

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

AD 2 LFBP.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*

LFBP - PAU PYRENEES

AD 2 LFBP.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Position GEO ARP	43°22'48"N 000°25'07"W
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection piste et TWY central. Intersection of RWY and central TWY.
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	10 km NW de Pau.
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	616 ft
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	25 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	162 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	0.49°E
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2020 (0.17°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	SEA AIR'PY.
	Adresse / <i>Address</i>	Aéroport Pau-Pyrénées - 64230 UZEIN
	Telephone	05 59 33 33 00
	FAX	05 59 33 33 05
	TELEX	PUFAPXH
	AFS	LFBPYDYX
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFBP.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	LUN - DIM : 0400-2200. JF : en fonction des vols commerciaux programmés.	MON - SUN : 0400-2200. Public HOL : depending on scheduled commercial flights.
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	PPR PN 48HR par TEL : 06 08 53 01 67 ou 07 72 39 38 31 ou 09 70 27 56 00. Obligatoire pour tous les vols internationaux hors Schengen autres que vols commerciaux programmés ou dérivés. Email : bsi-pau@douane.finances.gouv.fr	PPR PN 48HR by TEL : 06 08 53 01 67 or 07 72 39 38 31 or 09 70 27 56 00. Compulsory for all international flights out Schengen different from scheduled or re-routed commercial flights. Email : bsi-pau@douane.finances.gouv.fr
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>		
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX	
5	BDP / <i>ARO</i>		
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	0145-2245	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	0430-2000. En-dehors de ces HOR, O/R PN 1 HR par TEL : 05 59 33 33 36 ou E-mail : airbppuf@outlook.fr Distributeur automatique 100LL carte AIR BP Carte Bleue VISA AMEX MASTERCARD soumises au déplacement d'un opérateur ; délai éventuel à prévoir Cash 750 euros maximum.	0430-2000. Outside these SKED, O/R PN 1 HR by TEL : 05 59 33 33 36 or E-mail : airbppuf@outlook.fr 100LL automatic dispenser Debit card AIRBP VISA AMEX MASTERCARD subject to the movement of an operator; possible delay to be expected. cash 750 euros maximum.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	0400-2200 O/R J-2	0400-2200 O/R D-2
10	Sûreté / <i>Safety</i>	Aérogare : 0400-2200 Accès des vols privés via PARIF H24.	Terminal : 0400-2200 Access private flights by security access H24.
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	0400-2200	
12	Observations / <i>Remarks</i>	Assistance en escale : 0400-2200. H24 O/R J-2. TEL : 05 59 33 33 53 FAX : 05 59 33 33 22 E-mail : trafic@pau.aeroport.fr FREQ : 131.540 MHz GRF (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 0500-2200 (présence pendant les vols commerciaux).	Handling : 0400-2200. H24 O/R D-2. TEL : 05 59 33 33 53 FAX : 05 59 33 33 22 E-mail : trafic@pau.aeroport.fr FREQ : 131.540 MHz GRF (Global Reporting Format) : 0500-2200 (on duty during commercial flights).

AD 2 LFBP .4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	Installations modernes de manutention sur l'AD, sociétés de levage et manutention à proximité.	Modern handling facilities at airport, cranes, elevators and handling firms nearby.
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants: 100LL - JET A1 (CIV-MIL)- F34 AG (MIL).	Fuels: 100LL - JET A1 (CIV-MIL) - F34 AG (MIL).
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Cuves (300 m3) - TR 2 (24 et 44 m3) - distributeur automatique 100LL : 50 m3.	Tanks (300 m3) - TR 2 (24 and 44 m3) - 100LL automatic dispenser: 50 m3.
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	1 dégivreuse nacelle 7 m type I + 1 dégivreuse 13 m type I DE950 et IV AD49. 5000 l de dégivrant en stock.	1 de-icing cradle 7 m type I + 1 de-icer 13 m type I DE950 and IV AD49. 5000 l of de-icing agent stored.
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74.	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Heli Beam (PART 145), avion et hélicoptère, TEL : 05 59 33 21 35. Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74.	Heli Beam (PART 145), ACFT and HEL, TEL : 05 59 33 21 35. Locavion aéroservice TEL : 05 59 33 18 74.
7	Observations / <i>Remarks</i>	TEL: 05 59 33 33 53 - FAX: 05 59 33 33 22 - SITA-PUFAPXH - Email: trafic@pau.aeroport.fr Assistance obligatoire pour tous les ACFT de plus de 6 PAX.	TEL: 05 59 33 33 53 - FAX: 05 59 33 33 22 - SITA-PUFAPXH - Email: trafic@pau.aeroport.fr Handling compulsory for ACFT more than 6 PAX.

AD 2 LFBP .5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	A proximité ou à PAU.	In vicinity or in PAU.
2	Restaurants	Sur l'aéroport.	At airport.
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Taxis, voitures de location. Sur AD, bus vers Pau sauf dimanche et JF.	Taxis, car rental. At airport, busses to Pau except SUN and HOL.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Hôpitaux et cliniques à PAU.	Public and private hospitals in PAU.
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	Boîte aux lettres.	Mail box.
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	A Pau	In Pau
7	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFBP .6

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	7	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	2 VIM 60, 1 VIM 90, 1 véhicule de commandement, 1 remorque levage/calage, 1 remorque pollution. Moyens secours publics : - VSAV : Véhicules de secours et d'Assistance aux Victimes. - FPT : Fourgon Pompe Tonne.	2 VIM 60, 1 VIM 90, 1 commander vehicle, 1 trailer lifting/wedging, 1 trailer pollution. Public rescue means : - VSAV : rescue and victim assistance vehicles - FPT : fire pump truck.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Aéronefs < 3 tonnes : SSLIA équipé d'une remorque de levage/calage. Aéronefs > 3 tonnes : l'exploitant met à disposition de la compagnie propriétaire de l'avion une liste de sociétés compétentes. Contacter le 05 59 33 33 33.	ACFT < 3 tons : RFFS equipped with a trailer lifting/wedging. ACFT > 3 tons : AD operator provides to the company owner of the aircraft a list of competent companies. Contact 05 59 33 33 33.
4	Observations / <i>Remarks</i>	Niveau 7 : 0500-2200 En dehors de ces HOR : - niveau 5, - niveau 7 sur PPR PN 24 HR, - niveau 8 sur PPR PN 48 HR. Pour PPR, contacter service TRAFIC 05 59 33 33 53.	Level 7 : 0500-2200 Outside these SKED : - level 5, - level 7 with PPR PN 24 HR, - level 8 with PPR PN 48 HR. For PPR, contact service TRAFIC 05 59 33 33 53.

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

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	1 camion équipé lame néoprène. Epanchage de déverglaçant agréé, éventuellement à titre préventif. ECOWAY-F-35 : Formiate de potassium.	1 truck equipped with rubber blade. Spreading of approved de icing product, possible as a preventive measure. ECOWAY-F-35 : Potassium formiate agent.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	- Piste sur une largeur de 30 m et une longueur de 2000 m - TWY N3, C - Aire de trafic commercial	- RWY over a width of 30 m and a length of 2000 m - TWY N3, C - The commercial apron
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Suspension du trafic durant les opérations de déblaiement.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Suspension of traffic during the snow clearance operations.

AD 2 LFBP.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Parking CIV : béton enrobé Parking MIL : enrobé	CIV apron: bituminous concrete MIL apron: bituminous	
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	Alpha : - 1,1B : 44 R/B/W/T - 2, 2L : 44 R/B/W/T - 3, 3B : 36 R/C/W/U - 4 : 52 R/C/W/U - 5, 5B : 36 R/C/W/U - 6, 6B : 52 R/C/W/U - 7 : 36 F/B/W/T - 8A : 40 F/C/W/T - 8B, 8C : 29 R/B/W/T Golf : 49 R/B/W/T		
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	1) TWY NW et N5 : 18 m 2) TWY NE, M, E, N1 : 23 m 3) TWY N : 15 m limité code C 4) TWY N entre C et M : 23 m 5) TWY N3 : 23 m 6) TWY C : 23 m 7) TWY NG : 23 m 8) TWY G : 23 m 9) TWY S, S0, S1, S2 : 15 m	1) TWY NW and N5 : 18 m 2) TWY NE, M, E, N1 : 23 m 3) TWY N : 15 m limited to code C 4) TWY N between C and M : 23 m 5) TWY N3 : 23 m 6) TWY C : 23 m 7) TWY NG : 23 m 8) TWY G : 23 m 9) TWY S, S0, S1, S2: 15 m	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Enrobé	Bituminous concrete	
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	1) 45 F/C/W/T 2) 45 F/C/W/T 3) 38 F/C/W/T 4) 41 F/C/W/T 5) 39 F/C/W/T 6) 36 F/C/W/T 7) 40 F/C/W/T 8) 38 F/C/W/T 9) absence de données / absence of data.		
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Parking		
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	604 ft		
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>			
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	1 43°22'52.02"N 000°24'48.01"W 1B 43°22'52.03"N 000°24'48.28"W 2 43°22'52.01"N 000°24'49.91"W 3 43°22'53.77"N 000°24'51.71"W 3B 43°22'52.59"N 000°24'50.79"W 4 43°22'55.12"N 000°24'53.79"W 5 43°22'55.93"N 000°24'55.32"W 5B 43°22'54.40"N 000°24'53.87"W 6 43°22'56.74"N 000°24'56.85"W 6B 43°22'56.34"N 000°24'56.10"W	7 43°22'56.76"N 000°24'59.82"W G1 43°23'00.21"N 000°25'06.31"W G2 43°22'59.78"N 000°25'06.00"W G3 43°22'59.88"N 000°25'07.83"W G4 43°22'59.51"N 000°25'05.84"W G5 43°22'59.86"N 000°25'06.51"W G6 43°23'00.21"N 000°25'07.17"W G7 43°23'00.56"N 000°25'07.84"W G8 43°23'00.91"N 000°25'08.51"W	
6	Observations / <i>Remarks</i>	Stationnement sur G : Aviation non commerciale. Priorité gros porteurs - Aviation générale avec PPR PN 48HR obligatoire. Stationnement soumis à PPR PN 48HR obligatoire sauf vols commerciaux programmés, EVASAN et vol d'urgence. Contact : trafic@pau.aeroport.fr - 06.70.09.99.40. Circulation interdite aux piétons depuis les postes de l'aviation légère vers les postes aviation commerciale et aérogare. Utilisation TWY S, S0, S1 et S2 limitée aux appareils circulant en CAM, aéronefs d'état et aux aéronefs volant au profit des forces militaires.		Parking on G : Non commercial aviation. Priority on heavy carriers - General aviation with PPR PN 48HR mandatory. PPR PN 48HR mandatory except scheduled commercial, medical and emergency flights. Contact : trafic@pau.aeroport.fr - 06.70.09.99.40. Pedestrian traffic forbidden from general aviation towards commercial aviation stands and terminal. Use of TWY S, S0, S1 and S2 reserved for military aircraft, state aircraft and aircraft flying for military forces.

AD 2 LFBP .9

Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / Surface movement guidance and control system, marking

1	ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i>	Voir carte AD 2 LFBP APDC 01.	See AD 2 LFBP APDC 01.
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	Oui	Yes
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	NIL	
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	Marques latérales de piste, d'axe de piste, de distance constante, d'identification de piste, de seuil de piste, lignes axiales.	RWY lateral marks, RWY centreline, threshold number and marks, distance marks, TWY centrelines.
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFBP .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	Commandable : TWY N1 Permanent : TWY N3, NW, S, S0, S1.	Controlled : TWY N1 Permanent : TWY N3, NW, S, S0, S1.
4	Observations / <i>Remarks</i>	Activation du pelicandrome sur demande. Itinéraire DASH 8 / Canadair CL451 : - sortie de piste par : N5, NW, NG vers parking G. - sortie de piste par : N3, NG vers parking G. Roulage N5, NW non autorisé pour l'A400M. Marquage au sol sur parking G : lignes discontinues de couleur bleue.	Pelicandrome O/R. Route DASH 8 / Canadair CL451 : - runway exit N5, NW, NG towards apron G. - runway exit N3, NG towards apron G. Taxiing N5, NW prohibited for A400M. Ground marking apron G : blue dashed lines.

AD 2 LFBP .10

Obstacles aux abords de l'aérodrome Aerodrome obstacles

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

AD 2 LFBP .11

Renseignements météorologiques Meteorological information

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	TOULOUSE
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFBP .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	BORDEAUX MERIGNAC
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	TOULOUSE BORDEAUX MERIGNAC
	Période de validité / <i>Validity period</i>	24 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	H24
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C - PL
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	AD WARNING METAR AUTO
8	Equipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12.

AD 2 LFBP .12

Caractéristiques physiques des pistes Runway physical characteristics

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY	
1	2	3	4	5	6	
13	126 (125)	2500 x 45	52 F/C/W/T asphalte / asphalt	43°23'15.57"N 000°25'59.74"W ----- GUND NIL	THR : 177.09m / 581ft	
31	306 (305)	2500 x 45	52 F/C/W/T asphalte / asphalt	43°22'28.19"N 000°24'29.67"W ----- GUND NIL	THR : 187.76m / 616ft	
RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
13	NIL	NIL	NIL	2620 x 280	NIL	(1)
31	NIL	NIL	200	2620 x 280	NIL	(2)
(1) RESA (L x I) : 90 x 90						
(2) RESA (L x I) : 180 x 90						

AD 2 LFBP.13

Distances déclarées Declared distances

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
13	2500	2500	2500	2500	
TWY N3	1040	1040	1040		
TWY N5	2080	2080	2080		
31	2500	2700	2500	2500	
TWY N3	1480	1480	1480		
TWY S1	2120	2120	2120		

AD 2 LFBP.14

Balises d'approche et de piste Approach and runway lighting

RWY ID	APCH	THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balise axiale Centerline LGT			
						Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
13		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	70 ft		2500 m	15 m	W/R	LIH
31	CAT III - 900 m - LIH/LIL	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	53 ft	900 m	2500 m	15 m	W/R	LIH
RWY ID	Balise latéral Edge lighting				Extrémité RWY end		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity	Couleur Colour		Longueur Length	Couleur Colour	
13	1900 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R				
31	1900 m 600 m	60 m	W Y	LIH/LIL	R				

AD 2 LFBP.15

Autres balisages, système d'alimentation de secours Other lighting, secondary power supply

1	ABN IBN	
2	Té d'atterrissage / LDI Anémomètre / Anemometer	
3	Balise axiale TWY / TWY centre line lighting Balise latéral TWY / TWY edge lighting	Feux LED : N3, M, C, N entre C et M, N1 et NE entre M et N1, S1. Dispositif latéral rétroréfléchissant : NE, E, M, N entre C et M, N1, S0, S1, S2. Feux LED : N3, N1, C, N5, NG, NW, G. LED lights : N3, M, C, N between C and M, N1 and NE between M and N1, S1. Lateral reflective marking : NE, E, M, N between C and M, N1, S0, S1, S2. LED lights : N3, N1, C, N5, NG, NW, G.
4	Alimentation de secours / Secondary power unit Temps de commutation / Switch-over time	Secours par groupe. 0 sec Auxiliary power supply.
5	Observations / Remarks	Absence de marquage et de balisage axial raquette de retournement seuil 31. Feux de barre d'arrêt à LED. Half-turn area THR 31 : no axial marking and lighting. Stopbars with LED lights.

