

Point d'arrêt intermédiaire
Intermediate holding point

Observation / Remark :
TWY S3 : pente 3% entre RWY 08L/26R et TWY T.
TWY S3 : slope gradient 3% between RWY 08L/26R and TWY T.

Les appareils circulant sur la voie TANGO (T), doivent laisser la priorité aux appareils à l'arrivée sortant du doublet sud par les voies S1, S2 et S3.
ACFT moving on TWY TANGO (T), must yield right of way to ACFT on arrival and clearing south twin RWY via TWYs S1, S2 and S3.

DATA

PARIS CHARLES DE GAULLE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES
WAYPOINTS / CONVENTIONAL PROCEDURES MAIN FIXES

| IDENTIFICATION / FONCTION <i>IDENTIFICATION / FUNCTION</i> | COORDONNEES <i>COORDINATES</i> | OBSERVATIONS |
|---|------------------------------------|-----------------|
| IAF BALOD | 48° 34' 15.4" N - 001° 29' 51.5" E | 241° D 51.6 PGS |
| IAF LORTA | 49° 24' 57.0" N - 003° 13' 49.6" E | 051° D 37.3 CGN |
| IAF MERUE | 49° 18' 25.7" N - 001° 51' 30.4" E | 305° D 30.6 CGN |
| IAF MOKNO | 49° 26' 27.9" N - 001° 37' 08.1" E | 307° D 42.9 CGN |
| IAF OMAKO | 48° 35' 40.0" N - 003° 25' 06.2" E | 128° D 39.8 PGS |
| IAF VELER | 49° 14' 58.6" N - 003° 22' 07.2" E | 069° D 36.9 CGN |
| | | |
| BSN | 49° 11' 17.9" N - 003° 03' 23.5" E | 066° D 24.2 CGN |
| CLM | 48° 50' 40.7" N - 003° 00' 49.9" E | 122° D 18.0 PGS |
| CRL | 49° 15' 19.0" N - 002° 30' 53.2" E | 003° D 14.1 CGN |
| TSU | 48° 45' 13.4" N - 002° 06' 08.5" E | 235° D 25.4 PGS |
| | | |
| BUNOR | 49° 10' 51.8" N - 002° 34' 24.7" E | 018° D 10.1 CGN |
| DOMUS | 48° 53' 17.1" N - 001° 57' 49.9" E | 257° D 26.9 PGS |
| LARPO | 49° 06' 29.8" N - 002° 35' 22.6" E | 035° D 06.4 CGN |
| MOSUD | 48° 56' 15.8" N - 002° 51' 33.5" E | 112° D 10.2 PGS |
| SUBOX | 48° 46' 02.1" N - 001° 41' 50.1" E | 251° D 39.3 PGS |
| | | |
| PG 501 | 49° 10' 35.9" N - 002° 22' 13.4" E | 332° D 10.7 CGN |
| PG 502 | 49° 06' 16.6" N - 002° 23' 12.7" E | 319° D 6.8 CGN |
| PG 503 | 48° 54' 58.8" N - 002° 27' 34.6" E | 233° D 8.2 PGS |
| PG 507 | 49° 17' 46.3" N - 002° 00' 28.5" E | 311° D 25.5 CGN |
| PG 508 | 49° 09' 48.7" N - 002° 01' 35.4" E | 296° D 20.6 CGN |
| PG 511 | 49° 08' 40.5" N - 003° 14' 33.6" E | 076° D 30.2 CGN |
| PG 512 | 48° 45' 20.1" N - 003° 14' 07.0" E | 122° D 28.4 PGS |
| PG 515 | 48° 54' 58.4" N - 002° 27' 33.9" E | 233° D 8.2 PGS |
| PG 516 | 48° 55' 06.7" N - 002° 39' 41.6" E | 164° D 5.1 PGS |
| PG 521 | 49° 21' 40.6" N - 002° 38' 10.6" E | 016° D 21.2 CGN |
| PG 523 | 49° 15' 53.2" N - 002° 46' 36.5" E | 037° D 18.3 CGN |
| PG 525 | 49° 12' 49.0" N - 002° 42' 30.0" E | 036° D 14.2 CGN |

DATA

PARIS CHARLES DE GAULLE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES CONVENTIONNELLES
WAYPOINTS / CONVENTIONAL PROCEDURES MAIN FIXES

| IDENTIFICATION / FONCTION <i>IDENTIFICATION / FUNCTION</i> | COORDONNEES <i>COORDINATES</i> | OBSERVATIONS |
|---|--------------------------------------|--------------|
| IF ILS / LLZ RWY 09L | 49° 00' 34.60" N - 002° 15' 01.14" E | |
| FAP ILS / LLZ RWY 09L | 49° 00' 49.82" N - 002° 19' 33.57" E | |
| IF ILS / LLZ RWY 09R | 49° 00' 19.63" N - 002° 14' 16.50" E | |
| FAP ILS / LLZ RWY 09R | 49° 00' 34.88" N - 002° 18' 48.91" E | |
| IF VOR/DME CGN 09R | 49° 00' 18.61" N - 002° 13' 58.50" E | |
| FAF VOR/DME CGN 09R | 49° 00' 33.86" N - 002° 18' 30.90" E | |
| IF ILS / LLZ RWY 08R | 48° 58' 24.67" N - 002° 12' 47.50" E | |
| FAP / FAF ILS RWY 08R | 48° 58' 39.97" N - 002° 17' 19.73" E | |
| IF ILS / LLZ RWY 08L | 48° 58' 34.51" N - 002° 12' 01.04" E | |
| FAP/FAF ILS RWY 08L | 48° 58' 49.84" N - 002° 16' 33.28" E | |
| IF VOR/DME RWY 08L | 48° 58' 32.63" N - 002° 11' 27.74" E | |
| FAF VOR/DME RWY 08L | 48° 58' 47.98" N - 002° 15' 59.97" E | |
| IF ILS / LLZ RWY 27R | 49° 02' 41.50" N - 002° 54' 37.86" E | |
| FAP ILS / LLZ RWY 27R | 49° 02' 27.61" N - 002° 50' 05.10" E | |
| IF ILS / LLZ RWY 27L | 49° 02' 29.15" N - 002° 54' 40.46" E | |
| FAP ILS / LLZ RWY 27L | 49° 02' 15.26" N - 002° 50' 07.71" E | |
| IF VOR/DME CGN 27L | 49° 02' 30.84" N - 002° 55' 13.80" E | |
| FAF VOR/DME CGN 27L | 49° 02' 16.95" N - 002° 50' 40.62" E | |
| IF ILS / LLZ RWY 26L | 49° 00' 33.88" N - 002° 52' 54.12" E | |
| FAP / FAF ILS RWY 26L | 49° 00' 19.93" N - 002° 48' 21.56" E | |
| IF ILS / LLZ RWY 26R | 49° 00' 46.32" N - 002° 52' 53.38" E | |
| FAP / FAF ILS RWY 26R | 49° 00' 32.37" N - 002° 48' 20.80" E | |
| IF VOR/DME RWY 26R | 49° 00' 47.21" N - 002° 53' 10.86" E | |
| FAF VOR/DME RWY 26R | 49° 00' 33.26" N - 002° 48' 38.24" E | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA **RNAV** (GNSS ou/ou DME/DME ou/ou VOR/DME CGN) LORTA - BUNOR - RADAR RWY 08L-08R-09L-09R
INA **RNAV** (GNSS ou/ou DME/DME ou/ou VOR/DME CGN) VELER - LARPO - RADAR RWY 08L-08R-09L-09R

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

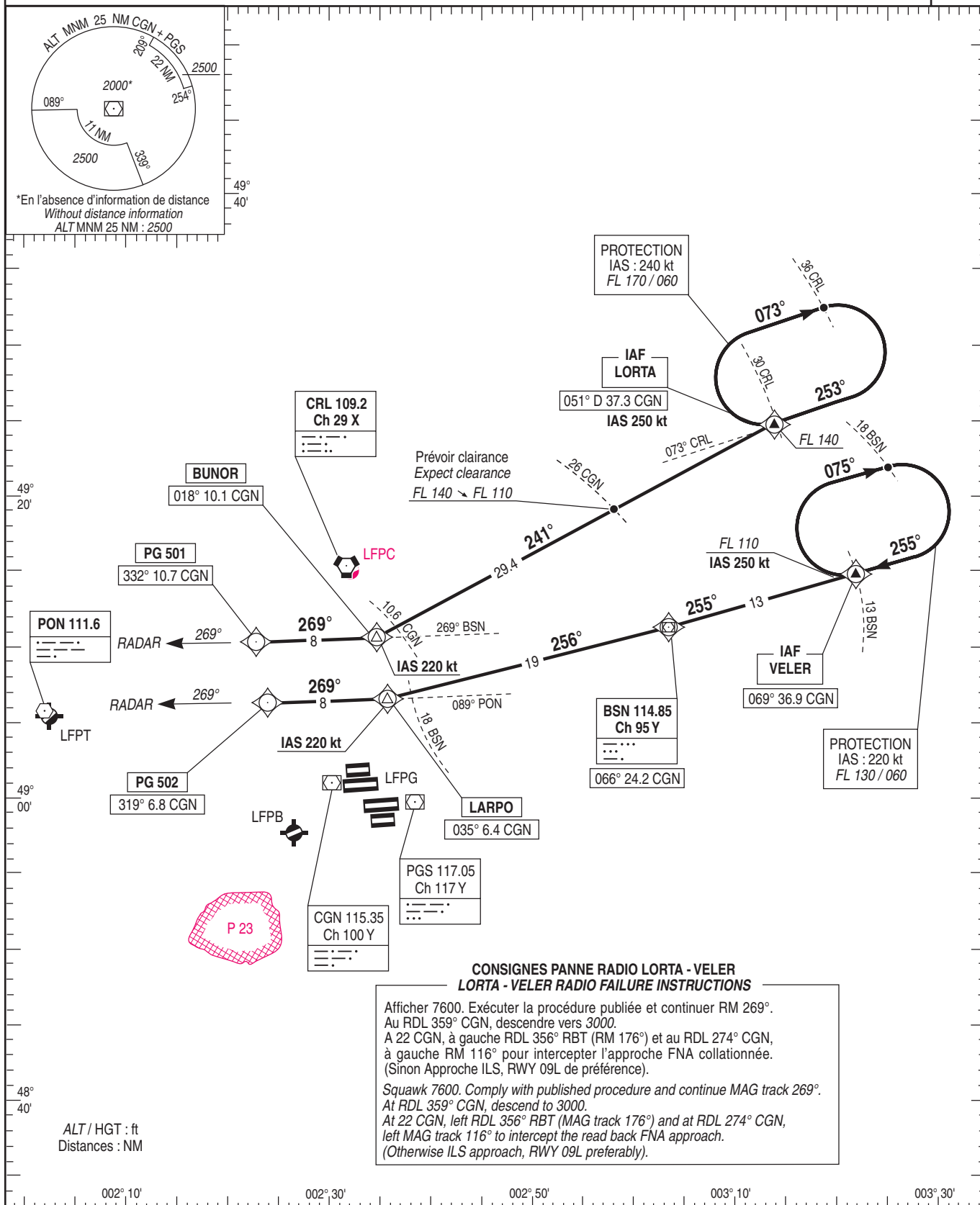
APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.35 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)

DE GAULLE Approche/Approach 121.15 - 125.825 - 119.85 - 126.425 - 118.15 - 136.275 - 126.575(S)

TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.25 - 123.6 - 120.9 - 118.65 - 125.325(S) - 120.65(S)

DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975

DE GAULLE Prévol/Preflight 126.65 - 121.725

VAR
1°W
(05)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

RNAV (GNSS ou/ou DME/DME ou/ou VOR/DME CGN) LORTA - RADAR RWY 26L-26R-27L-27R

INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME ou/ou VOR/DME CGN) **VELER - RADAR RWY 26L-26R-27L-27R**

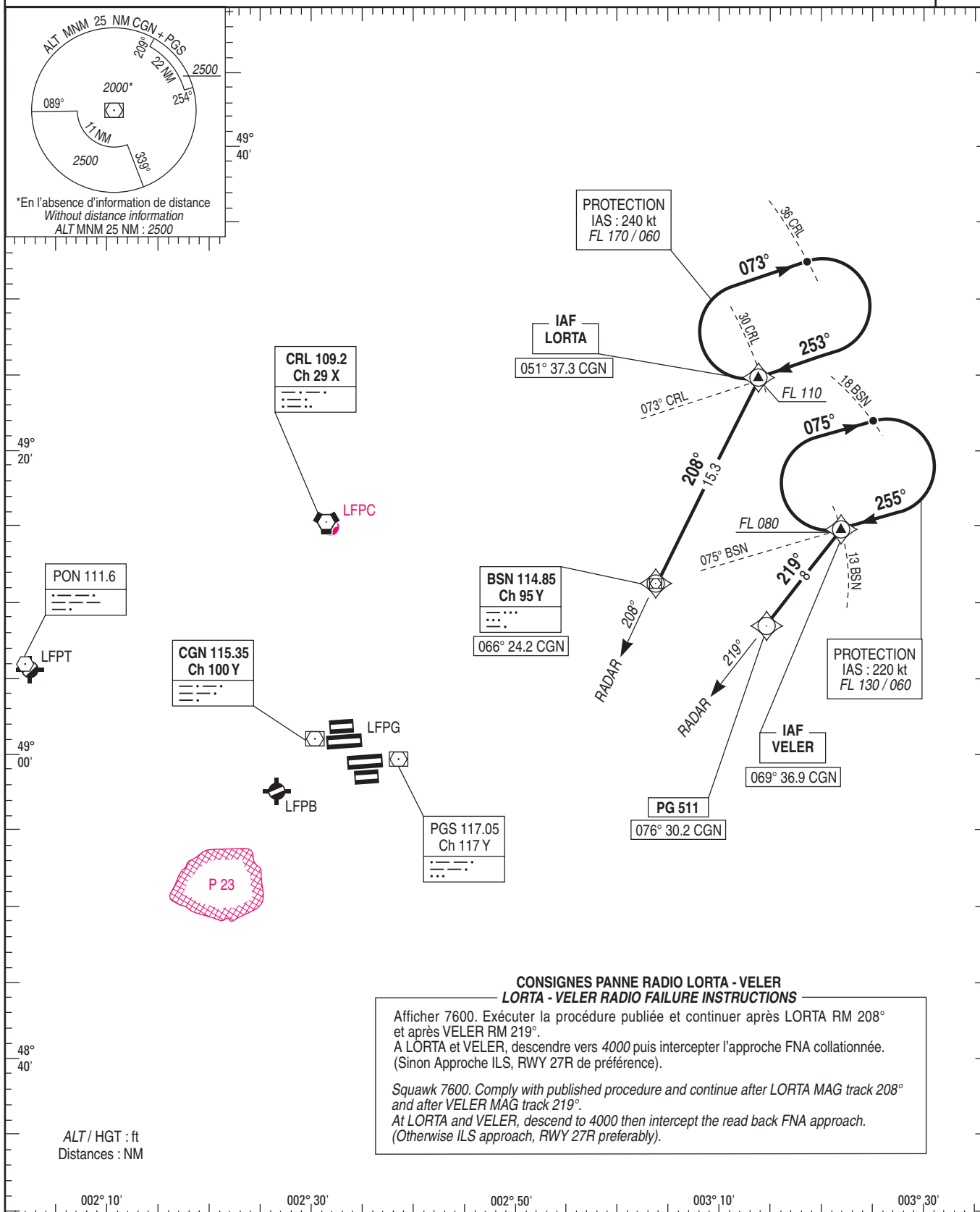
ATIS DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN)

APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.35 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)

DE GAULLE Approche/Approach 121.15 - 125.825 - 119.85 - 126.425 - 118.15 - 136.275 - 126.575(S)

TWR : DE GAULLE Tour/*Tower* 119.25 - 123.6 - 120.9 - 118.65 - 125.325(S) - 120.65(S)

DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975

DE GAULLE Prévol/*Preflight* 126.65 - 121.725VAR
1°W
(05)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

PARIS CHARLES DE GAULLE

| |
|--|
| INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME ou/or VOR/DME CGN ou/or PGS) OMAKO - LARPO - RADAR RWY 08L-08R-09L-09R |
| CAT A B C D INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME ou/or VOR/DME CGN ou/or PGS) OMAKO - MOSUD - RADAR RWY 08L-08R-09L-09R |

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

APP : DE GAULLE Départ/*Departure* 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)

DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)

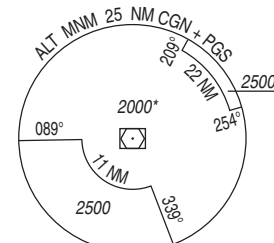
TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)

DE GAULLE Sol/*Ground* 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975DE GAULLE Prévol/*Preflight* 126.650 - 121.725VAR
1°W
(05)

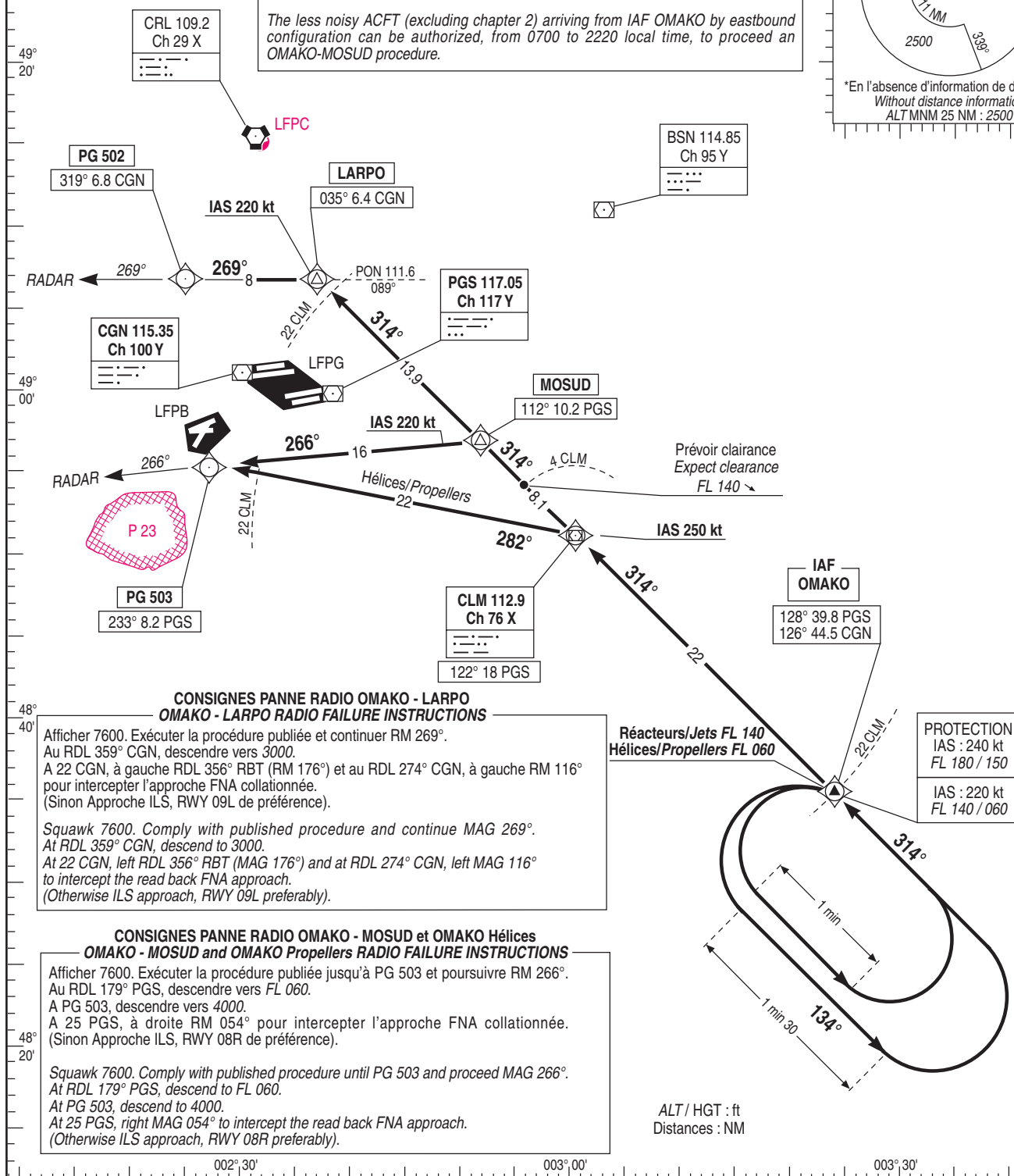
CONSIGNES PARTICULIERES
SPECIAL INSTRUCTIONS

Les aéronefs non bruyants (chapitre 2 exclu) arrivant par l'IAF OMAKO en configuration face à l'EST pourront être autorisés, de 0700 à 2220 locales, à suivre une procédure dénommée OMAKO-MOSUD.

The less noisy ACFT (excluding chapter 2) arriving from IAF OMAKO by eastbound configuration can be authorized, from 0700 to 2220 local time, to proceed an OMAKO-MOSUD procedure.



*En l'absence d'information de distance
Without distance information
ALT MNM 25 NM : 2500

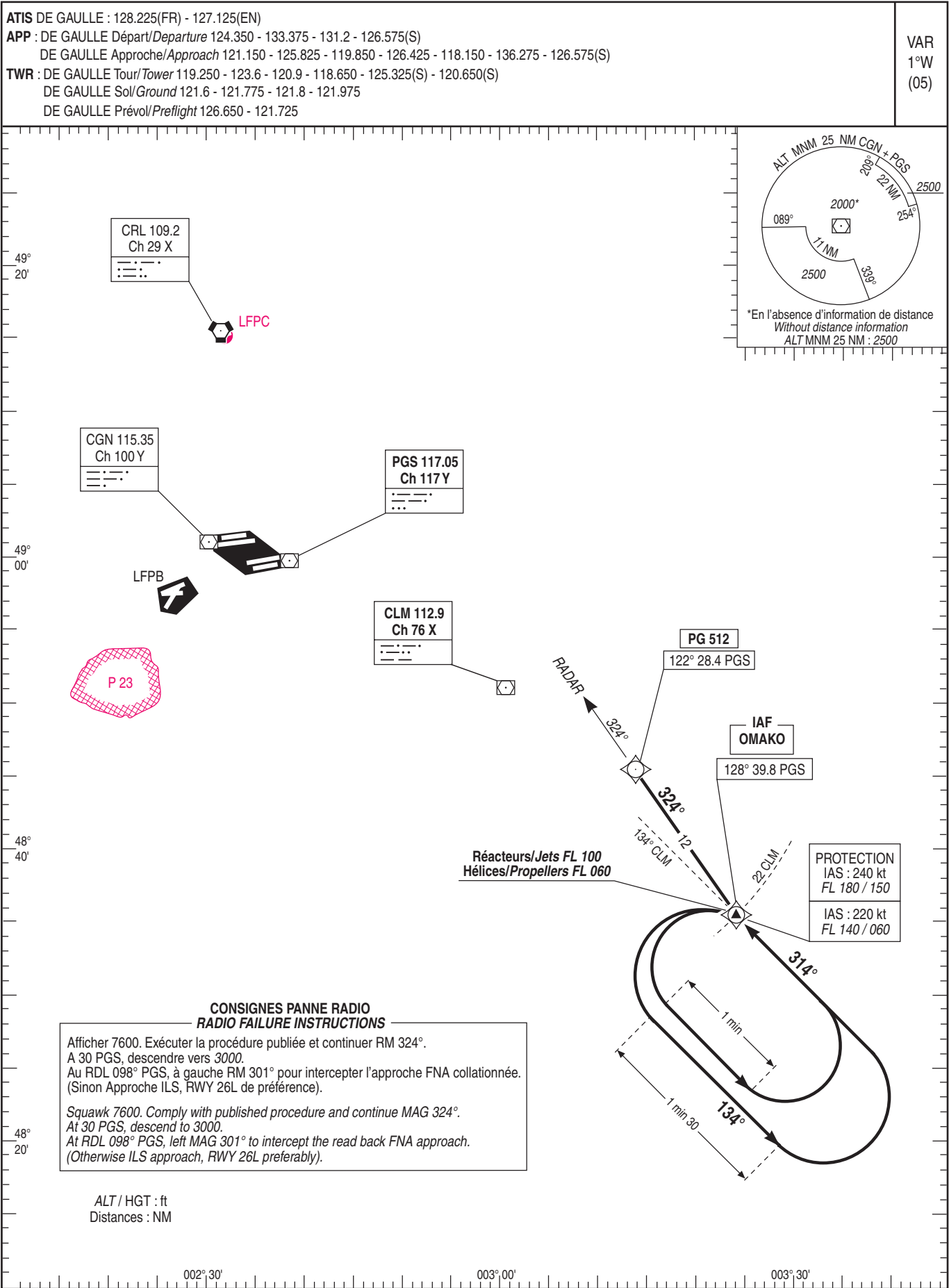


APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME ou/or VOR/DME PGS) OMAKO - RADAR RWY 26L-26R-27L-27R



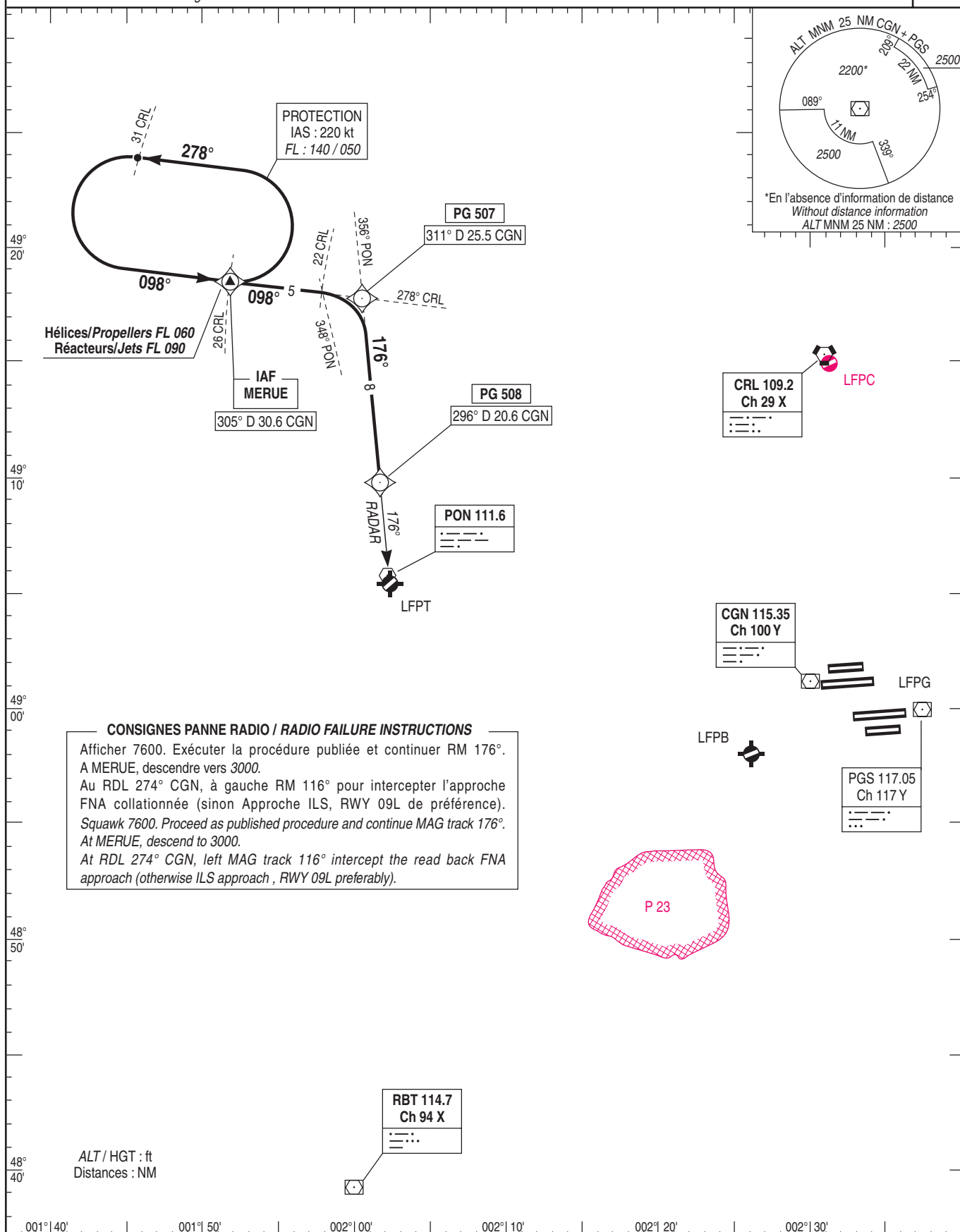
INA RNAV BALOD-RADAR RWY 08L-08R-09L-09R

PARIS CHARLES DE GAULLE

CAT A B C D

/NA **RNAV** (GNSS ou/or DME/DME ou/or VOR/DME CGN) MERUE - RADAR RWY 08L-08R-09L-09R

APP: DE GAULLE Départ / *Departure* 124.35 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)
DE GAULLE Approche / *Approach* 121.15 - 125.825 - 119.85 - 126.425 - 118.15 - 136.275 - 126.575(S)
TWR: DE GAULLE Tour / *Tower* 119.25 - 123.6 - 120.9 - 118.65 - 125.325(S) - 120.65(S)
DE GAULLE Sol / *Ground* 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975
DE GAULLE Prévol / *Preflight* 126.65 - 121.725

