

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 LFOB.1

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

LFOB - BEAUVAIS TILLE

AD 2 LFOB.2

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

1	Position GEO ARP	49°27'16"N 002°06'46"E	
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection piste 12/30 et taxiway N	intersection RWY 12/30 and TWY N
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	0,5 NM NNE de BEAUVAIS	0,5 NM NNE BEAUVAIS
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	359 ft	
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	26.1 ° C	
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	144 ft	
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	1.7125°E	
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2025 (0.136°)	
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	BELLOVA	
	Adresse / <i>Address</i>	Aéroport de Paris Beauvais CS42158 60000 TILLE	
	Telephone	06 78 00 96 64 / 06 46 71 83 82	
	FAX	(0)3 44 11 46 60	
	TELEX	SITA : BVAKKXH	
	AFS	LFOBYATV LFOBYUYX LFOBZPST LFOBZPZX LFOBZTZX	
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR	
8	Observations / <i>Remarks</i>	NIL	

AD 2 LFOB.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	0500-2200 Extension possible pour tout vol programmé.	0500-2200 Possible extension for any scheduled flight.
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	09 70 27 11 66 / 03 44 52 40 48	
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	Infirmierie - 0500-2200. Hôpital et clinique à Beauvais H24.	First aid room - 0500-2200. Public and private Hospitals in Beauvais H24.
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX (voir/see GEN)	
5	BDP / <i>ARO</i>		
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	ATS	0615-2200, extension pour tout vol commercial programmé. Activité connue sur ATIS	0615-2200, extension for all scheduled commercial flights. Activity known on ATIS.
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	AVGAS 100 LL : H24, JET A1 TRO : HOR ATS. Extension possible pour tout vol programmé.	AVGAS 100 LL : H24, JET A1 TRO : ATS SKED. Possible extension for any scheduled flight.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	0500-2200	
10	Sûreté / <i>Safety</i>	H 24	H 24
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	O/R d'octobre à mai.	O/R from october to may.
12	Observations / <i>Remarks</i>	GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : HOR RFFS	GRF (Global Reporting Format) : RFFS SKED

AD 2 LFOB.4

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

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	NIL	NIL
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants / Fuel : AVGAS 100LL - JET A1 TR0 (CIV-MIL) Indices lubrifiants / Oil grades : NIL.	
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	100 LL : Automate 40 m3, paiement par carte de crédit. JET A1 : Camions (tous 55 m3/HR) : 2x40 m3, 4x35 m3. Cuves : 6x120 m3 (120 m3/HR). AVITAIR : TEL : +33 (0) 3 44 48 69 12 FAX : +33 (0) 3 44 45 33 59 Paiement carte de crédit SHELL/WORLD FUEL SERVICE/VISA/MASTERCARD ou comptant. Avitaillement Hélicoptère : AVGAS 100 LL indisponible / JET A1 TR0 par camion sur les postes de stationnement 7 et 8.	100 LL : Automatic dispenser 40 m3, payment by credit card. JET A1 : Trucks (all 55 m3/HR) : 2x40 m3, 4x35 m3. Tanks : 6x120 m3 (120 m3/HR). AVITAIR : TEL : +33 (0) 3 44 48 69 12 FAX : +33 (0) 3 44 45 33 59 Payment by credit card SHELL/WORLD FUEL SERVICE/VISA/MASTERCARD or cash payment. Helicopter refueling : AVGAS 100 LL unavailable / JET A1 TR0 by truck on stands 7 and 8.
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	2 dégivreuse Vestergaard ELEPHANT MY Dégivrants : ABAX ECOWING AD 2 Type 2.	2 de-icers Vestergaard ELEPHANT MY De-icing : ABAX ECOWING AD 2 Type 2.
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	NIL.	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	NIL	
7	Observations / <i>Remarks</i>	Fréquence Opérations : BEAUVAIS OPS 131.540 MHz Catering : LOF-FLIGHTCATERING : TEL : +33 (0) 6 09 43 36 65 E-mail : bvaops@lof.eu.com GPU 28 V / 115 V 400 Hz. Postes 1 à 12 équipés de moyens fixes de substitution en électricité 400 Hz.	Operations frequency : BEAUVAIS OPS 131.540 MHz Catering : LOF-FLIGHTCATERING : TEL : +33 (0) 6 09 43 36 65 E-mail : bvaops@lof.eu.com GPU 28 V / 115 V 400 Hz. Stands 1 to 12 equipped with 400 Hz fixed electrical alternate means.

AD 2 LFOB.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	Sur l'aéroport et à Beauvais.	At AD and in Beauvais.
2	Restaurants	Sur l'aéroport	At airport
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Autocars, taxis, voitures de location	Buses, taxis, car rental
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Infirmierie sur AD et Hôpital à Beauvais	First aid room at AD and Hospital in Beauvais.
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	Distributeur de billets, boîte aux lettres.	Cash point, postbox.
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	A Beauvais TEL : +33 (0) 3 44 15 30 30	At Beauvais TEL : +33 (0) 3 44 15 30 30
7	Observations / <i>Remarks</i>	NIL	

AD 2 LFOB.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>	HOR : voir NOTAM. RFFS pour tout vol commercial programmé.	SKED : see NOTAM. RFFS for every skeduled commercial flight.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Aéronef léger jusqu'à 7.5 t : kit de déplacement. Autres : intervention société de levage en fonction des disponibilités.	Light aircraft up to 7.5 t : removal kit. Other : removal company intervening according to their availabilities.
4	Observations / <i>Remarks</i>	NIL	

AD 2 LFOB.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>	Neige : 4 lames biaisées sur tracteur. Glace, verglas : 2 épandeurs pulvérisateurs de produit déverglacant. Aire de manoeuvre : 4 tracteurs (lame et balai), 1 épandeur. Aire de trafic : 1 épandeur balai, 2 tracteurs, 1 lame. Matériel de traitement des surfaces de l'aire de mouvement : ECOWAY F35.	Snow : tractor fitted with 4 skew blades. Surface ice, black ice : 2 de-icing agent spreaders. Manoeuvring area : 4 snow ploughs equipped with blade and sweeper, 1 spreader. Apron : 1 spreader equipped with sweeper, 2 tractors, 1 blade. Surface treatment equipment for the movement area : ECOWAY F35.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	1. RWY 12/30. 2. TWY W et N. 3. PRKG principal. 4. TWY R. 5. TWY T (à la demande).	1. RWY 12/30. 2. TWY W and N. 3. Main apron. 4. TWY R. 5. TWY T (on request).
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	KFOR	
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 Epandage de produit déverglacant soumis à accord exploitant AD. Pistes spécialement traitées en conditions hivernales : non applicable.	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 De-icing agent spreading is under permission of AD manager. RWY specially treated in winter conditions : not practical.

AD 2 LFOB.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> Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	Parking principal, aviation légère, Nord et IGN : enrobé. Parking principal Poste 1 : 69 F/B/W/T Poste 2 : 49 F/C/W/T Poste 3 : 67 F/B/W/T Poste 4 : 62 F/C/W/T Poste 5 : 51 F/C/W/T Poste 6 : 50 F/C/W/T Poste 7 : 47 F/C/W/T Poste 8 et 9 : 46 F/B/W/T Postes 10, 11 et 12 : 39 F/C/W/T Parking aviation légère : 7,5 t Parking Nord : 5,7 t Parking IGN : 14 F/C/Y/T	Main apron, general aviation, North and IGN : asphalt. Main apron Stand 1 : 69 F/B/W/T Stand 2 : 49 F/C/W/T Stand 3 : 67 F/B/W/T Stand 4 : 62 F/C/W/T Stand 5 : 51 F/C/W/T Stand 6 : 50 F/C/W/T Stand 7 : 47 F/C/W/T Stands 8 and 9 : 46 F/B/W/T Stands 10, 11 and 12 : 39 F/C/W/T Light aviation apron : 7.5 t North apron : 5.7 t IGN apron : 14 F/C/Y/T
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i> Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i> Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	N = 23 m; W, R = 18 m; A, P = 7.5 m; H = 11 m; T = 10.5 m N, W, R, A, P, T : enrobé H : herbe N : 54 F/C/W/T W : 46 F/B/W/T R : 38 F/C/W/T A, P : 5.7 t T : 6 F/C/Y/T	N, W, R, A, P, T : asphalt H : grass
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i> Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	Seuils de piste Voir AD 2 LFOB ADC	Thresholds See AD 2 LFOB ADC
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	1 49°27'30.78"N 002°06'39.04"E 10 49°27'33.53"N 002°06'52.73"E 11 49°27'34.63"N 002°06'54.24"E 12 49°27'35.79"N 002°06'55.69"E 2 49°27'30.11"N 002°06'40.51"E 3 49°27'29.26"N 002°06'42.52"E 4 49°27'28.49"N 002°06'44.36"E 5 49°27'28.00"N 002°06'45.38"E 6 49°27'28.85"N 002°06'46.20"E 7 49°27'29.91"N 002°06'47.62"E 8 49°27'30.99"N 002°06'49.07"E 9 49°27'32.80"N 002°06'51.20"E	D1 49°27'44.24"N 002°07'17.83"E D2 49°27'44.57"N 002°07'18.29"E D3 49°27'44.91"N 002°07'18.75"E D4 49°27'45.24"N 002°07'19.21"E G1 49°27'13.19"N 002°06'29.06"E G2 49°27'13.67"N 002°06'27.95"E G3 49°27'14.02"N 002°06'27.09"E L1 49°27'31.20"N 002°06'35.52"E L2 49°27'30.88"N 002°06'36.04"E L3 49°27'31.16"N 002°06'35.43"E L4 49°27'31.70"N 002°06'34.48"E L5 49°27'32.16"N 002°06'33.50"E
6	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFOB.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>	Parking Principal : Postes 1 à 12 Parking aviation légère : Postes L1 à L5 Parking Nord : Postes D1 à D4 Parking IGN : Postes G1 à G3 Utilisation des postes de stationnement : voir AD 2 LFOB MIA_TXT 01	Main apron : Stands 1 to 12 Light aviation apron : Stands L1 to L5 North apron : Stands D1 to D4 IGN apron : Stands G1 to G3 Use of stands : see AD 2 LFOB MIA_TXT 01
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	Oui : marquage axial de voie de circulation, sauf TWY en herbe H.	Yes : taxiway centreline marking, except for grass TWY H.
	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>	RWY 12/30 : seuil, axe de piste, identification piste. RWY 04/22 : seuil, axe de piste, identification de piste. TWY : axes, points d'attente (sauf H)	RWY 12/30 : threshold, runway axis, runway identification. RWY 04/22 : threshold, runway axis, runway identification. TWY : axis, holding points (except H).
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFOB .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	N, T, W commandables.	N, T, W remote controlled,
4	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 LFOB.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.
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	For aerodromes listed in Annex I of l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).

AD 2 LFOB.11 **Renseignements météorologiques Meteorological information**

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	LILLE
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFOB .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	PARIS CHARLES DE GAULLE
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	LILLE
	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 (H24) METAR AUTO
8	Équipement 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) : 03 62 72 52 25

AD 2 LFOB.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
04	041.47 (040)	708 x 18	5.7t revêtue / paved		49°27'26.53"N 002°07'00.53"E ----- GUND NIL	THR : 346ft
22	221.48 (220)	708 x 18	5.7t revêtue / paved		49°27'43.70"N 002°07'23.82"E ----- GUND NIL	THR : 359ft
12	123.66 (122)	2429 x 45	52 F/C/W/T revêtue / paved		49°27'29.92"N 002°06'13.87"E (49°27'29.14"N 002°06'15.69"E) ----- GUND NIL	THR : 352ft DTHR : 352ft
30	303.66 (302)	2429 x 45	52 F/C/W/T revêtue / paved		49°26'46.34"N 002°07'54.24"E ----- GUND NIL	THR : 297ft
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
04	NIL	NIL	NIL	768 x 60	NIL	(1)
22	NIL	NIL	NIL	768 x 60	NIL	(2)
12	NIL	NIL	NIL	2549 x 280	NIL	(3)
30	NIL	NIL	NIL	2549 x 280	NIL	(4)
(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 30 x 60 m (seuil 04) et de 30 x 60 m (seuil 22). RESA (runway end safety area) 30 x 60 m (threshold 04) and 30 x 60 m (threshold 22).						
(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 30 x 60 m (seuil 22) et de 30 x 60 m (seuil 04). RESA (runway end safety area) 30 x 60 m (threshold 22) and 30 x 60 m (threshold 04).						
(3) Accotements non aménagés pour les quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est supérieure ou égale à 9 m. RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 170 x 280 m (seuil 12) et de 240 x 280 m (seuil 30). Shoulders non arranged for four-engine aircraft whose wingspan is greater than 36 m and whose overall width of the main gear is greater than or equal to 9 m. RESA (runway end safety area) 170 x 280 m (threshold 12) and 240 x 280 m (threshold 30).						
(4) Accotements non aménagés pour les quadrimoteurs d'envergure supérieure à 36 m et dont la largeur hors tout du train principal est supérieure ou égale à 9 m. RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) de 240 x 280 m (seuil 30) et de 170 x 280 m (seuil 12). Pente longitudinale de 0,97% (supérieure à la valeur maximale réglementaire de 0,80%) sur le premier quart de la piste 30. Shoulders non arranged for four-engine aircraft whose wingspan is greater than 36 m and whose overall width of the main gear is greater than or equal to 9 m. RESA (runway end safety area) 240 x 280 m (threshold 30) and 170 x 280 m (threshold 12). Longitudinal slope of 0.97% (greater than the maximum regulatory value of 0.80%) on the first quarter of RWY 30.						

AD 2 LFOB.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations <i>Remarks</i>
04	708	708	708	708	
22	708	708	708	708	
12	2429	2429	2429	2385	
TWY N	1653	1653	1653		
TWY T	1925	1925	1925		
TWY W	2033	2033	2033		
30	2429	2429	2429	2429	
TWY N	799	799	799		

AD 2 LFOB.14

Balisesage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH	THR couleur <i>colour</i>	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur <i>Length</i>	Balisesage axial <i>Centerline LGT</i>			
						Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>
12	- 420 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	54 ft	900 m	2429	15 m	W/R	LIH
30	- 900 m - LIH	G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	54 ft		2429	15 m	W/R	LIH
RWY ID	Balisesage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>		SWY		
	Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>	Couleur <i>Colour</i>		Longueur <i>Length</i>	Couleur <i>Colour</i>	
12	2429	60 m	R/W/Y	LIH	R				(1)
30	2429	60 m	W/Y	LIH	R				(2)

(1) Balisesage d'approche, TDZ, seuil 12, axial et fin de piste : feux LED.
Balisesage latéral de couleur rouge sur 44 m, puis blanche sur 1785 m et de couleur jaune sur les 600 m restants.
Balisesage axial de couleur blanche puis de couleurs alternées rouge et blanc entre 900 m et 300 m de l'extrémité de piste et de couleur rouge entre 300 m et extrémité de piste.
Approach lighting, TDZ, THR 12 and end of RWY : LED lights.
Edge lighting red over 44 m, white over 1785 m and yellow over the 600 m remaining.
Axis lighting white, then alternate colours red and white between 900 m and 300 m from the end of RWY, and red between 300 m and the end of RWY.

(2) Balisesage d'approche, seuil 30, axial et fin de piste : feux LED.
Balisesage latéral de couleur blanche sur 1829 m, de couleur jaune sur les 600 m restants.
Balisesage axial de couleur blanche puis de couleurs alternées rouge et blanc entre 900 m et 300 m de l'extrémité de piste et de couleur rouge entre 300 m et extrémité de piste.
Approach lighting, THR 30, axis lighting and end of RWY : LED lights.
Edge lighting white over 1829 m, yellow over the 600 m remaining.
Axis lighting white, then alternate colours red and white between 900 m and 300 m from the end of RWY and red between 300 m and the end of RWY.

AD 2 LFOB.15

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

1	ABN	NIL
	IBN	NIL
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i>	NIL
	Anémomètre / <i>Anemometer</i>	Voir AD 2 LFOB ADC 01. See AD 2 LFOB ADC 01.
3	Balisesage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i>	TWY N, W.
	Balisesage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	TWY R, W, N, T.
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i>	Groupe no break Power generator no break
	Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	Instantané without any delay
5	Observations / <i>Remarks</i>	WDI lumineuse Lighted WDI

AD 2 LFOB.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	Les opérations de décollage et d'atterrissage d'hélicoptère s'effectuent uniquement sur la piste en service. Postes 7 et 8 : D (LHT) < 19.5 m.	Helicopter TKOF and landing only on RWY in use. Stands 7 and 8 : D (Overall length) < 19.5 m.
---	-------------	---	--

AD 2 LFOB.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR BEAUVAIS 49°30'57"N , 002°15'58"E - arc horaire de 6.4 NM de rayon centré sur 49°25'38"N , 002°10'31"E - 49°19'22"N , 002°08'32"E - 49°25'05"N , 001°55'31"E - arc horaire de 6.4 NM de rayon centré sur 49°28'35"N , 002°03'43"E - 49°33'55"N , 002°09'09"E - 49°30'57"N , 002°15'58"E	D	1500ft AMSL ----- SFC	APP BEAUVAIS Approche (FR) BEAUVAIS Approach (EN) TWR BEAUVAIS Tour (FR) BEAUVAIS Tower (EN)	0615-2200, SUM : -1HR Extension pour tout vol commercial programmé. Activation connue sur ATIS 118.380 MHz et tél 03 44 84 69 41. Extension for all scheduled commercial flights. Activity known on ATIS 118.380 MHz or phone 03 44 84 69 41.

AD 2 LFOB.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	BEAUVAIS Information (FR) <i>BEAUVAIS Information (EN)</i>	119.800 MHz	HO	
FIS	BEAUVAIS Information (FR) <i>BEAUVAIS Information (EN)</i>	123.985 MHz	HO	Canal 8.33 Secteur/Sector WEST
APP	BEAUVAIS Approche (FR) <i>BEAUVAIS Approach (EN)</i>	121.405 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	BEAUVAIS Approche (FR) <i>BEAUVAIS Approach (EN)</i>	123.985 MHz	HO	Canal 8.33 Secteurs/Sectors WEST et/and EAST.
TWR	BEAUVAIS Tour (FR) <i>BEAUVAIS Tower (EN)</i>	121.405 MHz	HO	
TWR	BEAUVAIS Tour (FR) <i>BEAUVAIS Tower (EN)</i>	123.985 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency. Canal 8.33
VDF	BEAUVAIS Gonio (FR) <i>BEAUVAIS Homer (EN)</i>	121.405 MHz	HO	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
VDF	BEAUVAIS Gonio (FR) <i>BEAUVAIS Homer (EN)</i>	123.985 MHz	HO	Canal 8.33
ATIS	BEAUVAIS (FR) <i>BEAUVAIS (EN)</i>	118.380 MHz	HO	Canal 8.33. TEL : 03 44 84 69 41
A/A	BEAUVAIS (FR)	121.405 MHz	HX	Absence ATS

AD 2 LFOB.19

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

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
NDB	BV	391 kHz	H24	49°29'30.1"N 002°01'46.3"E	412 ft	25NM		303°/3,53 NM THR 12	
VOR-DME	BOV	109.65 MHz CH 33Y	H24	49°26'10.9"N 002°09'11.5"E	301 ft	60NM FL500			
LOC 30 (I.E.1)	BI	109.95 MHz	H24	49°27'34.3"N 002°06'03.8"E	360 ft			302°/245 m THR 12	
GP 30		333.65 MHz	H24	49°26'47.6"N 002°07'40.6"E			16.1 m/53 ft (3°)	276°/277 m THR 30	
DME 30		CH 36Y	H24	49°26'47.6"N 002°07'40.6"E	356 ft	25NM FL250		276°/277 m THR 30	
LOC 12 (III.E.4)	BVT	111.15 MHz	H24	49°26'41.4"N 002°08'05.6"E	312 ft	25 NM		122°/276 m THR 30	
GP 12		331.55 MHz	H24	49°27'19.3"N 002°06'27.7"E			16.5 m/54 ft (3°)	140°/389 m DTHR 12	
DME 12		CH 48Y	H24	49°27'19.3"N 002°06'27.7"E	392 ft	25NM		140°/389 m DTHR 12	

AD 2 LFOB.20

Règlements de circulation locaux Local traffic regulations

20.1. DECOLLAGE PISTE 12

Depuis l'intersection avec le TWY W :

- * distances : voir AD 2 LFOB.13
- * les usagers doivent prévenir la Tour de Contrôle à la mise en route.

LVTO avec RVR < 150/200 m autorisés.

20.2. REPOUSSAGE

L'autorisation de repoussage est valide 1 minute.

20.3. REGLES DE SÛRETÉ SUR LES AIRES DE STATIONNEMENT

Sur le parking principal et aviation légère, dès l'arrivée au poste de stationnement, contact obligatoire avec Beauvais OPS 131.540 Mhz, ne pas quitter l'ACFT sans avoir été inspecté filtré par un agent de sûreté.

20.4. CIRCULATION DES AERONEFS

TWY A : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5m. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY H : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5m. Utilisable de jour uniquement. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY N : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9 m.

TWY P : limité aux aéronefs d'envergure < 15 m avec OMGWS < 4,5 m. Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

TWY R : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9m et empattement < ou = 18 m. Circulation des aéronefs interdite par RVR < 550 m.

TWY T : limité aux aéronefs d'envergure < 24 m avec OMGWS < 6 m. Circulation des aéronefs interdite par RVR < 350 m.

TWY W : limité aux aéronefs d'envergure < 36 m avec OMGWS < 9 m.

Sur la piste 04/22 : Circulation des aéronefs interdite par visibilité < 1500 m.

20.5. ENTRAÎNEMENT IFR

O/R TEL 03 44 84 69 34

20.6. RESTRICTION D'UTILISATION DES PISTES

Demi-tour sur piste interdit par température supérieure à 30°C en dehors des aires de demi-tour.

La vitesse maximale d'utilisation des aires de demi-tour est de 10 kts.

Piste 12/30 :

- Fermée de nuit en dehors des HOR ATS (absence de PCL).

- Non utilisable par les aéronefs quadrimoteurs d'envergure supérieure ou égale à 36 m et dont l'OMGWS est supérieure ou égale à 9 m.

Piste 04/22 : Décollage et atterrissage interdits de nuit (absence de balisage lumineux).

Hors horaires ATS :

- Décollages et atterrissages simultanés sur piste 12/30 et 04/22 interdits.

- Lors du roulage sur la piste 12/30, en cas d'exploitation simultanée de la piste 04/22 par un autre aéronef, maintenir sur la piste 12/30 avant le TWY Novembre à l'écart des axes de la piste 04/22.