AD 2 LFBP.16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

1	Description	1) CIV : HE entre TWY M et E FATO : -dimensions : 19.65 m x 19.65 m TLOF : -position : 43°22'43.98"N - 000°24'42.31"W -altitude : 613 ft -dimensions : 16.30 m x 16.30 m 2) MIL : hélisation du 5ème R.H.C. Observations : voir VAC HELISTATIONS.	1) CIV: HE between TWY M and E FATO : -dimensions: 19.65 m x 19.65 m TLOF: -position: N43°22'43.98" - W000°24'42.31" -altitude: 613 ft -dimensions: 16.30 m x 16.30 m 2)MIL: 5th R.H.C. helicopter area. Remarks: see VAC HELISTATIONS.
---	-------------	--	--

AD 2 LFBP.17

Espaces ATS ATS airspace

Identification et limites latérales Identification and lateral limits	Classe Class	Limites verticales Vertical limits	Service / Service Indicatif d'appel (langue) Call-sign (language)	Observations Remarks
CTR PAU-PYRENEES 43°28'56"N , 000°33'02"W - 43°30'15"N , 000°23'58"W - 43°25'00"N , 000°14'32"W - arc horaire de 8 NM de rayon centré sur 43°22'48"N , 000°25'07"W (ARP) - 43°16'06"N , 000°19'06"W - 43°21'00"N , 000°37'00"W - 43°28'56"N , 000°33'02"W	D	2500ft AMSL ----- SFC	APP PYRENEES Approche (FR) PYRENEES Approach (EN) TWR PAU Tour (FR) PAU Tower (EN)	H24 A l'exclusion des parties interférentes de la LF-R 201A lorsqu'elle est active et de la LF- P4 LF-P 4 : pénétration interdite. Dérogation : cf. AIP ENR 5.1 With the exception of the interfering parts of LF-R 201A when active and LF-P 4 LF-P 4: entry prohibited, exception see AIP ENR 5.1

AD 2 LFBP.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	PYRENEES Information (FR) <i>PYRENEES Information (EN)</i>	126.525 MHz	HO	
APP	PYRENEES Approche (FR) <i>PYRENEES Approach (EN)</i>	121.175 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	PYRENEES Approche (FR) <i>PYRENEES Approach (EN)</i>	128.800 MHz	HO	Jusqu'au FL200. Secteur/Sector PY.
TWR	PAU Sol (FR) <i>PAU Ground (EN)</i>	121.755 MHz	HO	
TWR	PAU Tour (FR) <i>PAU Tower (EN)</i>	124.150 MHz	HO	
VDF	PAU Gonio (FR) <i>PAU Homer (EN)</i>	124.150 MHz	HO	
VDF	PAU Gonio (FR) <i>PAU Homer (EN)</i>	126.525 MHz	HO	
VDF	PAU Gonio (FR) <i>PAU Homer (EN)</i>	128.800 MHz	HO	
ATIS	PAU (FR) <i>PAU (EN)</i>	128.480 MHz	HO	
D-ATIS	PAU (FR) <i>PAU (EN)</i>	NIL	HO	Diffusion des paramètres de DEP et ARR par liaison de données / ARR- DEP parameters via DATA-link.

AD 2 LFBP.19

Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
NDB	PO	397 kHz	H24	43°18'50.8"N 000°09'58.4"W	1182 ft	25NM		108°/11,2NM THR 31	
NDB	PU	364 kHz	H24	43°19'13.9"N 000°18'18.4"W	831 ft	25NM		125°/5,6NM THR 31	
LOC 31 (III.E.4)	PYR	110.1 MHz	H24	43°23'20.3"N 000°26'08.8"W	576 ft			305°/272 m THR 13	
GP 31		334.4 MHz	H24	43°22'31.0"N 000°24'44.2"W	608 ft		15.9 m/52 ft (3 °)	285°/344 m THR 31	
DME 31		CH 38X	H24	43°22'31.0"N 000°24'44.2"W	663 ft	25NM FL250		285°/344m THR 31	

AD 2 LFBP.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***20.1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE**

Le CCA PYRENEES assure les services de la circulation aérienne dans les limites latérales du SIV PYRENEES en fonction des classes d'espaces en dessous du FL 145.

20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE

Le niveau de transition est calculé par PYRENEES APP en fonction de l'altitude de transition fixée à 5000 ft.

20.3 FONCTIONS RADAR

Le Centre de Contrôle d'approche de PAU PYRENEES est habilité à utiliser les fonctions de surveillance, d'assistance et de guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information de vol et d'alerte.

20.4 MANOEUVRES AU SOL**20.4.1 Atterrissage de précision CAT II et III**

Le dégagement de la piste s'effectue obligatoirement par la bretelle N3.

20.4.2 Roulage en configuration LVP

Configuration LVP piste 31 : le dégagement de la piste 31 s'effectue par la voie N3.

La voie N5 ne doit pas être utilisée.

Sortie de piste par N3 :

Le roulage après N3 s'effectue :

- vers l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY C et N (entre C et M).
- vers l'aire de trafic Golf en empruntant les TWY NG et G (marquage axial et balisage lumineux latéral).

Entrée sur piste par N1 :

Le roulage vers N1 s'effectue :

- depuis l'aire de trafic commercial Alpha en empruntant les TWY N (entre C et M), M et NE.
- depuis l'aire de trafic Golf en empruntant les TWY G, NG, C, N (entre C et M), M et NE.

Particularité pour la circulation d'un code E ou de l'AN124 en LVP : le roulage sur le TWY N entre C et M n'est pas possible si un aéronef se trouve en P2.

Si plusieurs aéronefs sont au départ, le n°2 pourra quitter l'aire de trafic lorsque le n°1 s'annoncera arrivé au point d'attente N1.

L'attention des pilotes est attirée, notamment en LVP, sur la route de service qui traverse et contourne l'aire de trafic A.

20.4.3 Divers

Chemin de lutte aviaire situé à 75 m au Sud de l'axe de piste utilisé en conditions VMC.

Points fixes / essais moteurs au-delà de la puissance de roulage uniquement sur piste entre 0500 et 2100.

Aire de trafic A et G : poussée minimale.

Parking P7 : ACFT code E et F, roulage avec précaution puissance minimale.

Aéronef code E et F : remonter et emprunter N3 et C ou N3 et NG.

Aire de demi tour seuil 13 : Suivre marquage au sol sur aire de demi-tour ; angle de virage roulette de nez > 45°.

Rouler vitesse réduite.

20.1 UNITS RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICE PYRENEES

Approach Control Center ensures the air traffic services within the SIV PYRENEES according to airspace classification below FL 145.

20.2 ALTIMETER SETTING

Transition level is calculated by PYRENEES APP according to transition altitude fixed at 5000 ft.

20.3 RADAR FUNCTIONS

The PAU PYRENEES Approach Control Unit is entitled to use the functions of radar surveillance, monitoring and guidance to provide air traffic control, flight information and alert.

20.4 GROUND HANDLING**20.4.1 Precision landing CAT II and III**

RWY must be compulsorily vacated via TWY N3.

20.4.2 Taxiing in LVP configuration

LVP configuration RWY 31 : RWY 31 must be vacated via TWY N3.

TWY N5 cannot be used.

RWY exit via N3 :

Taxiing after N3 :

- *towards commercial apron Alpha via TWY C and N (between C and M).*
- *towards apron Golf via TWY NG and G (centreline marking and TWY edge lighting).*

RWY entrance via N1 :

Taxiing towards N1 :

- *from commercial apron Alpha via TWY N (between C and M), M and NE.*
- *from apron Golf via TWY G, NG, C, N (between C and M), M and NE.*

Particularity for code E or AN124 traffic in LVP : taxiing on taxiway N between C and M is not possible if one ACFT is on apron stand P2

In case of multiple ACFT departing, ACFT n°2 will be able to leave the apron when ACFT n°1 has announced it has arrived at holding point N1.

Pilot attention is focused, specially during LVP, on service road crossing and by-passing apron A.

20.4.3 Miscellaneous

Bird control way located at 75 m South of RWY axis used in VMC only.

Engine power check points / engine tests beyond taxiing thrust only on RWY between 0500 and 2100.

Apron A and G : minimum thrust.

Parking P7: ACFT code E and F, taxiing carefully with minimum power.

ACFT code E and F : backtrack and taxi on N3 and C or N3 and NG.

Turn around area threshold 13 : Follow runway turn pad marking; steering angle nose gear > 45°.

Taxi at slow speed.

20.5 UTILISATION DES POSTES DE STATIONNEMENT

20.5 USE OF PARKING STANDS

Postes Stands	Arrivée autorisée Authorised arrival	Départ autorisé Authorised departure	Types Aircraft types	Envergure max (m) Aircraft max wingspan (m)	Aviation commerciale Commercial flights	Aviation d'affaire Private flights	Aviation générale General aviation	Consignes Instructions
1	P	R	Maxi code C	< 36 m	X			Poste passerelle / Jetway stand
1Bis	P	R	Maxi code E	< 65 m	X			Poste passerelle, poste interdit au B747 / Jetway stand, prohibited for B747
2	P	R	Maxi code C	< 36 m	X			Poste passerelle / Jetway stand
3	A / P	A / R	Maxi code C	< 36 m	X			Départ autonome avec guidage de l'assistance / autonomous departure with guidance assistance
3Bis	P	A / R	Maxi code C	< 36 m	X			Départ autonome avec guidage de l'assistance / autonomous departure with guidance assistance
4	A / P	R	Maxi code C	< 36 m	X			
5	A / P	R	Maxi code C	< 36 m	X			
5Bis	A / P	A / R	Maxi code C	< 36 m	X			Départ autonome avec guidage de l'assistance / autonomous departure with guidance assistance
6	A / P	R	Maxi code C	< 36 m	X			
6Bis	P	R	Maxi code E sauf/ except B747	< 66 m	X			Poste interdit au B747 / Stand prohibited for B747
7	A / P	A	Maxi code E et/ and AN124	< 66 m 73.3 m	X	X	X	Pour avion en entraînement/ Training flights Aviation militaire/ Military flights
8A, 8B, 8C	A / P	A	Maxi code B	< 25 m	X	X	X	Prioritairement aviation d'affaires. Possibilité aviation générale / Priority to private flights, general aviation flights possible
G (Golf)	A / P	A	Maxi code E et/ and AN124	< 75 m		X	X	Prioritairement avions gros porteur et Antonov dans le cadre de vols d'État, vols militaires ou des forces de l'ordre. / Priority to Antonov aircraft, military or law enforcement flights Aviation générale sans assistance / General aviation flights without assistance

A : Arrivée/Départ autonome / Autonomous arrival/departure
R : Repoussage / Push-back
P : Placeur / with guidance assistance

AD 2 LFBP.21 Procédures antibruit / Noise abatement procedures

21.1 VOLS D'ENTRAINEMENT ET DE CONTROLE

Les vols VHL sont interdits de nuit (entre 2200 et 0600 locale), les dimanches et jours fériés, le samedi sauf cas particuliers (déroutement de l'extérieur ou prolongation stage local pour causes techniques ou météo entre 0800 et 1600 locale), et durant le mois d'août, conformément à la charte d'environnement.

21.1 TRAINING AND CHECKED FLIGHTS

Training flights are prohibited at night (between 2200 and 0600 local time), on Sundays and public holidays, on Saturdays except in special cases (diversion from outside or extension of local training course for technical or weather reasons between 0800 and 1600 local time), and during the month of August, in accordance with the environmental charter dispensation.

AD 2 LFBP.22**Procédures de vol Flight procedures****22.1 VOLS AU DEPART**

Les départs RNAV sont protégés pour le senseur GNSS.
Les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV1.
Voir cartes AD 2 LFBP SID RWY ALL RNAV.
Les départs RNAV sont attribués par défaut. Dans ce cas, les aéronefs ne pouvant utiliser les SID RNAV doivent s'annoncer "NON RNAV en zone terminale" afin de se voir attribuer un départ conventionnel.
Départs conventionnels : voir cartes AD 2 LFBP RWY ALL CONV.

22.2 VOLS EN TRANSIT

Voir AD 2 LFBP ARC 01.

22.3 VOLS A L'ARRIVEE**22.3.1 Itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments (STAR)**

La description des STAR se compose d'une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesses. Les clearances fournies par les services ATC peuvent faire référence à ces STAR.

Dans ce cas :

- la partie route de la STAR doit être considérée comme une clearance,
- les contraintes de niveau de vol et de vitesse ne sont que des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable,
- tout changement de niveau de vol doit faire l'objet d'une clearance explicite, délivrée sur demande du pilote ou à l'initiative de l'organisme ATC,
- sauf clearance contraire, le pilote adapte son profil de descente afin de respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse indiquées dans la description STAR,
- en cas d'altération de cap en guidage radar pendant le suivi d'une STAR, le pilote doit respecter les contraintes de niveau de vol et de vitesse sur la nouvelle trajectoire, à des distances équivalentes de l'aérodrome de destination.

Les STAR RNAV sont protégées pour les senseurs GNSS et DME/DME.
Les critères de spécifications de navigation utilisés sont ceux de la RNAV1.
L'équipement requis pour l'utilisation des STAR RNAV est un équipement RNAV1 avec capteur GNSS et/ou DME/DME.

22.3.2 Approches RNAV

L'INA RNAV BAGRO RWY 31 est la procédure par défaut après l'IAF TEPTI sauf si une autre INA est explicitement annoncée à l'ATIS.

Au premier contact avec l'approche le pilote doit demander l'autorisation de réaliser une INA CONV.

22.3.3 FPL

Les plans de vol doivent être rédigés conformément aux itinéraires normalisés d'arrivée et de départ aux instruments.

22.4 VOLS D'HELICOPTERES

Vols d'hélicoptères en CTR :

L'information d'une activité intense d'hélicoptères sur certains itinéraires VFR peut être fournie aux usagers sous forme "d'information globale d'activité" sur la fréquence ATIS et rappelée le cas échéant sur la fréquence de contrôle.

22.5 PROCEDURES LVP

Lorsque les procédures LVP sont en cours, les pilotes sont informés par l'ATIS. Le contrôleur transmet les RVR au premier contact sur la fréquence, et dès changement significatif.

22.5.1 Piste

La piste 31 est homologuée pour des procédures d'atterrissage CAT II et CAT III, ainsi que pour les décollages par faible visibilité.

Tous les points d'attente disposent de barres d'arrêt commandables ou permanentes.

22.5.2 Critères de mise en place

Les procédures LVP sont mises en place dès que les RVR sont inférieures à 800 m ou le plafond inférieur à 200 ft.

22.1 DEPARTING FLIGHTS

RNAV departures are protected for the GNSS sensor.

The navigation specification criteria used are those of RNAV 1.

See charts AD 2 LFBP SID RWY ALL RNAV.

RNAV departures are allocated by default. In this case, ACFE unable to use RNAV SID should inform "NON RNAV terminal Area" in order to get an attribution of a conventional departure.

Conventional departures : see charts AD 2 LFBP RWY ALL CONV.

22.2 TRANSIT FLIGHTS

See AD 2 LFBP ARC 01.

22.3 ARRIVAL FLIGHTS**22.3.1 Arrival standardized instrument route (STAR)**

STAR description is composed of a route associated to a profile with flight level and speed constraints. ATC clearance could refer to these STAR.

In this case :

- route part of the STAR must be considered as a clearance,
- flight level and speed constraints are only information allowing pilot to plan a probable descent profile,
- any flight level change must be subject to a specific clearance delivered on pilot request or on ATC service initiative,
- unless opposite clearance pilot adapt his descent profile to respect flight level and speed constraint indicated in the STAR description,
- in case of heading change under radar vectoring during a STAR following, pilot must comply with flight level and speed constraints on the new trajectory, at equivalent distance from the aerodrome of destination.

RNAV STAR are protected for the GNSS and DME/DME sensors.

The navigation specification criteria used are those of RNAV1.

The equipment required to use RNAV STAR is a RNAV1 equipment fitted with GNSS and/or DME/DME sensor.

22.3.2 RNAV approaches

INA RNAV BAGRO RWY 31 is the procedure in force after TEPTI IAF except any other procedure specified on ATIS.

On first contact with the approach control centre, the pilot must request INA CONV authorization.

22.3.3 FPL

Flight plans are to be written in compliance with SIDs and STARs.

22.4 HELICOPTERS FLIGHTS

Helicopter flights in CTR :

Information of heavy helicopters activity on some VFR routes can be transmitted to users as "overall activity information" on the ATIS frequency and recalled on the air traffic control frequency as appropriate.

22.5 LVP PROCEDURES

When LVP procedures are in progress, pilots will be informed via ATIS. ATC will give RVR on first contact, and as soon as there is a significant change.