VAR
1°W
(05)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

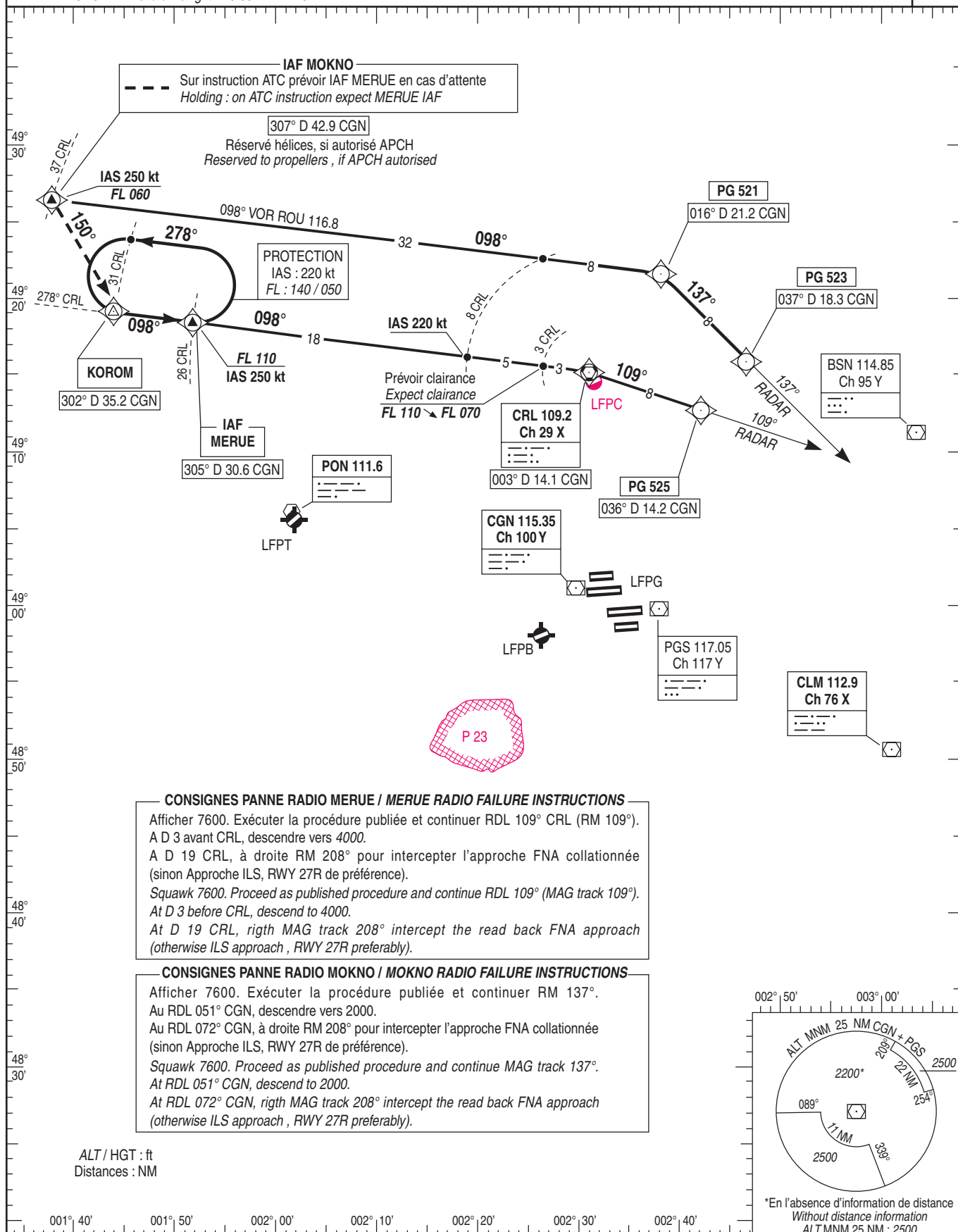
Instrument approach

INA RNAV (GNSS ou/ou DME/DME ou/ou VOR/DME - CGN) MERUE - RADAR RWY 26L-27R-27L-27R

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS ou/or DME/DME ou/or VOR/DME - CGN) **MOKNO - RADAR RWY 26L-27R-27L-27R**

| | |
|-------------|--|
| ATIS | DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN) |
| APP | DE GAULLE Départ / <i>Departure</i> 124.35 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S) |
| | DE GAULLE Approche / <i>Approach</i> 121.15 - 125.825 - 119.85 - 126.425 - 118.15 - 136.275 - 126.575(S) |
| TWR | DE GAULLE Tour / <i>Tower</i> 119.25 - 123.6 - 120.9 - 118.65 - 125.325(S) - 120.65(S) |
| | DE GAULLE Sol / <i>Ground</i> 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975 |
| | DE GAULLE Prévol / <i>Preflight</i> 126.65 - 121.725 |

VAR
1°W
(05)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

ALT AD : 392, THR : 378 (14 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA ILS DME PNE RWY 09L

FNA LLZ DME PNE RWY 09L

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

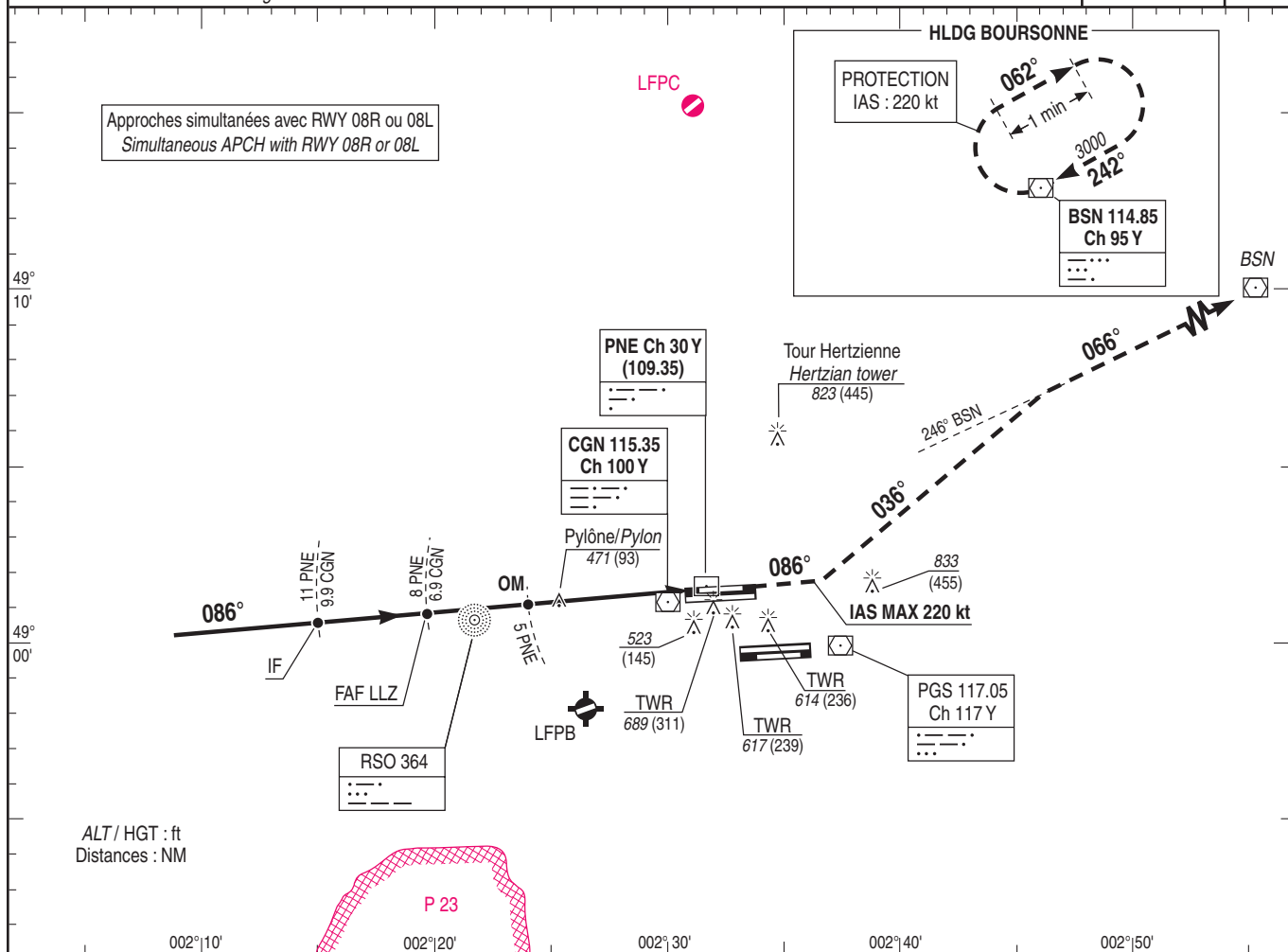
APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)

DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)

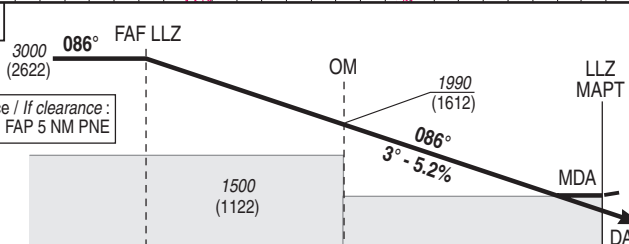
TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)

DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975

DE GAULLE Prévol/Preflight 126.650 - 121.725

ILS - DME
PNE 109.35
RDH : 54VAR
1°W
(05)

TA : 4000



API : Monter dans l'axe vers 3000 (2622).
A 1200 (822), tourner à gauche RM 036° pour intercepter et suivre RDL 246° BSN (RM 066°) vers BSN.
Ne pas tourner avant le MAPT ou suivre clairance du contrôle (1).
Monter à 1200 (822) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead up to 3000 (2622).
At 1200 (822), turn left MAG 036° to intercept and follow RDL 246° BSN (MAG 066°) to BSN.
Do not turn before MAPT or follow ATC clearance (1).
Climb up to 1200 (822) prior to level acceleration.

| | | | |
|------------|-----|-----|-----|
| → THR (NM) | 7.9 | 4.8 | 0.8 |
| → PNE (NM) | 8 | 5 | 1 |
| → CGN (NM) | 6.9 | 3.8 | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | LLZ+DME ATT PNE OCH : 333 | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | MVL / Circling ⁽³⁾ 09L → 09R | | APPR : RWY 09L homologuée CAT 2 et 3 avec DH APPR : RWY 09L homologated CAT 2 and 3 with DH | |
|-----|-----------|-----|------------------------------|------|------------------|------------------|--|------|--|--------|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | | | MDA (H) | VIS | | |
| A | | | | 900 | 146 | 58 | 1130 (750) | 3000 | DME PNE NM ALT (HGT) | |
| B | | | | 1000 | 156 | 71 | 1130 (750) | 3000 | | |
| C | | | | 1000 | 179 | 81 | 1180 (800) | 3500 | | |
| D | | | | 1400 | 189 | 98 | 1280 (900) | 4000 | | |
| DL | | | | - | 195 | 98 | - | - | | |
| | 580 (200) | 550 | 720 (340) | | | | | | 7 | 6 |
| | | | | | | | | | 2650 | 2320 |
| | | | | | | | | | (2272) | (1942) |
| | | | | | | | | | 1990 | 1670 |
| | | | | | | | | | (1612) | (1292) |
| | | | | | | | | | 1340 | 1020 |
| | | | | | | | | | (962) | (642) |

Observations/Remarks : (1) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05. (2) Base OCH : NIL. (3) MVL : Voir consignes ADC 06.

(1) Simultaneous movements : see ADC 05. (2) OCH base : NIL. (3) Circling : See ADC 06.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - THR | 7.9 NM | 70 kt 6 min 45 | 85 kt 5 min 34 | 100 kt 4 min 44 | 115 kt 4 min 07 | 130 kt 3 min 38 | 160 kt 2 min 57 | 185 kt 2 min 33 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

| API | OCH | IDENT | VSS |
|-----|-----|-------|-----|
| X | X | | |

AMDIT 05/09 CHG : Altitude, hauteur TWR, CAT C : OCH ILS CAT 1, MVL.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

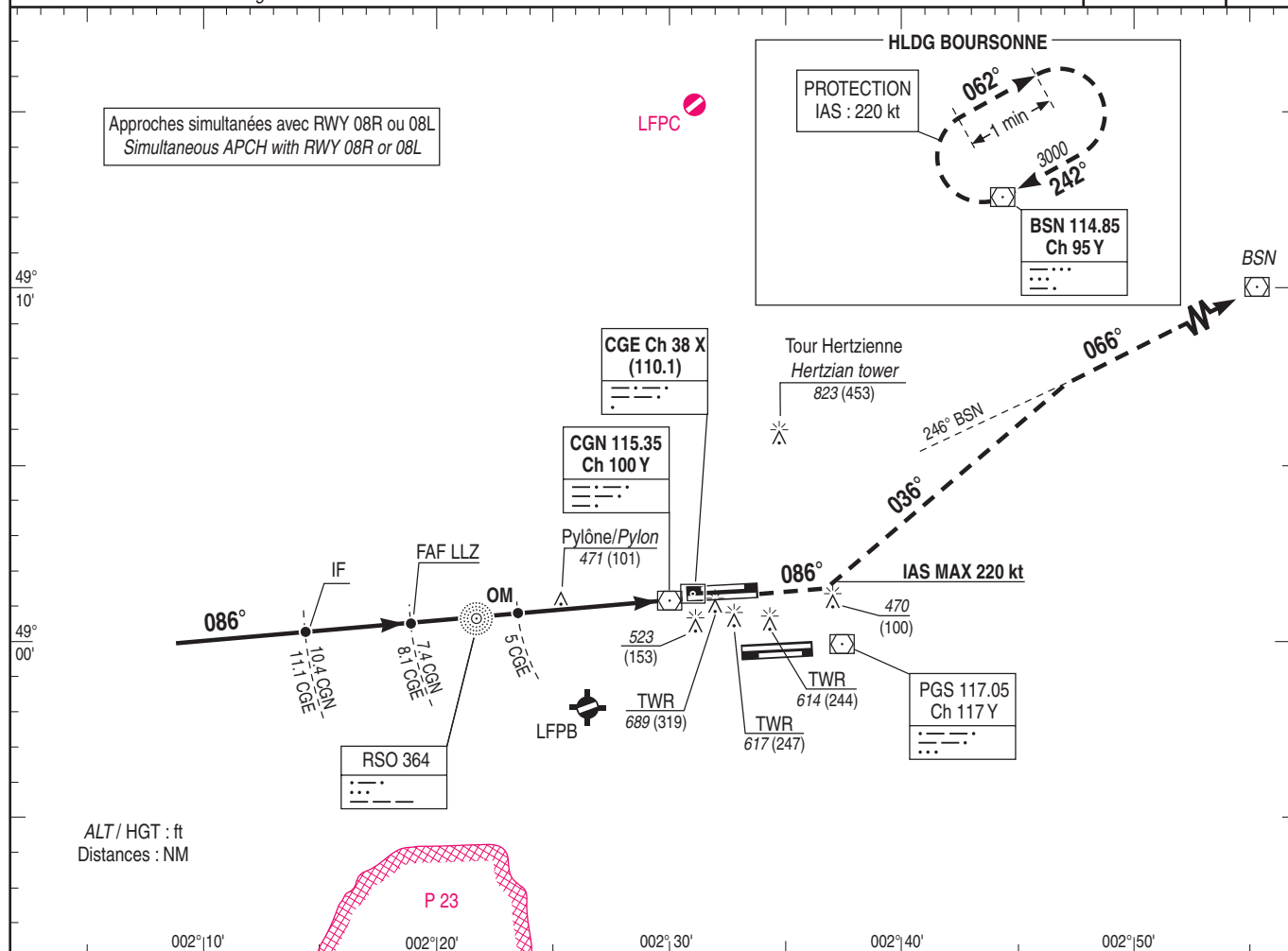
ALT AD : 392, THR : 370 (14 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA ILS/DME CGE RWY 09R