20.7. GESTION DES AIRES DE TRAFIC

- PRKG Principal affecté prioritairement aux ACFT commerciaux.

- PRKG Aviation Légère affecté prioritairement aux ACFT légers de passage.

- PRKG Nord affecté prioritairement aux ACFT basés.

- PRKG IGN réservé aux ACFT autorisés par l'IGN.

- Pentes sur postes de stationnement entre 1% et 1,8% : calage obligatoire.

La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic (délimitée par la ligne de sécurité) et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manœuvre. L'établissement d'un contact radio est obligatoire avant la pénétration sur cette aire.

Sur l'aire de trafic, le pilote assure la prévention des abordages et des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.

20.7.1 Parking principal

A l'arrivée, les postes de stationnement sont attribués par Beauvais OPS et cette information est relayée par la tour de contrôle aux aéronefs.

Assistance par un placeur obligatoire pour toute arrivée d'aéronef, à l'exception des hélicoptères

20.1. TAKEOFF RUNWAY 12

From intersection with TWY W :

- * distances : see AD 2 LFOB.13
- * users must advise the control TWR at startup.

LVTO with RVR < 150/200 m authorized.

20.2. PUSHBACK

Pushback clearance is valid for one minute.

20.3. SECURITY RULES ON PARKING AREAS

On main parking and general aviation, when arriving on apron, contact obligatory Beauvais OPS on 131.540 Mhz, do not leave ACFT before being inspected by security agents.

20.4. AIRCRAFT TAXIING

TWY A : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

TWY H : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. Available daytime only. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

TWY N : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m.

TWY P : limited to ACFT whose wingspan is < 15 m with OMGWS < 4.5 m. ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

TWY R : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m and wheelbase < or = to 18 m. ACFT taxiing prohibited if RVR < 550 m.

TWY T : limited to ACFT whose wingspan is < 24 m with OMGWS < 6 m. ACFT taxiing prohibited if RVR < 350 m.

TWY W : limited to ACFT whose wingspan is < 36 m with OMGWS < 9 m.

On RWY 04/22 : ACFT taxiing prohibited if VIS < 1500 m.

20.5. IFR TRAINING

O/R TEL 03 44 84 69 34

20.6. RESTRICTION OF RWY USE

U-turn on runway prohibited when temperature is above 30°C except on turn-around area.

Maximum speed when using turn-around area : 10 kts.

RWY 12/30 :

- Closed at night outside ATS SKED (no PCL).

- Not available for four-engined ACFT whose wingspan is > or = to 36 m and whose OMGWS is > or = to 9 m.

RWY 04/22 : TKOF and LDG forbidden at night (no lighting)

Outside ATS schedules :

- Simultaneous take-offs and landings on runways 12/30 and 04/22 prohibited.

- When taxiing on runway 12/30, in case of a simultaneous use of runway 04/22 by another aircraft, maintain on RWY 12/30 before TWY November away from the axes of runway 04/22.

20.7. APRON MANAGEMENT

- Main apron allocated in priority to commercial ACFT.

- Light Aviation apron allocated in priority to light ACFT in transit.

- North apron allocated in priority to home-based ACFT.

- IGN apron reserved for ACFT authorised by IGN.

- Slopes on stands between 1% and 1.8% : wheel chocks mandatory.

TWR organises the taxiing sequence to enter the manoeuvring area.

Responsibilities of control services finish on arrival, when ACFT enter the apron (defined by security line) and, on departure begin when ACFT enter the manoeuvring area. Radio contact is compulsory before entering the manoeuvring area.

On apron, pilots are responsible for ground collision avoidance, their own separation and the third party safety.

20.7.1 Main apron

On arrival, parking stands are allocated by Beauvais OPS and this information is transmitted by TWR to ACFT.

Assistance from a marshaller is required for all arriving aircraft, with the exception of helicopters.

Au départ et préalablement à tous déplacements, les aéronefs doivent obligatoirement contacter la TWR.

20.7.2 Parking aviation légère

A l'arrivée, les postes de stationnement sont attribués par Beauvais OPS et cette information est relayée par la tour de contrôle aux aéronefs.

Le stationnement est réalisé en autoguidage par le pilote.

Cette aire de trafic n'est pas équipée d'éclairage.

Utilisation interdite lors de l'activation des procédures de faible visibilité (LVP).

Au départ et préalablement à tous déplacements, les aéronefs doivent obligatoirement contacter Beauvais OPS puis la TWR.

Les essais moteurs sont effectués sur le PRKG avant le déplacement en vue de rejoindre l'aire de manoeuvre.

20.7.3 Parking Nord

Les pilotes veillent la fréquence lors de leurs déplacements sur le PRKG.

Préalablement à tout déplacement en vue de rejoindre l'aire de manoeuvre, les essais moteurs sont effectués sur le poste de stationnement puis les pilotes contactent la TWR.

Voies de circulation autour du PRKG Nord limitées aux avions de 13 m d'envergure maximum.

Le stationnement est réalisé en autoguidage par le pilote.

Cette aire de trafic n'est pas équipée d'éclairage.

20.7.4 Parking IGN

Les pilotes veillent la fréquence lors de leurs déplacements sur le PRKG.

Préalablement à tout déplacement en vue de rejoindre l'aire de manoeuvre, les pilotes contactent la TWR.

Le stationnement est réalisé en autoguidage par le pilote.

20.8 UTILISATION DES AIRES DE STATIONNEMENT

Pour tout aéronef non régulier ou non basé, PPR PN 48 HR obligatoire auprès du gestionnaire.

On departure and before moving, ACFT must contact TWR.

20.7.2 Light aviation apron

On arrival, parking stands are allocated by Beauvais OPS and this information is transmitted by TWR to ACFT.

Parking is performed using the pilot's autopilot system.

This apron is not equipped with lighting.

Use prohibited during low-visibility procedures (LVP).

On departure and before moving, ACFT must contact Beauvais OPS and then TWR.

Run ups are performed on PRKG before taxiing to manoeuvring area.

20.7.3 North apron

Pilots monitor frequency during taxiing on PRKG.

Before taxiing to manoeuvring area, run ups are performed on parking stand and then contact TWR.

Two around PRKG North limited to ACFT whose wingspan is MAX 13 m.

Parking is performed using the pilot's autopilot system.

This apron is not equipped with lighting.

20.7.4 IGN apron

Pilot monitor frequency during taxiing on apron.

Before taxiing to manoeuvring area, pilot must contact TWR.

Parking is performed using the pilot's autopilot system.

20.8 USE OF PARKING STANDS

For non scheduled flight or non home-based aircraft, mandatory PPR PN 48 HR from AD operator.

AD 2 LFOB.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) Noise abatement procedures (and other environmental provisions)

- Arrêté du 11 mars 2024 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise);
- Arrêté du 25 avril 2002 modifié portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Beauvais-Tillé (Oise);
- Arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 22 septembre 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Paris-Beauvais;
- Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Le non-respect des dispositions du 2.21.1 et 2.21.3 ci-dessous peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 1 500 euros pour une personne physique et 40 000 euros pour une personne morale.

- French ministerial order of March 11, 2024 amended, restricting the operation of Beauvais-Tillé airport;
 - French ministerial order of April 25, 2002 amended, restricting the operation of Beauvais-Tillé airport;
 - French ministerial order of July 28, 2023 (published September 22, 2023) regarding the use of ACFT auxiliary power engines during a stopover at Beauvais-Tillé airport;
 - French ministerial order of December 14, 1993 regarding to the gradual withdrawal from service of subsonic jet ACFT non-standard-compliant the standards set out in Annex 16 of the Convention on International Civil Aviation dated 07 December 1944, Volume 1, Part 2, Chapter 3.
- Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below (2.21.1 and 2.21.3) may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40,000 euros for a legal entity.

21.1 RESTRICTIONS ACOUSTIQUES

21.1.1 Définition

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef;
- « Annexe 16 » : annexe à la convention relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volume I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avion;
- « chapitre 3 », « chapitre 4 » et « chapitre 14 » : respectivement le chapitre 3, chapitre 4 et chapitre 14 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16;
- « marge cumulée d'un aéronef équipé de turboréacteurs ou turbopropulseur » : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

21.1.2 Restrictions applicables

21.1.2.1 Restriction Chapitre 2

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14, dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers, ne peut être exploité sur l'aérodrome.

21.1.2.2 Couvre-feu

Aucun aéronef ne peut atterrir ou décoller entre 0000 et 0500, heures locales de départ de son poste de stationnement ou de toucher des roues pour l'arrivée.

Aucun des aéronefs certifié chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 05 EPNdB ne peut atterrir ou décoller entre 2200 et 0000, d'une part, et entre 0500 et 0700, d'autre part, heures locales de départ du poste de stationnement ou de toucher des roues pour l'arrivée.

21.1.3 Exemptions / dérogations

• Exemptions

Les dispositions du 2.21.1.2.2. ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol;
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public;
- aux aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

• Dérogations

I. le commandant de bord peut déroger aux règles définies au 2.21.1.2.2. que s'il juge absolument nécessaire pour des raisons de sécurité du vol;

II. Par dérogation au 2.21.1.2.2. les aéronefs répondant à l'ensemble des critères ci-après peuvent être autorisés à atterrir entre 0000 et 0100, heures locales de toucher des roues :

- aéronefs équipés de turboréacteurs;
- aéronefs effectuant des vols réguliers de transport de passagers;
- aéronefs certifiés chapitre 3 ayant une marge cumulée égale ou supérieure à 13 EPNdB ainsi que les aéronefs certifiés chapitre 4 et chapitre 14;
- aéronefs dont le dernier atterrissage était programmé entre 2100 et 2300 et dont le décollage est prévu le lendemain;

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE

21.1.1 Definition

Referred as :

- "operators" : ACFT technical operators;
- "Annex 16" : Annex to the Convention on International Civil Aviation of December 07, 1944, entitled "Protection of the Environment (Volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of ACFT noise and ACFT engine emissions
- "Chapter 3", "Chapter 4" and "Chapter 14" : respectively Chapter 3, Chapter 4 and Chapter 14 of Annex 16, Volume 1, Part II;
- "The cumulative margin of a turbojet or turboprop engine" : the sum of the difference between the three points between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.

21.1.2 Applicable restrictions

21.1.2.1 Chapter 2 restriction

No ACFT fitted with turbojet engines not complying with chapter 3, 4 or 14 standards, with MTOW equal or higher than 34,000 kg or with max certified passenger configuration higher than 19 may be operated on the airport.

21.1.2.2 Curfew

No ACFT can land or TKOF from midnight to 0500, local time of departure from the PRKG stand or touch-down for arrival.

No ACFT chapter 3 with a cumulative margin less than 05 EPNdB can land or TKOF from 2200 to midnight, on the first hand, and from 0500 to 0700, on the second hand, local time of departure from the PRKG stand or touch-down for arrival.

21.1.3 Exemptions / waivers

• Exemptions

The provisions specified in paragraphs 2.21.1.2.2. do not prevent the following ACFT from landing and/or taking-off under special circumstances :

- ACFT performing humanitarian or ambulance flights;
- ACFT in emergency situations, for the sake of the flight safety;
- military ACFT and State's ACFT exclusively assigned to a public service;

- ACFT performing state flights.

• Waivers

I. Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in paragraph 2.21.1.2.2 for the sake of flight safety;

II. By waivers specified in paragraph 2.21.1.2.2. the ACFT meeting all the criteria below can be authorized to land from midnight to 0100, local touch-down time :

- ACFT equipped with turbojet engines;
- ACFT performing regular passenger transport flights;
- Chapter 3 ACFT with a cumulated margin equal to or greater than 13 EPNdB, as well as ACFT certified as per the standards mentioned in Chapters 4 and 14;
- ACFT the last landing of which was scheduled between 2100 and 2300 and the TKOF of which is scheduled the day after;

- aéronefs subissant un retard pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

Ces dérogations au 2.21.1.2.2. sont accordées au cas par cas par le ministre chargé de l'aviation civile si des raisons environnementales ou d'ordre public le justifient.

Les demandes de dérogation sont adressées au service compétent par l'intermédiaire de l'exploitant d'aérodrome.

III. Des dérogations aux règles définies au 2.21.1.2.1. ci-dessus peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

21.2.1 Procédures opérationnelles de départ et d'arrivées

• Procédures opérationnelles au départ

Les itinéraires sont définis pour les aéronefs 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.

Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport.

RWY 12 :

Altération de cap à gauche dès le décollage

Consignes SID CONV :

Dès la DER monter 106°. A 800 ft (441 ft) tourner à gauche pour suivre le SID approprié.

Consignes SID RNAV :

Dès la DER monter 106°.

Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1S) :

A 800 ft (441 ft), tourner à gauche R 083 BOV (083°) (ne pas tourner avant la DER).

A 8.4 NM DME BI tourner à droite 118° vers OB701.

A OB701 (WP à survoler) suivre le SID.

Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1V) :

A 800 ft (441 ft), tourner à gauche R 083 BOV (083°) (ne pas tourner avant la DER).

A 4 NM DME BI tourner à droite 202° vers OB702 pour rejoindre le R 142 BOV.

A OB702 (WP à survoler) suivre le SID.

Vers LGL- ELCOB (1S - 1V) et

Vers AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1V) :

A 800 ft (441 ft), tourner à gauche (ne pas tourner avant la DER) pour rejoindre BV à 4000 ft (3641 ft) MNM.

A BV suivre le R 211 BV (211°) vers OB601.

A OB601 (WP à survoler) suivre le SID.

RWY 30 :

Consignes SID CONV :

Monter dans l'axe (302°).

Vers ATREX-NURMO-OPALE-VESAN (1N) :

A 800 ft (441 ft) tourner à droite (ne pas tourner avant 2 NM DME BI) pour suivre le SID approprié.

Vers MATID (1N) :

A 1400 ft (1041 ft) rejoindre le R 302 BOV (302°) pour suivre le SID.

Consignes SID RNAV :

Monter dans l'axe (302°).

Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1T) :

A 800 ft (441 ft), tourner à droite 118° (ne pas tourner avant 2 NM DME BI) vers OB701.

A OB701 (WP à survoler) suivre le SID approprié.

Vers DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1W) :

A 800 ft (441 ft), tourner à droite 172° (ne pas tourner avant 2 NM DME BI).

Rejoindre à 4000 ft (3641 ft) MNM et suivre le R 142 BOV (142°) vers OB702.

A OB702 (WP à survoler) suivre le SID approprié.

Vers LGL- ELCOB (1T - 1W) et

Vers AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1W) :

Description : voir volet AD 2 LFOB SID RWY30 RNAV INI INSTR 01.

Voir volets AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI et SID RWY30 RNAV INI.

- ACFT delayed for reasons not incumbent on the carrier.

These waivers specified in paragraph 2.21.1.2.2. are granted on a case-by-case basis by the Minister in charge of civil aviation.

The requests for waiver are sent to the competent department through the airfield operator.

III. Waivers to 2.21.1.2.1. provisions can be exceptionally granted by the Minister in charge of civil aviation.

21.2 OPERATIONAL PROCEDURES

21.2.1 Operational procedures on departure and on arrival

• Operational procedures on departure

The paths are defined for ACFT whose climb performances enable them to fly a minimum gradient of 5.5%. If this is not the case, the Captains are obliged to report this as soon as they request start-up.

The ACFT shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible.

RWY 12 :

Alteration of heading to the left as soon as ACFT takes off.

SID CONV instructions :

When you get to DER, climb 106°. At 800 ft (441 ft), turn left to follow appropriate SID.

SID RNAV instructions :

When you get to DER, climb 106°.

To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1S) :

At 800 ft (441 ft), turn left R 083 BOV (083°) (do not turn before DER).

At 8.4 NM DME BI, turn right 118° to OB701.

At OB701 (flyover WP), follow SID.

To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1V) :

At 800 ft (441 ft), turn left R 083 BOV (083°) (do not turn before DER).

At 4 NM DME BI, turn right 202° to OB702 to join R 142 BOV.

At OB702 (flyover WP), follow SID.

To LGL- ELCOB (1S - 1V) and

To AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1V) :

At 800 ft (441 ft), turn left (do not turn before DER) to join BV at 4000 ft (3641 ft) MNM.

At BV, follow R 211 BV (211°) to OB601.

At OB601 (flyover WP), follow SID.

RWY 30 :

SID CONV instructions :

Climb straight ahead (302°).

To ATREX-NURMO-OPALE-VESAN (1N) :

At 800 ft (441 ft), turn right (do not turn before 2 NM DME BI) to follow appropriate SID.

To MATID (1N) :

At 1400 ft (1041 ft) join R 302 BOV (302°) to follow SID.

SID RNAV instructions :

Climb straight ahead (302°).

To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI-AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1T) :

At 800 ft (441 ft), turn right 118° (do not turn before 2 NM DME BI) to OB701.

At OB701 (flyover WP), follow appropriate SID.

To DIKOL-RANUX-BAXIR-LANVI-BUBLI (1W) :

At 800 ft (441 ft), turn right 172° (do not turn before 2 NM DME BI).

Join at 4000 ft (3641 ft) MNM and follow R 142 BOV (142°) to OB702.

At OB702 (flyover WP), follow appropriate SID.

To LGL- ELCOB (1T - 1W) and

To AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL (1W) :

Description : see page AD 2 LFOB SID RWY30 RNAV INI INSTR 01.

• Procédures opérationnelles à l'arrivée

MVL interdites pour ACFT de catégories C et D.

MVL RWY 12/30 : éviter le survol de la commune de Tillé.

Approche à vue CAT. C et D : maintenir 2000 ft en branche vent arrière RWY 30, intercepter la branche finale à 3.5 NM/BI.

21.2.2 Entraînements

L'entraînement aux tours de piste et/ou aux procédures d'approche aux instruments des aéronefs non basés est :

- interdit les SAM, DIM et JF.
- autorisé aux ACFT < 5.7 t du LUN au VEN de 0700 à 1900
- autorisé aux ACFT > 5.7 t du LUN au VEN de 0700 à 1700 (ETE : - 1 HR).

Circuit basse hauteur : uniquement pour vols d'entraînement d'ACFT basés monomoteurs < 5.7 t avec instructeur à bord. Entraînement réacteurs et bimoteurs piste 12 et 30 : circuit au nord, 1900 ft/AMSL (1500 ft/QFE). Éviter le survol des villages.

21.3 UTILISATION DES APU

21.3.1 Définition

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

Heure programmée de départ du poste de stationnement : SOBT (Scheduled Off Block Time).

21.3.2 Utilisation des moyens de substitutions

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.3.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (SOBT) lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage;
- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement (SOBT) lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage;

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et climatisation-chauffage;
- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage;

21.3.5 Exemptions / dérogations

• Exemptions

Les dispositions du 2.21.3.2. ne s'appliquent pas aux:

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol;
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public;
- aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

• Dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles fixées au 2.21.3.2 et 2.21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escala dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

21.4 AUTRES PROCEDURES OPERATIONNELLES

21.4.1 Inverseurs de poussée

Utilisation des inverseurs de poussée interdite sauf pour motif de sécurité ou nécessité opérationnelle laissée à l'appréciation du commandant de bord.

See pages AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI and SID RWY30 RNAV INI.

• Operational procedures on arrival

Circling (visual manoeuvring without prescribed track) prohibited for category C and D ACFT.

Circling RWY 12/30 : avoid flying over the village of Tillé.

Visual approach CAT. C and D : maintain 2000 ft in down wind leg RWY 30, intercept final leg at 3.5 NM/BI.

21.2.2 Training

Training in aerodrome circling and/or in instrument approach procedures for nonbased ACFT is :

- prohibited on SAT, SUN and HOL.
- authorized for ACFT < 5.7 t from MON to FRI between 0700 and 1900,
- authorized for ACFT > 5.7 t from MON to FRI between 0700 and 1700 (SUM : - 1 HR)

Low-height circuit : only for single-engine training flights for based ACFT < 5.7 t with instructor on board. Training for jet aircraft and twin-engine aircraft, runways 12 and 30 : pattern to the north, 1900 ft/AMSL (1500 ft/QFE). Avoid flying over villages.

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Definition

"Alternative means" : fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an ACFT while parked on apron.

Scheduled time of departure from the stand : SOBT (Scheduled Off Block Time).

21.3.2 Use of alternative devices

Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the SOBT (as defined in paragraph 2.21.3.1), on PRKG stands equipped with alternative devices;
- 30 minutes prior to the SOBT (as defined in paragraph 2.21.3.1), on PRKG stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 10 minutes after arrival at the PRKG stand, when the stand is equipped with alternative devices supplying power or air conditioning;
- 20 minutes after arrival at the PRKG stand, when not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning.

21.3.5 Exemptions / waivers

• Exemptions

The provisions specified in paragraphs 2.21.3.2. do not apply to :

- ACFT performing humanitarian or ambulance flights;
- ACFT in emergency situations, for the sake of the flight safety;
- military ACFT and State's ACFT exclusively assigned to a public service;
- ACFT carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.

• Waivers

Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in paragraphs 2.21.3.2 to 2.21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.

21.4 OTHER ENVIRONMENTAL PROVISIONS

21.4.1 Thrust reversers

The use of thrust reversers is prohibited except for safety reasons or operational necessity left to the appreciation of the Captain.

AD 2 LFOB.22**Procédures de vol Flight procedures****22.1 APPROCHES DE PRECISION ILS RWY 12**

L'aire d'emploi de la radio sonde est de 300 m en amont du seuil 12.
Le profil du terrain en amont de cette aire d'emploi est irrégulier (de type marche*), de sorte que :

- l'exploitant d'aéronef doit s'assurer que les pilotes sont informés que la variation des informations de radio sonde, entre approximativement 230 ft (RA) et 100 ft (RA), est très rapide du fait du profil de terrain en amont du seuil.

- les opérations CAT II sont interdites.

- tout exploitant d'aéronef désirant opérer en CAT III en piste 12, doit effectuer un programme de démonstration opérationnelle acceptable par son autorité de tutelle.

(*) voir le profil vertical de la carte topographique pour approche de précision piste 12 (AD 2 LFOB PATC RWY 12).

22.2 PROCEDURES LVP**22.2.1 Pistes**

La piste 12 est équipée d'un ILS homologué pour les approches CAT I et CAT III.

La piste 30 est équipée d'un ILS homologué pour les approches CAT I.

Pistes 12 et 30 utilisables pour les LVTO : voir AD 2 LFOB ADC 01.

22.2.2 Voies de circulation

Par 350 m < RVR < 550 m, seules les voies de circulation W, N et T sont utilisables par les aéronefs.