22.5.1 Runway

Runway 31 is certified for CAT II and CAT III precision approach and Low Visibility Take-Off.

All the holding points have orderable or permanent stopbars.

22.5.2 Criteria of implementation

LVP are in force when RVR are lower than 800 m or ceiling below 200 ft.

AD 2 LFBP.23

Renseignements supplémentaires Additional information

23.1

SURVEILLANCE DU TRAFIC

23.1.1

Equipement

- 1) AD équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).
- 2) Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0).

23.1.2

Zone de traitement

La surveillance est effective dans l'espace suivant :

- limites verticales : SFC-FL 145,
- limites latérales : contours SIV PYRENEES.

Lorsque l'approche de PAU PYRENEES reprend les espaces de BIARRITZ, la zone de traitement MSAW est étendue au SIV BIARRITZ.

23.2

PERIL ANIMALIER

Permanent. De SR-30 à SS+30.

23.3

DIVERS

23.3.1

MEHT seuil 31

Angle du PAPI calé sur la pente du glide pour aéronef de type A320, MEHT de 53 ft. MFS (marge de franchissement du seuil) inférieure à 9 m (29 ft) pour les avions avec une HOR (hauteur oeil/roue) supérieure à 7,34 m (24 ft).

23.3.2

Aire de demi-tour seuil 31

Absence de marquage et de balisage axial.

23.3.3

Points d'attente intermédiaire M et E

Non utilisable par RVR < 800 m

AD 2 LFBP.24

Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

AD 2 LFBP.25

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) Visual segment surface (VSS) penetration

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
Sans objet / Not applicable.	Sans objet / Not applicable

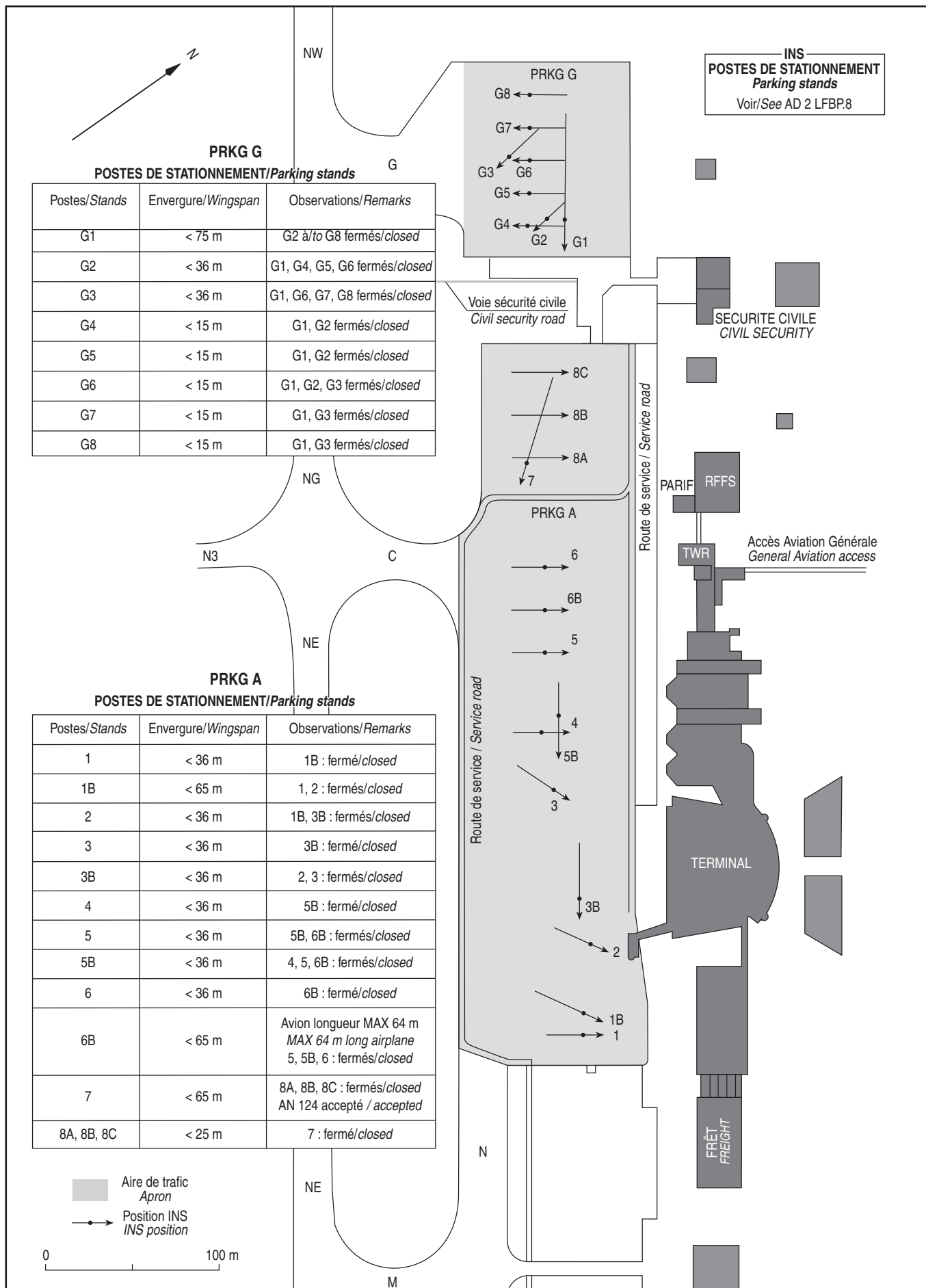
LEGENDE / KEY

		Point chaud <i>Hot spot</i>
		Diffusomètre <i>Scatterometer</i>
		Barre d'arrêt <i>Stop bar</i>
		Point d'attente <i>Holding point</i>
		Point d'attente intermédiaire <i>Intermediate holding point</i>
		Aire de trafic <i>Apron</i>

AIRE DE STATIONNEMENT

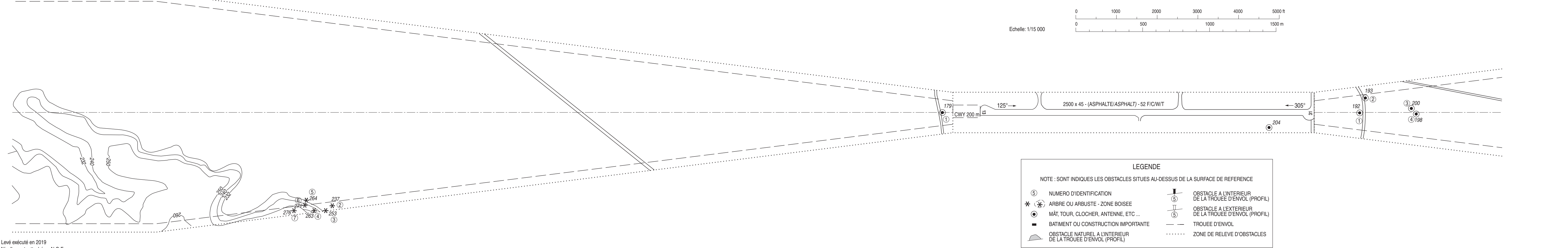
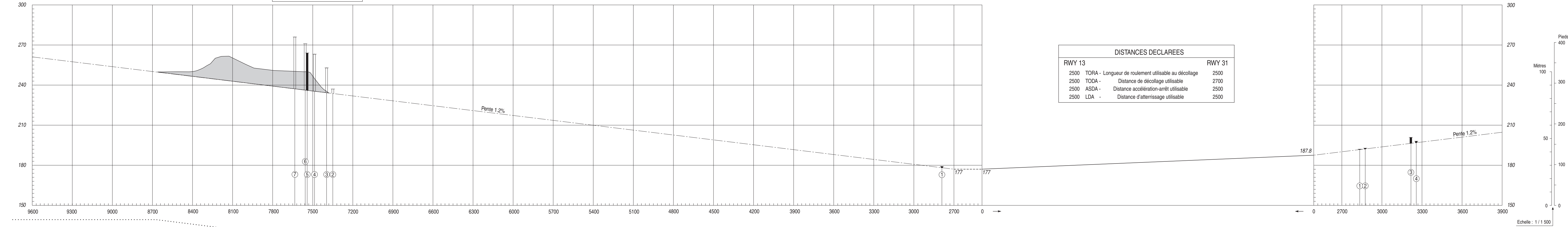
Parking areas

PAU PYRENEES



VAR 0° (20)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

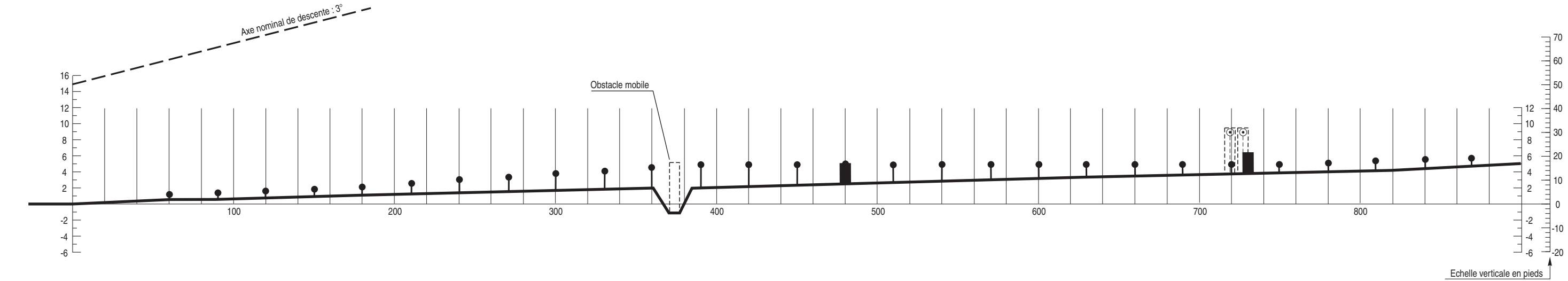
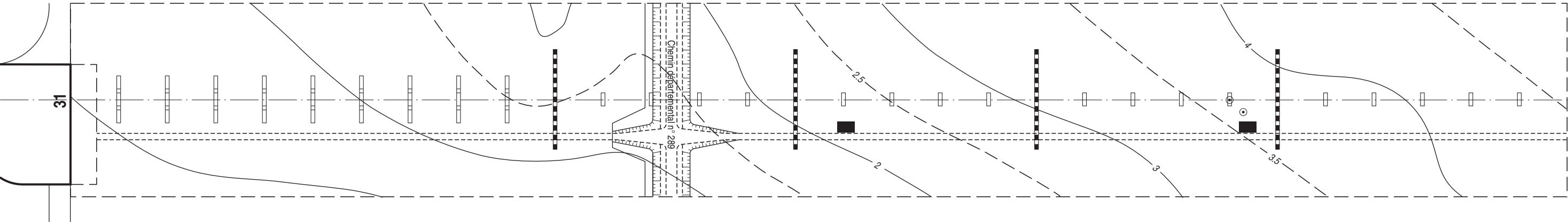


Levé exécuté en 2019
Nivellement rattaché au N.G.F.

CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

PAU PYRENEES
RWY 31

VAR 0° (20)	DIMENSIONS ET HAUTEURS EN METRES
-------------	-------------------------------------

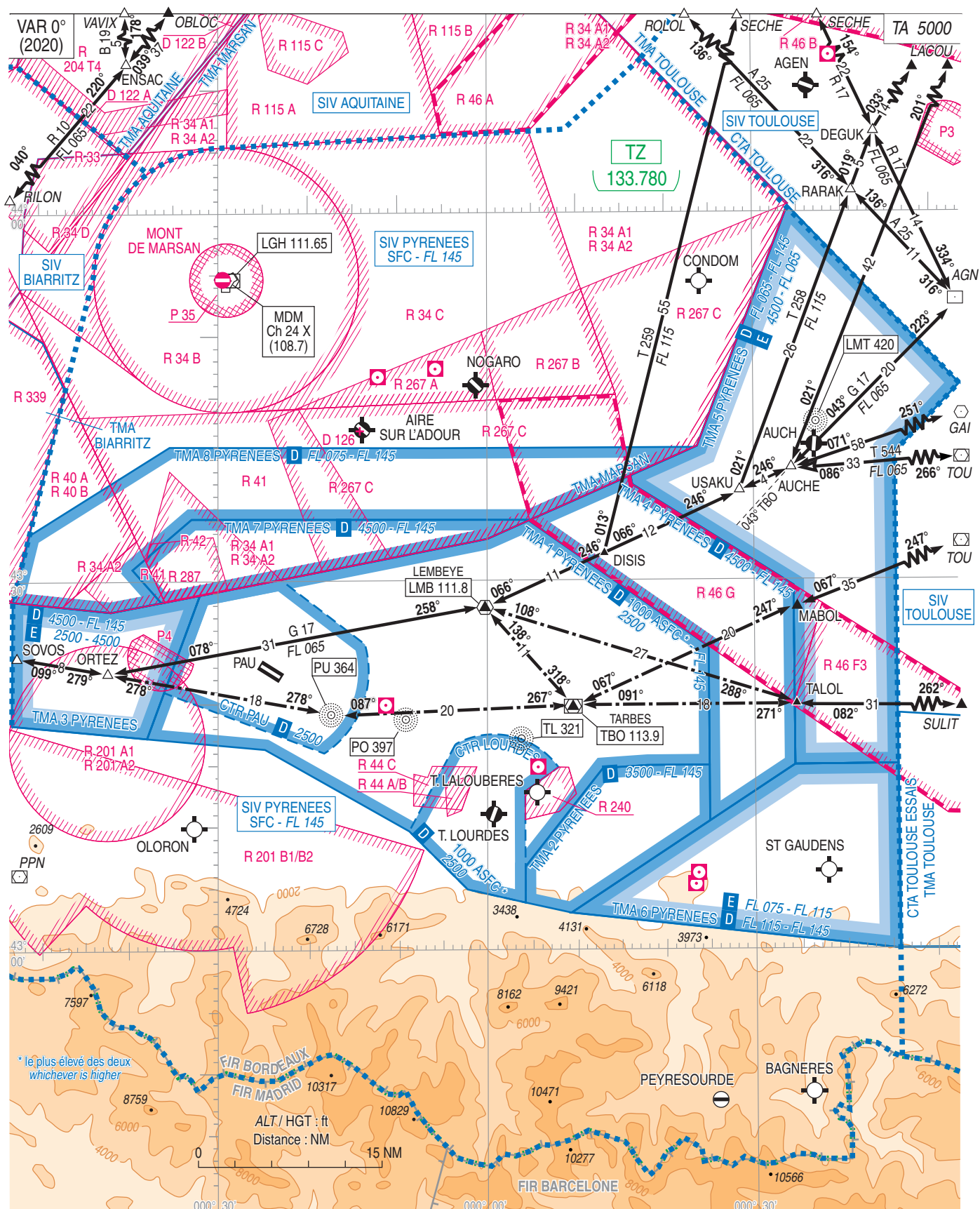


LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE	
COURBE DE NIVEAU	
PROFIL DE L'AXE	
ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE	
FEUX D'APPROCHE	
ARBRES	
MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..	

Plan exécuté pour la DAC SO en 1993, mise à jour 2020

FIS : PYRENEES Information	126.525
APP : PYRENEES Approche / <i>Approach</i>	128.800 - 121.175(s)
TWR : PAU Tour / <i>Tower</i>	124.150
LOURDES Tour / <i>Tower</i>	119.050

— . — → Sur clairance APP
On APP clearance



ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)



- 1) Panne survenant avant l'approche initiale : rejoindre la STAR et appliquer la Réglementation Nationale.
- 2) Panne survenant en cours d'approche : effectuer la procédure d'approche autorisée.
- 3) Panne suivie d'une API : appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une seconde présentation. Si cette deuxième tentative d'atterrissage est suivie d'une seconde API dégager la TMA en appliquant selon l'aérodrome de destination la procédure prévue.
- 4) Panne survenant au cours d'un départ :
En VMC : faire demi-tour pour regagner l'aérodrome de départ.
En IMC : rejoindre au plus tôt le SID assigné et appliquer les consignes panne de COM associées.