FNA LLZ/DME CGE RWY 09R

| | | |
|--|--|--------------------|
| ATIS : DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN) APP : DE GAULLE Départ/ <i>Departure</i> 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S) DE GAULLE <i>Approche/Approach</i> 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S) TWR : DE GAULLE <i>Tour/Tower</i> 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S) DE GAULLE <i>Sol/Ground</i> 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975 DE GAULLE <i>Prévol/Preflight</i> 126.650 - 121.725 | ILS/DME CGE 110.1 RDH : 54 | VAR 1°W (05) |
|--|--|--------------------|



TA: 4000

3000 (2630) 086° FAF LLZ

1500 (1130) MDA

1200 (830) DA

1000 (760) THR

1980 (1610) OM

1980 (1610) LLZ MAPT

3° - 5.2%

En cas de clearance / If clearance :
à/at 2000 (1630) : FAP 5.1 NM CGE

API : Monter **dans l'axe** vers 3000 (2630).
A 1200 (830), tourner à **gauche RM 036°** pour intercepter et suivre **RDL 246° BSN** (RM 066°) vers BSN.
Ne pas tourner avant le MAPT ou suivre clearance du contrôle (1).
Monter à 1200 (830) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **straight ahead** up to 3000 (2630).
At 1200 (830), turn **left MAG 036°** to intercept and follow **RDL 246° BSN** (MAG 066°) to BSN.
Do not turn before MAPT or follow ATC clearance (1)
Climb up to 1200 (830) prior to level acceleration.

| | | | |
|------------|-----|-----|-----|
| → THR (NM) | 7.9 | 4.8 | 0.8 |
| → CGE (NM) | 8.1 | 5 | 1 |
| → CGN (NM) | 7.4 | 4.3 | 0.3 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | LLZ+DME ATT CGE OCH : 341 | | OCH ⁽²⁾ ILS CAT 1 | OCH ⁽³⁾ ILS CAT 2 | CAT | MVL / Circling 09R→ 09L ⁽⁴⁾ | | APPR : RWY 09R homologuée CAT 2 et 3 avec DH APPR : RWY 09R homologated CAT 2 and 3 with DH |
|-----|-----------|-----|------------------------------|------|------------------------------------|------------------------------------|-----|---|------|--|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | MDA (H) | VIS | | | | |
| A | 570 (200) | 550 | 720 (350) | 900 | 151 | 49 | A | 1020 (650) | 3000 | DME CGE NM 8 7 6 5 4 3 2 ALT 2970 2640 2310 1980 1660 1330 1010 (HGT) (2600) (2270) (1940) (1610) (1290) (960) (640) |
| B | | | | 1000 | 162 | 59 | B | 1020 (650) | 3000 | |
| C | | | | 1000 | 180 | 73 | C | 1120 (750) | 3500 | |
| D | | | | 1400 | 191 | 85 | D | 1120 (750) | 4000 | |
| DL | | | | - | - | 194 | 86 | - | - | |

Observations/Remarks: (1) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05. (2) Base OCH : ACFT point d'arrêt. (3) Base OCH : NIL. (4) MVL : Voir consignes ADC 06.
(1) Simultaneous movements : see ADC 05. (2) OCH base : ACFT at holding point. (3) OCH base : NIL. (4) Circling : See ADC 06.

| (7) Estimated maximum recommended safe lifting capacities (a) 50% body weight (b) 75% body weight (c) 100% body weight (d) 125% body weight (e) 150% body weight (f) 175% body weight (g) 200% body weight | | | | | | | | |
|--|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - THR | 7.9 NM | 70 kt 6 min 47 | 85 kt 5 min 35 | 100 kt 4 min 45 | 115 kt 4 min 07 | 130 kt 3 min 39 | 160 kt 2 min 58 | 185 kt 2 min 34 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

ALT AD : 392, THR : 336 (12 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

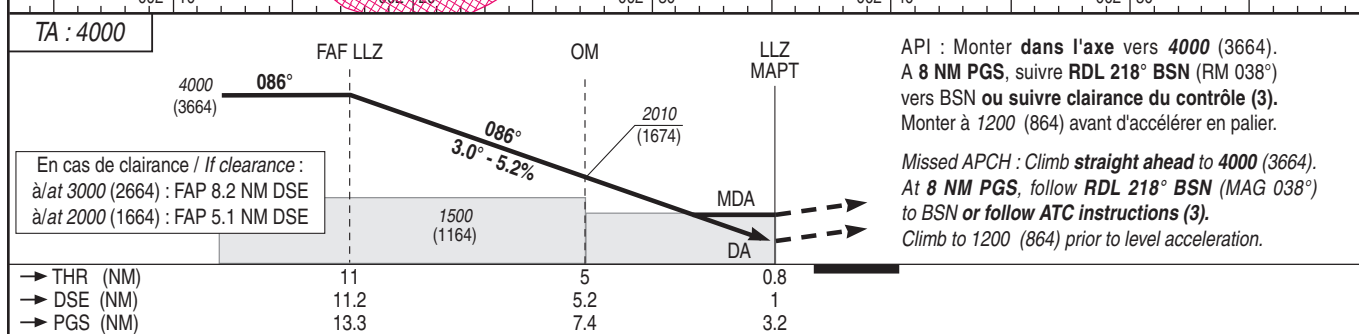
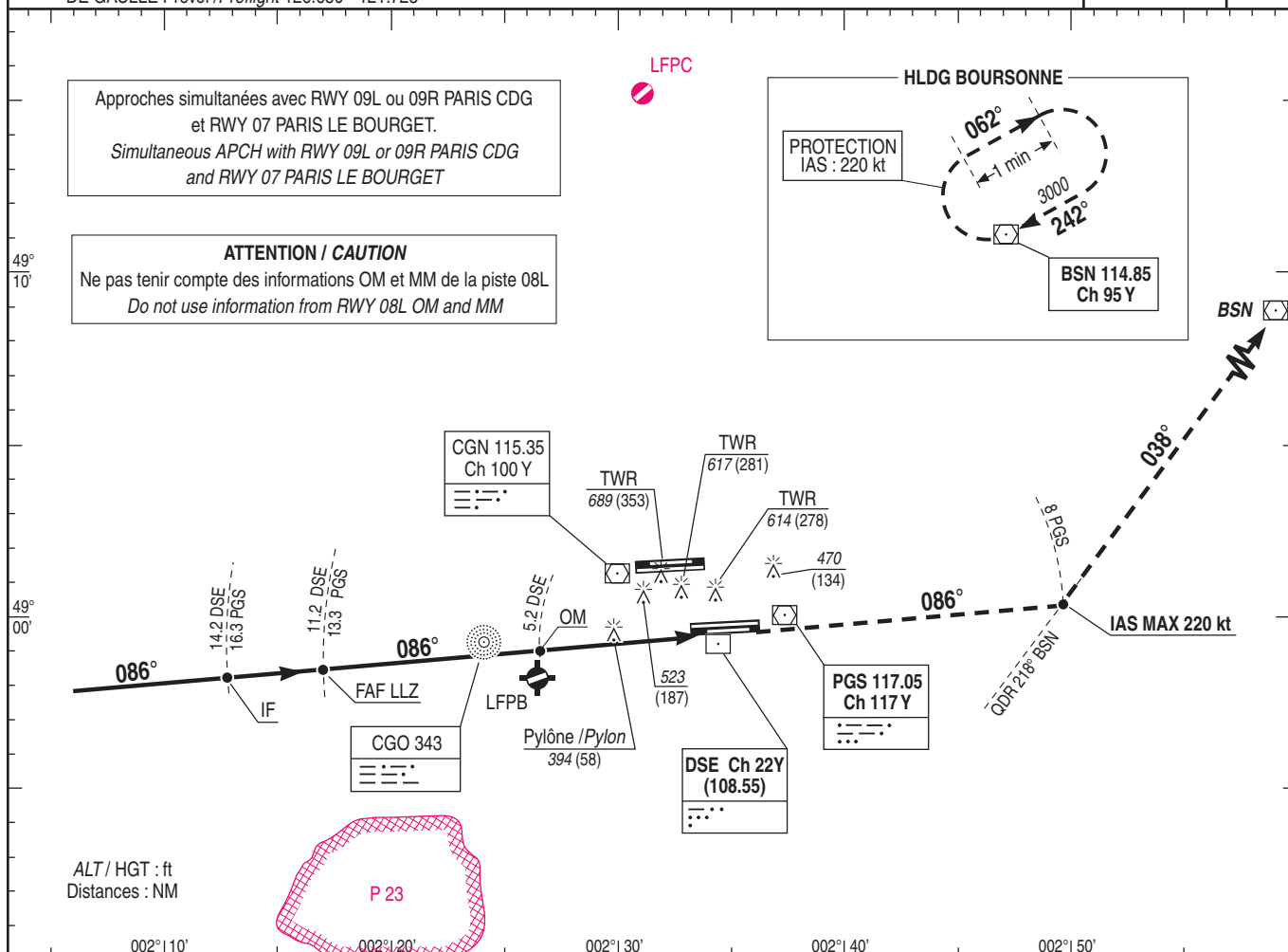
FNA ILS/DME DSE RWY 08R

FNA LLZ/DME DSE RWY 08R

ATIS DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN)
APP : DE GAULLE Départ /Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)
DE GAULLE Approche /Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)
TWR : DE GAULLE Tour /Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)
DE GAULLE Sol /Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975
DE GAULLE Prévol /Preflight 126.650 - 121.725

ILS - DME
DSE 108.55
RDH : 54

VAR
1°W
(05)



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | + DME ATT DSE OCH : 320 | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 (1) | CAT | MVL/Circling (2) 08R → 08L | | APPR : RWY 08R homologuée pour CAT 2 et 3 avec DH RWY 08R homologated for CAT 2 and 3 with DH |
|-----|-----------|-----|----------------------------|------|------------------|----------------------|-----|-------------------------------|------|---|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | | | | MDA (H) | VIS | |
| A | | | | 900 | 140 | 49 | A | 1090 (750) | 3000 | DME DSE NM 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 ALT 3950 3610 3280 2940 2610 2280 1950 1630 1300 980 660 (HGT) (3614) (3274) (2944) (2604) (2274) (1938) (1614) (1294) (964) (644) (324) |
| B | | | | 1000 | 151 | 59 | B | 1090 (750) | 3000 | |
| C | 540 (200) | 550 | 660 (320) | 1000 | 181 | 72 | C | 1140 (800) | 3500 | |
| D | | | | 1400 | 190 | 84 | D | 1240 (900) | 4000 | |
| DL | 540 (210) | | - | - | 197 | 84 | | - | - | |

Observations / Remarks : (1) Base OCH : NIL - (2) MVL : voir consignes ADC 06. (3) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05.
(1) OCH Base : NIL - (2) Circling : see ADC 06. (3) Simultaneous movements : see ADC 05.

| | | | | | | | | |
|--------------|-------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - THR | 11 NM | 70 kt 9 min 25 | 85 kt 7 min 45 | 100 kt 6 min 35 | 115 kt 5 min 44 | 130 kt 5 min 04 | 160 kt 4 min 07 | 185 kt 3 min 34 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

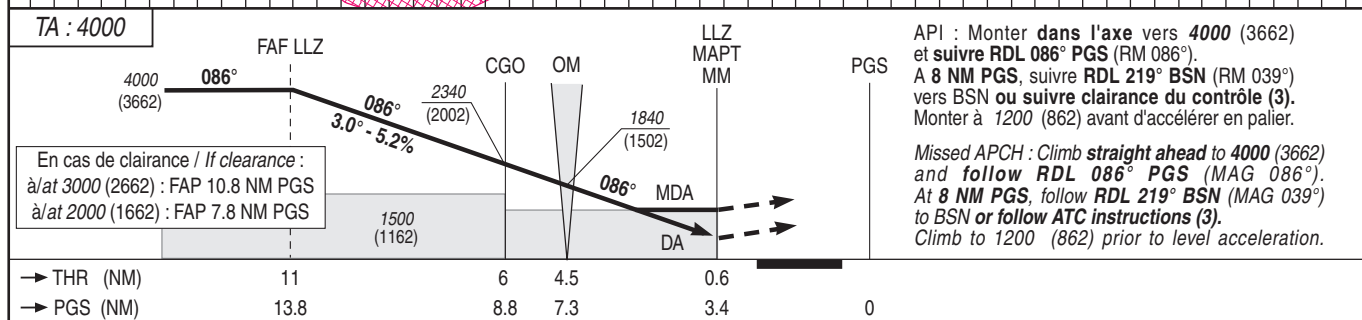
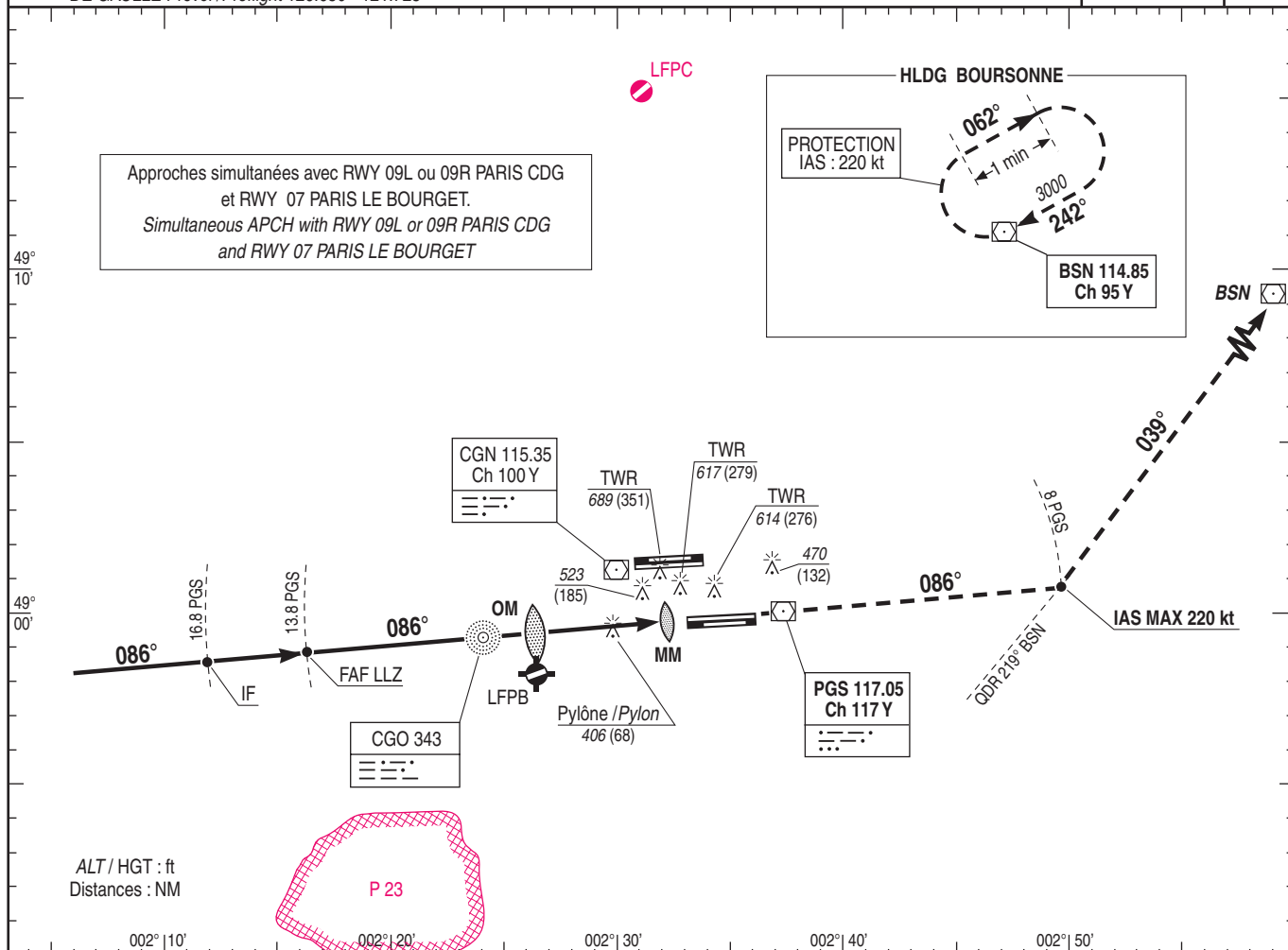
ALT AD : 392, THR : 338 (13 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA ILS RWY 08L