Par RVR < 350 m, seules les voies de circulation W et N sont utilisables par les aéronefs. La circulation entre la piste 12/30 et les aires de trafic principale et aviation légère est normalisée comme suit :

En piste 12 :

toutes les sorties de ces aires de trafic se font via W,

Tous les mouvements depuis la piste vers ces aires de trafic se font via N.

En piste 30 :

Toutes les sorties de ces aires de trafic vers la piste se font via N,

Tous les mouvements depuis la piste vers ces aires de trafic se font via W.

Les voies de circulation W, N et T sont équipées de barres d'arrêt.

22.2.3 Critères de mise en place et de fin de LVP

La mise en œuvre des LVP est décidée par la TWR et débute au plus tard lorsque la RVR est inférieure à 550 mètres ou lorsque le plafond est inférieur à 200 pieds.

Les procédures LVP prennent fin lorsque la visibilité et le plafond repassent au-dessus des valeurs précitées, durablement et en s'améliorant.

22.2.4 Marques au sol/dispositifs d'éclairage utilisés dans le cadre des procédures par faible visibilité

Balisage approche CAT III piste 12, 420 m, HI, ou balisage approche CAT I piste 30, 900 m, HI.

Balisage axial piste, blanc/rouge, espacement 15 m, HI.

Balisage TDZ, blanc, 900 m.

Balisage latéral piste, blanc/jaune, espacement 60 m, HI.

Balisage seuil 30 et seuil décalé 12, vert, HI, et extrémités, rouge, HI.

Barres d'arrêt.

22.3 Restriction SID Est

Les SID LANVI sont planifiables H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W :

- Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI.

- Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination.

Les SIDs RANUX sont planifiables H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LFR175B :

- Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL, même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE.

Attention : si un plan de vol utilisant un de ces SIDs est suspendu, l'envoi d'un message DLA pour dé-suspendre le vol peut parfois décaler le vol dans une période où l'état d'activation de la zone militaire a changé, et la route initiale n'est alors plus compatible avec l'activité de la zone. Dans ce cas-là, il convient d'envoyer un message CHG pour changer la route initiale et utiliser le bon SID, compatible avec le nouvel état d'activité de la zone interférente.

22.1 ILS PRECISION APPROACH RUNWAY 12

Coverage area of radio altimeter is 300 m upstream of threshold 12.

Terrain profile upstream of this coverage area is irregular (step profile*) therefore :

- ACFT operator must check pilots have been informed of variation of indications provided radio altimeter, between roughly 230 ft (RA) and 100 ft (RA), is very fast due to terrain profile upstream the threshold.

- CAT II operations are prohibited.

- all ACFT operator wishing to operate in CAT III on runway 12, has to execute an operational demonstration program acceptable by his regulatory authority.

(*) see vertical profile on precision approach terrain chart RWY 12 (AD 2 LFOB PATC RWY 12).

22.2 LVP PROCEDURES**22.2.1 Runways**

Runway 12 is equipped with an ILS homologated for CAT I and III approaches.

Runway 30 is equipped with an ILS homologated for CAT I approaches.

Runways 12 and 30 available for LVTO : see AD 2 LFOB ADC 01.

22.2.2 Taxiways

With 350 m < RVR < 550 m, only TWYs W, N and T are usable by aircraft.

With RVR < 350 m, only TWYs W and N are usable by aircraft. The circulation between RWY 12/30 and main apron and light aviation apron is standardised as follows :

When RWY 12 :

All exits from these aprons via W,

All movement from RWY to these aprons via N.

When RWY 30 :

All exits from these aprons to RWY via N,

All movement from RWY to these apron via W.

Taxiways W, N and T are equipped with stopbars.

22.2.3 LVP implementation and end criteria

LVP implementation is decided by TWR and starts at the latest when RVR is lower than 550 m or when the ceiling is lower than 200 ft.

LVP procedures end when visibility and ceiling come over preceding values, lasting and improving.

22.2.4 Ground marking/lighting aids used during LVP procedures

CAT III approach lighting runway 12, 420 m, LIH, or CAT I approach lighting runway 30, 900 m, LIH.

Centreline runway marking, white/red, spacing 15 m, LIH.

TDZ marking, white, 900 m.

Runway edge marking, white/yellow, spacing 60 m, LIH.

THR 30 and DTHR 12 markings, green, LIH, and runway ends, red, LIH.

Stopbars.

22.3 East SID restriction

SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W :

- If one of these areas is activated, LANVI SIDs will be rejected : file BUBLI SID.

- If none of these areas is activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.

SID RANUX available H24 according to the activity of military area LFR175B :

- If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected : file DIKOL SID, even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.

Caution : if a flight plan using one of these SIDs is suspended, sending a DLA message to deal with the suspension of the flight can sometimes delay the flight in a period when the activation status of the military zone has changed, and the initial route is then no longer compatible with the activity of the area. In this case, a CHG message should be sent to change the original route and use the correct SID, compatible with the new activity state of the interfering zone.

22.4 CPDLC

CPDLC utilisable au-dessus du FL100.
L'adresse de logon de PARIS ACC est LFFF.

22.4 CPDLC

CPDLC available above FL100.
PARIS ACC longon address is LFFF.

AD 2 LFOB.23

Renseignements supplémentaires Additional information

23.1 GENERALITES

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" sont disponibles à l'adresse <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash>. Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP AIP.

Interdit aux planeurs.

23.1 GENERAL

Additional information called "COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS" is available at <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash>. for flight preparation. These non-exhaustive data are published for interest and basic guidance only. It is not meant to be a substitute for aeronautical information supplied through France AIP, NOTAM and SUP AIP.

Prohibited to gliders.

23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

Aérodrome équipé d'un radar secondaire (voir AD 1.0).

23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

AD equipped with a secondary radar display (see AD 1.0).

23.3 PERIL ANIMALIER

Service de Prévention du Risque Animalier (SPRA) :

- permanent HOR ATS sauf SS+30 - SR-30,
- ponctuellement réalisé par fauconnerie.

23.3 WILDLIFE STRIKE HAZARD

Wildlife hazard management :

- permanent ATS SKED except SS+30 - SR-30,
- sometimes achieved with falconry birds.

AD 2 LFOB.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.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFOB.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.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
sans objet / not applicable	sans objet / not applicable

BEAUVAIS TILLE
LFOB

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands
Cartes des aires de stationnement : se reporter APDC 01 / Parking areas chart : see APDC 01
POSTES DE STATIONNEMENT / PARKING STANDS

Postes Stands	Sorties * Exits	Avion de référence code OACI ICAO code ACFT	Code aéronef ACFT code	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Largeur hors tout du train principal MAX (m) MAX OMGWS (m)	Observations Remarks
1	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
2	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
3	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
4	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
5	R / A	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	Départ possible en autonomie, assisté par guidage, pour les aéronefs de code A et B uniquement. Possible autonomous departure assisted by a marshaller, for ACFT code A and B only.
6	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
7	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
8	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
9	R	A321 B738 A308 / A320 / B762 / B752	C	47.60	55.00	14.99	
10	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
11	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
12	R	A321 B738	C	35.99	44.50	8.99	
L1	A	BE200 / C525 / DA 62 LJ31 / PA48 / PC12 / SR22 / TBM 900	B	18.00	18.00	5.99	Affecté prioritairement aux ACFT légers de passage (< 7,5 t). Aucun moyen de repoussage fourni par l'AD. Priority to non based light ACFT (< 7.5 t). No push back system provided by the AD.
L2	A	BE76 / C210 / SR22 / DA 40 / Jodel / PA28 Robin / SR22 / TB-21	A	12.00	14.00	4.49	
L3	A	BE76 / C210 / SR22 / DA 40 / Jodel / PA28 Robin / SR22 / TB-21	A	12.00	14.00	4.49	
L4	A	BE200 / C525 / DA 62 LJ31 / PA48 / PC12 / SR22 / TBM 900	B	18.00	16.50	5.99	
L5	A	BE200 / C525 / DA 62 LJ31 / PA48 / PC12 / SR22 / TBM 900	B	18.00	16.50	5.99	
D1	A	BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21	A	11.00	9.92	4.49	Affecté prioritairement aux ACFT basés (< 5,7 t). Priority to based ACFT (< 5.7 t).
D2	A	BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21	A	11.00	9.92	4.49	
D3	A	BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21	A	11.00	9.92	4.49	
D4	A	BE36 / C172 / DA 20 / Jodel PA 28 / Robin / SR 20 / TB21	A	11.00	9.92	4.49	
G1	R	BE200	B	16.61	16.50	5.99	Réservé aux ACFT autorisés par l'IGN. Reserved for ACFT authorized by IGN.
G2	R	BE200	B	16.61	16.50	5.99	
G3	R	BE200	B	16.61	16.50	5.99	

* Sortie du poste : A : autonome

R : repoussée

* Stand exit : A : self-maneuvring

R : push back

Remarques générales :

- Sur le parking principal : sens de sortie du poste en autonome sur instruction du contrôle, départ assisté par guidage du placeur.
- Sur le parking principal : assistance obligatoire par un placeur pour l'arrivée et le départ hors urgence avérée avec autorisation du contrôle du trafic aérien.
- Les postes de stationnement peuvent être utilisés à la demande pour la réalisation d'essais moteurs à la puissance ralentie pour les avions autorisés par l'exploitant d'AD et par la TWR.
- Pentes sur postes de stationnement entre 1% et 1,8% : calage obligatoire.

General remarks:

- On main apron : self-maneuvring stand exit on ATC instruction, departure with a marshaller guidance.
- On main apron : except for emergency with ATC authorization, marshaller assistance is compulsory for departure or arrival.
- Parking stands can be used on request for idle engine test for authorized ACFT by AD operator and TWR.
- Slope on stands between 1% and 1.8% : wheel chocks mandatory.

BEAUVAIS TILLE

ALT AD : 359 (13 hPa)

LOC
BI 109.95
360

PAPI 3.0° (5.2%)
MEHT 54

Hangar

RFFS

IGN

Mât vent
Wind mast

TWR

TERMINAL 1

TERMINAL 2

AVGAS

Hangars ACB

DTHR 352

352

341

346

708 x 18 m

359

220°

040°

2429 x 45 m

VDF
374

COORDONNEES SEUILS / THR coordin		
TYPE	LATITUDE	LONGIT
THR 12	49° 27' 29.92" N	002° 06' 1
DTHR 12	49° 27' 29.14" N	002° 06' 1
THR 30	49° 26' 46.34" N	002° 07' 5

Pylône anémométrique
Anemometer mast

PAPI 3.0° (5.2%)
MEHT 54

GP/DME
Ch 48Y
331.55
392

GP/DME
Ch 36Y
333.65
356

LOC
BVT 111.15
312

Télémètre à nuages
Ceilometer

302°

LEGENDE / KEY

- HS Point chaud / Hot spot
- Diffusomètre / Scatterometer
- Barre d'arrêt / Stop bar
- Point d'attente / Holding point
- Wig-Wag

ALT / HGT : ft
GUND : 144 ft

0 50 100 500 m

Aire de trafic / Apron

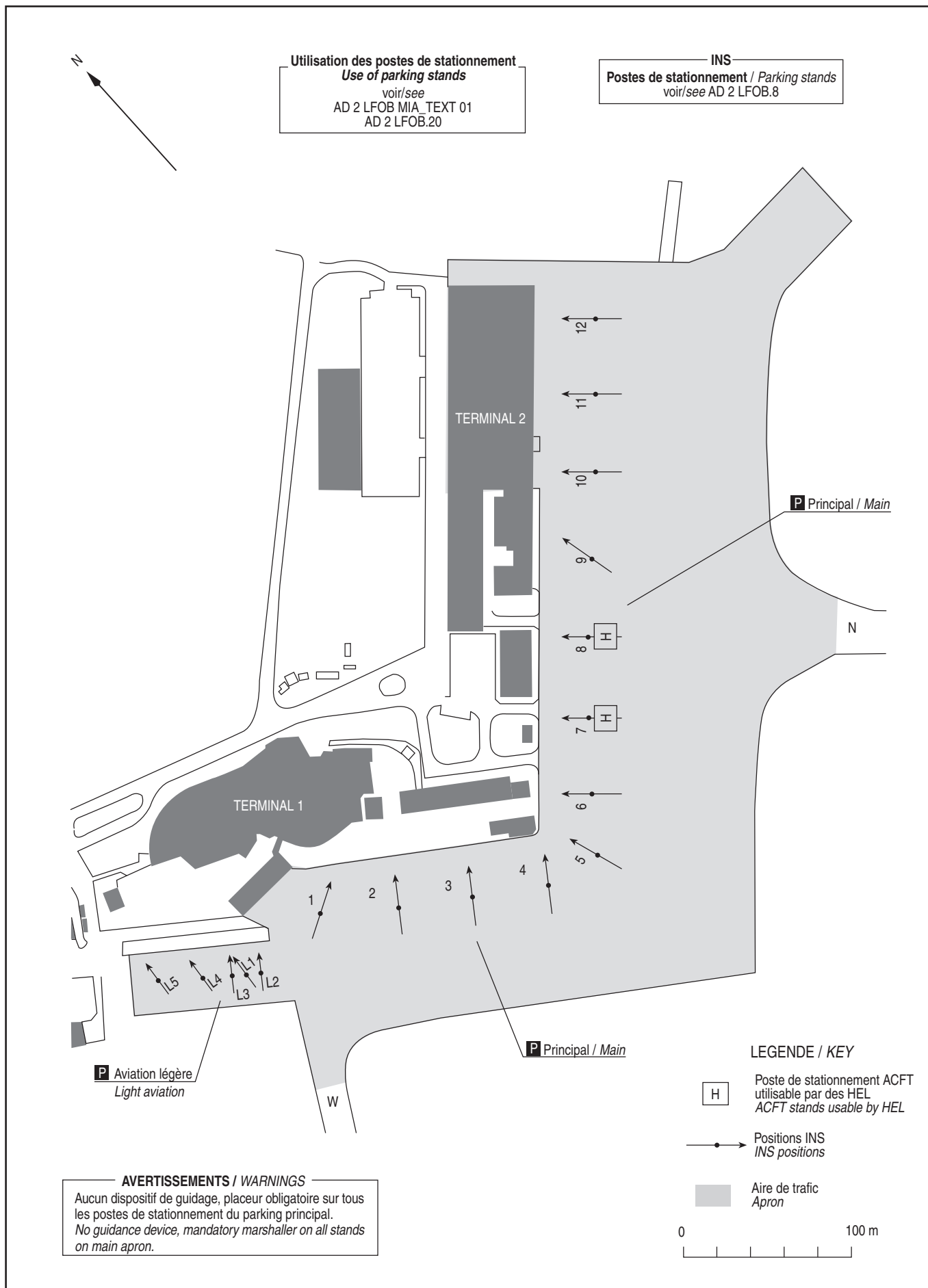
(1) Décollage RWY 12 depuis l'intersection avec le TWY W / *Take-off RWY 12 from the intersection with TWY W*: voir / see AD 2 LFOB.13 et/and 20

RWY	BALISAGE/Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
12 30	420 m LIH	LIH	2429 (1)	2429 (1)	2429 (1)	2385	Revêtue Paved	52 F/C/W/T	150*	150*	150*	200*
	900 m LIH	LIH	2429	2429	2429	2429			350*	350*	350*	350*
									* Absence ATS : 800 m. RWY 12 : LVTO RVR < 150/200 m.			

AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

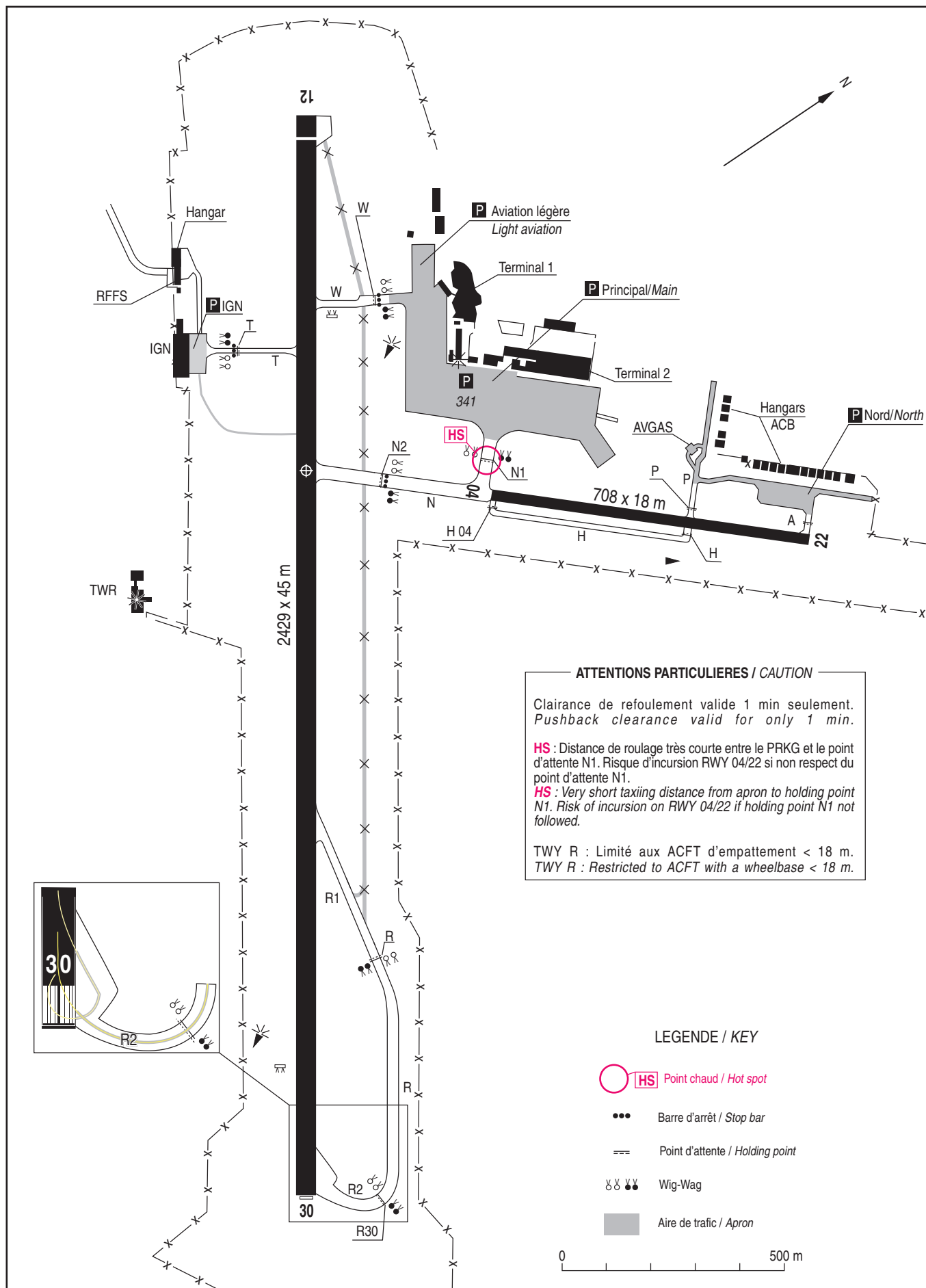
BEAUVAIS TILLE



MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

BEAUVAIS TILLE



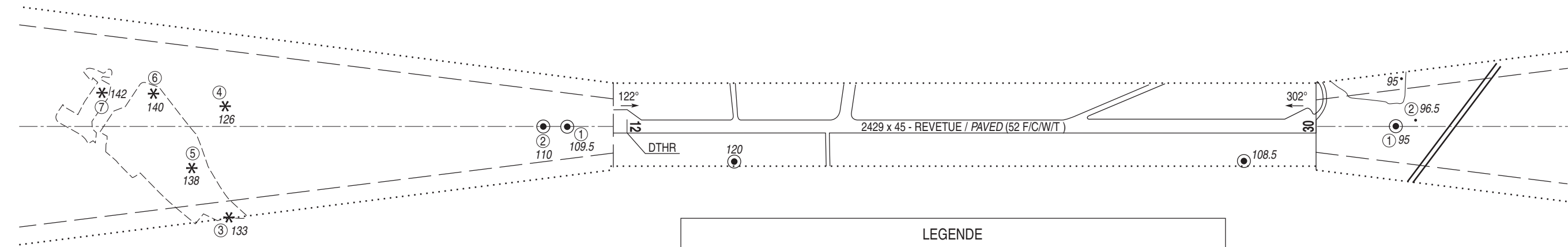
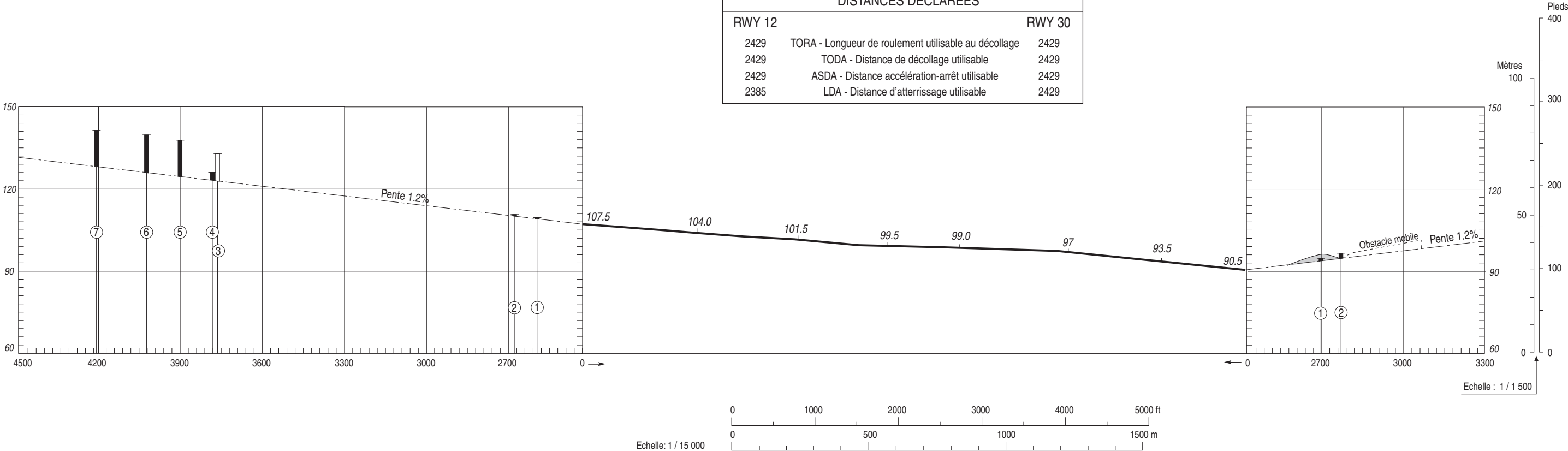
CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacle Chart - ICAO - Type A

BEAUVAIS TILLE
RWY 12/30

VAR 2° E (2025)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

DISTANCES DECLAREES			
RWY 12		RWY 30	
2429	TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage	2429	
2429	TODA - Distance de décollage utilisable	2429	
2429	ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable	2429	
2385	LDA - Distance d'atterrissage utilisable	2429	



LEGENDE

NOTE : SONT INDiques LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

①

NUMERO D'IDENTIFICATION

* (X)

ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE

●

MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...