- 1) Failure occurring before INA : join STAR and comply with the National Regulation.
- 2) Failure occurring during APCH : follow the authorized APCH procedure.
- 3) Failure followed by a missed approach : apply the missed approach procedure described in IAC to perform a second attempt. If this last one is followed by a new missed approach, leave the TMA following the previous procedure according to the destination aerodrome.
- 4) Failure occurring during departure :
On VMC : make a half-turn to get back to the departure aerodrome.
On IMC : join as soon as possible assigned SID and apply the associated COM failure instructions.

DATA

PAU PYRENEES

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BTZ	REF ENR 4.1		X	X	
LMB	REF ENR 4.1	X	X		
PO	REF AD 2 LFBP 19		X		X
PU	REF AD 2 LFBP 19	X	X		
TBO	REF ENR 4.1		X		X
TOU	REF ENR 4.1	X	X		
ARSIG	REF ENR 4.4	X	X	X	
→ ATWIX	REF ENR 4.4	X	X		
AUCHE	REF ENR 4.4	X	X	X	
BAGRO	REF ENR 4.4	X	X		X
DISIS	REF ENR 4.4	X	X	X	
LALTA	REF ENR 4.4	X	X		X
MABOL	REF ENR 4.4	X	X	X	
ORTEZ	REF ENR 4.4		X	X	
OSVEG	REF ENR 4.4	X			X
SOVOS	REF ENR 4.4	X	X	X	
SUDAD	REF ENR 4.4	X	X		X
TADAN	REF ENR 4.4		X	X	
TEPTI	REF ENR 4.4	X	X	X	
USAKU	REF ENR 4.4	X	X	X	
BP913	43°20'17.1" N 000°20'20.8" W	X		X	
BP914	43°21'12.6" N 000°22'06.1" W	X		X	
BP915	43°26'25.0" N 000°27'24.0" W	X		X	
BP931	43°25'21.2" N 000°29'59.0" W	X		X	
BP933	43°22'45.9" N 000°14'11.0" W	X		X	
BP935	43°28'28.9" N 000°19'37.0" W	X		X	
IBP31	43°16'07.2" N 000°12'28.2" W	X			X
FBP31	43°18'10.8" N 000°16'21.7" W	X			X
BP410	43°23'45.4" N 000°26'56.5" W	X			X
BP412	43°28'59.0" N 000°19'18.5" W	X			X
BP414	43°29'30.9" N 000°13'10.2" W	X			X
BP416	43°22'49.0" N 000°05'53.4" W	X			X
RW31	REF THR31 LFBP AD 2.12	X			X
→ IF ILS/LOC RWY 31	43°16'07.2" N 000°12'28.2" W		X		X
FAF LOC RWY 31	43°18'10.8" N 000°16'21.7" W		X		X
IF NDB RWY 31	43°16'12.4" N 000°12'35.3" W		X		X
FAF NDB RWY 31	43°18'11.2" N 000°16'20.6" W		X		X

RNP RWY31												
RMK								MAG VAR 2020 0.5°E			REF NAVAID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	TEPTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	ATWIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	PU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA TEPTI (via BAGRO)	IF	TEPTI	-	-	-	-	-	FL070	FL100	-	-	-
	TF	LALTA	-	215	215.6	16.6	-	FL070	FL100	220	-	1.0
	TF	SUDAD	-	261	262.0	8.4	-	FL070	FL090	-	-	1.0
	TF	BAGRO	-	306	306.1	4.7	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	IBP31	-	306	306.1	6.0	-	3000	3000	210	-	1.0
INA TEPTI (via OSVEG)	IF	TEPTI	-	-	-	-	-	FL070	FL100	-	-	-
	TF	OSVEG	-	254	254.5	23.1	-	-	5000	190	-	1.0
	TF	IBP31	-	243	243,0	4,9	-	3000	3000	-	-	1.0
INA BAGRO	IF	BAGRO	-	-	-	-	-	5000	-	-	-	-
	TF	IBP31	-	306	306.1	6.0	-	3000	3000	210	-	1.0
INA OSVEG	IF	OSVEG	-	-	-	-	-	-	5000	190	-	-
	TF	IBP31	-	243	243,0	4,9	-	3000	3000	-	-	1.0
APCH	IF	IBP31	-	-	-	-	-	3000	3000	190	-	-
	TF	FBP31	-	305	305.9	3,5	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW31	Yes	305	305.9	7.3	-	-	-	-	-3.00°/52	0,3
	TF	BP410	Yes	305	305.8	2.2	-	-	2000	185	-	1.0
	DF	BP412	-	-	-	-	R	-	3000	185	-	1.0
	TF	BP414		083	083.2	4.5	-	-	4000	190	-	1.0
	TF	BP416		141	141.6	8.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	OSVEG		186	186.0	4.5	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IBP31		243	243,0	4,9	-	3000 (1)	4000	190	-	1.0
	TF	PU	Yes	306	306.2	5,3	-	3000	4000	190	-	1.0
	HM	PU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

(1) 3000 ft obligatoire si nouvelle approche en fin d'API / 3000 ft mandatory if new approach at the end of missed approach

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBP
Runway	31
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E31A
LTP/FTP Latitude	432228.1915N
LTP/FTP Longitude	0002429.6650W
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	236.9
FPAP Latitude	432315.5710N
Delta FPAP Latitude (seconds)	47.3795
FPAP Longitude	0002559.7400W
Delta FPAP Longitude (seconds)	-90.0750
Threshold Crossing Height	52.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 10 02 06 0C 1F 00 00 01 31 33 05 BF 43 9D 12 3E 26 D3 FF 41 1D 27 72 01 4A 40 FD 08 02 2C 01 64 00 C8 AF DA 73 73 5E
Calculated CRC Value	DA73735E

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	187.6

PAU PYRENEES

SID RNAV RWY 13 (2D)

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

SID RNAV RWY 13										
RMK	GNSS only				MAG VAR 2020 0.5°E			REF NAV AID :		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	Navigation Accuracy (NM)
USAKU 2D										
-	CF	BP913	-	125	125.8	3.7	-	-	-	1.0
-	TF	LMB	-	061	061.1	16.0	-	-	-	1.0
-	TF	DISIS	-	066	066.0	11.1	-	-	-	1.0
-	TF	USAKU	-	066	066.2	12.3	-	-	-	1.0
SOVOS 2D										
-	CF	BP914	Yes	125	125.8	2.2	-	-	205	1.0
-	DF	BP915	-	-	-	-	L	-	-	1.0
-	TF	SOVOS	-	260	260.8	19.7	-	-	-	1.0

PAU PYRENEES

SID RNAV RWY 31 (2V - 2Y)

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

SID RNAV RWY 31										
RWK	GNSS only				MAG VAR 2020 0.5°E			REF NAV/VD :		
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	Navigation Accuracy (NM)
USAKU 2V										
-	CA	-	-	305	305.8	-	-	1281	-	1.0
-	DF	BP935	-	-	-	-	R	-	-	1.0
-	TF	DISIS	-	080	080.1	24.0	-	-	-	1.0
-	TF	USAKU	-	066	066.2	12.3	-	-	-	1.0
SOVOS 2V										
-	CF	BP931	Yes	305	305.8	3.5	-	-	-	1.0
-	TF	SOVOS	-	263	263.2	17.6	-	-	-	1.0
USAKU 2Y										
-	CF	BP931	Yes	305	305.8	3.5	-	-	-	1.0
-	DF	ARSIG	-	-	-	-	L	4000	-	1.0
-	TF	BP933	-	067	067.4	10.0	-	-	-	1.0
-	TF	LMB	-	061	061.2	10.9	-	-	-	1.0
-	TF	DISIS	-	066	066.0	11.1	-	-	-	1.0
-	TF	USAKU	-	066	066.2	12.3	-	-	-	1.0

PAU PYRENEES et TARBES - LOURDES - PYRENEES

STAR RNAV RWY ALL

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

LFBP - LFBT STAR RNAV RWY ALL											
RMK	FL140MAX 15,5NM avant / before TEPTI (1) 5000ft sur instruction / On instruction						MAG VAR 2020 0,5°E			REF NAVAID : -	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
-	-	TEPTI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	ATWIX	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AGN 7R											
-	IF	AGN	-	-	-	-	-	-	FL190	-	-
-	TF	TEPTI	-	215	215.9	35.4	-	FL070/5000 (1)	FL140	250	1,0
TOU 7R											
-	IF	TOU	-	-	-	-	-	-	FL220	-	-
-	TF	MABOL	-	248	248.1	35.4	-	-	FL110	-	1,0
-	TF	TEPTI	-	247	247.3	7.6	-	FL070/5000 (1)	-	250	1,0
SOVOS 7R											
-	IF	SOVOS	-	-	-	-	-	-	FL140	-	-
-	TF	ORTEZ	-	099	099.0	8.1	-	-	FL100	-	1,0
-	TF	ATWIX	-	100	100.2	9.5	-	-	-	210	1,0
-	TF	ARSIG	-	118	118.7	2.7	-	5000	5000	200	1,0

PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 13 (2D)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 13			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 - senseur GNSS requis / GNSS sensor required.		
Climb gradient	Les pentes théoriques de montée sont applicables aux SID RNAV et conventionnels pour RWY13. <i>The theoretical climb gradients apply to RNAV and conventional SID for RWY13.</i> Pente théorique de montée 4,7 % MNM jusqu'au point de virage (BP913 ou BP914 en RNAV, 2 ou 3 NM DME PYR en conventionnel). Obstacle pénalisant : antenne de 659 ft situé à 200 m du THR31, à gauche de l'axe de piste. <i>Theoretical climb gradient 4.7 % MNM until turning point (BP913 ou BP914 in RNAV, 2 or 3 NM DME PYR in CONV).</i> <i>Most penalizing obstruction : antenna 659 ft located at 200 m from THR31, left of RWY axis.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP.</i> MAX IAS 250 kt in TMA if FL < 100 / MAX IAS 250 kt in TMA if FL<100.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
USAKU 2D DME critique/ Critical DME : NIL	Monter vers BP913 puis tourner à gauche vers LMB, DISIS et USAKU. <i>Climb up to BP913 then turn left to LMB, DISIS and USAKU.</i>		
SOVOS 2D DME critique/ Critical DME : NIL	Monter jusqu'à <u>BP914</u> puis tourner à gauche direct vers BP915 et SOVOS. <i>Climb up to <u>BP914</u> then turn left direct to BP915 and SOVOS.</i>		

Omnidirectional departures RWY 13
Voir / see AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV INSTR 01.

PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 31 (2V - 2Y)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 31			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 - senseur GNSS requis / GNSS sensor required.		
Climb gradient	Les pentes théoriques de montée sont applicables aux SID RNAV et conventionnels pour RWY31. <i>The theoretical climb gradients apply to RNAV and conventional SID for RWY31.</i> Pente théorique de montée 4,3 % MNM jusqu'à 700 ft AAL ou BP031. Obstacle pénalisant : arbres de plus de 900 ft situés à 2Nm du THR13 à gauche de l'axe de piste. Cette pente fait abstraction de la végétation de 609 ft AMSL à 230 m du THR13 et à 135 m à gauche de l'axe. <i>Theoretical climb gradient 4.3 % MNM until 700 ft AAL or BP931. Most penalizing obstruction : trees more than 900 ft located at 2Nm from THR13, left of RWY axis. This slope doesn't take into account the 609 ft AMSL vegetation located 230 m from the THR13, 135 m left of RWY axis.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP.</i> MAX IAS 250 kt in TMA if FL < 100 / MAX IAS 250 kt in TMA if FL<100.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
USAKU 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Monter dans l'axe RM305°. A 700 ft AAL, tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM ARP) direct vers BP935 puis DISIS et USAKU. <i>Climb on RWY axis MAG 305°. At 700 ft AAL, turn right (do not turn before 2 NM ARP) direct to BP935 then DISIS and USAKU.</i>		Pente ATS jusqu'à 700 ft AAL : 9,5 %. ATS slope up to 700 ft AAL : 9.5 %.
SOVOS 2V DME critique/ Critical DME : NIL	Monter jusqu'à <u>BP931</u> puis tourner à gauche vers SOVOS. <i>Climb up to <u>BP931</u> then turn left to SOVOS.</i>		
USAKU 2Y DME critique/ Critical DME : NIL	Monter jusqu'à <u>BP931</u> puis tourner à gauche direct vers ARSIG puis vers BP933, LMB, DISIS et USAKU. <i>Climb up to <u>BP931</u> then turn left direct to ARSIG then to BP933, DISIS and USAKU.</i>		ARSIG : MNM 4000 ft

Omnidirectional departures RWY 31

Voir / see AD 2 LFBP SID RWY ALL CONV INSTR 01.

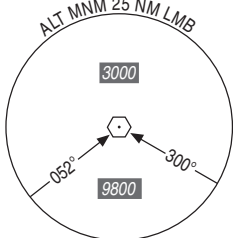
PAU PYRENEES
SID RNAV RWY 13 (2D) - 31 (2V-2Y)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / Approach 128.800 - 121.175(s)
TWR : PAU Tour / Tower 124.150
PAU Sol / Ground 121.755

RNAV 1
GNSS requis / required

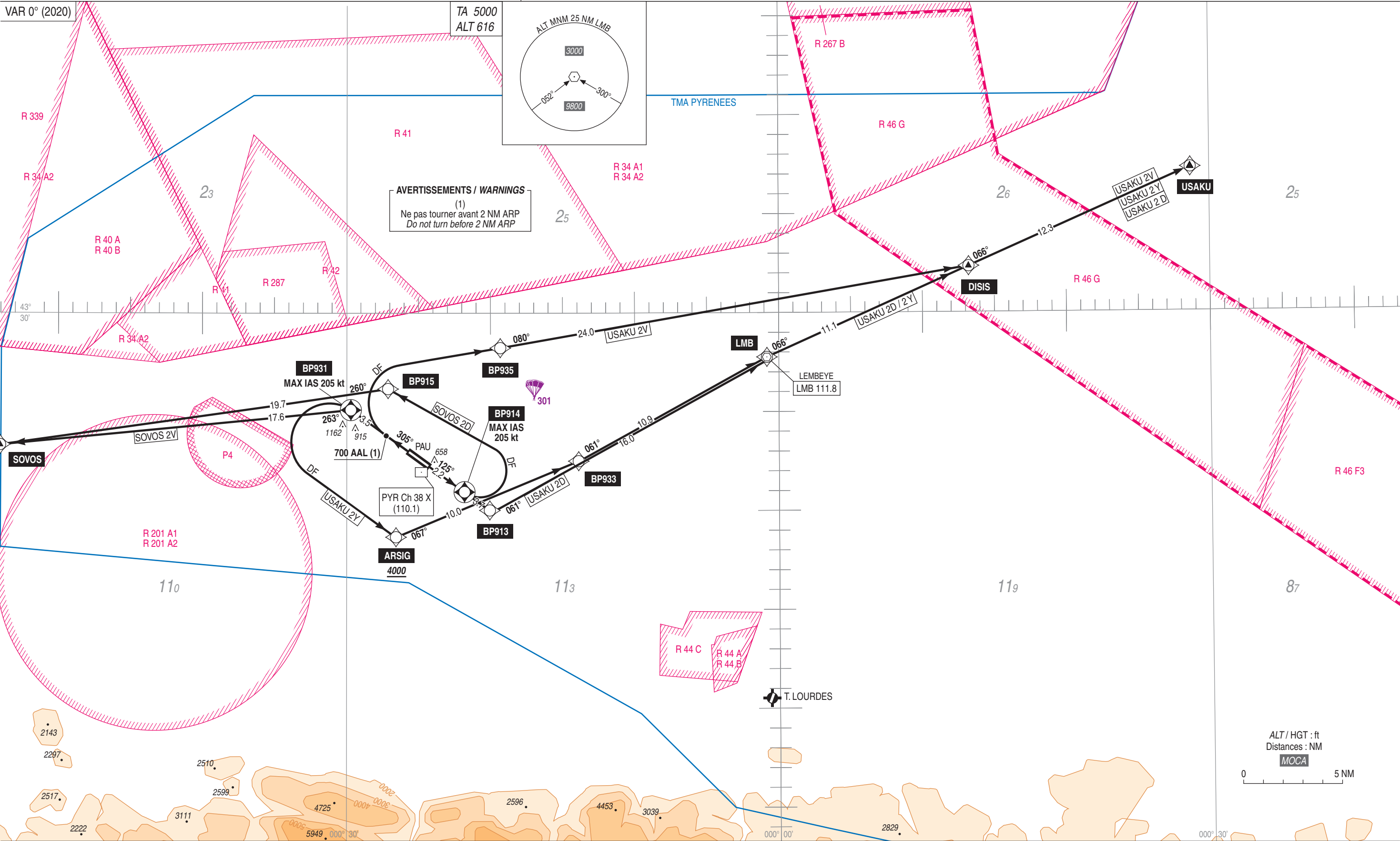
VAR 0° (2020)

TA 5000
ALT 616



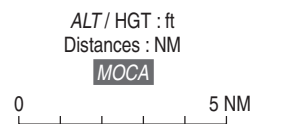
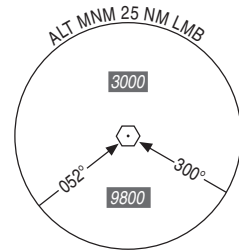
TMA PYRENEES

AVERTISSEMENTS / WARNINGS
(1)
Ne pas tourner avant 2 NM ARP
Do not turn before 2 NM ARP



ATIS : PAU	128.480
APP : PYRENEES Approche / <i>Approach</i>	128.800 - 121.175(s)
TWR : PAU Tour / <i>Tower</i>	124.150
PAU Sol / <i>Ground</i>	121.755

TA 5000
ALT 616



PAU PYRENEES
SID CONV RWY 13 (2E) et / and RWY 31 (2W - 2Z)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

1 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**1.1 RWY 31**

Monter dans l'axe RM 305°. A 2.5 NM DME PYR départ omnidirectionnel vers le premier point en route de la clairance. Survol de la P4 voir ENR 5.1.1-0, § 1.2.1.