FNA LLZ/DME PGS RWY 08L

| | | |
|---|--|---------------------------|
| ATIS : DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN) | ILS GLE 108.7 RDH : 53 | VAR 1°W (05) |
| APP : DE GAULLE Départ / <i>Departure</i> 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S) | | |
| DE GAULLE Approche / <i>Approach</i> 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S) | | |
| TWR : DE GAULLE Tour / <i>Tower</i> 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S) | | |
| DE GAULLE Sol / <i>Ground</i> 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975 | | |
| DE GAULLE Prévol / <i>Preflight</i> 126.650 - 121.725 | | |



MNM AD : distances verticales en pieds. RVR et VIS en mètres./*Vertical distances in feet. RVR and VIS in metres*

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | LLZ + DME PGS OCH : 326 | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 (1) | CAT | MVL/Circling (2) 08L → 08R | | APPR : RWY 08L homologuée pour CAT 2 et 3 avec DH RWY 08L homologated for CAT 2 and 3 with DH | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|-----|----------------------------|------|------------------|----------------------|-----|-------------------------------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | | | | MDA (H) | VIS | DME PGS | | | | | | | | | | | |
| A | 540 (200) | 550 | 670 (330) | 900 | 156 | 49 | A | 940 (600) | 3000 | NM 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 ALT 3730 3390 3060 2720 2390 2070 1740 1410 1090 770 (HGT) (3392) (3052) (2722) (2382) (2052) (1732) (1402) (1072) (752) (432) | | | | | | | | | | | |
| B | | | | 1000 | 167 | 59 | B | 940 (600) | 3000 | | | | | | | | | | | | |
| C | | | | 1000 | 182 | 72 | C | 1040 (700) | 3500 | | | | | | | | | | | | |
| D | | | | 1400 | 194 | 85 | D | 1090 (750) | 4000 | | | | | | | | | | | | |
| DL | | | | - | - | 195 | 85 | - | - | | | | | | | | | | | | |

Observations /Remarks : (1) Base OCH : NIL - (2) MVL : voir consignes ADC 06. (3) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05.

(1) OCH Base : NIL - (2) Circling : see ADC 06 . (3) Simultaneous movements : see ADC 05 .

| | | (1) 70 kt | (2) 85 kt | (3) 100 kt | (4) 115 kt | (5) 130 kt | (6) 160 kt | (7) 185 kt |
|--------------|-------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 9 min 25 | 7 min 45 | 6 min 35 | 5 min 44 | 5 min 04 | 4 min 07 | 3 min 34 |
| FAF - THR | 11 NM | | | | | | | |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

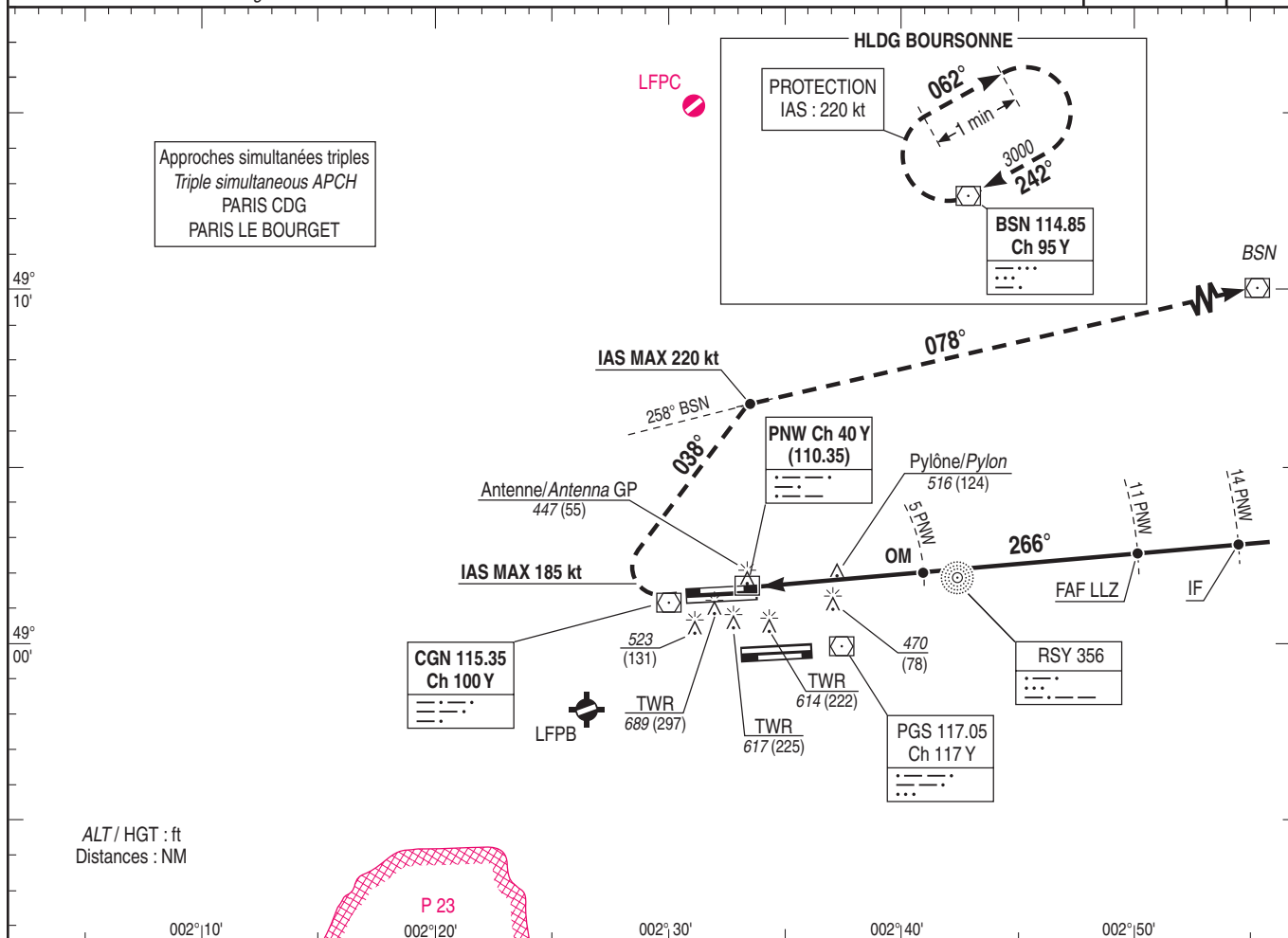
ALT AD : 392, THR : 392 (14 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA ILS/DME PNW RWY 27R

FNA LLZ/DME PNW RWY 27R

| | | |
|--|--|-----------------------------|
| ATIS DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN) | ILS/DME PNW 110.35 RDH : 54 | VAR 1°W (05) |
| APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S) | | |
| DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S) | | |
| TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S) | | |
| DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975 | | |
| DE GAULLE Prévol/Preflight 126.650 - 121.725 | | |



| | | | | | | | | | | | |
|-----------|-----|---|------|-------------|-----|-------------|------|-----------|------------|--|--|
| TA : 4000 | | API : Monter dans l'axe vers 2000 (1608). A 800 (408), tourner à droite RM 038° pour intercepter et suivre RDL 258° BSN (RM 078°) vers BSN. A 10 NM BSN monter à 3000 (2608). Ne pas tourner avant le MAPT ou suivre clairance du contrôle (1). Monter à 1200 (808) avant d'accélérer en palier. Missed APCH : Climb straight ahead up to 2000 (1608). At 800 (408), turn right MAG 038° to intercept and follow RDL 258° BSN (MAG 078°) to BSN. At 10 NM BSN climb up to 3000 (2608). Do not turn before MAPT or follow ATC clearance (1). Climb up to 1200 (808) prior to level acceleration. | | LLZ MAPT | | OM | | FAF LLZ | | En cas de clairance / If clearance : à/at 3000 (2608) : FAF 8 NM PNW à/at 2000 (1608) : FAF 5 NM PNW | |
| THR (NM) | 0.8 | 4.8 | 10.8 | 4000 (3608) | MDA | 2000 (1608) | 266° | 3° - 5.2% | 1200 (808) | 266° | |
| PNW (NM) | 1 | 5 | 11 | | DA | | | | | | |
| CGN (NM) | 3.3 | 7.3 | 13.3 | | | | | | | | |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | LLZ+DME ATT PNW | | OCH ILS | | OCH ILS CAT 1 | | OCH ILS CAT 2 | | MVL / Circling | | APPR : RWY 27R homologuée CAT 2 et 3 avec DH | | APPR : RWY 27R homologated CAT 2 and 3 with DH | |
|-----|--------|-----|-----------------|-----|---------|-----|---------------|-----|---------------|-----|----------------|-----|--|-----|--|-----|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | MDA (H) | VIS | MDA (H) | VIS | MDA (H) | VIS |
| A | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B | | | | | | | | | | | | | | | | |
| C | | | | | | | | | | | | | | | | |
| D | | | | | | | | | | | | | | | | |
| DL | | | | | | | | | | | | | | | | |

Observations/Remarks : (1) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05. (2) Base OCH : NIL. (3) MVL : Voir consignes ADC 06. (1) Simultaneous movements : see ADC 05. (2) OCH base : NIL. (3) Circling : See ADC 06.

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------|----------|-------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|
| FAF - THR | 10.8 NM | 70 kt | 9 min 16 | 85 kt | 7 min 38 | 100 kt | 6 min 29 | 115 kt | 5 min 39 | 130 kt | 5 min 00 | 160 kt | 4 min 03 | 185 kt | 3 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | | 450 | | 530 | | 610 | | 690 | | 850 | | 980 | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

ALT AD : 392, DTHR : 387 (14 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA ILS/DME CGW RWY 27L

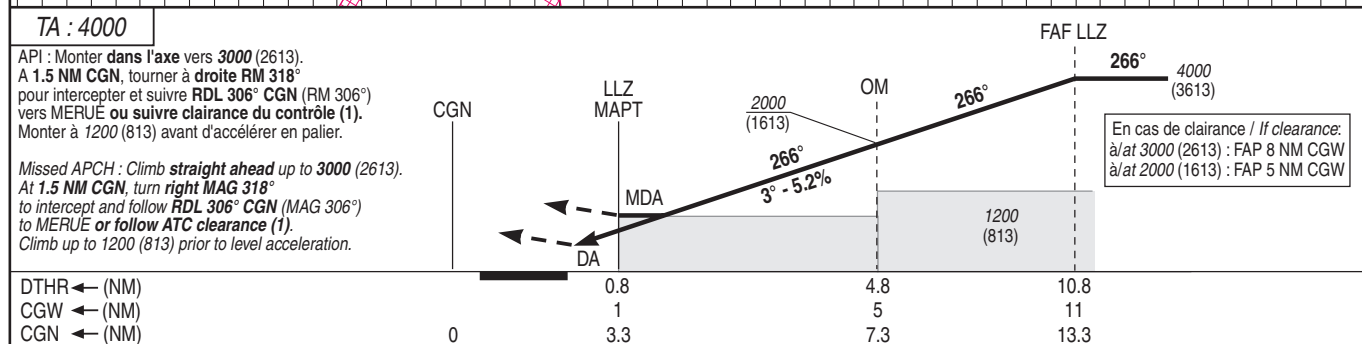
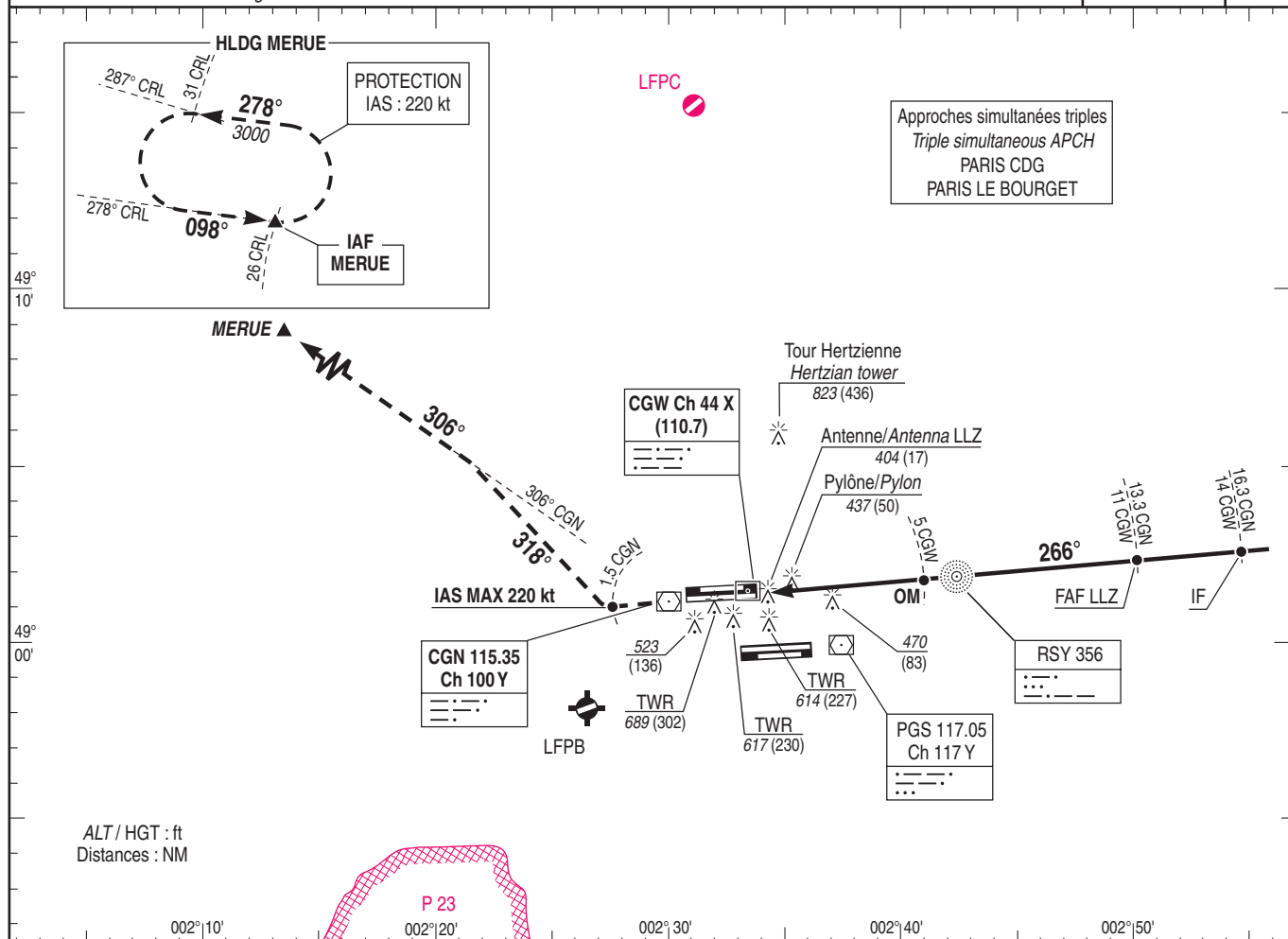
FNA LLZ/DME CGW RWY 27L