■

BÂTIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE

🏞️

OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

②

OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

③

OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUEE D'ENVOL (PROFIL)

TROUEE D'ENVOL

.....

ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES

Levé exécuté en Mai 2020
Nivellement rattaché au N.G.F.

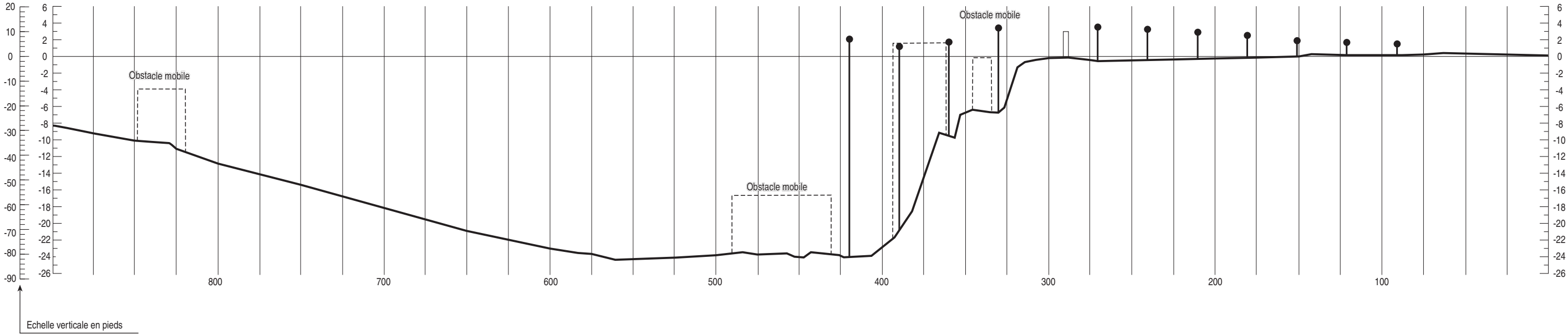
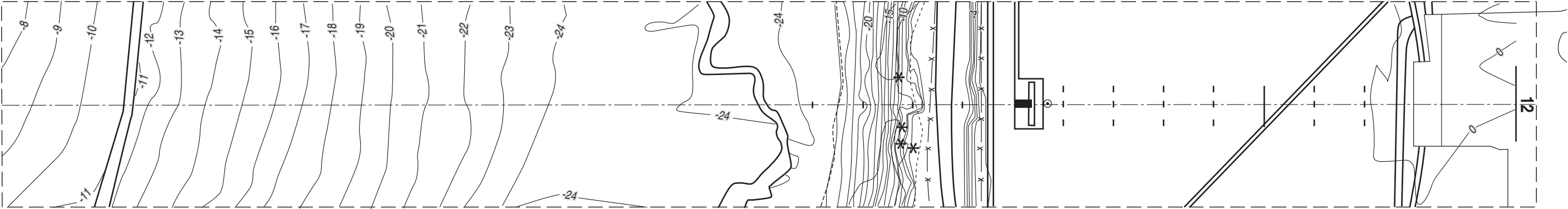
TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE L'OACI

CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision approach terrain chart - ICAO

BEAUVAIS TILLE
RWY 12

VAR 2° E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



LEGENDE	
BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE	
VOIE FERREE	
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..	

ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500
ECHELLE VERTICALE : 1/500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

Levé exécuté en Mai 2020
Nivellement rattaché au N.G.F.

BEAUVAIS TILLE
Consignes générales / General rules**TMA PARIS****1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIEENNE**

- 1.1** L'ACC PARIS et l'APP de PARIS-CHARLES DE GAULLE assurent les services de la circulation aérienne à l'intérieur de certaines parties de la TMA PARIS.
- 1.2** Le centre de contrôle d'approche de BEAUVAIS assure les services de la circulation aérienne dans la TMA BEAUVAIS et la CTR BEAUVAIS.

2 CALAGE ALTIMETRIQUE

1013.2 hPa.
Altitude de transition 5000 ft AMSL.

3 ITINERAIRES NORMALISES D'ARRIVEES AUX INSTRUMENTS (STAR)

Pour les arrivées à BEAUVAIS, tous les secteurs de la TMA PARIS sont dotés de STAR RNAV.

Des consignes relatives aux aéronefs NON RNAV figurent au paragraphe "Utilisation" et quelques itinéraires conventionnels sont publiés pour leur faciliter l'accès à l'aérodrome en-dessous du FL115.

3.1 Domaine d'application

Les itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) débutent à un point de navigation situé sur le réseau « En Route » et se terminent à un point de début d'approche initiale (IAF) desservant l'aérodrome de destination.

Les STAR sont définies par une route associée à un profil comprenant des contraintes de niveau de vol et de vitesse.

Ces contraintes sont des informations permettant au pilote de prévoir le profil de descente probable.

3.2 Protection et emploi du radar

Pour aéronefs de catégories A.B.C.D.

Les STAR RNAV sont protégés pour une navigation RNAV 1 basée sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

Tous les points de cheminements (WP) sont des points à anticipation de virage hormis les points délivrés sur clairance ATC servant de base à un circuit d'attente.

Les circuits d'attente « En-Route » et ceux basés sur un IAF sont protégés principalement en RNAV "mode manuel" mais également en navigation conventionnelle entre les FL070 et FL110 lorsque l'infrastructure de radionavigation le permet.

L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.

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.

3.4 Utilisation

Les itinéraires normalisés d'arrivées STAR publiés « RNAV » sont utilisables en mode de navigation « RNAV1 » basé sur les capteurs GNSS et/ou DME/DME.

En cas de perte de capacité RNAV, le pilote doit s'annoncer "NON RNAV 1" dès le début de la perte de précision de navigation requise afin de bénéficier du guidage radar.

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

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

Sur STAR ou en guidage radar, le pilote doit adapter le profil de descente afin de respecter les contraintes publiées.

En cas d'impossibilité, il doit immédiatement en aviser l'organisme ATC.

1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL

- 1.1** PARIS ACC and PARIS-CHARLES DE GAULLE APP provide the air traffic control service within some parts of PARIS TMA.

- 1.2** BEAUVAIS APP provides the air traffic control service within TMA BEAUVAIS and CTR BEAUVAIS.

2 ALTIMETER SETTING

1013.2 hPa.
The transition altitude is 5000 ft AMSL.

3 STANDARD INSTRUMENT ARRIVALS (STAR)

For arrivals at BEAUVAIS, all sectors in PARIS TMA are provided with RNAV STAR..

Instructions for NON RNAV aircraft are included in "Operations" paragraph and some conventional STAR are published in order to facilitate their arrival below FL115.

3.1 Field of application

These standard instrument arrival routes (STAR) start at a navigation fix located on the "En-Route" network and end at an initial approach fix (IAF) serving the destination aerodrome.

The STAR are defined by a route associated with a profile including flight level and speed requirements.

These requirements are information enabling the pilot to plan the probable descent profile.

3.2 Radar protection and operation

For categories A B C D aircraft.

RNAV STAR are protected for RNAV 1 navigation based on GNSS and/or DME/DME sensors.

All the waypoints (WP) are anticipation turn points except the points delivered on ATC clearance used as base for holding pattern.

The "En-Route" and "IAF" holding patterns are mainly protected with RNAV "manual mode" but also for conventional navigation between FL070 and FL110 when radionavigation infrastructure enables it.

The ATC unit permanently provides radar services.

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.

3.4 Utilisation

STAR published "RNAV" are to be filed with "RNAV 1" navigation mode based on GNSS and/or DME/DME sensors.

In case of lost of RNAV capability, the pilot must report "NON RNAV 1" as soon as the required navigation precision is lost in order to get radar guidance.

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

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

On STAR or on radar guidance, the pilot shall adapt the descent profile in order to observe the published requirements.

When it is not possible, pilot must immediately inform the ATC unit.

BEAUVAIS TILLE
Conditions 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

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 ITINÉRAIRES DE DEPART

Demande de mise en route et clairance 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

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.

SID RNAV	Secteur / Sector		Réacteurs / Jets	Hélices / Propellers
	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	

BEAUVAIS TILLE
Conditions 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 rejoincte 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 **MVA**).

L'organisme ATC assure de manière permanente les services radar.

4.3.3 Équipement 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 rejoincte 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 **MVA**).

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

BEAUVAIS TILLE
Conditions générales / General rules**4.5 ASSIGNATION DE VITESSE**

A partir du FL100, la vitesse est limitée à IAS 280 kt pour les départs AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL, les aéronefs pouvant accélérer sans clairance sur les autres SID.

5 LIMITATION DE VITESSE

Dans les TMA Paris de classe A (parties 2 à 10), pour les départs SID RNAV, la vitesse est limitée à IAS 250 kt maximum en dessous du FL100, sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol, ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

6 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION

Voir pages AD 2 LFOB ENV.

7 PROCEDURES MOINDRE BRUIT

Voir volets AD 2 LFOB INI et pages AD 2 LFOB 21.

8 ITINERAIRES DE LIAISONS**8.1 Liaisons BEAUVAIS-ROUEN**

Réservées aux ACFT en provenance ou à destination de LFOP.

8.2 Liaisons POGO BEAUVAIS-TOUSSUS et VILLACOUBLAY

Définition :

Les itinéraires normalisés de liaison entre les aérodromes à l'intérieur des espaces gérés par les approches de PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY et les aérodromes voisins sont appelés "POGO".

Ces itinéraires comportent un segment de montée initiale (cf. volets INI1 et INI2 de l'AD de départ) ou un départ omnidirectionnel suivi d'un itinéraire de raccordement en navigation conventionnelle pour rejoindre la procédure d'approche finale de l'AD de destination.

Ces itinéraires ne comportant pas de procédure d'attente, les délais éventuels sont résorbés dans la plupart des cas avant la mise en route.

Plan de vol :

Mentionner DCT dans la case 15 et POGO dans la case 18.

Utilisation :

Les usagers des itinéraires POGO reliant BEAUVAIS à TOUSSUS et VILLACOUBLAY doivent planifier leur arrivée dans les périodes suivantes (heures locales) : avant 0730, entre 1230 et 1630 et après 2000.

9 SERVICE RADAR

BEAUVAIS Approche utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, de l'information de vol et d'alerte.

10 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**10.1 Arrivées**

1. Suivre et rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche en fonction de la direction d'atterrissage connue ou estimée.
2. 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, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
3. Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
 - HAP
 - Heure d'entrée dans l'attente plus 10 minutes puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'au niveau le plus bas de l'attente.
4. Quitter l'IAF à ce niveau pour entreprendre la procédure d'approche jusqu'à l'atterrissage.

10.2 Départs

SID CONV :

Suivre la dernière clairance reçue puis appliquer les consignes décrites sur les SID correspondantes.

SID RNAV :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à **28 NM ARP**, puis poursuivre le vol selon le plan de vol en vigueur.

4.5 SPEED RESTRICTION

Above FL100, IAS must not exceed 280 kt for AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL departures, but aircraft can accelerate without clearance on the other SID.

5 SPEED LIMITATION

Within PARIS TMA class A (parts 2 to 10), for SID RNAV departures, the speed is limited to IAS 250 kt below FL100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only. However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, a higher speed is possible after ATC clearance.

6 OPERATING RESTRICTIONS

See pages AD 2 LFOB ENV.

7 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

See pages AD 2 LFOB INI and AD 2 LFOB 21.

8 CONNECTIONS ROUTES LFOB SID**8.1 BEAUVAIS-ROUEN connections**

Reserved for ACFT from / to LFOP.

8.2 POGO BEAUVAIS-TOUSSUS and VILLACOUBLAY connections

Definition :

Standard routes linking aerodromes within airspace managed by the approaches of PARIS CHARLES DE GAULLE, PARIS ORLY, VILLACOUBLAY and neighbouring aerodromes are called "POGO".

These routes include initial climb segment (See INI1 and INI2 of departure AD) or omnidirectional departure followed by a conventional navigation correction route to join the destination AD final approach procedure.

These routes do not include holding procedures. Any possible separation are taken into account, most of the time before starting up engines.

Flight plan :

Write DCT in PLN field 15 and POGO in PLN field 18.

Use :

Users of POGO routes connecting BEAUVAIS to TOUSSUS and VILLACOUBLAY must plan their arrival on the following period (local time) : before 0730, between 1230 and 1630 and after 2000.

9 RADAR SERVICE

BEAUVAIS Approach uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide control services, flight information and emergency.

10 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**10.1 Arrivals**

1. Track or join authorized STAR or failing that the nearest one, depending on known or estimated landing direction.
2. Proceed IAF at the latest assigned level for which the pilot in command acknowledged receipt if it is usable in the holding pattern, or failing that at the highest holding pattern level.
3. Hold this level until the following latest time :
 - Expected approach time
 - Time of entering the holding plus 10 minutes, then descent to holding circuit until the lowest holding level.
4. Leave IAF at this level to carry out the approach procedure until landing.

10.2 Departures

SID CONV :

Follow the last clearance then comply with described instructions on corresponding SID.

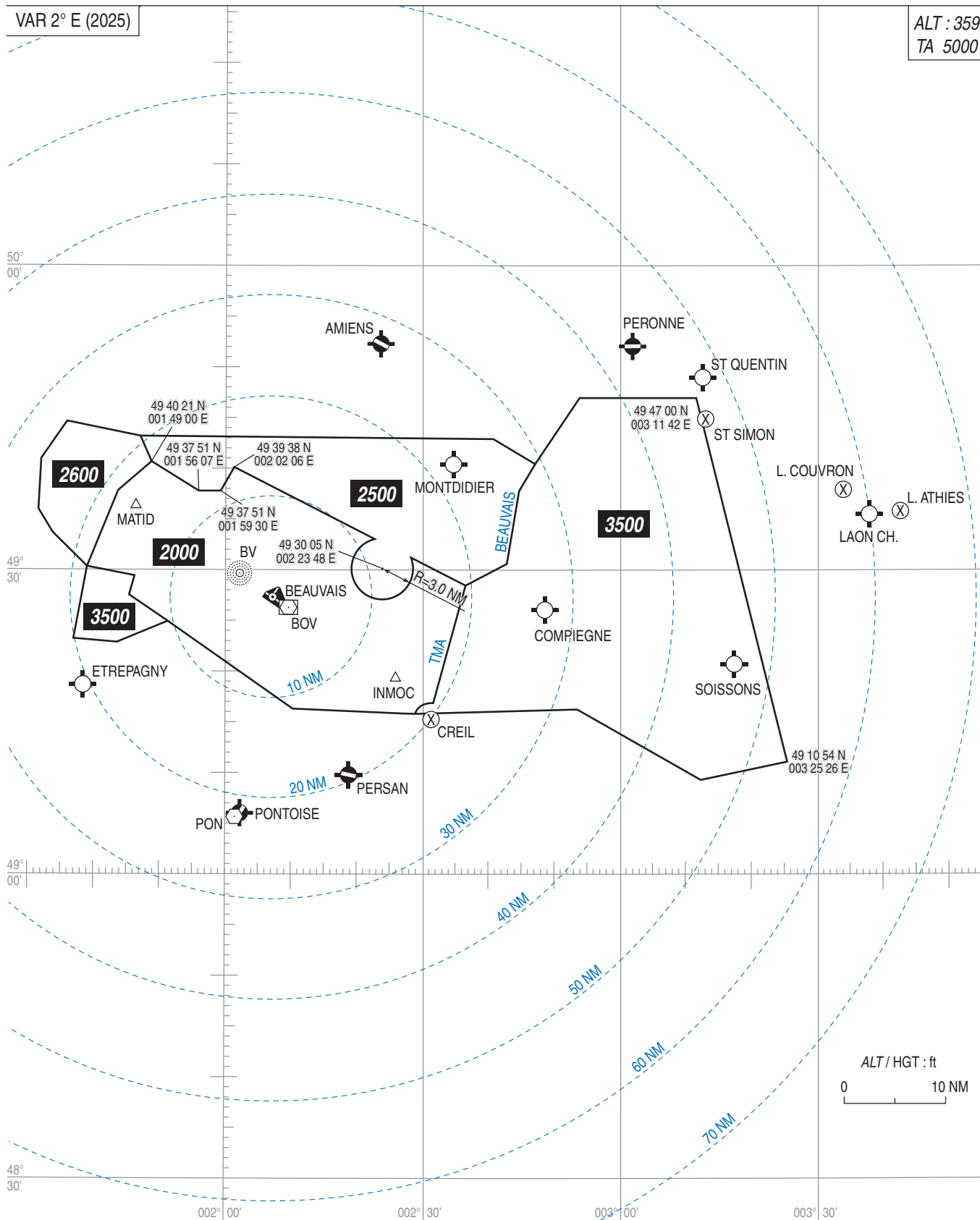
SID RNAV :

Follow departure route and assigned levels up to **28 NM ARP**, then continue flight according to FPL in use.

BEAUVAIS TILLE
Altitudes Minimales de Guidage
Minimum Radar Vectoring Altitudes

FIS BEAUVAIS Information 119.800 - 123.985 Secteur / Sector WEST
ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

VAR 2° E (2025)

ALT : 359
TA 5000

Les altitudes minimales publiées intègrent une correction pour basses températures.
Published minimum altitudes take into account a correction for low temperatures.

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

AMD 09/26 CHG : Ajout FREQ FIS / FREQ FIS added, secteur / sector 2500 modifié / changed, suppression / deletion secteur / sector 2400 et / and NDB Gl.

© SIA

DATA

BEAUVAIS TILLE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
ABB	REF ENR 4.1		X	X	
BSN	REF ENR 4.1	X		X	
BV	REF LFOB AD2.19		X	X	X
BOV	REF LFOB AD2.19	X	X	X	X
CMB	REF ENR 4.1	X	X	X	
CLM	REF ENR 4.1	X		X	
EVX	REF ENR 4.1	X		X	
LGL	REF ENR 4.1	X		X	
LOL	REF LFPO AD2.19		X	X	
RBT	REF ENR 4.1	X		X	
RLP	REF ENR 4.1	X		X	
ROU	REF ENR 4.1	X		X	
TRO	REF ENR 4.1	X		X	
ABOBO	REF ENR 4.4	X		X	
ADADA	REF ENR 4.4	X		X	
AGOPA	REF ENR 4.4	X		X	
ALIMO	REF ENR 4.4	X		X	
ARSIL	REF ENR 4.4	X		X	
ATREX	REF ENR 4.4		X	X	
BATAG	REF ENR 4.4	X		X	
BAVOL	REF ENR 4.4	X		X	
BAXIR	REF ENR 4.4	X		X	
BEKOS	REF ENR 4.4	X		X	
BIBAX	REF ENR 4.4	X		X	
BUBLI	REF ENR 4.4	X		X	
→ CREIL	REF ENR 4.4	X	X	X	
DEROL	REF ENR 4.4	X		X	
DEVIM	REF ENR 4.4	X		X	
DIKOL	REF ENR 4.4	X		X	
DIVON	REF ENR 4.4	X			X
DOPAP	REF ENR 4.4	X		X	
EDOXA	REF ENR 4.4	X		X	
EGOZE	REF ENR 4.4	X		X	X
ERIXU	REF ENR 4.4	X		X	
ERTIP	REF ENR 4.4	X		X	
GILTO	REF ENR 4.4	X		X	
GIMER	REF ENR 4.4	X		X	
GISOR	REF ENR 4.4	X		X	
GONOX	REF ENR 4.4	X			X
GOTRO	REF ENR 4.4	X		X	
INKUD	REF ENR 4.4	X		X	
INMOC	REF ENR 4.4	X			X
IPNOB	REF ENR 4.4	X		X	
LALUX	REF ENR 4.4	X		X	
LANVI	REF ENR 4.4	X		X	
LAPAX	REF ENR 4.4	X		X	
LASIV	REF ENR 4.4	X		X	
LATRA	REF ENR 4.4	X		X	
LESGA	REF ENR 4.4	X		X	
LORNI	REF ENR 4.4	X		X	