Pente théorique de montée avant 2.5 NM DME PYR : 6,6 % MNM (cette pente fait cependant abstraction de la végétation altitude 609 ft à 230 m du THR13 et à gauche de l'axe de piste).

Pente théorique de montée après 2.5 NM DME PYR : 5,5 % MNM (obstacles pénalisants : végétation altitude 973 ft dans 262°/1.3 NM du TP à 2.5 NM de PYR ; relief altitude 8869 ft dans 165°/29 NM).

1.2 RWY 13

Monter dans l'axe RM 125°. A 2 NM DME PYR, virage à gauche vers le premier point en route de la clairance. Survol de la P4 voir ENR 5.1-0, § 1.2.1.

Pente théorique de montée avant 2 NM DME PYR : 4,7 % MNM (obstacle pénalisant : antenne altitude 659 ft à 200 m du THR31 à gauche de l'axe de piste).

Pente théorique de montée après 2 NM DME PYR : 4,7 % MNM (obstacle pénalisant : relief altitude 7760 ft à 320°/32 NM DME PYR).

2 ITINERAIRES NORMALISES DE DEPART AUX INSTRUMENTS

Les trajectoires APP/APP PAU, BIARRITZ et TOULOUSE seront limitées au FL 140.

MAX IAS 250 kt en TMA si FL < 100.

1 OMNIDIRECTIONAL DEPARTURES**1.1 RWY 31**

Climb straight ahead MAG track 305°. At 2.5 NM DME PYR omnidirectional departure to the first en route reporting point of the clearance. Overflight P4 see ENR 5.1.1-0, § 1.2.1.

Theoretical gradient of climbing slope before 2.5 NM DME PYR : 6.6 % MNM (this slope doesn't take into account vegetation altitude 609 ft, 230 m from THR13 left from RWY axis).

Theoretical gradient of climbing slope after 2.5 NM DME PYR : 5.5 % MNM (controlling obstacles : vegetation altitude 973 ft, at 262°/1.3 NM from TP, 2.5 NM from PYR ; relief altitude 8869 ft at 165°/29 NM).

1.2 RWY 13

Climb straight ahead MAG 125°. At 2 NM DME PYR, turn left to the first en route reporting point of the clearance. Overflight of P4 see ENR 5.1-0, § 1.2.1.

Theoretical gradient of climbing slope before 2 NM DME PYR : 4.7 % MNM (controlling obstacle : antenna altitude 659 ft at 200 m from THR31 at left of RWY center line).

Theoretical gradient of climbing slope after 2 NM DME PYR : 4.7% MNM (controlling obstacle : relief altitude 7760 ft at 320°/32 NM DME PYR).

2 STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE ROUTES

Paths APP/APP PAU, BIARRITZ and TOULOUSE will be limited to FL 140.

MAX IAS 250 kt within TMA if FL < 100.

SID RWY 31		
SID	Itinéraires / Routes	RMK
USAKU 2W	Monter dans l'axe RM 305°. A 400 ft AAL, tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le RDL 269° LMB (RM 089°) jusqu'à LMB puis le RDL 066° LMB (RM 066°) via DISIS jusqu'à USAKU. <i>Climb on RWY axis MAG 305°. At 400 ft AAL, turn right (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow RDL 269° LMB (MAG 089°) till LMB then RDL 066° LMB (MAG 066°) via DISIS till USAKU.</i>	Pente ATS jusqu'à 400 ft : 5,7 %. <i>ATS slope up to 400 ft : 5.7 %.</i>
SOVOS 2W	Monter dans l'axe RM 305°. A 700 ft AAL, tourner à gauche (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le RDL 259° LMB (RM 259°) jusqu'à ORTEZ puis le RDL 099° BTZ (RM 279°) jusqu'à SOVOS. <i>Climb on RWY axis MAG 305°. At 700 ft AAL, turn left (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow RDL 259° LMB (MAG 259°) till ORTEZ then RDL 099° BTZ (MAG 279°) till SOVOS.</i>	Pente obstacle jusqu'à 700 ft : 4,3 %. <i>Obstacle slope up to 700 ft : 4.3 %.</i>
USAKU 2Z	Monter dans l'axe RM 305°. A 700 ft AAL, tourner à gauche (ne pas tourner avant 2 NM de PYR) pour intercepter et suivre le RDL 259° LMB (RM 259°) jusqu'à 3000 ft AMSL puis tourner à gauche vers PU. A PU tourner à gauche vers LMB puis à LMB suivre le RDL 066° LMB (RM 066°) via DISIS jusqu'à USAKU. <i>Climb on RWY axis MAG 305°. At 700 ft AAL, turn left (do not turn before 2 NM PYR) to intercept and follow RDL 259° LMB (MAG 259°) up to 3000 ft AMSL then turn left to PU. At PU turn left to LMB then at LMB follow RDL 066° LMB (MAG 066°) via DISIS till USAKU.</i>	Pente ATS jusqu'à 3000 ft : 6 %. <i>ATS slope up to 3000 ft : 6 %.</i>

PAU PYRENEES
SID CONV RWY 13 (2E) et / and RWY 31 (2W - 2Z)
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RWY 13		
SID	Itinéraires / Routes	RMK
USAKU 2E	Monter dans l'axe RM 125°. A 3 NM DME PYR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 239° vers LMB (RM 059°) jusqu'à LMB puis le RDL 066° LMB (RM 066°) via DISIS jusqu'à USAKU. <i>Climb on RWY axis MAG 125°. At 3 NM DME PYR, turn left to intercept and follow RDL 239° to LMB (MAG 059°) till LMB then RDL 066° LMB (MAG 066°) via DISIS till USAKU.</i>	Pente obstacle jusqu'à 3 NM PYR : 4,7 %. <i>Obstacle slope till 3 NM PYR : 4.7 %.</i>
SOVOS 2E	Monter dans l'axe RM 125°. A 2 NM DME PYR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 259° LMB (RM 259°) jusqu'à ORTEZ puis le RDL 099° BTZ (RM 279°) jusqu'à SOVOS. <i>Climb on RWY axis MAG 125°. At 2 NM DME PYR, turn left to intercept and follow RDL 259° LMB (MAG 259°) till ORTEZ then RDL 099° BTZ (MAG 279°) till SOVOS.</i>	Pente obstacle jusqu'à 2 NM PYR : 4,7 %. <i>Obstacle slope till 2 NM PYR : 4.7 %.</i>

3 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

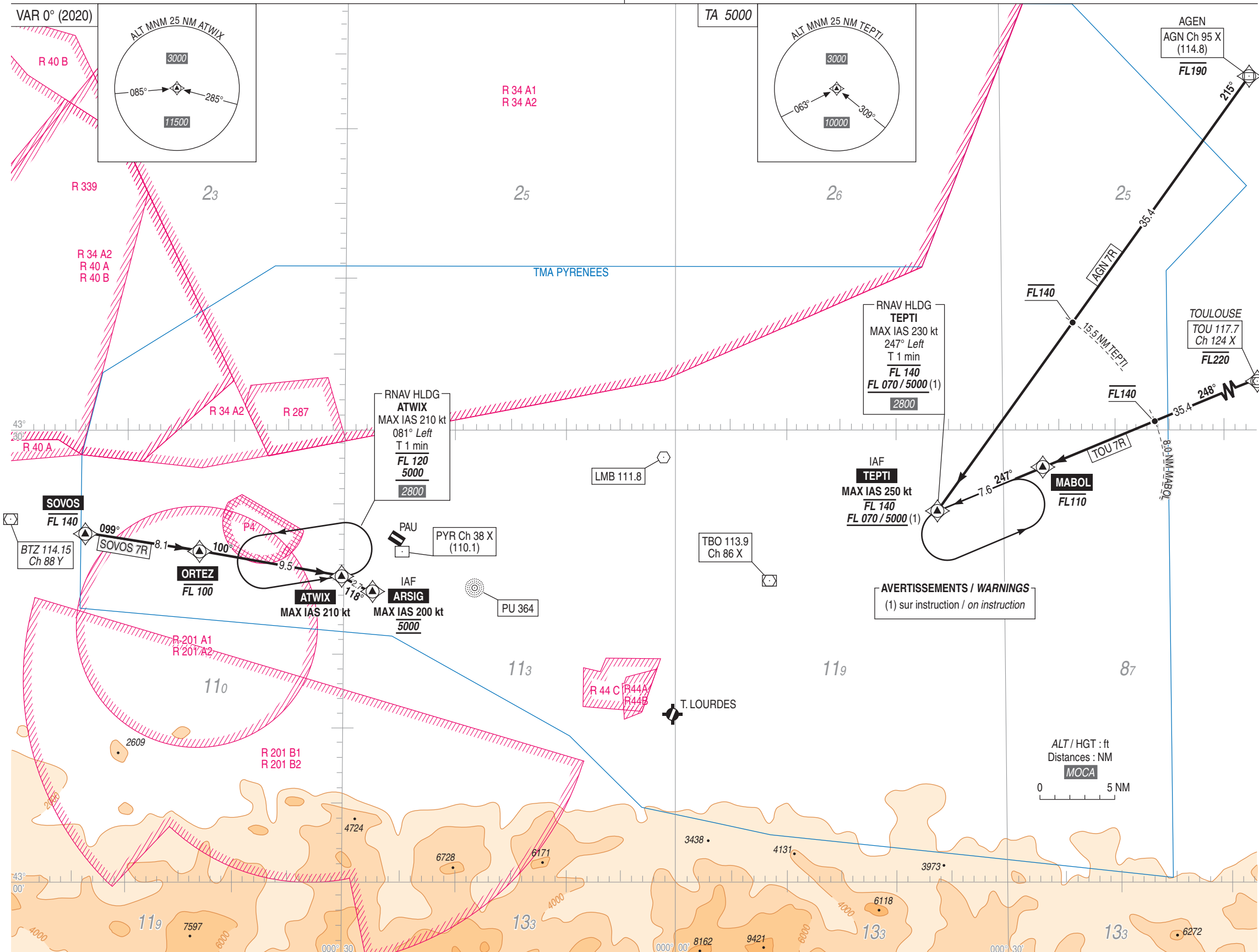
- SSR : 7600.
- En VMC : faire demi-tour pour regagner l'AD de départ ou continuer vers un AD approprié.
- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné, et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière indiqué dans le plan de vol . Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

3 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- SSR : 7600.
- In VMC : reverse the course to land on the departure AD or continue towards an appropriate AD.
- In IMC : continue the flight until reaching the TMA limits respecting the departure path at the last assigned FL then climb up the cruising FL indicated in the current flight plan. If the last assigned FL is incompatible with the minimal safe altitude, continue the climb up to the cruising FL.

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

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DME



PAU PYRENEES et TARBES - LOURDES - PYRENEES
STAR RNAV (GNSS et DME/DME)
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

RESPECT DE FL MAX HORS STAR

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distance équivalentes par les arrivées claires hors STAR, en particulier le FL140 à 15.5 NM de TEPTI.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
 - EAT,
 - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- ✈ - Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se diriger vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

FL MAX RESPECT OUT OF STAR

The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL 140 at 15.5 NM from TEPTI.

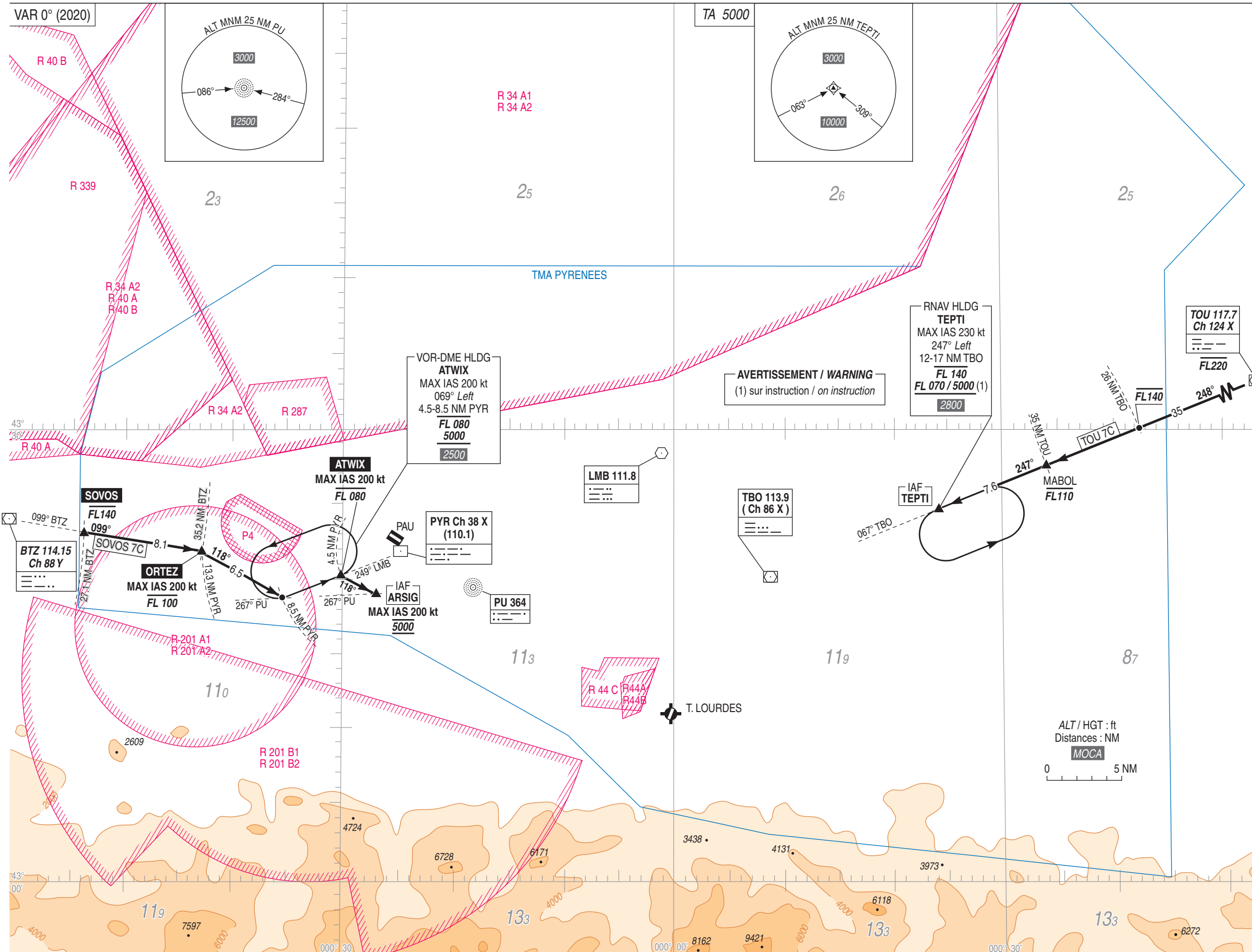
RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- Squawk 7600.
- Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.
- Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.
- Perform holding pattern until the latest of the following times.
 - EAT,
 - Arrival time in the pattern plus 10 minutes.
- Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.
- Leave IAF and perform the approach procedure.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE

- Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.
- If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in PLN climbing up to minimum enroute safety altitude.