FNA LLZ/DME CGN RWY 27L

ATIS DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN)
APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)
 DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)
TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)
 DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975
 DE GAULLE Prévol/Preflight 126.650 - 121.725

ILS/DME
CGW 110.7
 RDH : 56

VAR
 1°W
 (05)



DTHR ← (NM) 0.8 4.8 10.8
 CGW ← (NM) 1 5 11
 CGN ← (NM) 3.3 7.3 13.3

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT DTHR

| CAT | ILS | | LLZ+DME ATT CGW ou/or CGN | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | CAT | MVL / Circling ⁽²⁾ 27L → 27R | | APPR : RWY 27L homologuée CAT 2 et 3 avec DH APPR : RWY 27L homologated CAT 2 and 3 with DH | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|-----|------------------------------|------|---------------------|---------------------|-----|--|------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | | | | MDA (H) | VIS | | | | | | | | | | | |
| A | 590 (200) | 550 | 710 (320) | 900 | 148 | 49 | A | 1000 (600) | 3000 | <div>DME CGW</div> <div>NM10987654321</div> <div>ALT365033202990265023202000167013501020700</div> <div>(HGT)(3263)(2933)(2603)(2263)(1933)(1613)(1283)(963)(633)(313)</div> | | | | | | | | | | |
| B | | | 710 (320) | 1000 | 158 | 59 | B | 1000 (600) | 3000 | | | | | | | | | | | |
| C | | | 720 (340) | 1000 | 179 | 72 | C | 1100 (700) | 3500 | | | | | | | | | | | |
| D | | | 740 (360) | 1400 | 189 | 84 | D | 1150 (750) | 4000 | | | | | | | | | | | |
| DL | | | - | - | 194 | 85 | - | - | | | | | | | | | | | | |

Observations/Remarks : (1) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05. (2) MVL : Voir consignes ADC 06.

(1) Simultaneous movements : see ADC 05. (2) Circling : See ADC 06.

| | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - DTHR | 10.8 NM | 70 kt 9 min 17 | 85 kt 7 min 39 | 100 kt 6 min 30 | 115 kt 5 min 39 | 130 kt 5 min 00 | 160 kt 4 min 04 | 185 kt 3 min 31 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

ALT AD : 392, THR : 316 (12 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA ILS /DME DSU RWY 26L

FNA LLZ /DME DSU RWY 26L

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

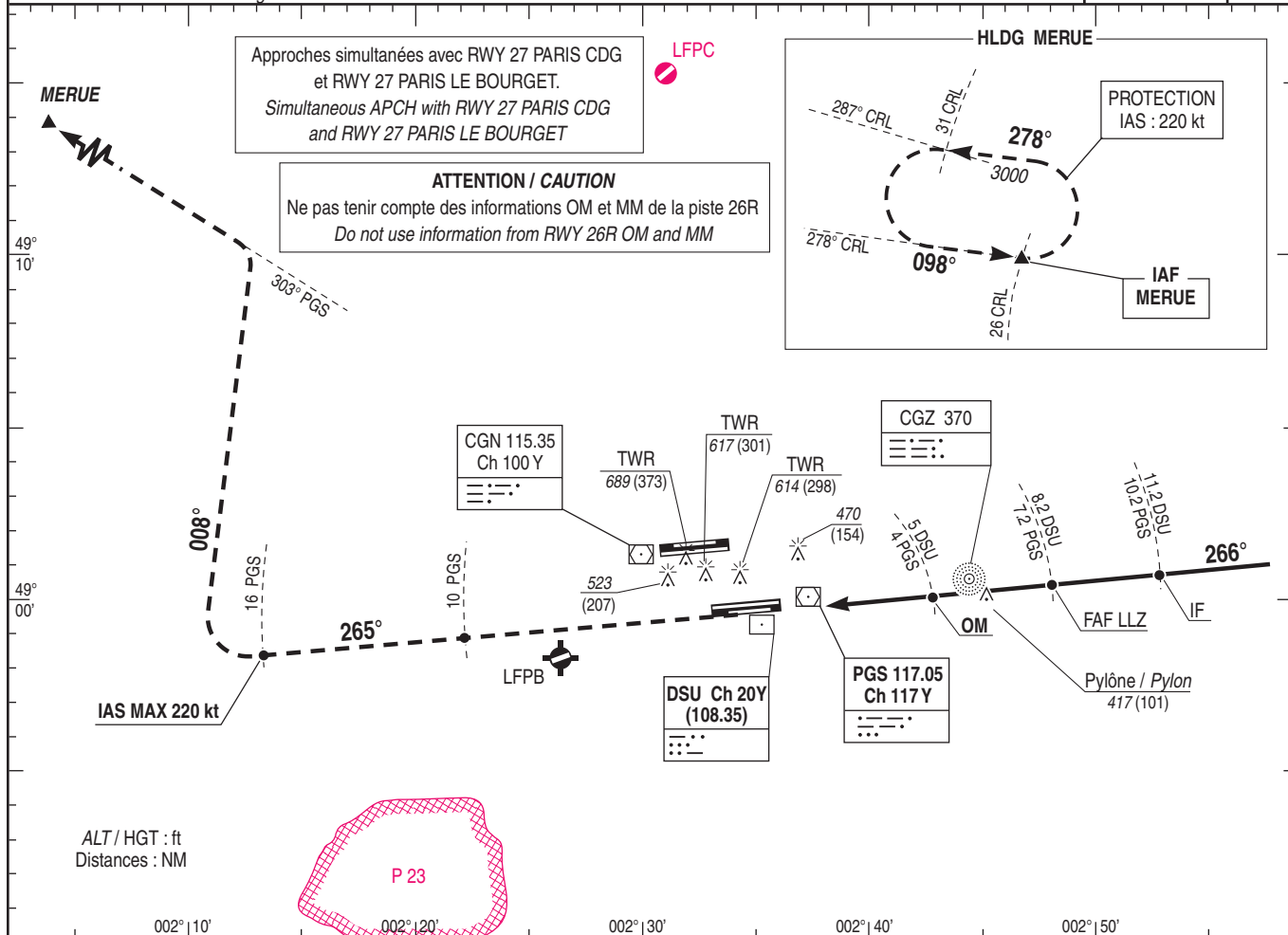
APP : DE GAULLE Départ /Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)

DE GAULLE Approche /Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)

TWR : DE GAULLE Tour /Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)

DE GAULLE Sol /Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975

DE GAULLE Prévol /Preflight 126.650 - 121.725

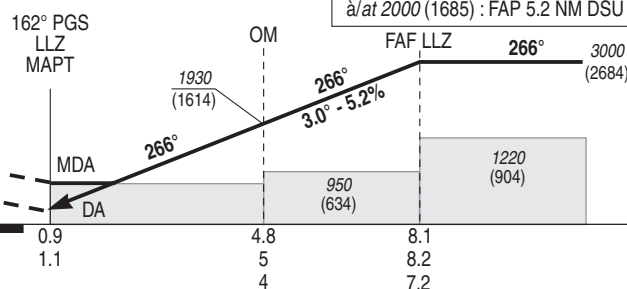
ILS - DME
DSU 108.35
RDH : 54VAR
1°W
(05)

TA : 4000

API : Monter dans l'axe vers 4000 (3684). A 10 NM PGS, suivre le RDL 265° PGS (RM 265°). A 16 NM PGS, tourner à droite RM 008° pour intercepter et suivre le RDL 303° PGS (RM 303°) vers MERUE ou suivre clairance du contrôle (3).
Monter à 1200 (884) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead to 4000 (3684). At 10 NM PGS, follow RDL 265° PGS (MAG 265°). At 16 NM PGS, turn right MAG 008° to intercept and follow RDL 303° PGS (MAG 303°) to MERUE or follow ATC instructions (3).
Climb to 1200 (884) prior to level acceleration.

THR ← (NM)
DME DSU ← (NM)
DME PGS ← (NM)



En cas de clairance / If clearance :
à/at 2000 (1685) : FAP 5.2 NM DSU

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | + DME ATT DSU OCH : 390 | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 (1) | CAT | MVL/Circling (2) 26L → 26R | | APPR : RWY 26L homologuée pour CAT 2 et 3 avec DH RWY 26L homologated for CAT 2 and 3 with DH |
|-----|-----------|-----|----------------------------|------|------------------|----------------------|-----|-------------------------------|------|---|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | | | | MDA (H) | VIS | |
| A | 520 (200) | 550 | 710 (390) | 900 | 141 | 54 | A | 920 (600) | 3000 | DME DSU NM 8 7 6 5 4 3 2 ALT 2920 2590 2260 1930 1600 1280 960 (HGT) (2604) (2274) (1944) (1614) (1284) (964) (644) |
| B | | | | 1000 | 153 | 67 | B | 920 (600) | 3000 | |
| C | | | | 1000 | 178 | 78 | C | 1020 (700) | 3500 | |
| D | | | | 1400 | 190 | 95 | D | 1070 (750) | 4000 | |
| DL | | | | - | 195 | 95 | - | - | - | |

Observations /Remarks : (1) Base OCH : NIL - (2) MVL : voir consignes ADC 06. (3) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05.

(1) OCH Base : NIL - (2) Circling : see ADC 06. (3) Simultaneous movements : see ADC 05.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - THR | 8.1 NM | 70 kt 6 min 55 | 85 kt 5 min 42 | 100 kt 4 min 50 | 115 kt 4 min 13 | 130 kt 3 min 43 | 160 kt 3 min 02 | 185 kt 2 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

| API | OCH | IDENT | VSS |
|-----|-----|-------|-----|
| X | X | | |

AMD 05/09 CHG : Altitude, hauteur TWR, CAT C: OCH ILS CAT 1, MVL.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D DL

ALT AD : 392, DTNR : 318 (12 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA ILS RWY 26R

FNA LLZ /DME PGS RWY 26R

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

APP : DE GAULLE Départ /Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)

DE GAULLE Approche /Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)

TWR : DE GAULLE Tour /Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)

DE GAULLE Sol /Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975

DE GAULLE Prévol /Preflight 126.650 - 121.725

ILS - DME

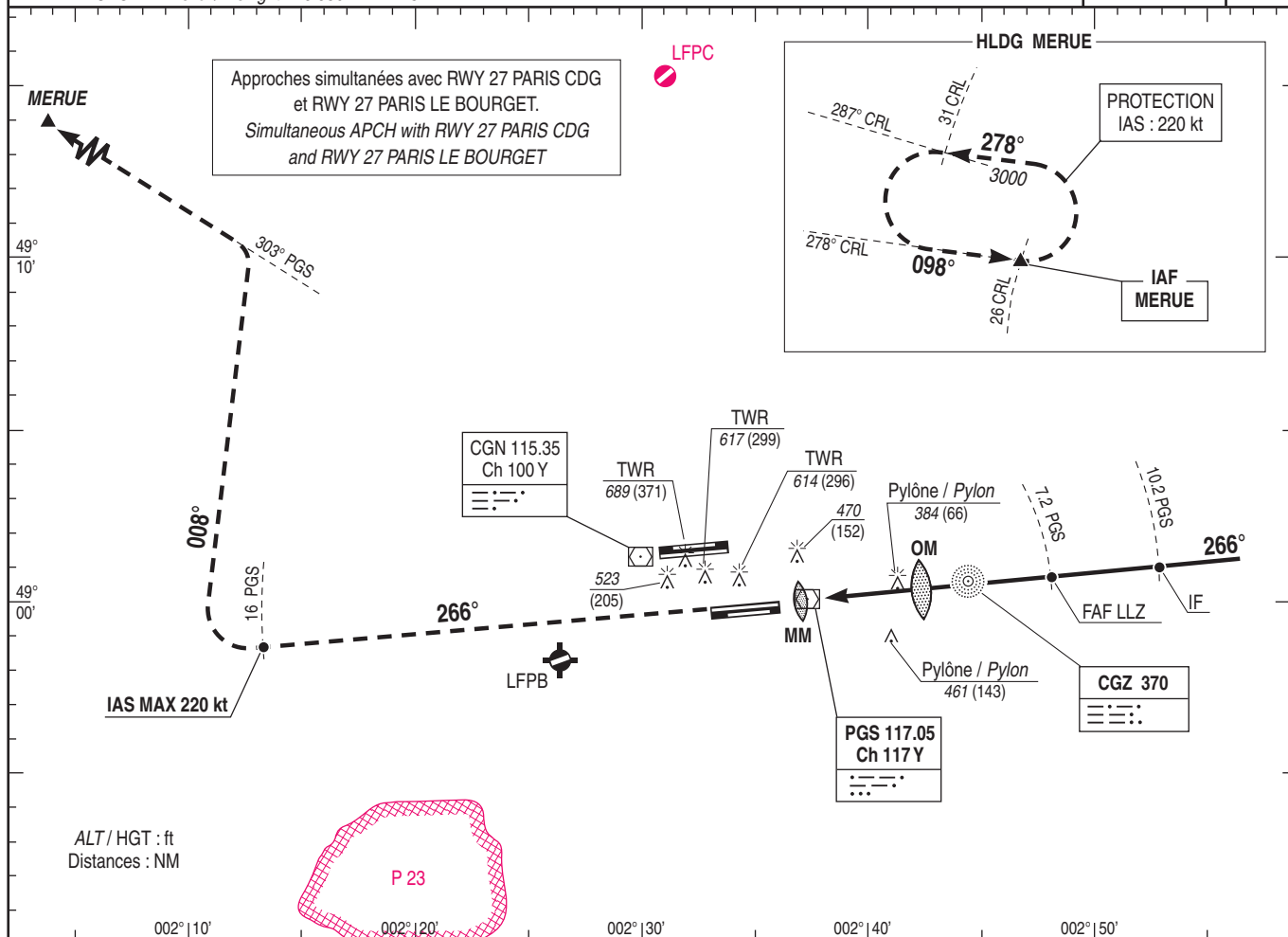
GAU 109.1

RDH : 50

VAR

1°W

(05)



API : Monter **dans l'axe** vers **4000** (3682) pour suivre le **RDL 266° PGS** (RM 266°). A **16 NM PGS**, tourner à **droite RM 008°** pour intercepter et suivre le **RDL 303° PGS** (RM 303°) vers MERUE ou suivre **clairance du contrôle** (3). Monter à **1200** (882) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **straight ahead** to **4000** (3682) to follow **RDL 266° PGS** (MAG 266°). At **16 NM PGS**, turn **right** **MAG 008°** to intercept and follow **RDL 303° PGS** (MAG 303°) to MERUE or follow **ATC instructions** (3). Climb to **1200** (882) prior to level acceleration.

