

## BEAUVAIS TILLE

### Consignes générales / General rules

- 4.3.1** Domaine d'application  
Les itinéraires normalisés de départ (SID) RNAV sont établis et définis de la manière suivante :
- un "départ initial" conventionnel ou RNAV 1 débutant à l'extrémité de la piste de départ (DER) et se terminant à un repère conventionnel spécifié.
  - puis une "phase de raccordement" uniquement RNAV 1 se poursuivant jusqu'au point de rejointe du réseau « En-Route ».
- 4.3.2** Protection et emploi du radar  
Pour aéronefs de catégories A,B,C,D.  
Les départs initiaux sont protégés uniquement en navigation conventionnelle ou uniquement en RNAV 1.  
Les phases de raccordements, protégées uniquement en RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME" et répondant aux exigences RNAV 1 avec WP à anticiper ou WP à survoler, sont établies au-dessus de l'altitude minimale de sécurité (MSA ou AMSR).  
L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.
- 4.3.3** Equipement des aéronefs  
Dans tous les cas, il appartient à l'exploitant de s'assurer que l'équipement RNAV des aéronefs répond de manière convenable et appropriée aux exigences de performance sur la route à suivre et qu'il est conforme aux conditions minimales requises dans la documentation aéronautique AIP France GEN 1.5-2.
- 4.3.4** Utilisation  
Les départs initiaux conventionnels sont publiés et utilisables uniquement en navigation conventionnelle.  
Les départs initiaux RNAV sont publiés et utilisables uniquement en navigation RNAV 1.  
Les phases de raccordement, publiées uniquement RNAV avec capteurs GNSS et/ou DME/DME, sont utilisables en RNAV1.  
Le pilote ne pouvant assurer le suivi de la phase de raccordement RNAV doit s'annoncer "NON RNAV 1" dès la demande de mise en route sur la fréquence TWR afin de bénéficier d'un guidage radar dès la fin du départ initial et jusqu'à pouvoir reprendre sa propre navigation vers le point de rejointe de la structure « En-Route » prévu dans le PLN.
- 4.3.5** Mesures transitoires  
L'ensemble des itinéraires normalisés de départs (SID) déclarés utilisables en RNAV1 peuvent être suivis 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.
- 4.4** **Désignation des départs normalisés**  
La désignation des départs normalisés RNAV est dépendante de la configuration de PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG).  
L'indicatif d'itinéraires sera obtenu sur BEAUVAIS TWR.
- 4.3.1** Field of application  
These flight routes are drawn up and defined as follows :
- a conventional or RNAV 1 "initial departure" beginning from the departure end of the runway (DER) and ending at a specified conventional marker.
  - then a "junction phase" which is only operated with RNAV 1 navigation mode until reaching the waypoint joining the "En-Route" network.
- 4.3.2** Radar protection and operation  
For categories A B C D aircraft.  
Initial departures are only protected in conventional navigation or only in RNAV 1.  
The junction phases, protected only for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors and meeting RNAV 1 requirements with anticipated WP or overflown WP, are set above the minimum safe altitude (MSA or AMSR).  
The ATC unit permanently provides radar services.
- 4.3.3** Aircraft equipment  
In any case, the aircraft operator must check that the RNAV aircraft equipment is complying with the level of performance required on the requested route and meet the minimum requirements specified in the aeronautical documentation AIP France, GEN 1.5-2.
- 4.3.4** Operating procedures  
Conventional initial departures are published and only available for conventional navigation.  
RNAV initial departures are published and only available for RNAV 1 navigation.  
Junction phases, only published for RNAV navigation with GNSS and/or DME/DME sensors are available for RNAV 1 operations.  
The pilot being not able to fly the RNAV junction phase must report "NON RNAV 1" upon requesting start up clearance on TWR frequency in order to get radar guidance from the end of the initial departure until the time when he can resume own navigation to the point joining the "En-Route" network which is planned in the PLN.
- 4.3.5** Transitional measures  
Every standard initial departures (SID) declared as available for RNAV 1 operations can be filed by aircraft equipped with a non-RNAV1 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.
- 4.4** **Designation of normalized departures**  
The designation of RNAV normalized departures depends on PARIS CHARLES DE GAULLE (LFPG) configuration.  
The ident of routes will be obtained by calling BEAUVAIS TWR.

	SID Conventionnels / <i>Conventional</i>	SID RNAV	
		LFPG face à l'Est <i>LFPG East facing</i>	LFPG face à l'Ouest <i>LFPG West facing</i>
Départs / <i>Departures</i> RWY 12	M	S	V
Départs / <i>Departures</i> RWY 30	N	T	W