ATIS : PAU	128.480
ATIS : LOURDES	125.955
APP : PYRENEES Approche / <i>Approach</i>	128.800 - 121.175 (s)
TWR : PAU Tour / <i>Tower</i>	124.150
PAU Sol / <i>Ground</i>	121.755
LOURDES Tour / <i>Tower</i>	119.050



PAU PYRENEES et TARBES - LOURDES - PYRENEES

STAR CONV RWY ALL

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

RESPECT DE FL MAX HORS STAR

Les niveaux maximum indiqués sur les STAR doivent également être respectés à des distances équivalentes par les arrivées clairées hors STAR, en particulier le FL 140 à 26 NM DME TBO.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Transpondeur 7600.
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la STAR nominale correspondant au point d'entrée en TMA.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé utilisable dans l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
 - EAT,
 - Heure d'arrivée dans l'attente, plus 10 minutes.
- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à l'altitude minimale publiée.
- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

- Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis effectuer une deuxième présentation.
- Si cette deuxième tentative est suivie d'une nouvelle API, se diriger vers le terrain de dégagement prévu au FPL, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

FL MAX RESPECT OUT OF STAR

The maximum levels showed on STAR must also be respected with equivalent distances by arrivals out of STAR with clearance, specially FL 140 at 26 NM TBO DME.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- Squawk 7600.
- Follow or join the STAR assigned or, failing that, the nominal one according to the TMA entry point.
- Proceed over IAF at last assigned acknowledged FL if this one is usable in the holding pattern, or, for lack of this, at the upper level of the holding stack.
- Perform holding pattern until the latest of the following times:
 - EAT,
 - Arrival time in the pattern plus 10 minutes.
- Then descend in the holding stack towards the minimum altitude published.
- Leave IAF and perform the approach procedure.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY THE MISSED APPROACH PROCEDURE

- Comply with the missed approach procedure described on IAC, then perform a new APCH.
- If the second attempt is followed by a new missed approach, divert towards the AD stated in FPL climbing up to minimum enroute safety altitude.

STAR RWY ALL	Points caractéristiques / Characteristic points	Coordonnées / Coordinates	RMK
TOU 7C (Toulouse) Réacteurs / Jets UIR + FIR Hélices / Propellers UIR + FIR	TOU 26 NM TBO MABOL TEPTI	Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4	FL 220 MAX FL 140 MAX FL 110 MAX FL070 (5000 ft sur / on instruction)
SOVOS 7C Réacteurs / Jets UIR + FIR Hélices / Propellers UIR + FIR	SOVOS ORTEZ ATWIX ARSIG	Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4 Voir / See ENR 4.4	FL 140 MAX FL 100 MAX FL 080 MAX 5000

PAU PYRENEES

CAT A B C D

ALT AD: 616, THR: 581 (21 hPa)

VPT A RWY 13

ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

VAR

0°

(20)

REF HGT : *ALT THR*

CAT	VPT A	
	MDA (H)	VIS
A	1300 (720)	1500
B	1300 (720)	1600
C	1470 (890)	2400
D	1500 (920)	3600

Observations / Remarks : NIL.

PAU PYRENEES

FNA ILS CAT I ou/or CAT II et /and CAT III RWY 31

FNA LOC RWY 31

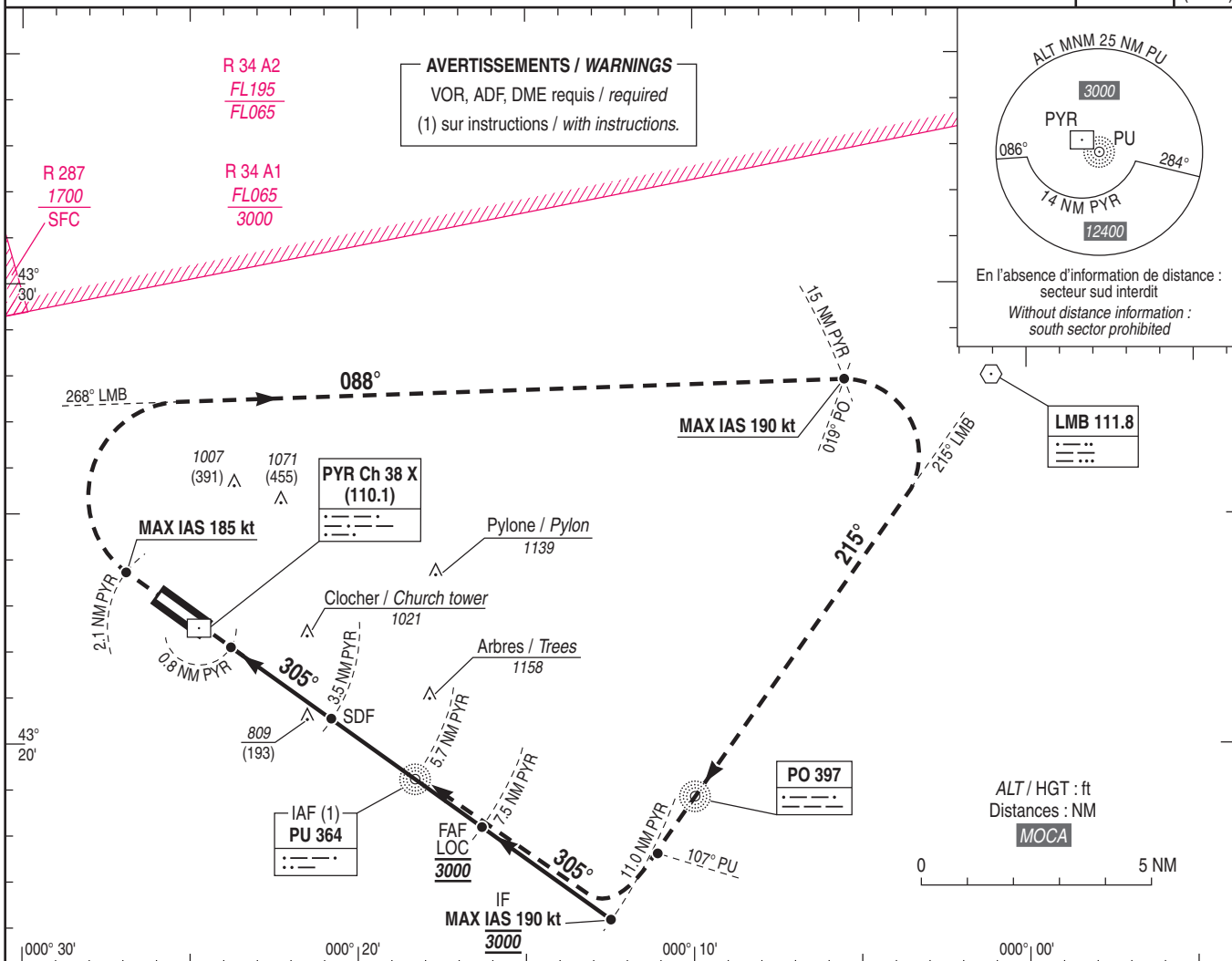
ALT AD : 616, THR : 616 (22 hPa)

ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

ILS-DME
PYR 110.1
RDH : 52

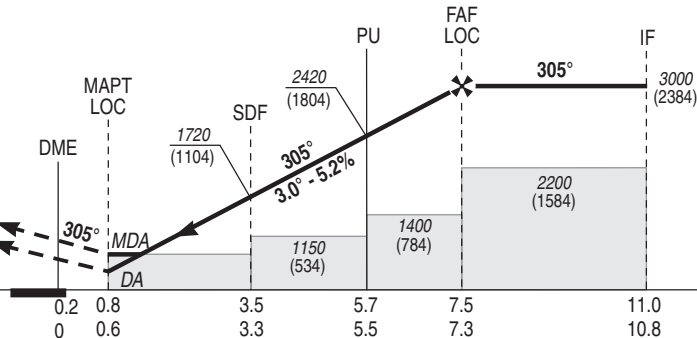
VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter **dans l'axe**. Sauf instructions du CTL, à 2.1 NM PYR, tourner à **droite (MAX IAS 185 kt)** en montée vers **4000 (3384)** pour intercepter et suivre le **RDL 268° LMB (RM 088°)**. A 15 NM PYR, tourner à **droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre le **RDL 215° LMB (RM 215°)** vers **PO (QDM 215°)**. Croisant **QDR 107° PU**, tourner à **droite** vers **PU (QDM 305°)**.
Monter à **1700 (1084)** avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **straight ahead**. Except ATC instructions, at **2.1 NM PYR**, turn **right (MAX IAS 185 kt)** up to **4000 (3384)** to intercept and follow **RDL 268° LMB (MAG 088°)**. At **15 NM PYR**, turn **right (MAX IAS 190 kt)** to intercept and follow **RDL 215° LMB (MAG 215°)** to **PO (QDM 215°)**. Crossing **QDR 107° PU**, turn **right to PU (QDM 305°)**.

Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.



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

REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS		OCH ILS CAT I	OCH ILS CAT II	LOC			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST PYR NM ALT (HGT)	2 1250 (634)	3 1560 (944)	4 1880 (1264)	5 2200 (1584)	6 2510 (1894)	7 2830 (2214)
	DA (H)	RVR			MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
	A B C C D	820 (200)	550	162	52	1060 (450)	1400	441	1320 (710)							
175	60			1320 (710)	1600											
183	73			1540 (920)	2400											
193	86			1560 (940)	3600											

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud de la piste / Circling prohibited South of RWY.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
FAF - THR	7.3 NM	6 min 17	5 min 30	4 min 53	4 min 24	4 min 00	3 min 40	3 min 23	3 min 02	2 min 45	2 min 31	2 min 23
FAF - MAPT LOC	6.7 NM	5 min 44	5 min 01	4 min 28	4 min 01	3 min 39	3 min 21	3 min 05	2 min 46	2 min 31	2 min 18	2 min 10
VSP (ft/min)		370	420	475	530	580	635	685	765	845	925	980

PAU PYRENEES

CAT A B C D

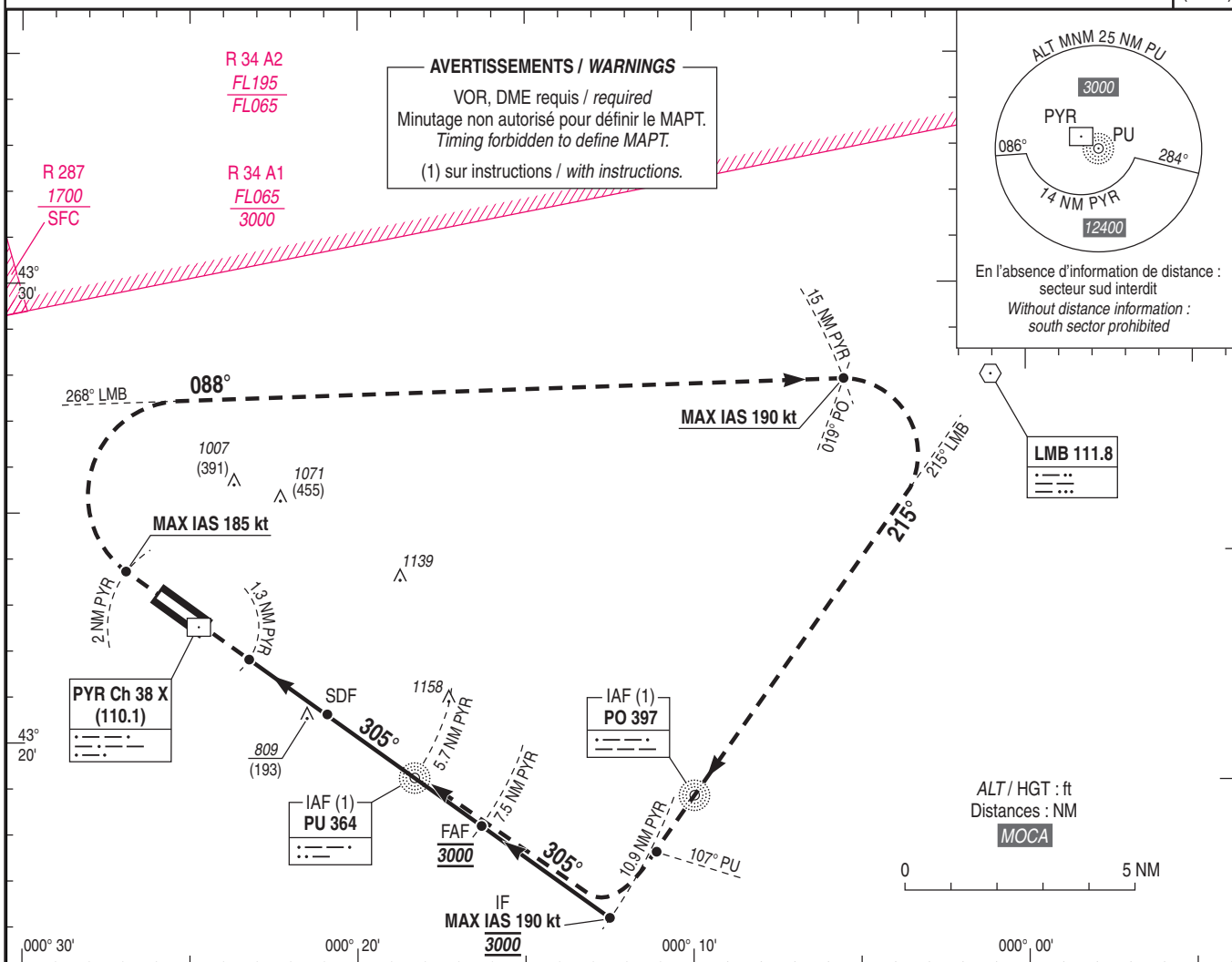
ALT AD : 616, THR : 616 (22 hPa)

FNA NDB Z RWY 31

ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

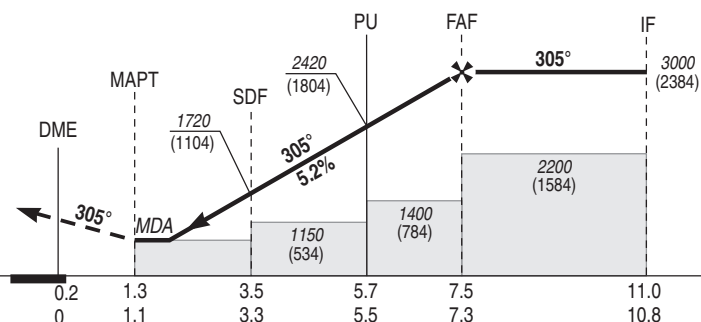
VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter au **QDR 305°** de **PU** (RM 305°). Sauf instructions contraires du CTL, à **2 NM PYR (MAX IAS 185 kt)** tourner à **droite** en montée vers **4000 (3384)** pour intercepter et suivre le **RDL 268° LMB (RM 088°)**. A **15 NM PYR**, tourner à **droite (MAX IAS 190 kt)** pour intercepter et suivre le **RDL 215° LMB (RM 215°)** vers **PO (QDM 215° de PO)**. Croisant **QDR 107° PU**, tourner à **droite** vers **PU (QDM 305°)**. Monter à **1700 (1084)** avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **QDR 305° PU** (MAG 305°). Except ATC instructions, at **2 NM PYR (MAX IAS 185 kt)**, turn **right** up to **4000 (3384)** to intercept and follow **RDL 268° LMB** (MAG 088°). At **15 NM PYR**, turn **right (MAX IAS 190 kt)** to intercept and follow **RDL 215° LMB** (MAG 215°) to **PO** (QDM 215°). Crossing **QDR 107° PU**, turn **right** to **PU** (QDM 305°).

Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.



DME PYR	←	(NM)
THR	←	(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

CAT	NDB Z + DME			MVL / Circling ⁽¹⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	1060 (450)	1400	443	1320 (710)	1500
B				1320 (710)	1600
C				1540 (920)	2400
D				1560 (940)	3600

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud de la piste / Circling prohibited South of RWY.

Accelerations: Normal (x) in 12 intervals (see also the plot) during preliminary scan of 10 min		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
FAF - MAPT	6.2 NM	5 min 19	4 min 39	4 min 08	3 min 43	3 min 23	3 min 06	2 min 52	2 min 34	2 min 20	2 min 08	2 min 01
VSP (ft/min)		370	420	470	530	580	630	680	760	840	920	970

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

PAU PYRENEES

CAT A B C D

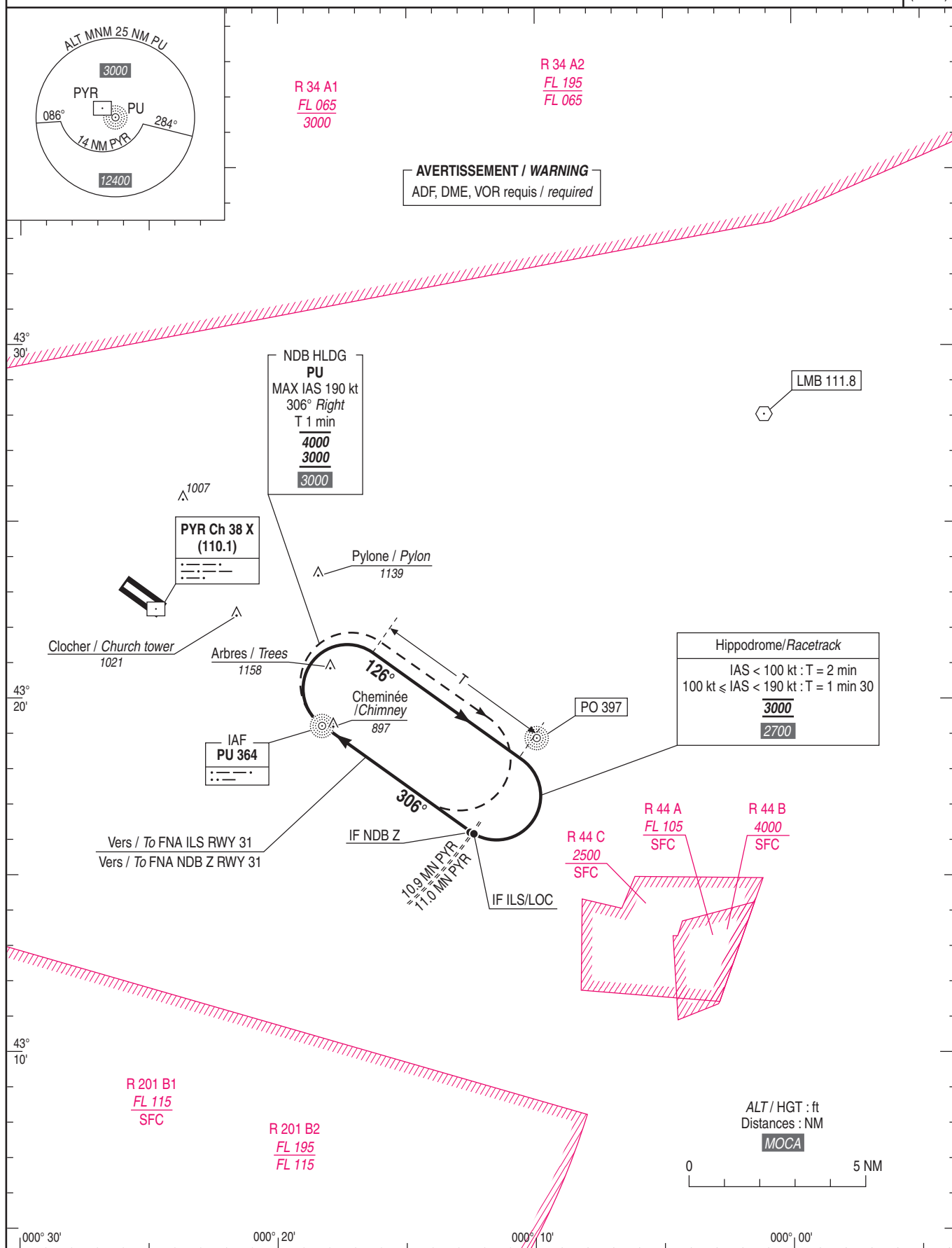
INA **CONV PU RWY 31**

ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / Approach 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

VAR
0°
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

PAU PYRENEES

CAT A B C D

INA **RNAV** BAGRO RWY 31

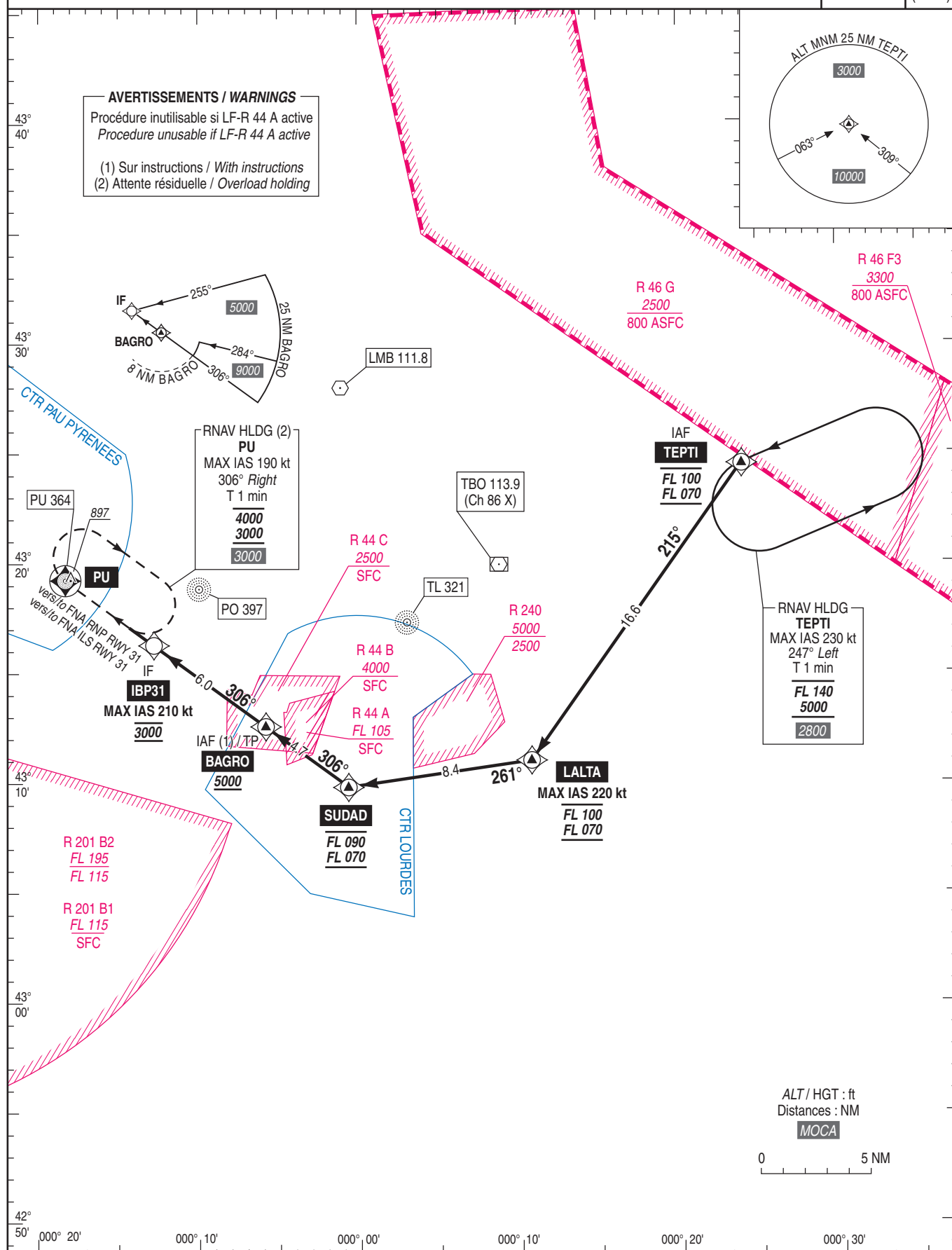
ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / *Approach* 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

RNP APCH

VAR 0° (2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

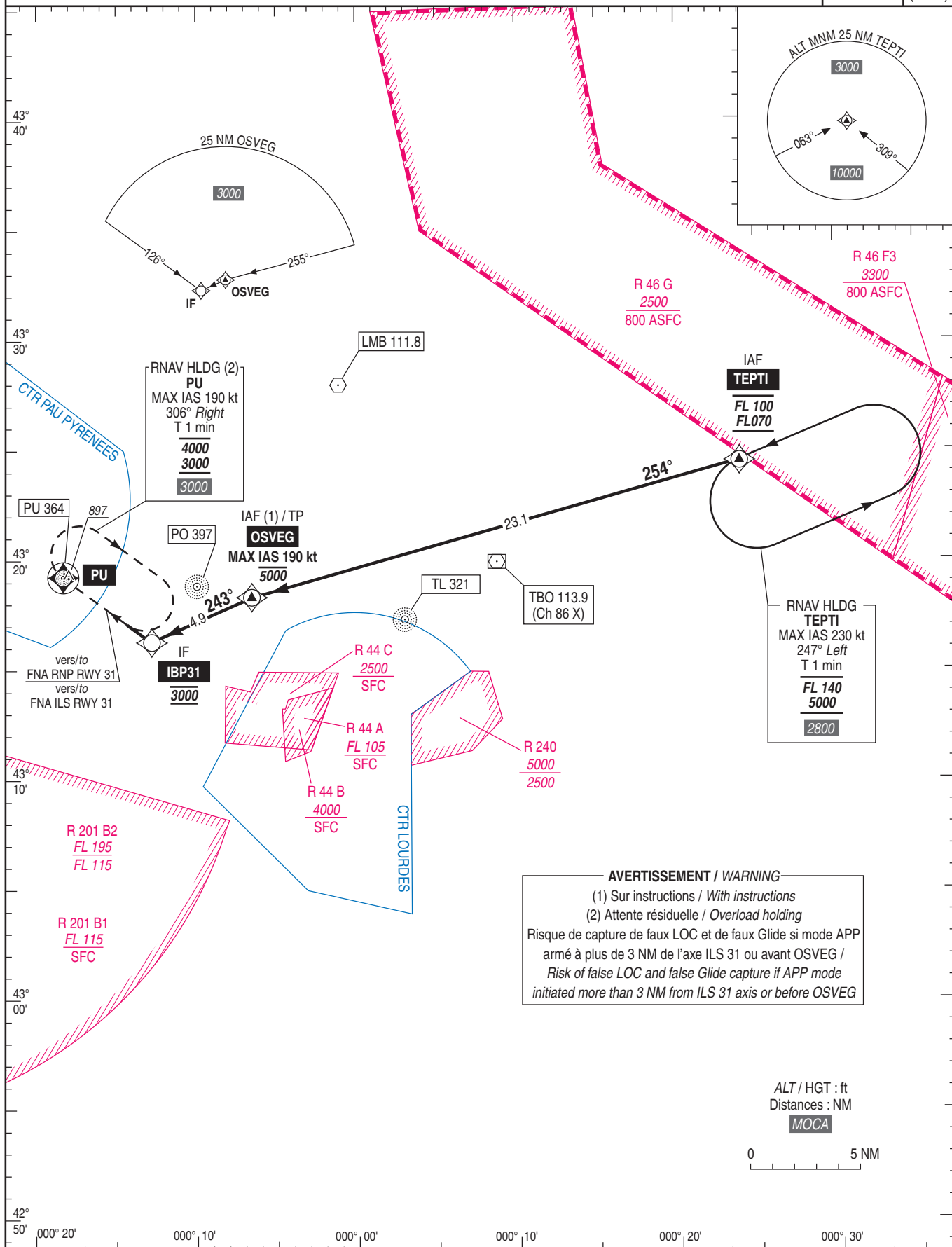
PAU PYRENEES

CAT A B C D

INA RNAV OSVEG RWY 31

ATIS : PAU 128.480
APP : PYRENEES Approche / Approach 128.800 - 121.175 (s)
TWR : PAU Tour / Tower 124.150

RNP APCH
VAR
0°
(2020)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 616, THR : 616 (22 hPa)

PAU PYRENEES

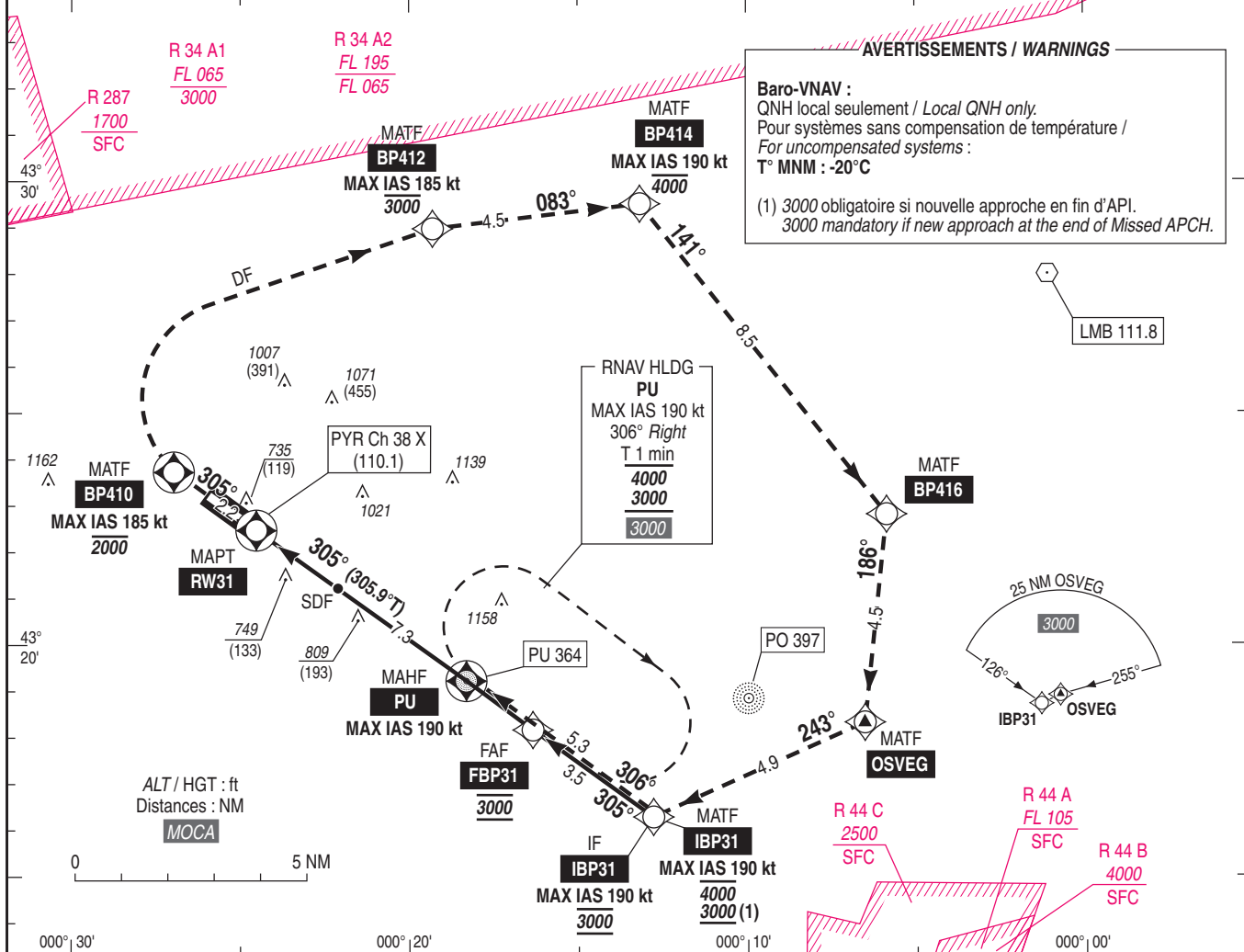
FNA RNP RWY 31

ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / Approach 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

RNP APCH

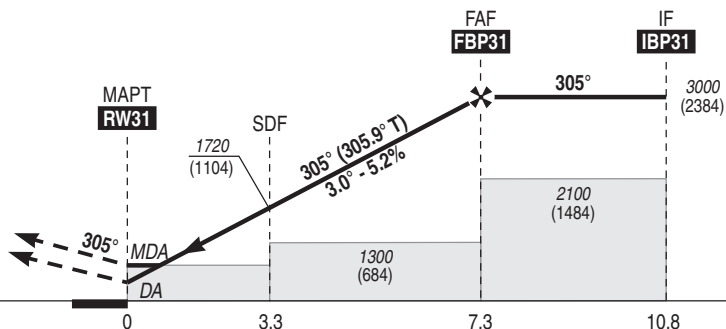
EGNOS
Ch 48792
E31A
TCH : 52VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter vers **BP410** (MAX IAS 185 kt - 2000 (1384) MAX) puis tourner à droite direct vers **BP412** (MAX IAS 185 kt - 3000 (2384) MAX) puis **BP414** (MAX IAS 190 kt - 4000 (3384) MAX) et **BP416** en montée vers 4000 (3384) puis tourner vers **OSVEG** pour une nouvelle approche ou vers **IBP31** et **PU** pour intégrer l'attente ou suivre les instructions du CTL.