DTNR (NM)

PGS (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres

REF HGT : ALT DTNR

| CAT | ILS | | LLZ + DME PGS OCH : 389 | | OCH ILS CAT 1 (1) | OCH ILS CAT 2 (1) | CAT | MVL/Circling (2) 26R → 26L | | APPR : RWY 26R homologuée pour CAT 2 et 3 avec DH RWY 26R homologated for CAT 2 and 3 with DH |
|-----|-----------|-----|----------------------------|------|----------------------|----------------------|-----|-------------------------------|------|---|
| | DA (H) | RVR | MDA (H) | RVR | | | | MDA (H) | VIS | |
| A | 520 (200) | 550 | 710 (390) | 900 | 145 | 49 | A | 920 (600) | 3000 | DME PGS NM 7 6 5 4 3 2 1 0 ALT 2930 2600 2270 1940 1610 1290 970 650 (HGT) (2612) (2282) (1952) (1622) (1292) (972) (652) (332) |
| B | | | | 1000 | 157 | 59 | B | 920 (600) | 3000 | |
| C | | | | 1000 | 182 | 72 | C | 1020 (700) | 3500 | |
| D | | | | 1400 | 191 | 84 | D | 1070 (750) | 4000 | |
| DL | | | | - | - | 198 | - | - | - | |

Observations / Remarks : (1) Base OCH : ACFT au point d'arrêt - (2) MVL : voir consignes ADC 06. (3) Mouvements simultanés : voir consignes ADC 05.

(1) OCH Base : ACFT at holding point - (2) Circling : see ADC 06. (3) Simultaneous movements : see ADC 05.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - DTNR | 8.1 NM | 70 kt 6 min 55 | 85 kt 5 min 42 | 100 kt 4 min 51 | 115 kt 4 min 13 | 130 kt 3 min 44 | 160 kt 3 min 02 | 185 kt 2 min 37 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS CHARLES DE GAULLE

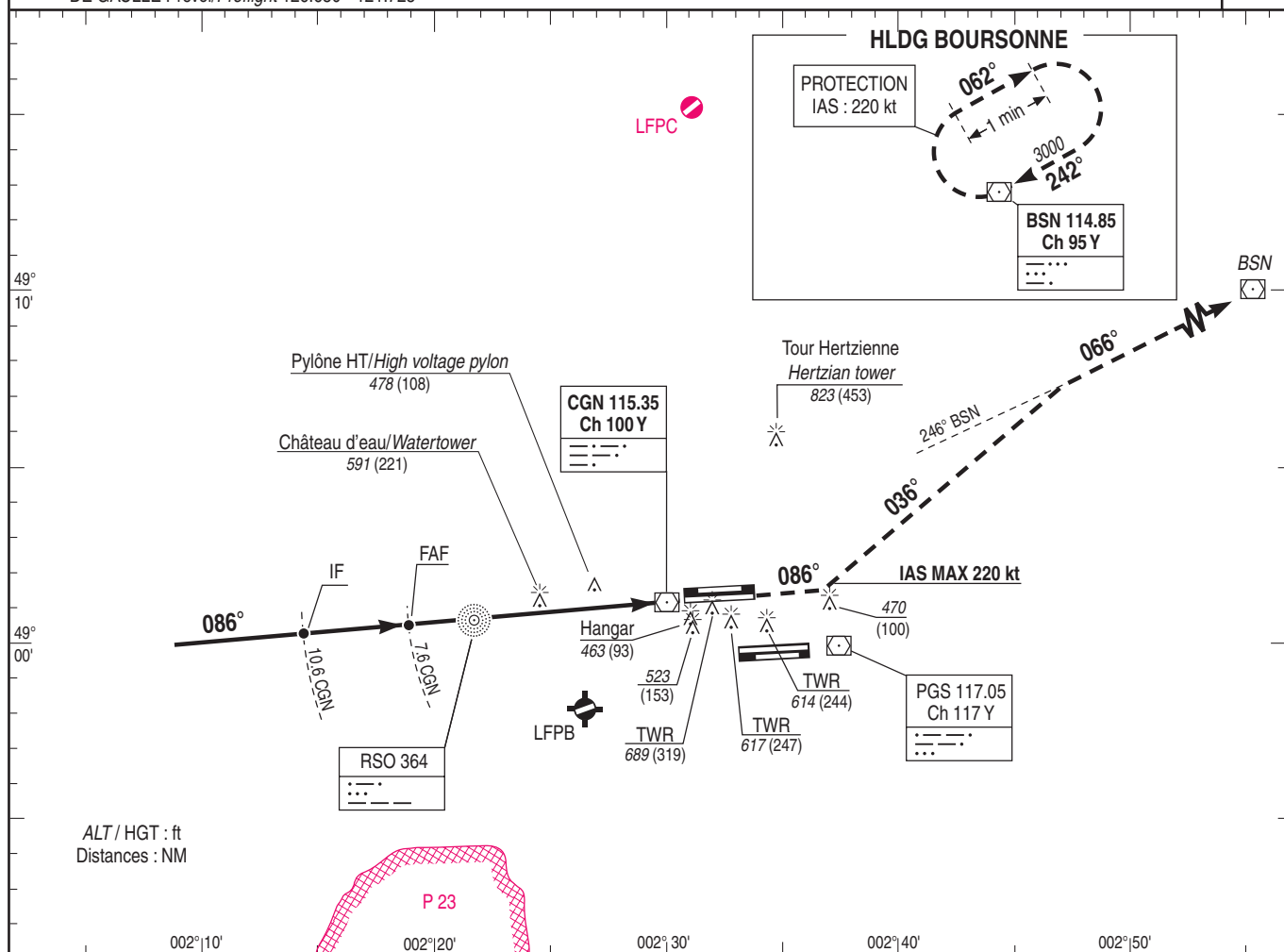
Instrument approach

CAT A B C D

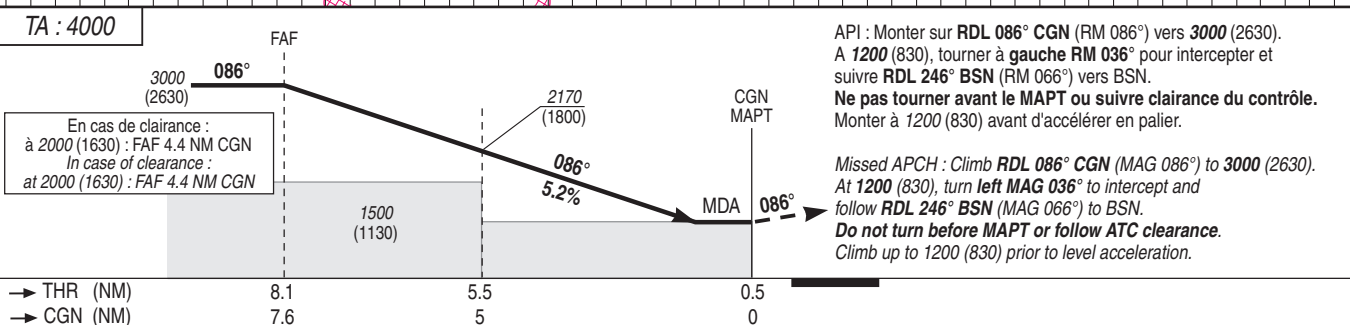
ALT AD : 392, THR : 370 (14 hPa)

FNA VOR/DME CGN RWY 09R

ATIS DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN)
APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)
DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)
TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)
DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975
DE GAULLE Prévol/Preflight 126.650 - 121.725

VAR
1°W
(05)

TA : 4000



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT THR

| CAT | VOR/DME OCH : 341 | | MVL / Circling ⁽¹⁾ 09R → 09L | | DME CGN NM ALT (HGT) | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
|-----|----------------------|------|--|------|-------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|--------------|
| | MDA (H) | RVR | MDA (H) | VIS | | | | | | | | |
| A | 720 (350) | 900 | 1020 (650) | 3000 | | 2810 (2440) | 2490 (2120) | 2170 (1800) | 1860 (1490) | 1540 (1170) | 1220 (850) | 900 (530) |
| B | | 1000 | 1020 (650) | 3000 | | | | | | | | |
| C | | 1000 | 1120 (750) | 3500 | | | | | | | | |
| D | | 1400 | 1120 (750) | 4000 | | | | | | | | |

Observations/Remarks : (1) MVL : Voir consignes ADC 06.
(1) Circling : See ADC 06.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - THR | 8.1 NM | 70 kt 6 min 57 | 85 kt 5 min 43 | 100 kt 4 min 52 | 115 kt 4 min 14 | 130 kt 3 min 44 | 160 kt 2 min 02 | 185 kt 2 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, THR : 338 (13 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA VOR/DME PGS RWY 08L

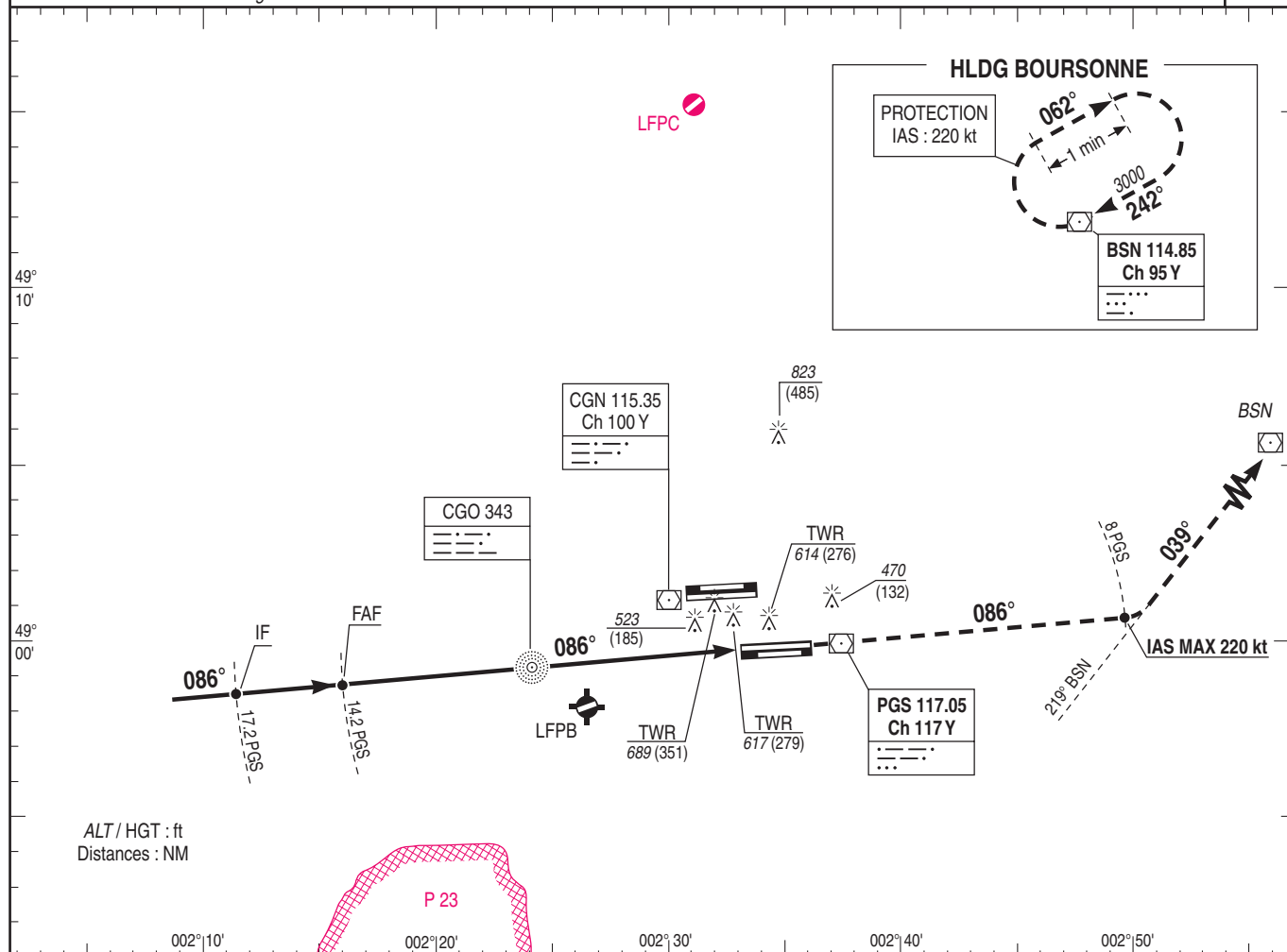
ATIS DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN)

APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)

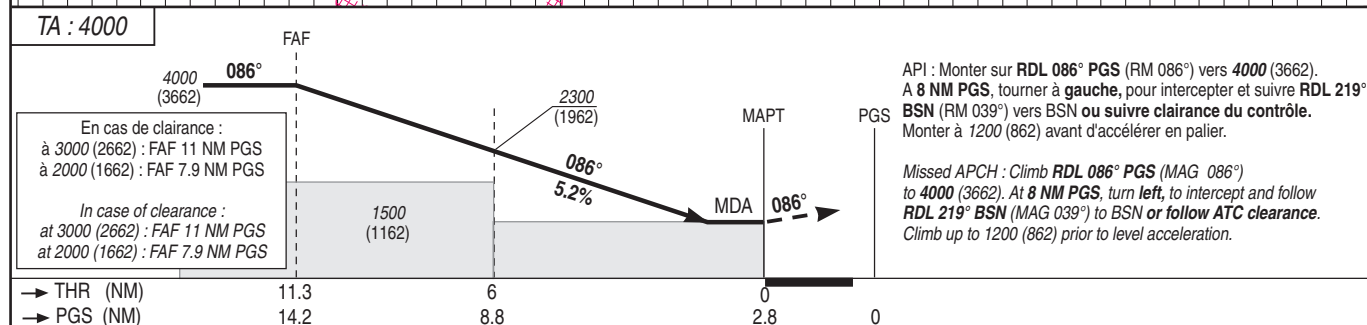
DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)

TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)

DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975

DE GAULLE Prévol/*Preflight* 126.650 - 121.725VAR
1°W
(05)