DATA

BEAUVAIS TILLE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

→ LUKIP	REF ENR 4.4	X		X	
LUPAM	REF ENR 4.4	X		X	
MATID	REF ENR 4.4	X	X	X	X
NEMED	REF ENR 4.4	X		X	
NEPAR	REF ENR 4.4	X		X	
NIPOR	REF ENR 4.4	X		X	
NURMO	REF ENR 4.4		X	X	
OBOBI	REF ENR 4.4	X		X	X
ODEBU	REF ENR 4.4	X		X	
OKASI	REF ENR 4.4	X		X	
OPALE	REF ENR 4.4		X	X	
OSTIP	REF ENR 4.4	X		X	
→ OXCEL	REF ENR 4.4	X		X	
PEKIM	REF ENR 4.4	X		X	
PEXIR	REF ENR 4.4	X		X	
PILUL	REF ENR 4.4	X		X	
RANUX	REF ENR 4.4	X		X	
SOMDA	REF ENR 4.4	X		X	
SONUR	REF ENR 4.4	X		X	
TINIL	REF ENR 4.4	X		X	
VEDUS	REF ENR 4.4	X		X	
VELOL	REF ENR 4.4	X		X	
VEMIL	REF ENR 4.4	X		X	
VEPET	REF ENR 4.4	X		X	
VESAN	REF ENR 4.4		X	X	
XERAM	REF ENR 4.4	X		X	
FF302	47°44'13.0" N 004°54'46.0" E	X		X	
PG101	48°50'22.1" N 002°37'23.0" E	X		X	
PG102	48°43'14.6" N 002°35'24.7" E	X		X	
PG278	49°05'34.4" N 002°40'15.6" E	X		X	
OB101	49°50'10.1" N 001°22'59.6" E	X		X	
OB102	49°45'02.9" N 001°27'47.6" E	X		X	
OB104	49°29'18.2" N 001°03'27.3" E	X		X	
OB105	49°35'52.1" N 001°20'26.5" E	X		X	
OB408	49°31'59.4" N 001°55'50.8" E	X			X
OB410	49°25'06.9" N 002°11'42.8" E	X			X
OB412	49°29'30.1" N 002°01'46.3" E	X			X
OB504	49°23'31.1" N 002°29'07.1" E	X			X
OB510	49°28'26.0" N 002°04'04.6" E	X			X
OB600	49°28'13.0" N 001°59'14.0" E	X		X	
OB601	49°22'57.6" N 001°55'13.6" E	X		X	
OB602	48°59'06.2" N 001°41'43.1" E	X		X	
OB603	48°48'48.7" N 001°59'50.0" E	X		X	
OB701	49°24'59.0" N 002°26'49.0" E	X		X	
OB702	49°20'42.5" N 002°15'14.5" E	X		X	
OB703	48°56'15.8" N 003°01'31.1" E	X		X	
FAP/FAF ILS Z RWY 30	49°24'14.4" N 002°13'43.1" E		X		X
FAF VOR Z RWY 30	49°24'12.2" N 02°13'40.9" N		X		X
FAF/FAF 3000 ft ILS RWY 12	49°31'57.6" N 001°55'54.5" E		X		X
IF 3000 ft ILS RWY 12	49°33'03.7" N 001°53'20.8" E		X		X
FAF 3000 ft VOR RWY 12	49°31'59.3" N 001°55'56.3" E		X		X
IF 3000 ft VOR RWY 12	49°33'06.0" N 001°53'23.2" E		X		X
FAF/FAF 2000 ft ILS RWY 12	49°30'14.9" N 001°59'52.5" E		X		X
IF 2000 ft ILS RWY 12	49°31'21.2" N 001°57'19.0" E		X		X
FAF 2000 ft VOR RWY 12	49°30'15.8" N 001°59'53.3" E		X		X
IF 2000 ft VOR RWY 12	49°31'22.6" N 001°57'20.4" E		X		X
FOB12	49°31'59.2" N 001°55'51.1" E	X			X
FOB30	49°22'09.3" N 002°18'30.1" E	X			X
RW12	49°27'29.14" N 002°06'15.68" E	X			X
RW30	49°26'46.34" N 002°07'54.24" E	X			X

RNP RWY 12												
RMK							MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAV/Δ : -		
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	-	OB412	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA GONOX	IF	GONOX	-	-	-	-	-	3000	4500	210	-	1.0
	TF	DIVON	-	212	213.5	5.0	-	3000	-	200	-	1.0
	IF	DIVON	-	-	-	-	-	3000	-	200	-	1.0
APCH	TF	FOB12	-	122	123.5	3.7	-	3000	3000	200	-	1.0
	TF	RW12	Yes	122	123.5	8.2	-	-	-	-	-3.00° / 54	0.3
	TF	OB410	Yes	122	123.7	4.3	-	-	-	200	-	1.0
	DF	OB412	Yes	-	-	-	L	-	-	200	-	1.0

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFOB
Runway	12
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E12A
LTP/FTP Latitude	492729.1370N
LTP/FTP Longitude	0020615.6860E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	151.2
FPAP Latitude	492646.3430N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-42.7940
FPAP Longitude	0020754.2370E
Delta FPAP Longitude (seconds)	98.5510
Threshold Crossing Height	16.5
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	50.0

Output data

Data Block	10 02 0F 06 0C 0C 00 00 01 32 31 05 E2 A0 39 15 0C 31 E7 00 E8 19 AC B1 FE EE 01 03 4A 81 2C 01 64 00 C8 FA 4E C0 E1 26
Calculated CRC Value	4EC0E126

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	107.2

RNP RWY 30										
RMK	-	MAG VAR 2025 1.7°E							REF NAV AID : -	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)
HLDG	-	MATID	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	EGOZE	-	-	-	-	-	-	-	-
INA MATID	IF	MATID	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	EGOZE	-	094	096.1	28.4	-	-	-	-
	TF	OB504	-	179	181.0	9.6	-	-	-	-
	TF	INMOC	-	212	213.9	5.0	-	3000	-	-
INA EGOZE	IF	EGOZE	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	OB504	-	179	181.0	9.6	-	-	-	-
	TF	INMOC	-	212	213.9	5.0	-	3000	-	-
INA OBOBI	IF	OBOBI	-	-	-	-	-	-	-	-
	TF	INMOC	-	264	265.9	26.2	-	3000	-	-
	IF	INMOC	-	-	-	-	-	3000	-	-
APCH	TF	FOB30	-	302	303.9	5.0	-	3000	3000	-
	TF	RW30	Yes	302	303.8	8.3	-	-	-	-
	TF	OB510	Yes	302	303.7	3.0	-	-	-	-
	DF	EGOZE	-	-	-	-	R	3000	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFOB
Runway	30
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E30A
LTP/FTP Latitude	492646.3430N
LTP/FTP Longitude	0020754.2370E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	134.5
FPAP Latitude	492729.9250N
Delta FPAP Latitude (seconds)	43.5820
FPAP Longitude	0020613.8690E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-100.3680
Threshold Crossing Height	16.15
TCH Units Selector	1 (meters)
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 02 0F 06 0C 1E 00 00 01 30 33 05 8E 52 38 15 FA 32 EA 00 41 19 7C 54 01 E0 EF FC 43 81 2C 01 64 00 C8 AF 27 49 D9 9B
Calculated CRC Value	2749D99B

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	90.6

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs/Jets (FL>195) RWY 12 (2S) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL											
RMK	GNSS GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. See Initial Departure AD2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
AGOPA 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	233	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	209	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	177	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	233	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	209	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	175	176.9	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	169	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG102	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LAPAX	-	209	210.7	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	175	177.0	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	175	177.2	12.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	151	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	183	184.6	5.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	197	198.9	24.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	140	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs/Jets (FL>195) RWY 30 (2T) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL											
RMK	GNSS GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
AGOPA 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	233	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	209	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	209	210.3	14.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	177	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG101	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	233	234.7	11.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	ABOBO	-	209	210.9	15.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	175	176.9	13.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ERIXU	-	169	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	PG102	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LAPAX	-	209	210.7	15.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	175	177.0	12.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	DF	OSTIP	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	175	177.2	12.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	151	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB703	Y	183	184.7	15.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	CLM	-	183	184.6	5.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	MLN	-	197	198.9	24.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEKIM	-	176	177.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	140	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 12 (2S) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195) DIKOL-BAXIR											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
DIKOL 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	106	107.3	20.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	079	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	106	107.3	20.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	082	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 2S											
Réservé réacteurs / Reserved for jets											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	126	127.5	24.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	117	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	137	139.2	29.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.5	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	137	139.2	29.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30 (2T) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195) DIKOL-BAXIR											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 30. See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 2 for descriptions DEP INI RWY 30.						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
DIKOL 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	106	107.3	20.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	079	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	106	107.3	20.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	082	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 2T Réservé réacteurs / Reserved for jets											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	126	127.5	24.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	117	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	137	139.2	29.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.5	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 2T											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB701	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	BSN	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	137	139.2	29.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL>115) RWY 12 (2S) LGL - ELCOB											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.						MAG VAR 2025 1.7°E		REF NAVAID : BOV		
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)
LGL 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	242.4	30.9	-	-	-	-	1.0
ELCOB 2S											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	EVX	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0

SID RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL>115) RWY 30 (2T) LGL - ELCOB											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) FA ou / or VA acceptable						MAG VAR 2025 1.7°E		REF NAVAID : BOV		
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)
LGL 2T											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	241	242.4	30.9	-	-	-	-	1.0
ELCOB 2T											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs/Turbofans (FL>195) RWY 12 (2V) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL											
RMK	GNSS GNSS or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. See Initial Departure AD2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.						MAG VAR 2025 1.7°E		REF NAVAID : BOV		
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)
AGOPA 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	177	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	177	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	169	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEROL	-	145	146.5	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	153	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	120	122.1	12.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	148	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	151	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	106	107.7	16.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEXIM	-	146	147.3	32.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	140	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs/Turbofans (FL>195) RWY 30 (2W) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL											
RMK	GNSS GNSS or DME/DME (1) FA ou / or VA acceptable						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
AGOPA 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADADA	-	177	179.0	21.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	177	178.9	12.7	-	-	-	-	1.0
ERIXU 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	RBT	-	179	180.7	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	EDOXA	-	157	158.4	23.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGOPA	-	169	170.8	12.6	-	-	-	-	1.0
LATRA 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DEROL	-	145	146.5	9.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LALUX	-	153	154.7	26.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LATRA	-	159	160.4	12.9	-	-	-	-	1.0
OKASI 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	DOPAP	-	120	122.1	12.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ODEBU	-	148	149.9	29.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OKASI	-	151	152.8	13.3	-	-	-	-	1.0
PILUL 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB602	-	188	190.2	14.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB603	-	129	130.6	15.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	OXCEL	-	106	107.7	16.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PEXIM	-	146	147.3	32.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	PILUL	-	140	142.2	14.6	-	-	-	-	1.0

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 12 (2V)											
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI											
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195) DIKOL-BAXIR											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.						MAG VAR 2025 1.7°E		REF NAVAID : BOV		
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)
DIKOL 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	VEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	079	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	VEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	082	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 2V Réserve réacteurs / Reserved for jets											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	VEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	103	104.7	35.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	117	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	VEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	114	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	VEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	114	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0

BEAUVAISTILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 30 (2W)											
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195) DIKOL-BAXIR											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs DEP INI RWY 30. See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 2 for descriptions DEP INI RWY 30.						MAG VAR 2025 1.7°E		REF NAVAID : BOV		
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)
DIKOL 2W											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	DEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	DIKOL	-	079	080.9	19.9	-	-	-	-	1.0
RANUX 2W											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	DEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	NEPAR	-	089	090.3	34.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RANUX	-	082	084.0	32.1	-	-	-	-	1.0
LANVI 2W Réserve réacteurs / Reserved for jets											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	DEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LUPAM	-	103	104.7	35.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	LASIV	-	093	094.5	26.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	LANVI	-	117	118.9	71.8	-	-	-	-	1.0
BAXIR 2W											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	DEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	114	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	094	095.6	12.8	-	-	-	-	1.0
BUBLI 2W											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB702	Y	-	-	-	-	-	-	-	-
-	DF	DEMIL	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	PG278	-	123	125.1	13.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BEKOS	-	114	115.6	38.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	BUBLI	-	094	095.5	24.0	-	-	-	-	1.0

BEAUVAILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL>115) RWY 12 (2V) LGL - ELCOB											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) Voir volets Départs Initiaux AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs DEP INI RWY 12. See Initial Departure AD 2 LFOB SID CONV INI 1 for descriptions DEP INI RWY 12.						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
LGL 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	240	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 2V											
-	DEP INI (1)										
-	IF	OB601	Y	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0

SID RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL>115) RWY 30 (2W) LGL - ELCOB											
RMK	GNSS ou / or DME/DME (1) FA ou / or VA acceptable						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
LGL 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	LESGA	-	241	242.5	18.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LGL	-	240	241.8	12.4	-	-	-	-	1.0
ELCOB 2W											
-	CA (1)	-	-	302	303.7	-	L	800	-	-	1.0
-	CF	OB600	-	267	269.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	OB601	Y	205	206.5	5.9	-	-	-	-	1.0
-	DF	GILTO	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	ELCOB	-	240	242.0	24.1	-	-	-	-	1.0

BEAUVAIS TILLE
STAR RNAV RWY 12-30
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Turbofans and Turboprops RWY 12-30 (1B)											
RMK	GNSS - DME/DME Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D						MAG VAR 2025 1.7°E		REF NAVAID : BOV		
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											
BIBAX	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LORNI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUKIP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MATID	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EGOZE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CMB 1B											
-	IF	CMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	EGOZE	-	211	212.6	48.0	-	-	FL080	-	1.0
-	TF	BOV	-	240	242.2	14.9	-	-	-	-	1.0
VEDUS 1B											
-	IF	VEDUS	-	-	-	-	-	-	FL260	-	-
-	TF	XERAM	-	269	270.5	27.9	-	-	FL130	250	1.0
-	TF	IPNOB	-	268	270.0	20.1	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	INKUD	-	255	256.7	20.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	275	276.3	21.4	-	-	FL080	-	1.0
SONUR 1B											
-	IF	SONUR	-	-	-	-	-	-	FL100	-	-
-	TF	GIMER	-	252	254.2	15.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	IPNOB	-	308	310.0	21.5	-	-	FL090	-	1.0
-	TF	INKUD	-	255	256.7	20.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	275	276.3	21.4	-	-	FL080	-	1.0

BEAUVAIS TILLE
STAR RNAV RWY 12-30
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV Réacteurs et Hélices / Turbofans and Turboprops RWY 12-30 (1B)											
RMK	GNSS - DME/DME Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : BOV	
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)
RLP 1B											
-	IF	RLP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SOMDA	-	301	303.0	48.0	-	-	FL120	250	1.0
-	TF	ARSIL	-	330	331.4	15.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	329	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	296	297.3	26.0	-	-	FL070	-	1.0
TINIL 1B											
-	IF	TINIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	FF 302	-	318	319.8	11.7	-	-	FL240	-	1.0
-	TF	ERTIP	-	318	319.6	31.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	SOMDA	-	330	332.0	13.8	-	-	FL120	250	1.0
-	TF	ARSIL	-	330	331.4	15.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	329	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	296	297.3	26.0	-	-	FL070	-	1.0
TRO 1B											
-	IF	TRO	-	-	-	-	-	-	FL120	250	-
-	TF	ARSIL	-	010	012.0	19.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	ALIMO	-	329	331.2	10.7	-	-	FL070	-	1.0
-	TF	BAXIR	-	329	331.2	5.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	BAVOL	-	335	336.5	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	LORNI	-	335	336.4	20.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	OBOBI	-	254	255.4	15.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	EGOZE	-	296	297.3	26.0	-	-	FL070	-	1.0
PEXIR 1B											
-	IF	PEXIR	-	-	-	-	-	FL120	FL120	250	-
-	TF	OB104	-	044	045.3	24.5	-	FL120	FL120	-	1.0
-	TF	GOTRO	-	044	045.6	8.5	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	OB105	-	081	082.8	5.0	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	NEMED	-	081	082.9	9.7	-	FL070	FL070	-	1.0
-	TF	MATID	-	094	096.0	7.0	-	5000	5000	-	1.0
-	TF	BOV	-	122	123.7	18.2	-	-	-	-	1.0
VELOL 1B											
-	IF	VELOL	-	-	-	-	-	FL120	FL140	250	-
-	TF	OB101	-	147	148.6	7.2	-	FL120	FL120	-	1.0
-	TF	OB102	-	147	148.7	6.0	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	VEPET	-	147	148.8	2.8	-	FL090	FL090	-	1.0
-	TF	NEMED	-	147	148.6	6.5	-	FL070	FL070	-	1.0
-	TF	MATID	-	094	096.0	7.0	-	5000	5000	-	1.0
-	TF	BOV	-	122	123.7	18.2	-	-	-	-	1.0

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs / Jets (FL >195)
RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985
TWR BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

APP DE GAULLE Départ / Departure
(Voir / See AD 2 LFPG COM 01)

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME requis / required

VAR 2° E (2025)

49°
30'

BV 391

BOV 109.65
Ch 33 Y

BEAUVAIS

OB701

Voir / See AD 2 LFOB SID RWY12 ou/ou 30 CONV
INI

TA 5000

ALT MNM 25 ARP LFOB

2400

LFPG CONFIGURATION EST
LFPG EAST CONFIGURATION

PONTOISE

CREIL

P. CH. DE-GAULLE

BOURSONNE
BSN
Ch 95 Y

49°
00'

VILLACOUBLAY
TOUSSUS

P 23

P. ORLY

OXCEL

PG101

PG102

COULOMMIERS
CLM

48°
30'

BRETIGNY

ABOBO

LAPAX

OSTIP

MELUN
MLN

ADADA

AGOPA 2S - 2T

AGOPA

EDOX

ERIXU 2S - 2T

ERIXU

LALUX

LATRA 2S - 2T

LATRA

ODEBU

OKASI 2S - 2T

OKASI

PEKIM

PILUL 2S - 2T

PILUL

ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA

0 10 NM

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs / Jets (FL>195) RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1 (GNSS ou/ou DME/DME)		
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la 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. Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%. <i>Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.</i> <i>Minimum theoretical slope gradients : 3.3%.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT. <i>The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
AGOPA 2S Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. <i>DEP INI (1). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
ERIXU 2S Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers PG101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. <i>DEP INI (1). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to PG101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
LATRA 2S Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers PG102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. <i>DEP INI (1). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to PG102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
OKASI 2S Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. <i>DEP INI (1). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
PILUL 2S Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>DEP INI (1). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
AGOPA 2T Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (2). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers PG 101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers ADADA. Vers AGOPA. <i>DEP INI (2). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to PG 101 then to OXCEL. To ABOBO then to ADADA. To AGOPA.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
ERIXU 2T Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (2). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers PG 101 puis vers OXCEL. Vers ABOBO puis vers EDOXA. Vers ERIXU. <i>DEP INI (2). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to PG 101 then to OXCEL. To ABOBO then to EDOXA. To ERIXU.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
LATRA 2T Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (2). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers PG 102 puis vers LAPAX. Vers LALUX puis vers LATRA. <i>DEP INI (2). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to PG 102 then to LAPAX. To LALUX then to LATRA.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
OKASI 2T Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (2). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Direct vers OSTIP puis vers ODEBU. Vers OKASI. <i>DEP INI (2). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. Direct to OSTIP then to ODEBU. To OKASI.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
PILUL 2T Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (2). A <u>OB701</u> direct vers BSN puis vers <u>OB703</u> . Vers CLM puis vers MLN. Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>DEP INI (2). At <u>OB701</u> direct to BSN then to <u>OB703</u>. To CLM then to MLN. To PEKIM then to PILUL.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >115)
RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
LGL - ELCOB
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.380

APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

APP DE GAULLE Départ / Departure :
voir / see AD 2 LFPG COM 01

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME requis / required

VAR 2° E (2025)

TA 5000

ALT MNM 25 ARP LFOB

2400

LFPG CONFIGURATION EST
LFPG EAST CONFIGURATION

Voir / See AD 2 LFOB SID RWY12 ou/ou 30 CONV INI
et/and AD 2 LFOB SID RWY30 RNAV INI

BV 391

OB600

OB601

BEAUVAIS

BOV 109.65
Ch 33 Y

DF

GILTO

TF 240°

24.1

ELCOB

LGL 2S - 2T
ELCOB 2S - 2T

TF 241°

LGL

Position non à l'échelle
Not to scale

PONTOISE

P. LE BOURGET

P 23

ALT / HGT : ft
Distances : NM

MOCA

0 10 NM

001° 00'

001° 30'

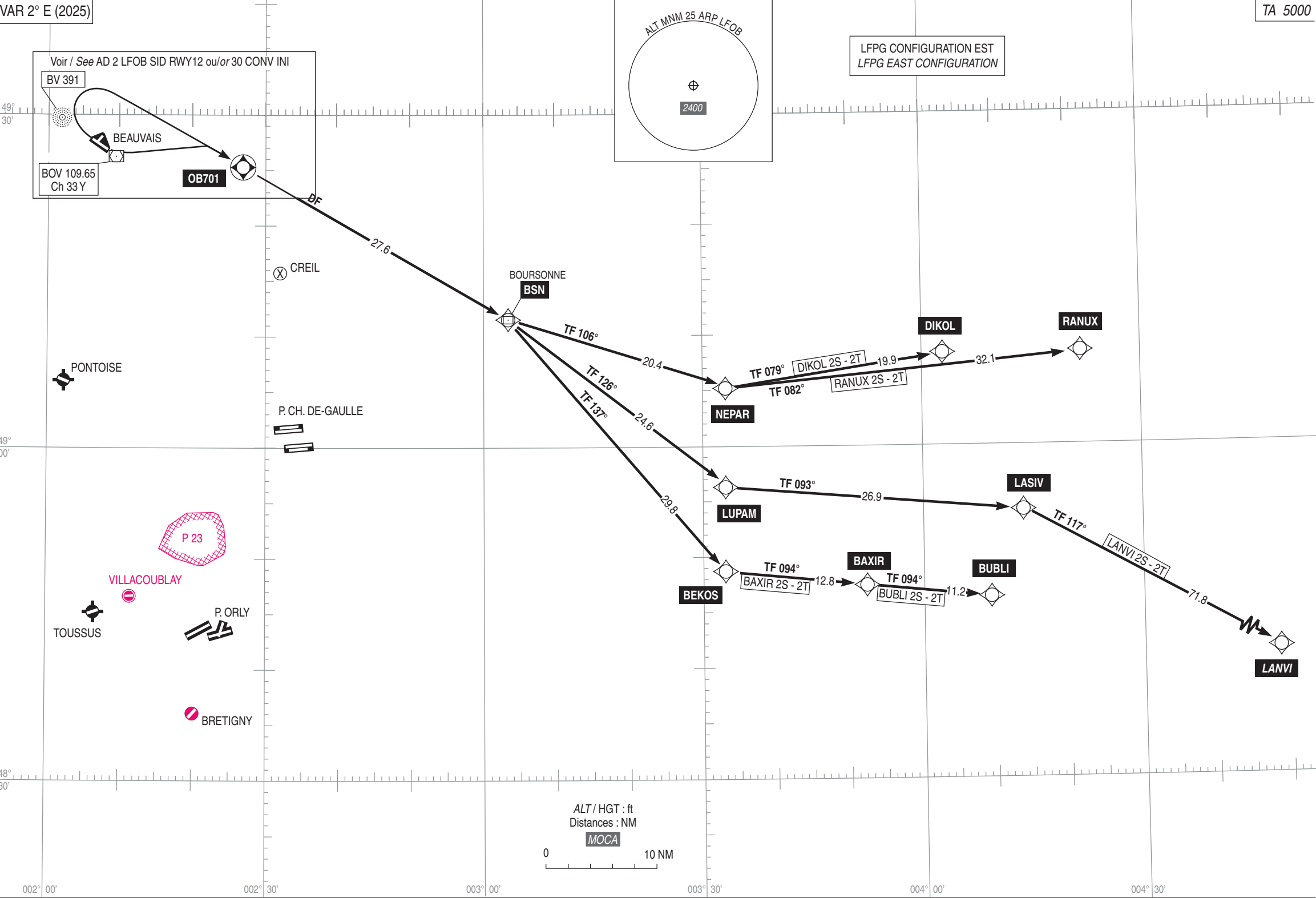
002° 00'

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs et Hélices / Turbofans and Turboprops (FL>115) RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T) LGL - ELCOB			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1 (GNSS ou/or DME/DME)		
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la 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. Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%. <i>Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup. Minimum theoretical slope gradients : 3.3%.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD2 LFOB TEXT. <i>The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD2 LFOB TEXT.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
LGL 2S	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers ELCOB, puis vers LGL. DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to ELCOB, then to LGL.	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
ELCOB 2S	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers ELCOB. DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to ELCOB.	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
LGL 2T	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers <u>OB601</u> . A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers ELCOB, puis vers LGL. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to <u>OB601</u>. At <u>OB601</u> direct to GILTO then to ELCOB, then to LGL.</i>	5000 ft AMSL	
ELCOB 2T	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers <u>OB601</u> . A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers ELCOB. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to <u>OB601</u>. At <u>OB601</u> direct to GILTO then to ELCOB.</i>	5000 ft AMSL	

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >195)
RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
RANUX - LANVI - BUBLI
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195)
RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T)
DIKOL - BAXIR
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS	118.380	APP DE GAULLE Départ / <i>Departure</i> :	DF : Direct to Fix	RNAV 1
APP BEAUVAIS <i>Approche / Approach</i>	123.985	Voir / <i>See</i> AD 2 LFPG COM 01	TF : Track to Fix	GNSS ou/or DME/DME requis / <i>required</i>
TWR BEAUVAIS <i>Tour / Tower</i>	121.405			



BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 12 (2S) - RWY 30 (2T) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >195) RANUX-LANVI-BUBLI Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195) DIKOL-BAXIR			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1 (GNSS ou/ou DME/DME)		
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la 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. Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%. <i>Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup. Minimum theoretical slope gradients : 3.3%.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT. <i>The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.</i> (3) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF R 175 B : Si la zone est active, rejetez des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. <i>SID available H24 according to the activity of military area LF R 175 B : - If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected ; file DIKOL SID even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.</i> (4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejetez des SID LANVI : planifier un SID BUBLI. - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W : - If one of these area is activated, LANVI SIDs will be rejected ; file BUBLI SID. - If none of these areas is activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
DIKOL 2S	DEP INI (1). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>DEP INI (1). At <u>QB701</u> direct to BSN then to NEPAR. To DIKOL.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
RANUX 2S (3)	DEP INI (1). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers RANUX. <i>DEP INI (1). At <u>QB701</u> direct to BSN then to NEPAR. To RANUX.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12. (3) Voir / see General RMK.
LANVI 2S (4) Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>DEP INI (1). At <u>QB701</u> direct to BSN then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12. (4) Voir / see General RMK.
BAXIR 2S	DEP INI (1). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BAXIR. <i>DEP INI (1). At <u>QB701</u> direct to BSN then to BEKOS. To BAXIR.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
BUBLI 2S	DEP INI (1). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BUBLI. <i>DEP INI (1). At <u>QB701</u> direct to BSN then to BEKOS. To BUBLI.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
DIKOL 2T	DEP INI (2). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers DIKOL. <i>DEP INI (2). At <u>QB701</u> direct to BSN then to NEPAR. To DIKOL.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
RANUX 2T (3)	DEP INI (2). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers NEPAR. Vers RANUX. <i>DEP INI (2). At <u>QB701</u> direct to BSN then to NEPAR. To RANUX.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30. (3) Voir / see General RMK.
LANVI 2T (4) Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (2). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers LUPAM. Vers LASIV puis vers LANVI. <i>DEP INI (2). At <u>QB701</u> direct to BSN then to LUPAM. To LASIV then to LANVI.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30. (4) Voir / see General RMK.
BAXIR 2T	DEP INI (2). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BAXIR. <i>DEP INI (2). At <u>QB701</u> direct to BSN then to BEKOS. To BAXIR.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
BUBLI 2T	DEP INI (2). A <u>QB701</u> direct vers BSN puis vers BEKOS. Vers BUBLI. <i>DEP INI (2). At <u>QB701</u> direct to BSN then to BEKOS. To BUBLI.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.

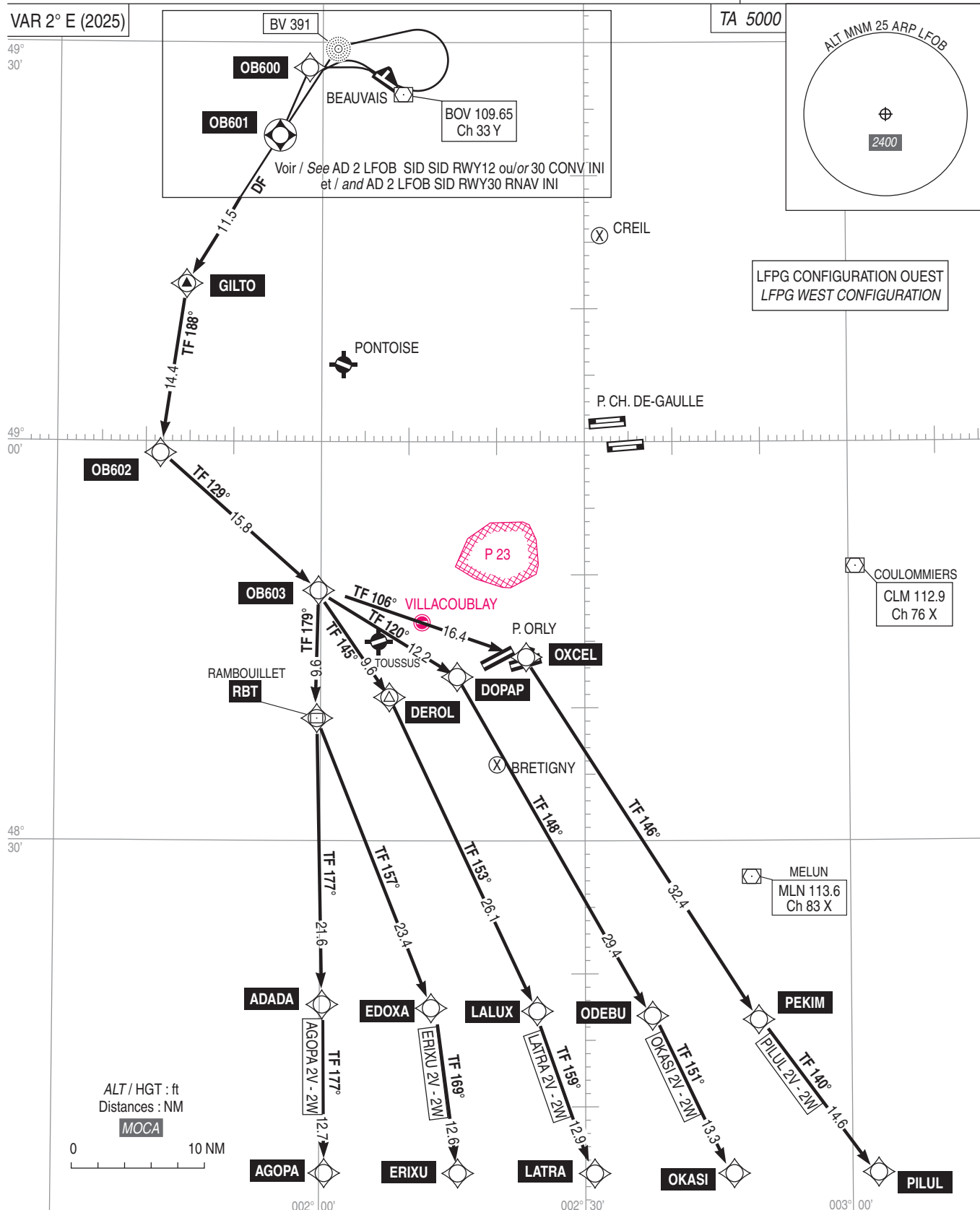
BEAUVAIS TILLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)
Réacteurs / Turbofans (FL >195)
RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
AGOPA - ERIXU - LATRA - OKASI - PILUL
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985
TWR BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

APP DE GAULLE Départ / Departure :
voir / See AD 2 LFPG COM 01

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME requis / required



BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs/Jets (FL>195) RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W) AGOPA-ERIXU-LATRA-OKASI-PILUL			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1 (GNSS ou/ou DME/DME)		
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la 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. Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%. <i>Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup.</i> <i>Minimum theoretical slope gradients : 3.3%.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT. <i>The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
AGOPA 2V Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To ADADA then to AGOPA.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
ERIXU 2V Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
LATRA 2V Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. <i>DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DEROL. To LALUX then to LATRA.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
OKASI 2V Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DOPAP. Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DOPAP. To ODEBU then to OKASI.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
PILUL 2V Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers OXCEL. Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to OXCEL. To PEKIM then to PILUL.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
AGOPA 2W Réservé réacteurs / Jets only.	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers ADADA puis vers AGOPA. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To ADADA then to AGOPA.</i>	5000 ft AMSL	
ERIXU 2W Réservé réacteurs / Jets only.	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers RBT. Vers EDOXA puis vers ERIXU. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to RBT. To EDOXA then to ERIXU.</i>	5000 ft AMSL	
LATRA 2W Réservé réacteurs / Jets only.	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DEROL. Vers LALUX puis vers LATRA. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DEROL. To LALUX then to LATRA.</i>	5000 ft AMSL	
OKASI 2W Réservé réacteurs / Jets only.	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers DOPAP. Vers ODEBU puis vers OKASI. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to DOPAP. To ODEBU then to OKASI.</i>	5000 ft AMSL	
PILUL 2W Réservé réacteurs / Jets only.	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers OB601. Direct vers GILTO puis vers OB602. Vers OB603 puis vers OXCEL. Vers PEKIM puis vers PILUL. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to OB601. Direct to GILTO then to OB602. To OB603 then to OXCEL. To PEKIM then to PILUL.</i>	5000 ft AMSL	

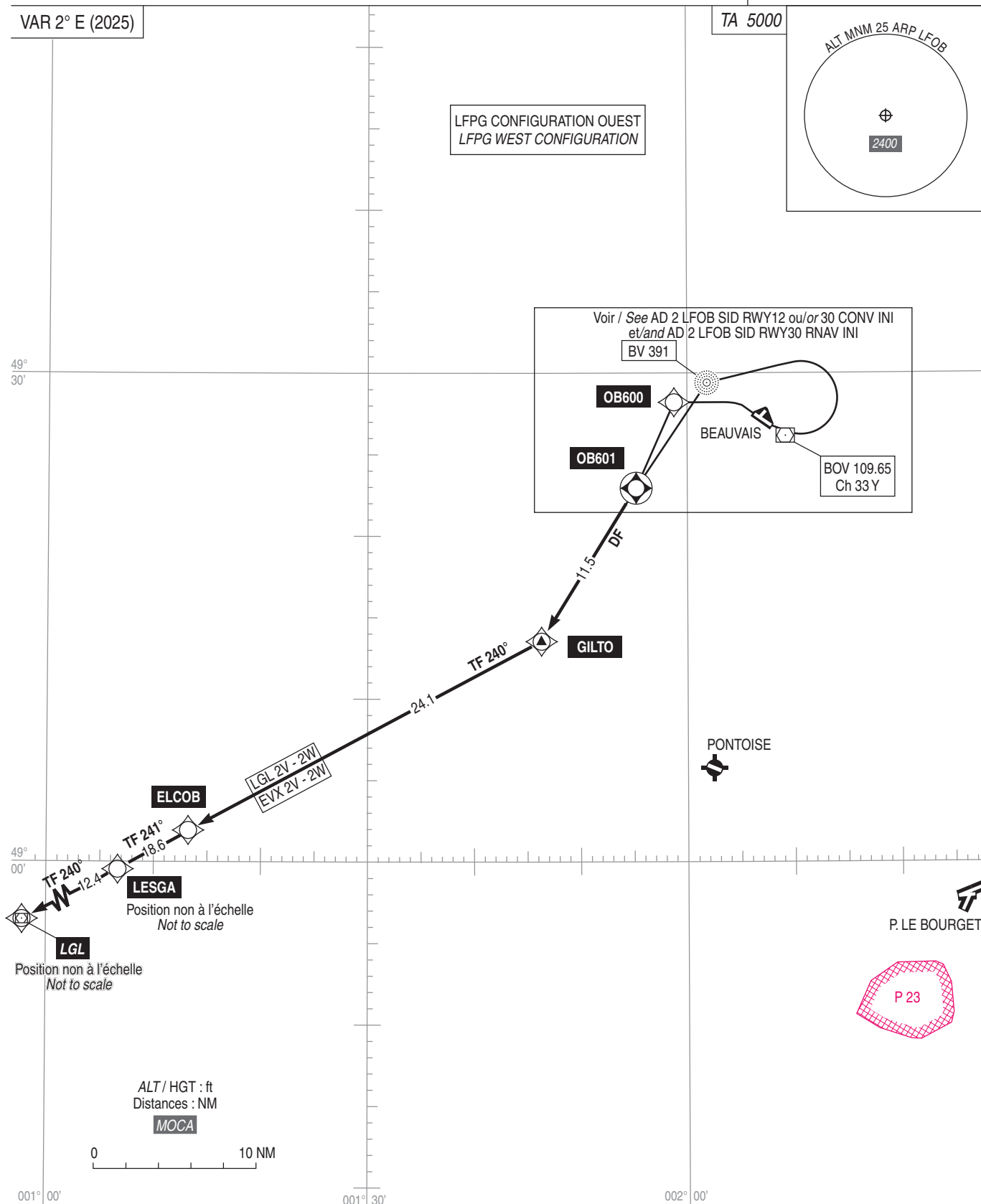
BEAUVAIS TILLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME - VOR/DME PGS - CGN)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >115)
RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
LGL - ELCOB
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985
TWR BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

APP DE GAULLE Départ / Departure :
voir / See AD 2 LFPG COM 01

DF : Direct to Fix
TF : Track to Fix

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME requis / required

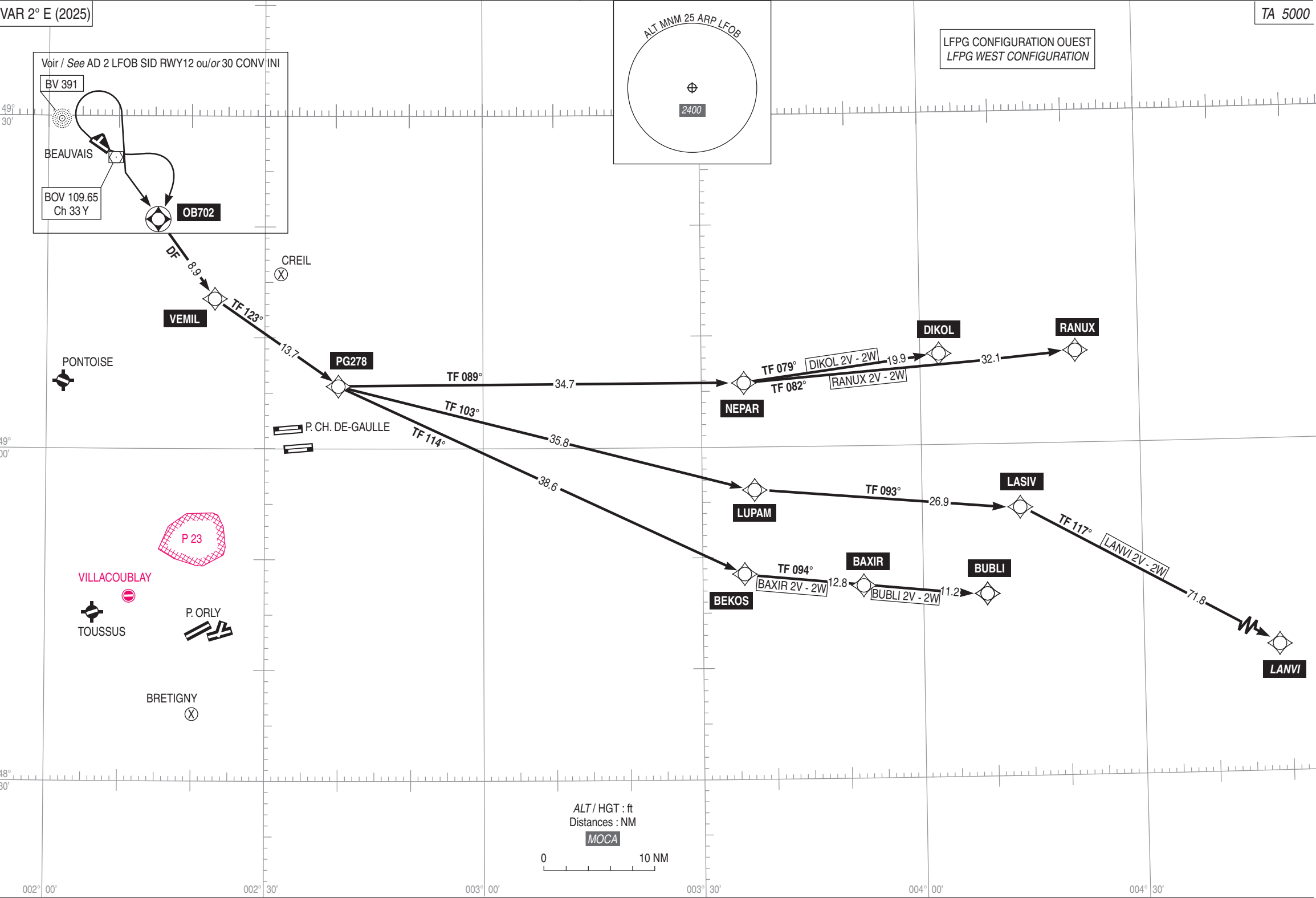


BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL>115) RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W) LGL - ELCOB			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1 (GNSS ou/ou DME/DME)		
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la 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. Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%. <i>Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup. Minimum theoretical slope gradients : 3.3%.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT. <i>The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale Initial clearance	RMK
LGL 2V	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers ELCOB. Vers LESGA puis vers LGL. <i>DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to ELCOB. To LESGA then to LGL.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
ELCOB 2V	DEP INI (1). A <u>OB601</u> direct vers GILTO puis vers ELCOB. <i>DEP INI (1). At <u>OB601</u> direct to GILTO then to ELCOB.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
LGL 2W	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers <u>QB601</u> . Direct vers GILTO puis vers ELCOB. Vers LESGA puis vers LGL. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to <u>QB601</u>. Direct to GILTO then to ELCOB. To LESGA then to LGL.</i>	5000 ft AMSL	
ELCOB 2W	Monter dans l'axe (302°). A 800 (441), tourner à gauche et poursuivre vers OB600 direction 267° (ne pas tourner avant le DER), ensuite vers <u>QB601</u> . Direct vers GILTO puis vers ELCOB. <i>Climb straight ahead (302°). At 800 (441), turn left and proceed to OB600 on course 267° (do not turn before DER), then to <u>QB601</u>. Direct to GILTO then to ELCOB.</i>	5000 ft AMSL	

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV (GNSS - DME/DME)
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL >195)
RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
RANUX - LANVI - BUBLI
Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195)
RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W)
DIKOL - BAXIR
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

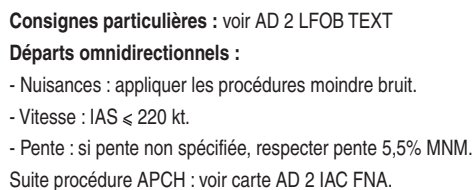
ATIS BEAUVAIS	118.380	APP DE GAULLE Départ / Departure :	DF : Direct to Fix	RNAV 1
APP BEAUVAIS Approche / Approach	123.985	voir / See AD 2 LFPG COM 01	TF : Track to Fix	GNSS ou/or DME/DME requis / required
TWR BEAUVAIS Tour / Tower	121.405			



BEAUVAIS TILLE
SID RNAV RWY 12-30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

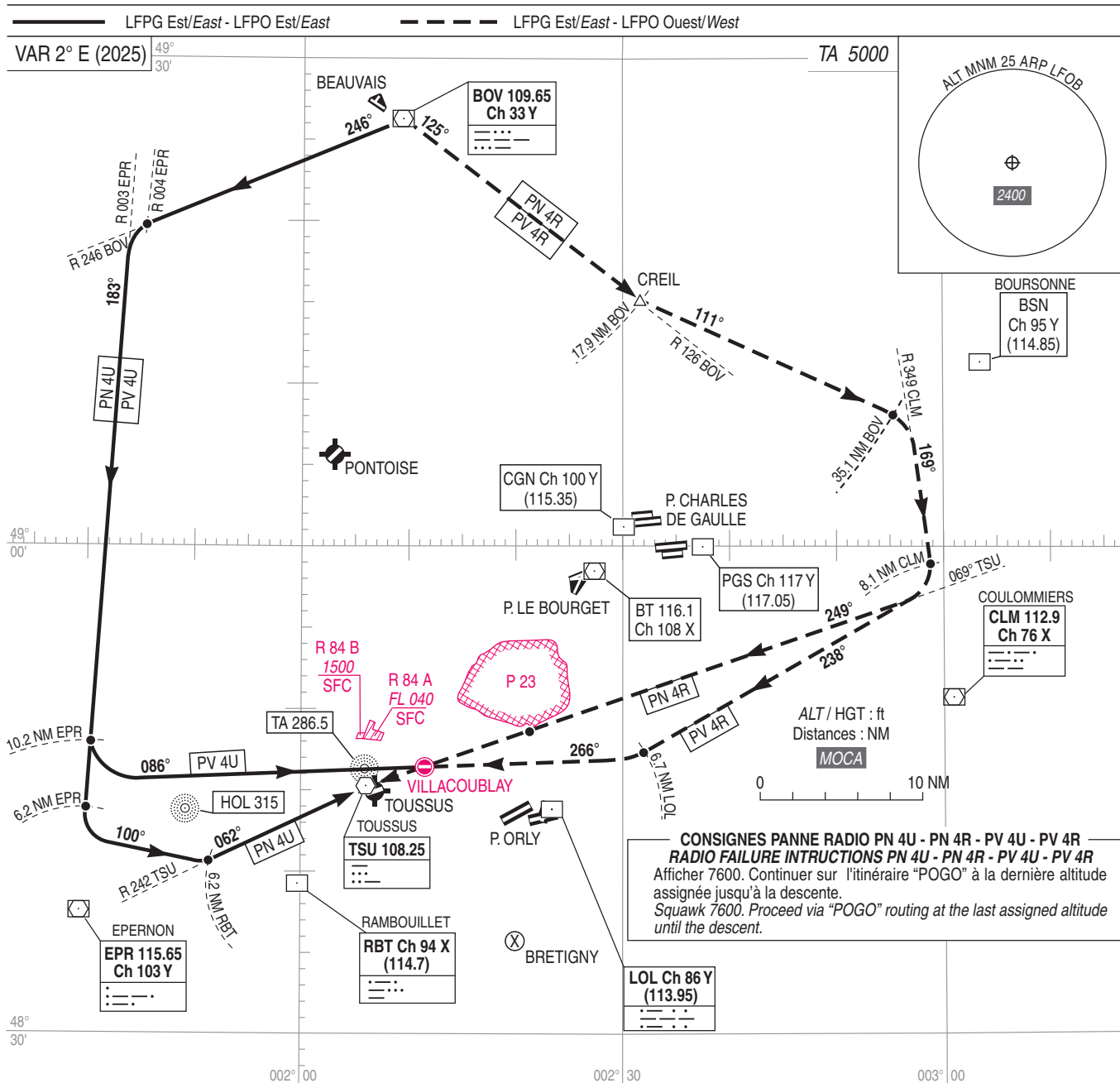
SID RNAV RWY 12 (2V) - RWY 30 (2W) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (FL>195) RANUX-LANVI-BUBLI Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers (115<FL<195) DIKOL-BAXIR			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1 (GNSS ou/ou DME/DME)		
Climb gradient	Les itinéraires sont définis pour des ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la 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. Pentes minimales théoriques de montée : 3.3%. <i>Routes are defined for ACFT with climb performance permitting to adopt a minimal slope of 5.5%. In the opposite case, ACFT captains should advise ATC when requesting startup. Minimum theoretical slope gradients : 3.3%.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / Underlined waypoints are "flyover" WP		
	Les aéronefs adopteront la configuration et le régime de montée correspondant au moindre bruit selon les conditions opérationnelles du moment. Le vol doit être conduit de manière à atteindre le plus rapidement possible la hauteur de 3000 ft au-dessus du niveau de l'aéroport. (voir AD 2 LFOB ENV). Panne de radiocommunication : voir AD 2 LFOB TEXT. <i>The aircraft shall choose the configuration and climb setting corresponding to noise abatement as per the operational conditions at the time. The flight should be performed so as to reach a height of 3000 ft above the airport as quickly as possible (see AD 2 LFOB ENV). Radiocommunication failure: see AD 2 LFOB TEXT.</i> (3) SID planifiable H24 en fonction de l'activité de la zone militaire LF R 175 B : Si la zone est active, rejet des SID RANUX : planifier un SID DIKOL même avec un RFL > 195 après les points DIKOL et SUIPE. <i>SID available H24 according to the activity of military area LF R 175 B : - If the area is activated, RANUX SIDs will be rejected ; file DIKOL SID even with RFL > 195 after waypoints DIKOL and SUIPE.</i> (4) SID planifiable H24 en fonction de l'activité des zones militaires LFTSA200A et LFTSA200W : - Si l'une de ces zones est active, rejet des SID LANVI : planifier un SID BUBLI. - Si les deux zones sont inactives, SID LANVI obligatoire suivant la destination. <i>SID available H24 according to the activity of military areas LFTSA200A and LFTSA200W : - If one of these area is activated, LANVI SIDs will be rejected ; file BUBLI SID. - If none of these areas is activated, LANVI SIDs are compulsory according to the destination.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
DIKOL 2V	DEP INI (1). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers DIKOL. <i>DEP INI (1). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to DIKOL.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
RANUX 2V (3)	DEP INI (1). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers RANUX. <i>DEP INI (1). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to RANUX.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12. (3) Voir / see General RMK.
LANVI 2V (4) Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (1). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. <i>DEP INI (1). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12. (4) Voir / see General RMK.
BAXIR 2V	DEP INI (1). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BAXIR. <i>DEP INI (1). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BAXIR.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
BUBLI 2V	DEP INI (1). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BUBLI. <i>DEP INI (1). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BUBLI.</i>	5000 ft AMSL	(1) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 1 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 12.
DIKOL 2W	DEP INI (2). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers DIKOL. <i>DEP INI (2). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to DIKOL.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
RANUX 2W (3)	DEP INI (2). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers NEPAR puis vers RANUX. <i>DEP INI (2). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To NEPAR then to RANUX.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30. (3) Voir / see General RMK.
LANVI 2W (4) Réservé réacteurs / Jets only.	DEP INI (2). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers LUPAM puis vers LASIV. Vers LANVI. <i>DEP INI (2). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To LUPAM then to LASIV. To LANVI.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30. (4) Voir / see General RMK.
BAXIR 2W	DEP INI (2). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BAXIR. <i>DEP INI (2). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BAXIR.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.
BUBLI 2W	DEP INI (2). A <u>OB702</u> direct vers VEMIL puis vers PG278. Vers BEKOS puis vers BUBLI. <i>DEP INI (2). At <u>OB702</u> direct to VEMIL then to PG278. To BEKOS then to BUBLI.</i>	5000 ft AMSL	(2) Voir / see AD 2 LFOB SID CONV INI 2 pour descriptifs / for descriptions DEP INI RWY 30.

FREQ : voir/see AD 2 LFOB ADC 01, AD 2 LFPT ADC 01, AD 2 LFPN COM 1, AD 2 LFPV COM 1



- Noise pollution : comply with noise abatement procedures.
- Speed : IAS $\leq$ 220 kt.
- Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.

Next APCH procedure : see AD 2 IAC FNA.

BEAUVAIS TILLE
Itinéraires normalisés de liaison RWY 12-30 (POGO)
*Connecting routings RWY 12-30 (POGO)***FREQ :** voir/see AD 2 LFOB ADC 01, AD 2 LFPT ADC 01, AD 2 LFPN COM 1, AD 2 LFPV COM 1**Consignes particulières :** voir AD 2 LFOB TEXT**Départs omnidirectionnels**

- Nuisances : appliquer les procédures moindre bruit.
 - Vitesse : IAS ≤ 220 kt.
 - Pente : si pente non spécifiée, respecter pente 5,5% MNM.
- Suite procédure APCH : voir carte AD 2 IAC FNA.

Specific instructions : see AD 2 LFOB TEXT**Multidirectional departures**

- Noise pollution : apply noise abatement procedures.
 - Speed : IAS ≤ 220 kt.
 - Gradient : if no specified gradient, comply with gradient of 5.5% MNM.
- Next APCH procedure : see AD 2 IAC FNA.

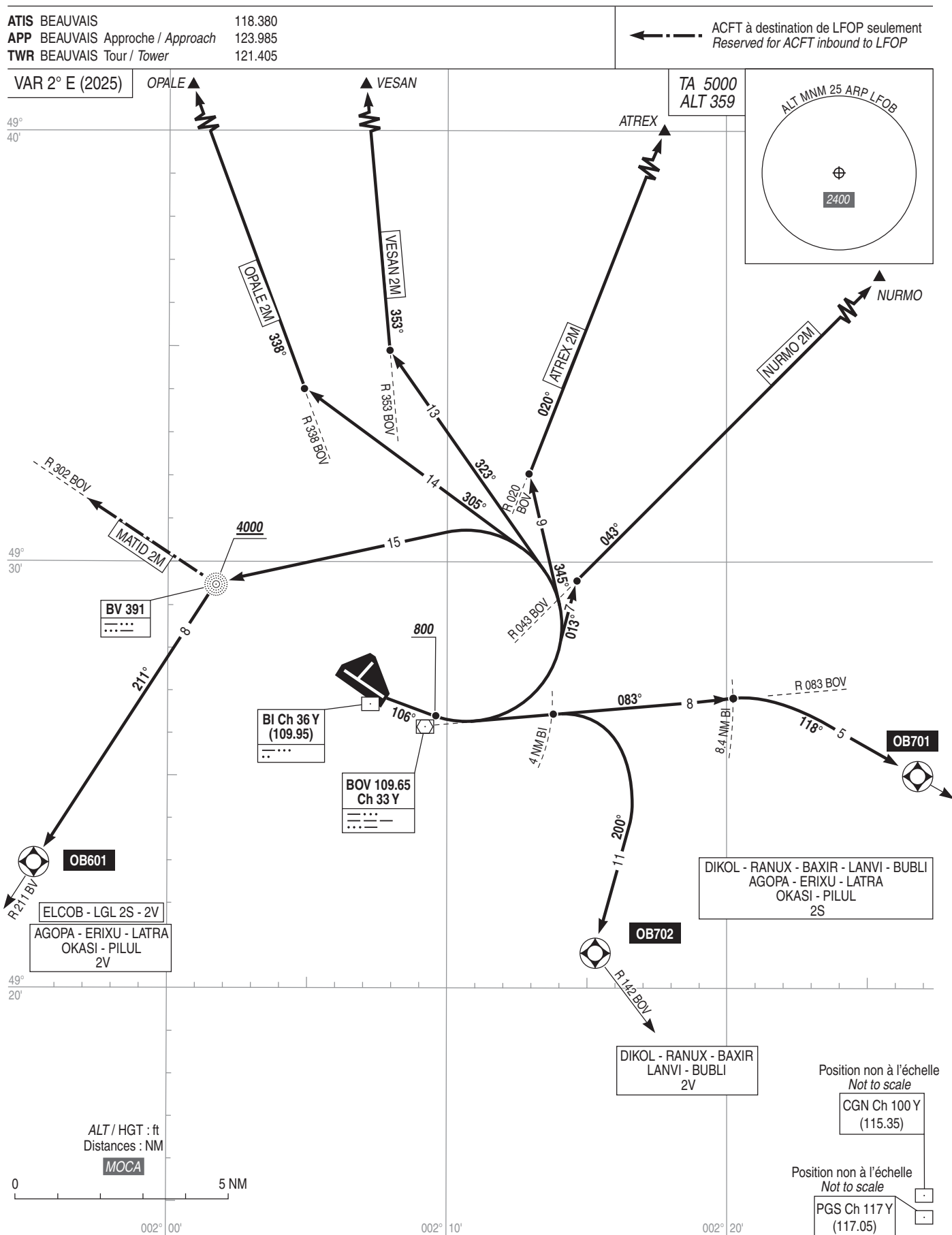
BEAUVAIS TILLE (LFOB)
Itinéraires normalisés de liaison RWY 12 - 30 (POGO)
Connecting routings RWY 12 - 30 (POGO)

POGO	ITINERAIRES / ROUTES	NIVEAU INITIAL
PN 4 N	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°). Au R 339 PON, à gauche 179°. Au R 319 PON, à gauche R 316 PON (136°). A PON, à droite R 154 PON (154°). Au R 053 TSU, à gauche R 069 TSU (069°). Au R 168 BT, à droite 280° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).</i> <i>At R 339 PON, turn left 179°.</i> <i>At R 319 PON, turn left R 316 PON (136°).</i> <i>At PON, turn right R 154 PON (154°).</i> <i>At R 053 TSU, turn left R 069 TSU (069°).</i> <i>At R 168 BT, turn right 280° to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL
PN 4 W	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°). Au R 004 EPR, à gauche R 003 EPR (183°). A D 6,2 EPR, à gauche 100°. A D 6,2 RBT, à gauche R 242 TSU (062°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).</i> <i>At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).</i> <i>At D 6.2 EPR, turn left 100°.</i> <i>At D 6.2 RBT, turn left R 242 TSU (062°) to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL
PV 4 N	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°). Au R 339 PON, à gauche 179°. Au R 319 PON, à gauche R 316 PON (136°). A PON, à droite R 154 PON (154°). Au R 053 TSU, à gauche R 069 TSU (069°). Au R 168 BT, à droite 266° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).</i> <i>At R 339 PON, turn left 179°.</i> <i>At R 319 PON, turn left R 316 PON (136°).</i> <i>At PON, turn right R 154 PON (154°).</i> <i>At R 053 TSU, turn left R 069 TSU (069°).</i> <i>At R 168 BT, turn right 266° to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL
PV 4 W	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°). Au R 004 EPR, à gauche R 003 EPR (183°). A D 10,2 EPR, à gauche 086° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).</i> <i>At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).</i> <i>At D 10.2 EPR, turn left 086° to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL

BEAUVAIS TILLE (LFOB)
Itinéraires normalisés de liaison RWY 12 - 30 (POGO)
Connecting routings RWY 12 - 30 (POGO)

POGO	ITINERAIRES / ROUTES	NIVEAU INITIAL
PN 4 U	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°) . Au R 004 EPR , à gauche R 003 EPR (183°) . A D 6,2 EPR, à gauche 100° . A D 6,2 RBT, à gauche R 242 TSU (062°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).</i> <i>At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).</i> <i>At D 6.2 EPR, turn left 100°.</i> <i>At D 6.2 RBT, turn left R 242 TSU (062°) to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL
PN 4 R	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 125 BOV (125°) . A CREIL (D 17.9 BOV) , à gauche 111° . A D 35.1 BOV , à droite R 349 CLM (169°) . A D 8,1 CLM, à droite R 069 TSU (249°) pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 125 BOV (125°).</i> <i>At CREIL (D 17.9 BOV), turn left 111°.</i> <i>At D 35.1 BOV, turn right R 349 CLM (169°).</i> <i>At D 8.1 CLM, turn right R 069 TSU (249°) to intercept the read back FNA procedure.</i>	3000 ft AMSL
PV 4 U	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 246 BOV (246°) . Au R 004 EPR , à gauche R 003 EPR (183°) . A D 10,2 EPR, à gauche 086° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 246 BOV (246°).</i> <i>At R 004 EPR, turn left R 003 EPR (183°).</i> <i>At D 10.2 EPR, turn left 086° to intercept the read back FNA procedure.</i>	4000 ft AMSL
PV 4 R	Après départ omnidirectionnel, intercepter et suivre le R 125 BOV (125°) . A CREIL (D 17.9 BOV) , à gauche 111° . A D 35.1 BOV , à droite R 349 CLM (169°) . A D 8,1 CLM, à droite 238° . A D 6,7 LOL, à droite 266° pour intercepter la procédure FNA collationnée. <i>After omnidirectional departure, intercept and follow R 125 BOV (125°).</i> <i>At CREIL (D 17.9 BOV), turn left 111°.</i> <i>At D 35.1 BOV, turn right R 349 CLM (169°).</i> <i>A D 8.1 CLM, turn right 238°.</i> <i>At D 6.7 LOL, turn right 266° to intercept the read back FNA procedure.</i>	3000 ft AMSL

BEAUVAIS TILLE
Procédures moindre bruit et départs conventionnels initiaux RWY 12
Noise abatement procedures and conventional initial departures RWY 12
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)



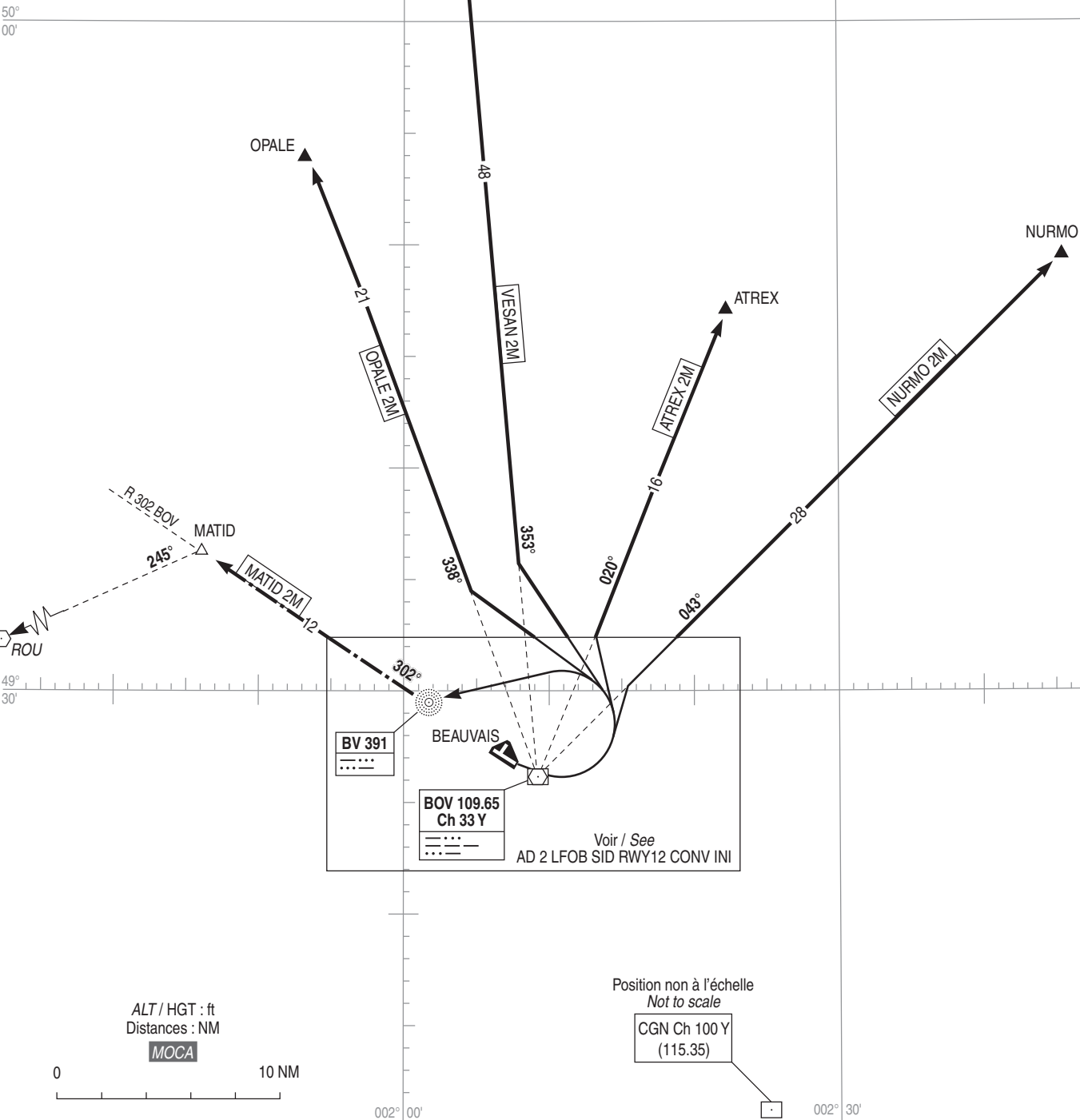
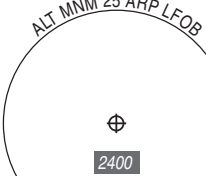
BEAUVAIS TILLE
SID CONV RWY 12
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985
TWR BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

← - - - - ACFT à destination de LFOP seulement
Reserved for ACFT inbound to LFOP

VAR 2° E (2025)

TA 5000



BEAUVAILLE
SID CONV RWY 12
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)**Consignes générales**

- Pente ATS de 5,5 % MNM.
- Appliquer les procédures moindre bruit.

Départs omnidirectionnels

Utilisables seulement sur clairance particulière de la TWR.

RWY 12 : Monter dans l'axe jusqu'à 1100 ft (741 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Départs : SID CONV

Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit. (cf AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INI et AD 2 LFOB 21).

General instructions

- Air traffic slope 5.5 % MNM.
- Comply with noise abatement procedures.

Omnidirectional departures

Usable only with special clearance from TWR.

RWY 12 : Climb straight ahead up to 1100 ft (741 ft) then proceed direct route climbing up to en-route safety altitude.

SID CONV departures

The following routes are to be joined after complying with noise abatement procedures (see AD 2 LFOB SID RWY12 CONV INI and AD 2 LFOB 21).

SID CONV RWY 12	ITINERAIRES ROUTES
ATREX 2M	Monter 106° . A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 345° , ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 020 BOV (020°) vers ATREX. <i>Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 345°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 020 BOV (020°) towards ATREX.</i>
MATID 2M Réservé ACFT destination LFOP <i>Reserved for ACFT with LFOP destination</i>	Monter 106° . A 800 ft (441 ft) tourner à gauche vers BV, ne pas tourner avant la DER, puis rejoindre le R 302 BOV (302°) vers MATID. <i>Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left towards BV, do not turn before the DER, then join R 302 BOV (302°) towards MATID.</i>
NURMO 2M	Monter 106° . A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 013° , ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 043 BOV (043°) vers NURMO. <i>Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 013°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 043 BOV (043°) towards NURMO.</i>
OPALE 2M	Monter 106° . A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 305° , ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 338 BOV (338°) vers OPALE. <i>Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 305°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 338 BOV (338°) towards OPALE.</i>
VESAN 2M	Monter 106° . A 800 ft (441 ft) tourner à gauche 323° , ne pas tourner avant la DER, pour intercepter et suivre le R 353 BOV (353°) vers VESAN. <i>Climb 106°. At 800 ft (441 ft) turn left 323°, do not turn before the DER, to intercept and follow R 353 BOV (353°) towards VESAN.</i>

Remarque : Les SID ATREX et VESAN permettent seulement la rejointe de routes RNAV.

Remark : ATREX and VESAN SID allow only the junction with RNAV routes.