Monter à 1700 (1084) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to **BP410** (MAX IAS 185 kt - 2000 (1384) MAX) then turn right direct to **BP412** (MAX IAS 185 kt - 3000 (2384) MAX) then **BP414** (MAX IAS 190 kt - 4000 (3384) MAX) and **BP416** climbing up to 4000 (3384) then turn to **OSVEG** for a new approach or to **IBP31** and **PU** to join holding or follow ATC instructions. Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.



THR ← (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

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling ⁽²⁾		DIST RWY31						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7
A			146	880 (260)	600	260				1320 (710)	1500	ALT	1300 (684)	1620 (1004)	1940 (1324)	2260 (1644)	2580 (1964)	2900 (2284)
B	820 (200)	550	158	890 (280)	600	272	1060 (450)	1400	441	1320 (710)	1600							
C			167	910 (290)	650	290				1540 (920)	2400							
D			177	940 (320)	700	317				1560 (940)	3600							

Observations / Remarks : (2) MVL interdites au Sud de la piste / Circling prohibited South of RWY.

FAF - RW31	7.3 NM	70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	420	475	530	580	635	685	765	845	925	980

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PAU PYRENEES

Instrument approach

CAT A B C D

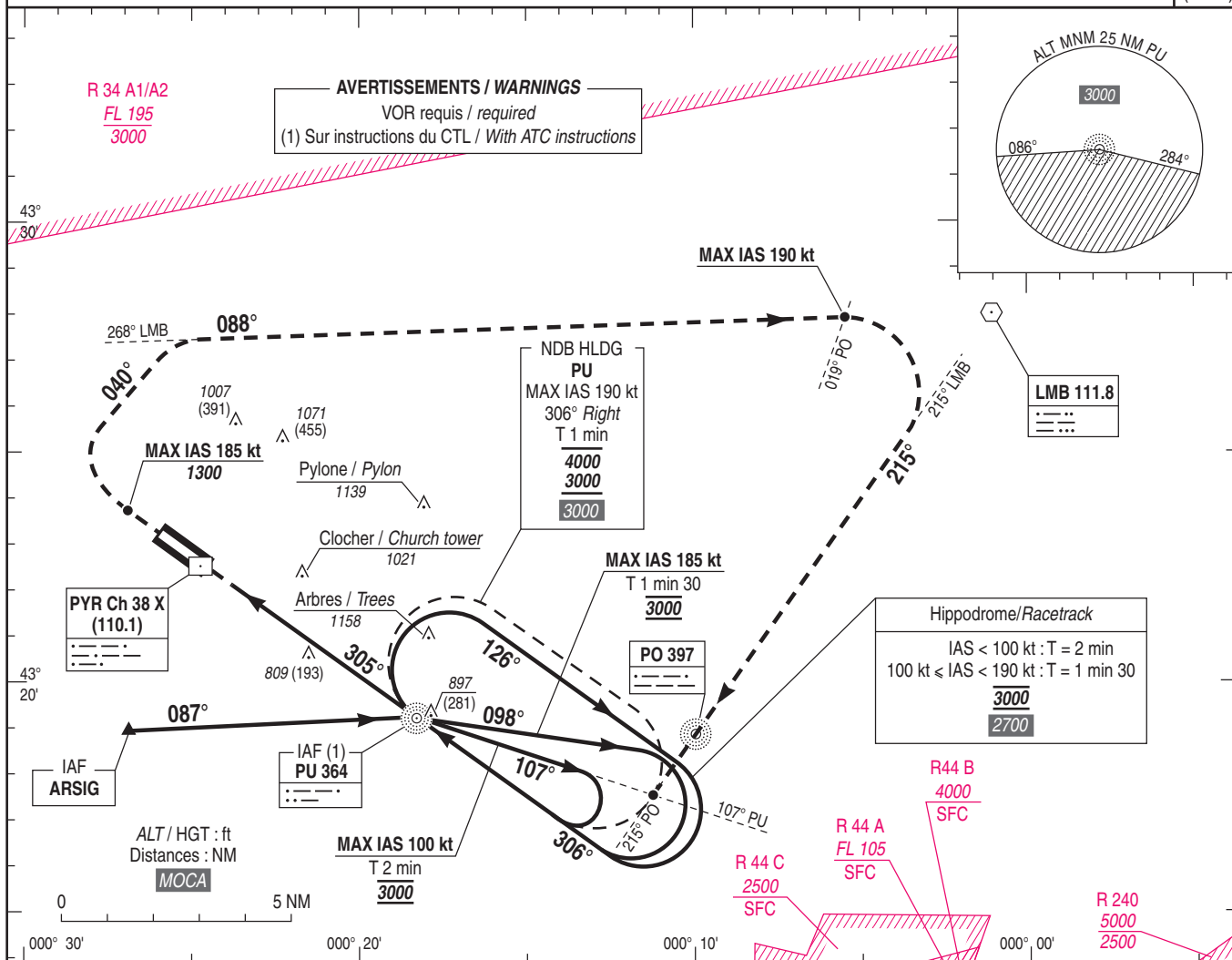
ALT AD : 616, THR : 616 (22 hPa)

NDB X RWY 31

ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / Approach 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

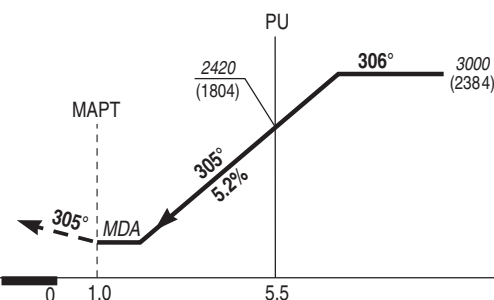
VAR
0°
(2020)

TA : 5000

API : Monter au QDR 305° de PU (RM 305°) jusqu'à 1300 (684) (MAX IAS 185 kt). Sauf instructions du CTL, tourner à droite RM 040° en montée vers 4000 (3384) pour intercepter et suivre le RDL 268° LMB (RM 088°) puis à l'interception du QDR 019° de PO, tourner à droite (MAX IAS 190 kt) pour intercepter et suivre le RDL 215° LMB (RM 215°) jusqu'à PO (QDM 215° de PO). Après PO, continuer QDR 215° de PO jusqu'à intercepter le QDR 107° de PU pour tourner à droite et rejoindre le QDM 306° vers PU.

Ne pas tourner avant le MAPT. Monter à 1900 (1284) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb QDR 305° PU (MAG 305°) to 1300 (684) (MAX IAS 185 kt). Except ATC instructions, turn right MAG 040° climbing to 4000 (3384) to intercept and follow RDL 268° LMB (MAG 088°) then at the interception with QDR 019° PO, turn right (MAX IAS 190 kt) to intercept and follow RDL 215° LMB (MAG 215°) to PO (QDM 215° PO). After PO, continue QDR 215° PO to intercept QDR 107° PU to turn right and join QDM 306° to PU. Do not turn before MAPT. Climb up to 1900 (1284) prior to level acceleration.



THR ← (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

CAT	NDB X			MVL / Circling ⁽²⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	1150 (530)	1500	528	1320 (710)	1500
B		1500		1320 (710)	1600
C		1700		1540 (920)	2400
D		1700		1560 (940)	3600

Observations / Remarks : (2) MVL interdites au Sud de la piste / Circling prohibited South of RWY.

		70 kt	80 kt	90 kt	100 kt	110 kt	120 kt	130 kt	145 kt	160 kt	175 kt	185 kt
NDB - MAPT	4.5 NM	3 min 51	3 min 23	3 min 00	2 min 42	2 min 27	2 min 15	2 min 05	1 min 52	1 min 41	1 min 33	1 min 28
VSP (ft/min)		370	420	470	530	580	630	680	760	840	920	970

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

AMDT 07/24 CHG : 1ère édition.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

PAU PYRENEES

Instrument approach

CAT A B C D

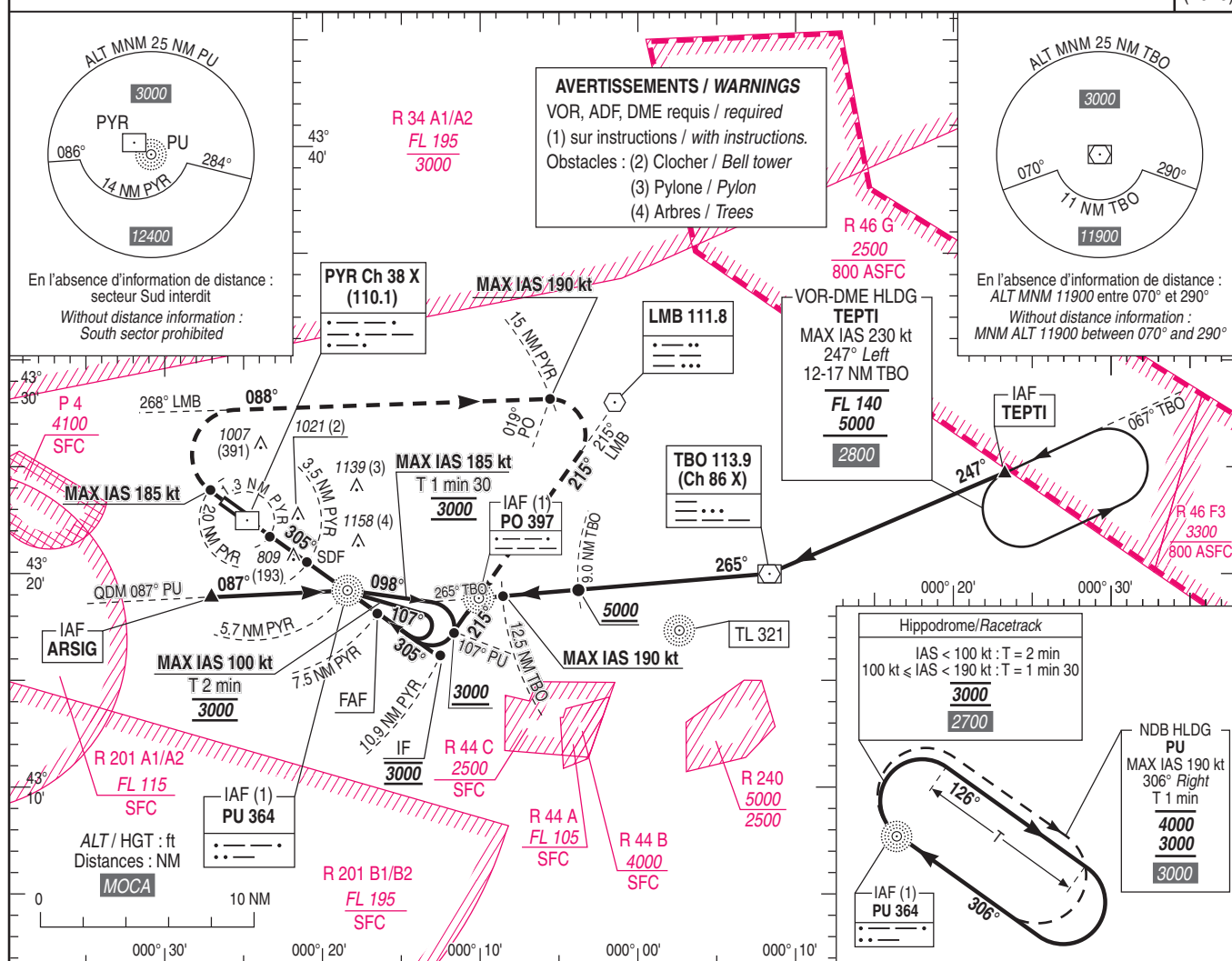
ALT AD : 616, THR : 616 (22 hPa)

NDB Y RWY 31

ATIS : PAU 128.480

APP : PYRENEES Approche / Approach 128.800 - 121.175 (s)

TWR : PAU Tour / Tower 124.150

VAR
0°
(2020)

API : Monter au **QDR 305° de PU** (RM 305°). Sauf instructions contraires du CTL, à 2 NM PYR (**MAX IAS 185 kt**) tourner à droite en montée vers **4000** (3384) pour intercepter et suivre le **RDL 268° LMB** (RM 088°). A 15 NM PYR, tourner à droite (**MAX IAS 190 kt**) pour intercepter et suivre le **RDL 215° LMB** (RM 215°) vers **PO** (QDM 215° de PO). Croisant **QDR 107° PU**, tourner à droite vers **PU** (QDM 305°). Monter à 1700 (1084) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb QDR 305° PU (MAG 305°). Except ATC instructions, at 2 NM PYR (**MAX IAS 185 kt**), turn right up to **4000** (3384) to intercept and follow **RDL 268° LMB** (MAG 088°). At 15 NM PYR, turn right (**MAX IAS 190 kt**) to intercept and follow **RDL 215° LMB** (MAG 215°) to **PO** (QDM 215°). Crossing **QDR 107° PU**, turn right to **PU** (QDM 305°). Climb up to 1700 (1084) prior to level acceleration.

DME PYR ← (NM)
THR ← (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

CAT	NDB Y			MVL / Circling ⁽⁵⁾		DIST PYR						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7
A				1320 (710)	1500	ALT	1250	1560	1880	2200	2510	2830
B				1320 (710)	1600	(HGT)	(634)	(944)	(1264)	(1584)	(1894)	(2214)
C	1060 (450)	1400	443	1540 (920)	2400							
D				1560 (940)	3600							

Observations / Remarks : (5) MVL interdites au Sud de la piste / Circling prohibited South of RWY.

FAF - MAPT	6.2 NM	5 min 19	4 min 39	4 min 08	3 min 43	3 min 23	3 min 06	2 min 52	2 min 34	2 min 20	2 min 08	2 min 01
VSP (ft/min)		370	420	470	530	580	630	680	760	840	920	970