TA : 4000



→ THR (NM)
→ PGS (NM)

MNM AD : distances verticales en pieds. RVR et VIS en mètres. / Vertical distances in feet. RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT THR

[illegible]

Observations/Remarks : (1) MVL : Voir consignes ADC 06.
(1) Circling : See ADC 06.

| | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - THR | 11.3 NM | 70 kt 9 min 43 | 85 kt 8 min 00 | 100 kt 6 min 48 | 115 kt 5 min 55 | 130 kt 5 min 14 | 160 kt 4 min 15 | 185 kt 3 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PARIS CHARLES DE GAULLE

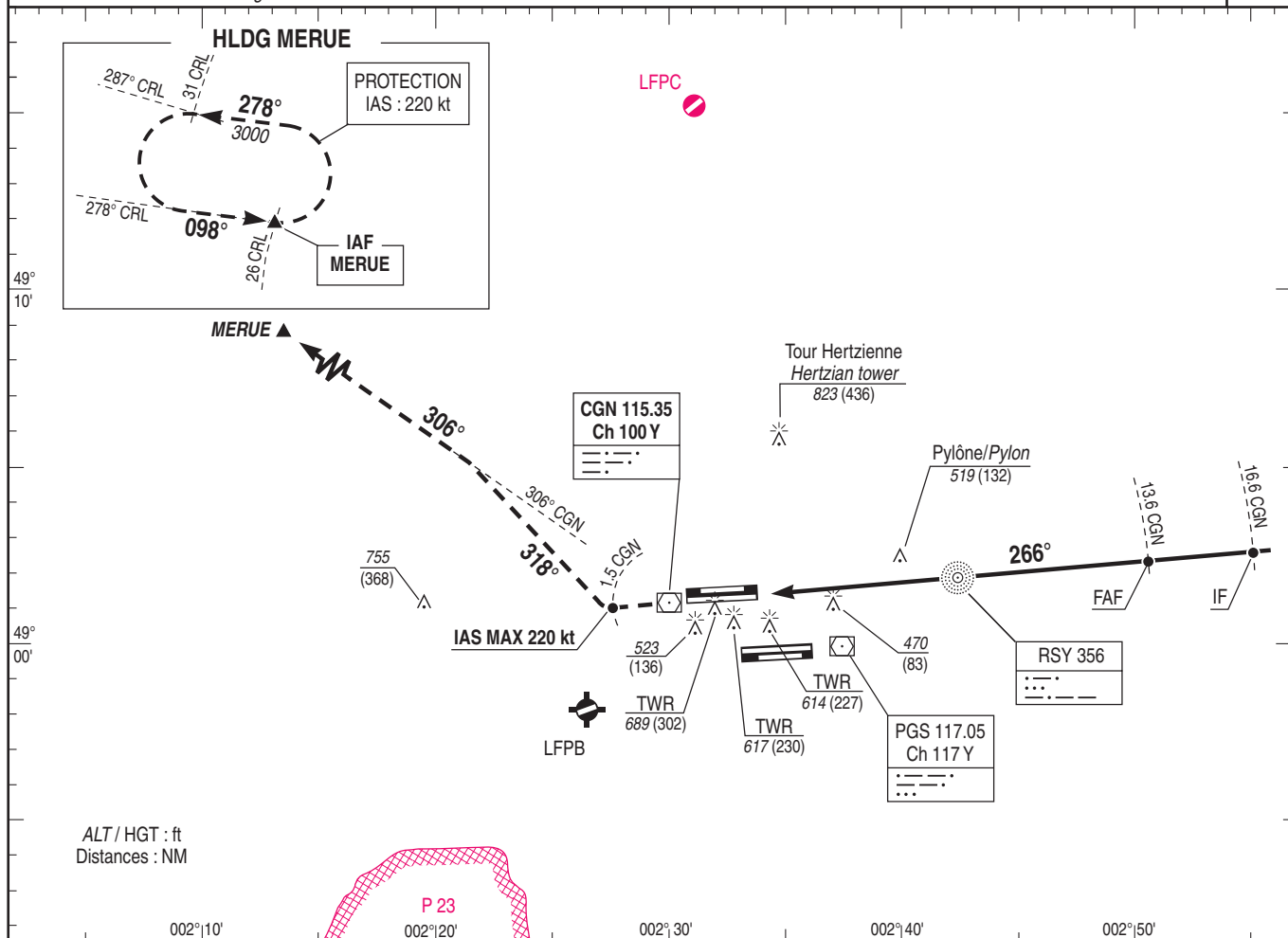
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 392, DTNR : 387 (14 hPa)

FNA VOR/DME CGN RWY 27L

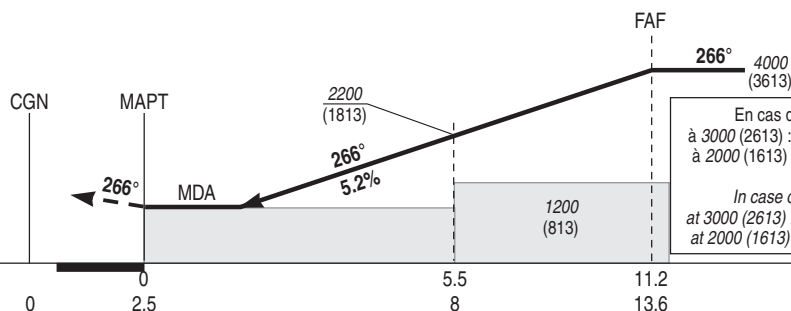
ATIS DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN)
APP : DE GAULLE Départ/Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S)
DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S)
TWR : DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S)
DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975
DE GAULLE Prévol/Preflight 126.650 - 121.725

VAR
1°W
(05)

TA : 4000

API : Monter sur **RDL 086° CGN** (RM 266°)
vers **3000** (2613). A **1.5 NM CGN**, tourner à **droite RM 318°**
pour intercepter et suivre **RDL 306° CGN** (RM 306°)
vers MERUE ou suivre **clairance du contrôle**.
Monter à **1200** (813) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **RDL 086° CGN** (MAG 266°)
to **3000** (2613). At **1.5 NM CGN**, turn **right MAG 318°**
to intercept and follow **RDL 306° CGN** (MAG 306°)
to MERUE or follow **ATC clearance**.
Climb up to **1200** (813) prior to level acceleration.

DTNR (NM)
CGN (NM)

En cas de **clairance** :
à **3000** (2613) : FAF 10.5 NM CGN
à **2000** (1613) : FAF 7.4 NM CGN

In case of **clearance** :
at **3000** (2613) : FAF 10.5 NM CGN
at **2000** (1613) : FAF 7.4 NM CGN

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT DTNR

| CAT | VOR/DME | | MVL / Circling ⁽¹⁾ 27L → 27R | | DME CGN | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|------|--|------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--|
| | MDA (H) | RVR | MDA (H) | VIS | NM | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | |
| A | 840 (450) | 1000 | 1000 (600) | 3000 | ALT | 3800 | 3480 | 3160 | 2840 | 2520 | 2200 | 1890 | 1570 | 1250 | 930 | |
| B | 870 (480) | 1200 | 1000 (600) | 3000 | (HGT) | (3413) | (3093) | (2773) | (2453) | (2133) | (1813) | (1503) | (1183) | (863) | (543) | |
| C | 900 (510) | 1200 | 1100 (700) | 3500 | | | | | | | | | | | | |
| D | 920 (530) | 1600 | 1150 (750) | 4000 | | | | | | | | | | | | |

Observations/Remarks : (1) MVL : Voir consignes ADC 06.
(1) Circling : See ADC 06.

| | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - DTNR | 11.2 NM | 70 kt 9 min 35 | 85 kt 7 min 54 | 100 kt 6 min 43 | 115 kt 5 min 50 | 130 kt 5 min 10 | 160 kt 4 min 12 | 185 kt 3 min 38 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

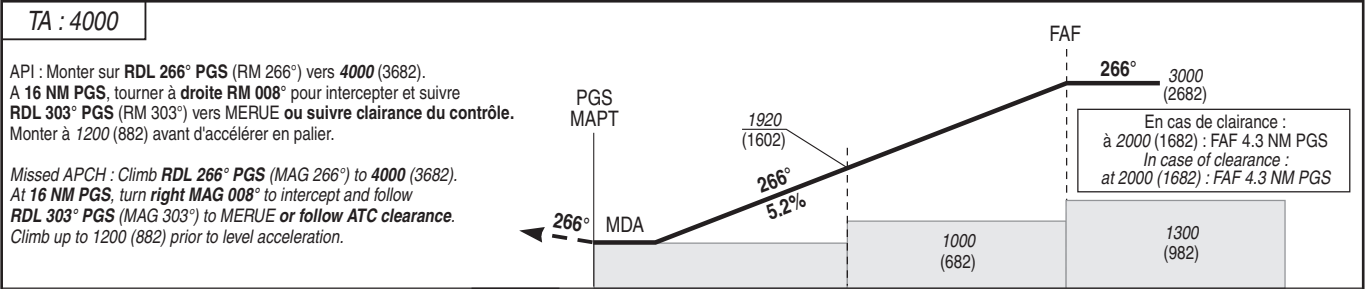
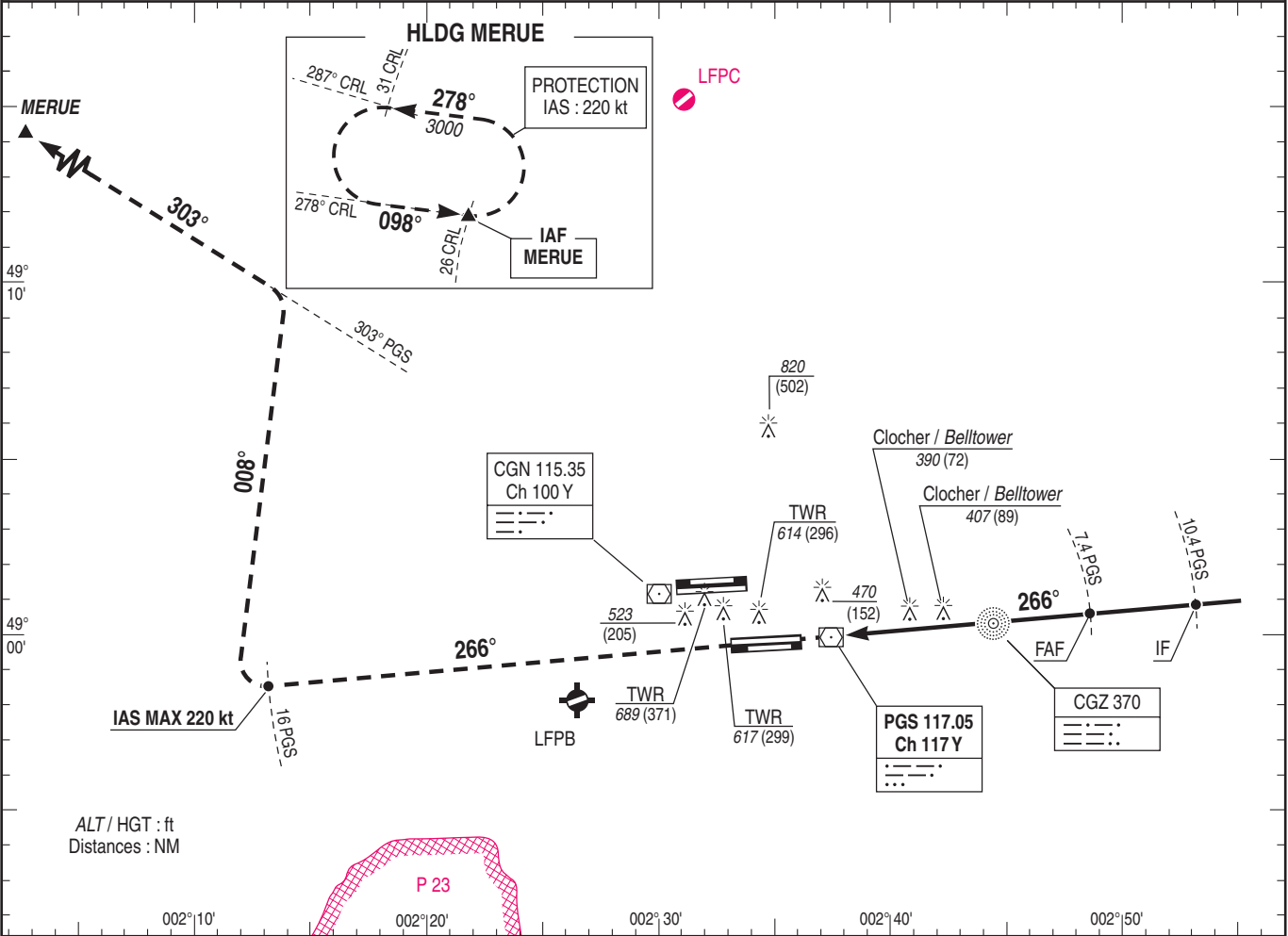
CAT A B C D

ALT AD : 392, DTHR : 318 (12 hPa)

PARIS CHARLES DE GAULLE

FNA VOR/DME PGS RWY 26R

| | | |
|------|--|--------------------|
| ATIS | DE GAULLE : 128.225(FR) - 127.125(EN) | VAR 1°W (05) |
| APP | DE GAULLE Départ/Departure 124.350 - 133.375 - 131.2 - 126.575(S) | |
| | DE GAULLE Approche/Approach 121.150 - 125.825 - 119.850 - 126.425 - 118.150 - 136.275 - 126.575(S) | |
| TWR | DE GAULLE Tour/Tower 119.250 - 123.6 - 120.9 - 118.650 - 125.325(S) - 120.650(S) | |
| | DE GAULLE Sol/Ground 121.6 - 121.775 - 121.8 - 121.975 | |
| | DE GAULLE Prévol/Preflight 126.650 - 121.725 | |



| | | | | |
|------|--------|-----|-----|-----|
| DTHR | ← (NM) | 0.9 | 4.9 | 8.3 |
| PGS | ← (NM) | 0 | 4 | 7.4 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres./Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

| CAT | VOR/DME | | MVL / Circling ⁽¹⁾ 26R → 26L | | DME PGS | | | | | | | |
|-----|-----------|------|--|------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| | MDA (H) | RVR | MDA (H) | VIS | | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| A | 710 (390) | 900 | 920 (600) | 3000 | NM | 2880 | 2550 | 2240 | 1920 | 1600 | 1280 | 960 |
| B | 710 (390) | 1000 | 920 (600) | 3000 | ALT | (2562) | (2232) | (1922) | (1620) | (1282) | (962) | (642) |
| C | 710 (390) | 1000 | 1020 (700) | 3500 | (HGT) | | | | | | | |
| D | 730 (410) | 1400 | 1070 (750) | 4000 | | | | | | | | |

Observations/Remarks : (1) MVL : Voir consignes ADC 06.
(1) Circling : See ADC 06.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - DTHR | 8.1 NM | 70 kt 7 min 05 | 85 kt 5 min 50 | 100 kt 4 min 58 | 115 kt 4 min 19 | 130 kt 3 min 49 | 160 kt 3 min 06 | 185 kt 2 min 41 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |