

## BEAUVAIS TILLE

### Consignes générales / General rules

#### 3.5 Mesures transitoires

L'ensemble des itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) et des procédures d'attente aux instruments déclarées utilisables en RNAV1 peuvent être suivies par des aéronefs équipés d'un système de navigation de surface non approuvé RNAV 1 sous réserve d'observer les conditions techniques et opérationnelles suivantes :

Une base de données contenant les aides à la navigation, les points de cheminement et les trajectoires codées des procédures pour la zone concernée.

Un affichage de l'indication de la période de validité de la base de données.

L'élaboration de la position de l'aéronef à partir de capteurs GNSS ou DME/DME dans le calculateur de navigation.

Une sensibilité d'écart de route de l'indicateur (Horizontal Situation Indicator : HSI ou équivalent) sur les segments de procédures aux instruments de +/- 1 NM.

Un affichage de l'identification du point de cheminement actif.

La possibilité d'incorporer dans le plan de vol du système de navigation la procédure publiée complète par simple sélection du nom de la procédure.

Une sélection automatique des aides à la navigation (DME et VOR) utilisées par le système RNAV pour établir la position de l'aéronef.

La fonction «Direct to».

La possibilité d'enchaîner automatiquement les branches de navigation et d'effectuer les anticipations de virage («fly-over» ou «fly-by»).

De plus l'équipement RNAV de l'aéronef est conforme aux conditions minimales requises par son autorité de tutelle.

#### 3.6 Panne de radiocommunication

Afficher 7600.

Suivre la STAR PLN ou autorisée en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.

En cas de guidage radar, rejoindre la STAR initiale.

Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente ou à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :

. HAP

. Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes, puis descendre dans le secteur d'attente jusqu'au niveau spécifié de début d'approche initiale.

Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

#### 4 ITINERAIRES DE DEPART

Demande de mise en route et clearance à demander sur fréquence TWR.

Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter une pente minimale de 5,5 %. Dans le cas contraire, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

##### 4.1 Départs OPALE et NURMO

Voir volets AD 2 LFOB SID CONV INI et AD 2 LFOB SID CONV.

##### 4.2 Départs ATREX et VESAN (rejointe de route exclusivement RNAV)

Voir volets AD 2 LFOB SID CONV INI et AD 2 LFOB SID CONV.

##### 4.3 Départs Est, Sud et Ouest : SID RNAV

Voir volets AD 2 LFOB SID CONV INI ou SID RNAV INI 1 et pages AD 2 LFOB SID RNAV.

#### 3.5 Transitional measures

Every standard arrival routes (STAR) and holding patterns declared as available for RNAV 1 operations can be filed by aircraft equipped with a non-RNAV 1 approved area navigation system provided to comply with the following technical and operational requirements :

Data base including navigation aids, waypoints and encoded paths of procedures in the affected area.

Display of the data base period of validity indicator.

Determination of aircraft position with GNSS or DME/DME sensors in the navigation computer.

Cross-track sensitivity of horizontal situation indicator (HSI or the equivalent) by +/- 1 NM along segments of instrument procedures.

Identification display of the active waypoint.

Ability to incorporate into the navigation system flight plan the complete published procedure by only selecting the procedure name.

Automatic selection of navigation aids (DME and VOR) used by the RNAV system to determine the aircraft position.

“Direct to” function.

Ability to connect automatically navigation legs and to anticipate turns (“fly by” or “fly over”).

In addition, the aircraft RNAV equipment shall comply with minimum conditions required by the supervising authority.

#### 3.6 Radiocommunication failure

Squawk 7600.

Follow the authorized or PLN STAR according to the known or estimated landing direction.

In case of radar guidance, get back to the initial STAR.

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

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

. EAT

. Arrival time in the holding pattern plus 10 minutes, then descent in the holding pattern to the specified level for beginning of initial approach.

Leave the IAF at this level to perform the approach procedure until landing.

#### 4 DEPARTURE ROUTES

Request start-up clearance on TWR FREQ.

Routes are defined for ACFT whose climb performance allows a minimal slope of 5.5 %. In case of impossibility, the pilot must advise ATS from start up request.

##### 4.1 OPALE and NURMO departures

See pages AD 2 LFOB SID CONV INI and AD 2 LFOB SID CONV.

##### 4.2 ATREX and VESAN departures (rejoining only RNAV routes)

See pages AD 2 LFOB SID CONV INI and AD 2 LFOB SID CONV.

##### 4.3 East, South and West departures : SID RNAV

See pages AD 2 LFOB SID CONV INI or SID RNAV INI 1 and pages AD 2 LFOB SID RNAV.

	Secteur / Sector		Réacteurs / Jets	Hélices / Propellers
SID RNAV	Est / East	RANUX - LANVI - BUBLI (1)	FL > 195	FL > 195
		DIKOL - BAXIR	115 < FL < 195	115 < FL < 195
	Sud / South	AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL (1)	FL > 195	
	Ouest / West	ELCOB - LGL	FL > 115	FL > 115
(1) Les SID RNAV LANVI, AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI et PILUL sont réservés au réacteurs		(1) the SID RNAV LANVI, AGOPA, ERIXU, LATRA, OKASI and PILUL are reserved for jets		