Panne de radiocommunication

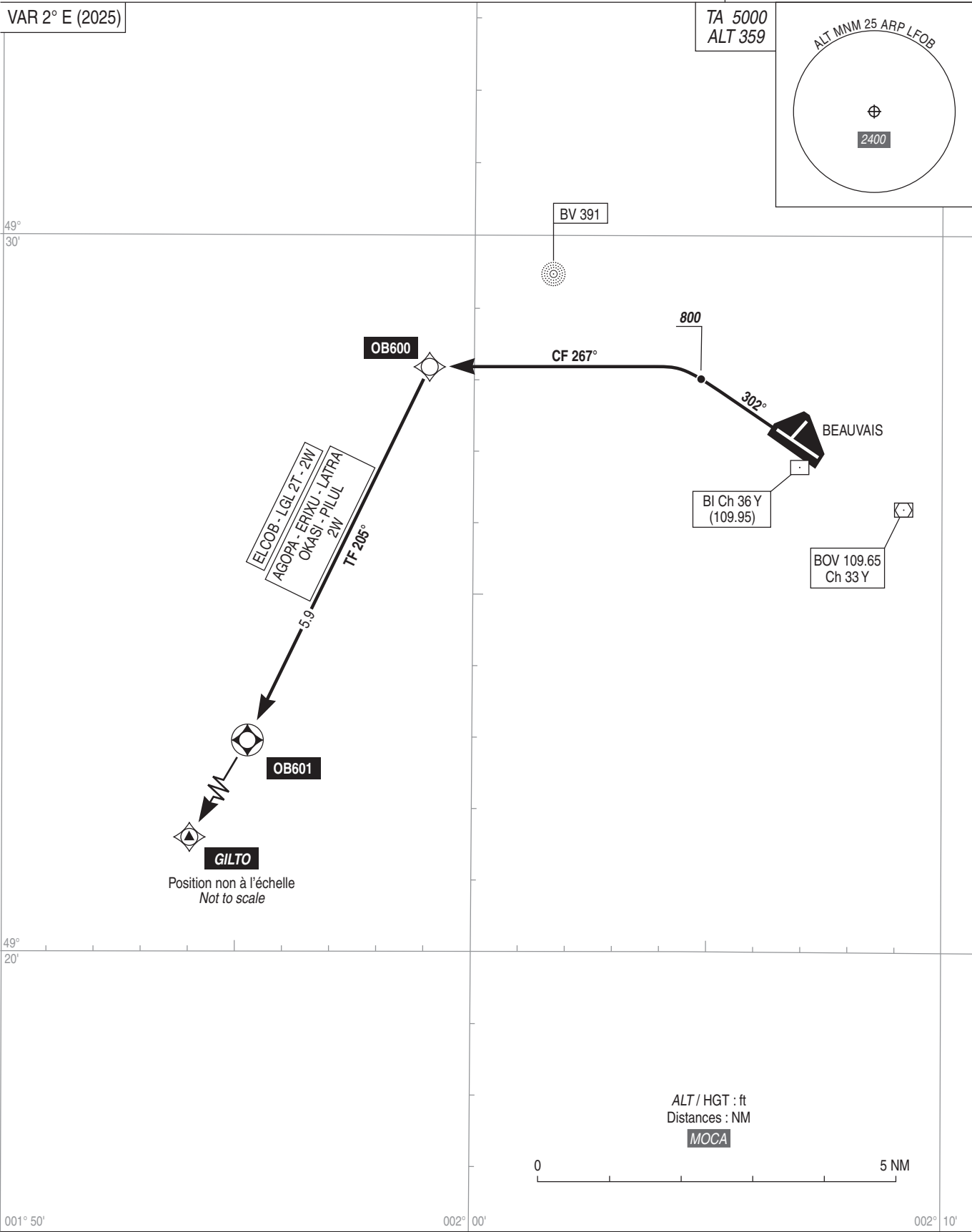
Voir volets AD 2 LFOB TEXT.

Radiocommunication failure

See pages AD 2 LFOB TEXT.

BEAUVAIS TILLE
SID RNAV INI (GNSS - DME/DME) RWY 30
Procédures moindre bruit et départ initial RNAV RWY 30
Noise abatement procedures and initial departure RNAV RWY 30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS	118.380		
APP BEAUVAIS Approche / Approach	123.985	CF : Course to Fix	RNAV 1
TWR BEAUVAIS Tour / Tower	121.405	TF : Track to Fix	GNSS ou/or DME/DME requis / required



ATIS BEAUVAIS	118.380	ACFT à destination de LFOP seulement <i>Reserved for ACFT inbound to LFOP</i>
APP BEAUVAIS <i>Approche / Approach</i>	123.985	
TWR BEAUVAIS <i>Tour / Tower</i>	121.405	



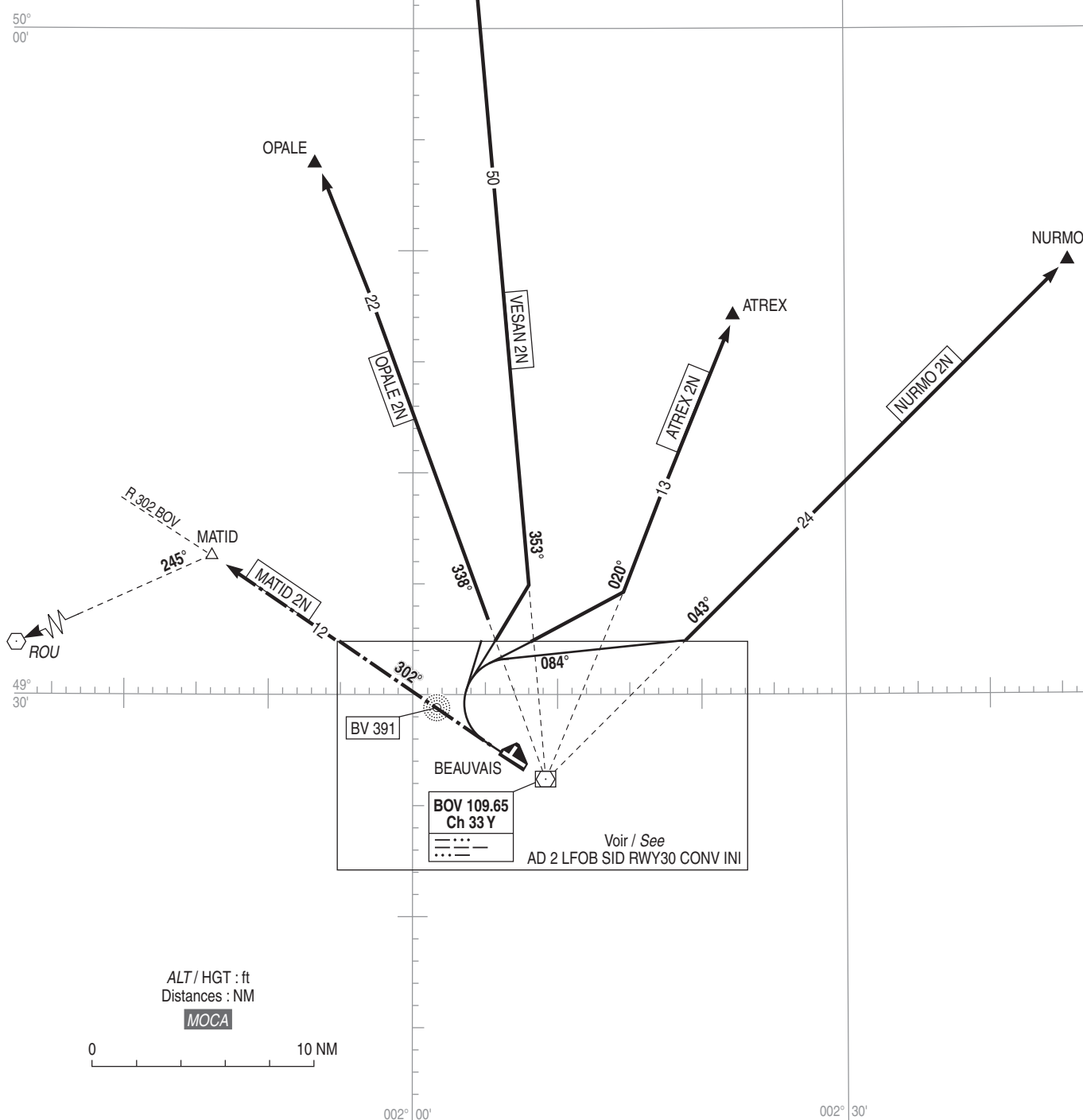
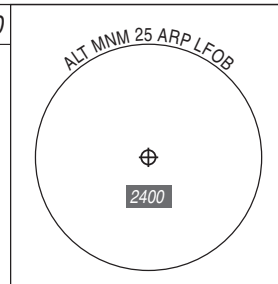
BEAUVAIS TILLE
SID CONV RWY 30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985
TWR BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

← - - - - ACFT à destination de LFOP seulement
Reserved for ACFT inbound to LFOP

VAR 2° E (2025)

TA 5000



BEAUVAIS TILLE
SID CONV RWY 30
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

Consignes générales

- Pente ATS de 5,5 % MNM.
- Appliquer les procédures moindre bruit.

Départs omnidirectionnels

Utilisables seulement sur clairance particulière de la TWR.
RWY 30 : Monter dans l'axe jusqu'à 1400 ft (1041 ft) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Départs : SID CONV

Les itinéraires suivants sont à rejoindre après application de la procédure moindre bruit. (cf AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI et AD 2 LFOB 21).

General instructions

- Air traffic slope 5.5 % MNM.
- Comply with noise abatement procedures.

Omnidirectional departures

Usable only with special clearance from TWR.
RWY 30 : Climb straight ahead up to 1400 ft (1041 ft) then proceed direct route climbing up to en-route safety altitude.

SID CONV departures

The following routes are to be joined after complying with noise abatement procedures (see AD 2 LFOB SID RWY30 CONV INI and AD 2 LFOB 21).

SID CONV RWY 30	ITINERAIRES ROUTES
ATREX 2N	Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 060° (ne pas tourner avant 2 NM BI) pour intercepter et suivre le R 020 BOV (020°) vers ATREX. Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 060° (do not turn before 2 NM BI) to intercept and follow R 020 BOV (020°) towards ATREX.
MATID 2N Réservé ACFT destination LFOP Reserved for ACFT with LFOP destination	Monter 302°. A 1400 ft (1041 ft) rejoindre le R 302 BOV (302°) vers MATID. Climb 302°. At 1400 ft (1041 ft) join R 302 BOV (302°) towards MATID.
NURMO 2N	Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 084° (ne pas tourner avant 2 NM BI), pour intercepter et suivre le R 043 BOV (043°) vers NURMO. Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 084° (do not turn before 2 NM BI) to intercept and follow R 043 BOV (043°) towards NURMO.
OPALE 2N	Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 015° (ne pas tourner avant 2 NM BI) pour intercepter et suivre le R 338 BOV (338°) vers OPALE. Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 015° (do not turn before 2 NM BI) to intercept and follow R 338 BOV (338°) towards OPALE.
VESAN 2N	Monter 302°. A 800 ft (441 ft) tourner à droite 028° (ne pas tourner avant 2 NM BI) pour intercepter et suivre le R 353 BOV (353°) vers VESAN. Climb 302°. At 800 ft (441 ft) turn right 028° (do not turn before 2NM BI) to intercept and follow R 353 BOV (353°) towards VESAN.

Remarque : Les SID ATREX et VESAN permettent seulement la rejointe de routes RNAV.

Remark : ATREX and VESAN SID allow only the junction with RNAV routes.

Panne de radiocommunication
Voir volets AD 2 LFOB TEXT.

Radiocommunication failure
See pages AD 2 LFOB TEXT.

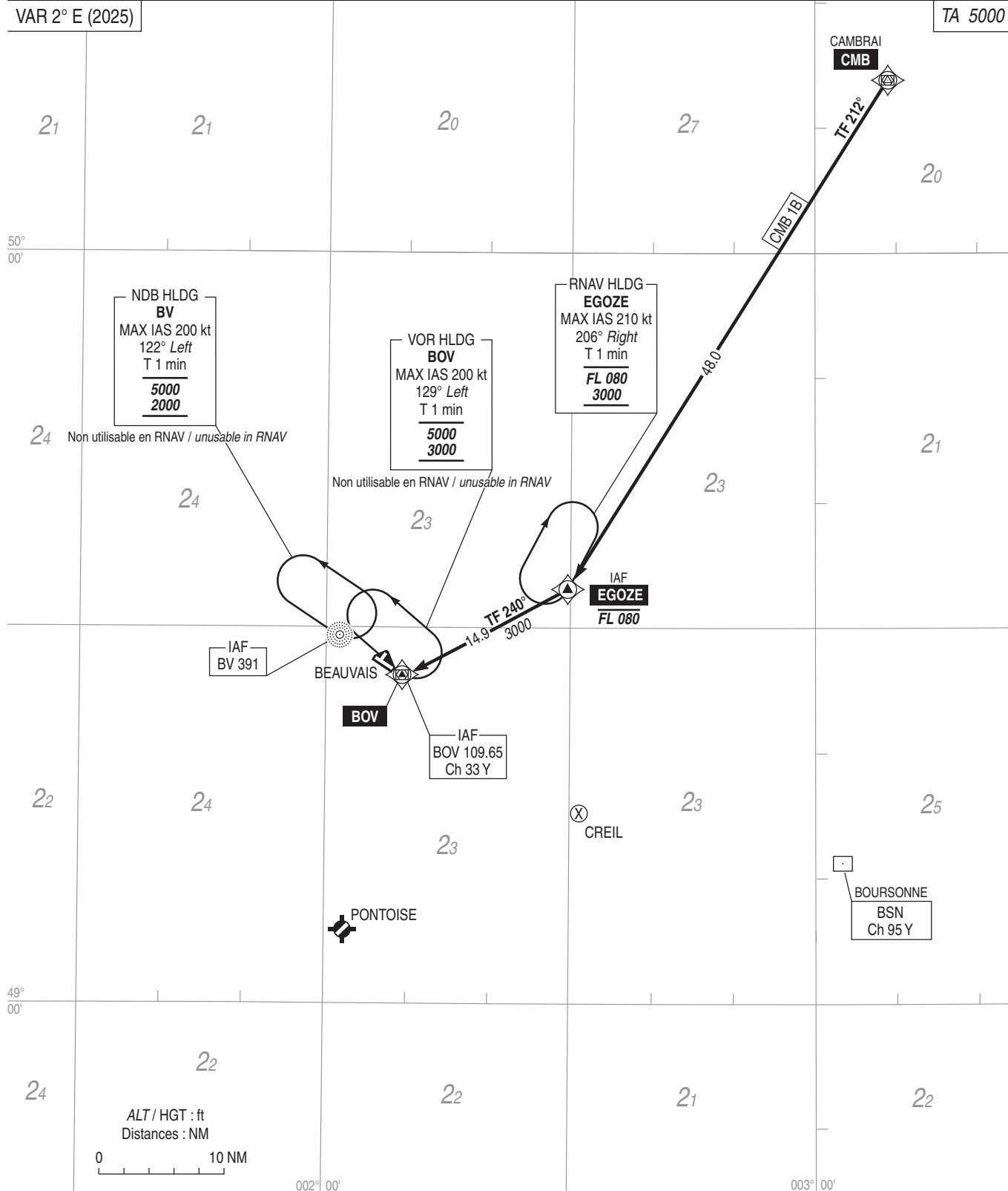
BEAUVAIS TILLE
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 12 / 30
CMB (1B)
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

IAF : EGOZE / BOV

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP BEAUVAIS Approche / Approach 123.985
TWR BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

TF : Track to Fix

RNAV 1
GNSS ou/ou DME/DME requis / required

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Appliquer la procédure spécifiée en AD 2 LFOB TEXT.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Comply with the procedure described in AD 2 LFOB TEXT.

BEAUVAIS TILLE
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers
RWY 12 / 30
PEXIR - VELOL (1B)
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

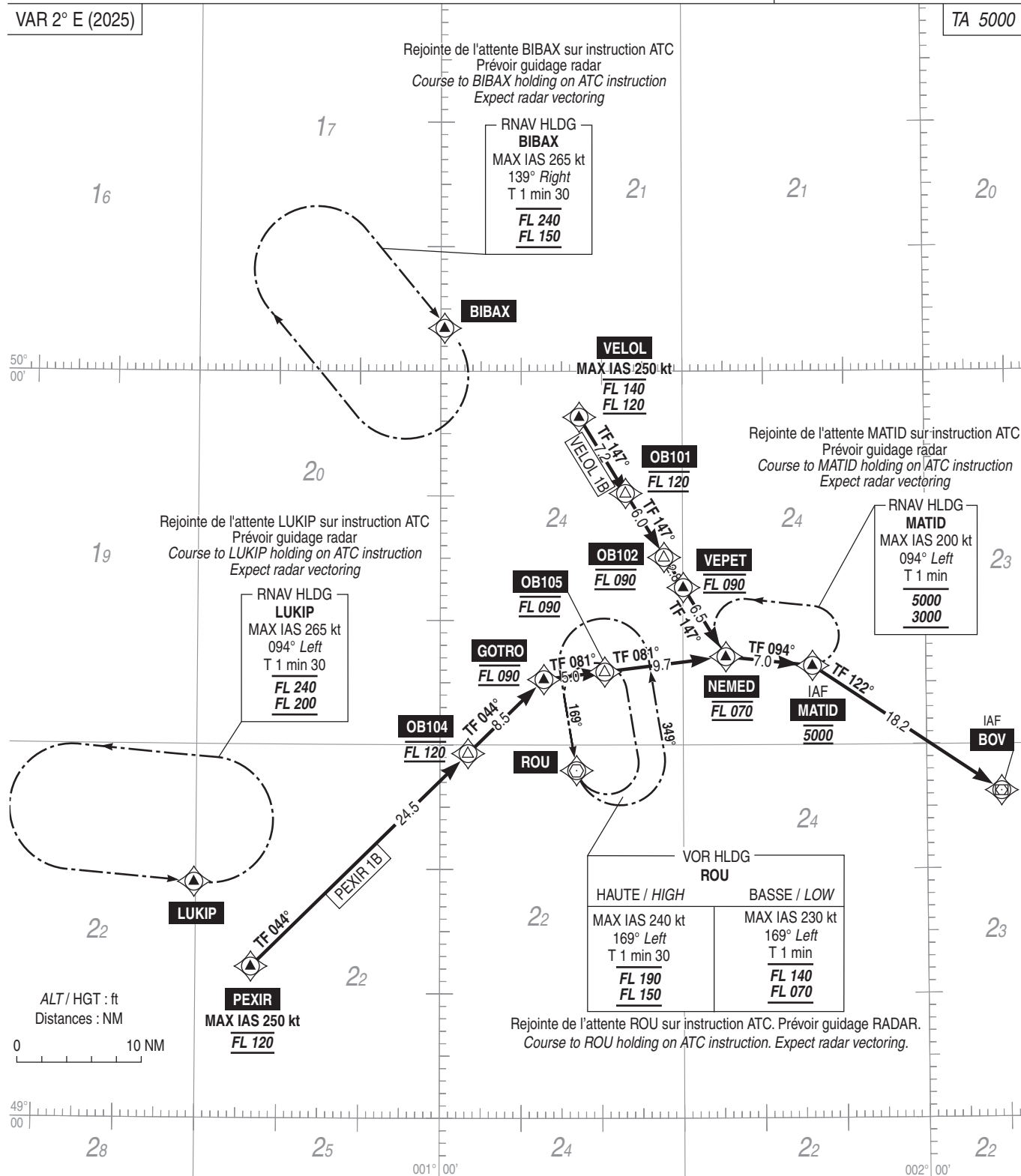
IAF : MATID/BOV

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP DE GAULLE Approche/Approach 119.855 - 121.155 - 125.830
APP BEAUVAIS Approche/Approach 123.985
TWR BEAUVAIS Tour/Tower 121.405

TF : Track to Fix

Sur instruction ATC
On ATC instruction

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DME requis / required



Voir consignes STAR AD 2 LFOB.22

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Voir consignes particulières STAR AD 2 LFOB TEXT

See instructions STAR AD 2 LFOB.22

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

See special instructions STAR described on AD 2 LFOB TEXT

BEAUVAIS TILLE

STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / Jets and Propellers

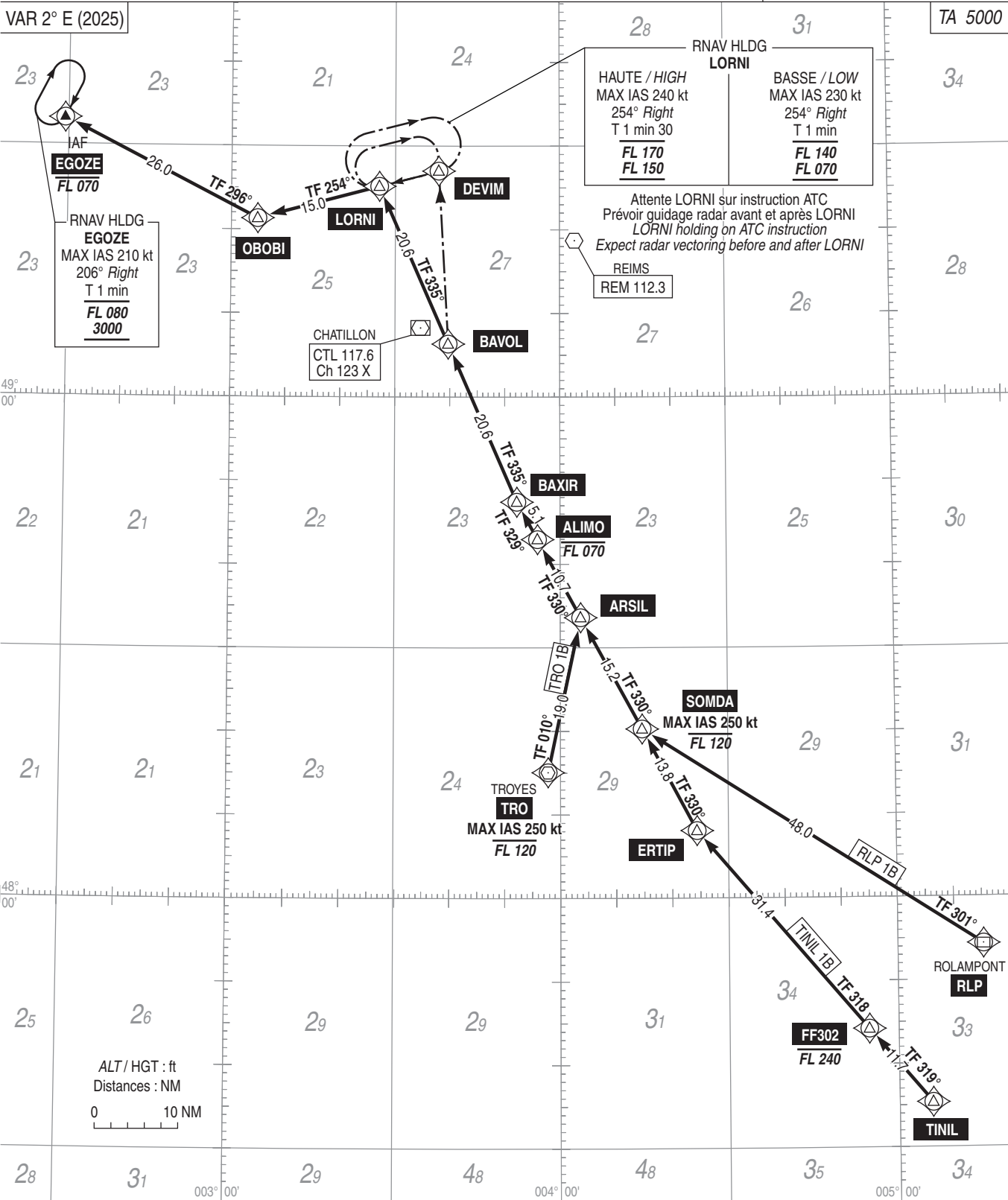
RWY 12 / 30

TRO - RLP - TINIL (1B)

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

IAF : EGOZE

ATIS	BEAUVAIS	118.380	TF : Track to Fix	RNAV 1
APP	DE GAULLE Approche/Approach	119.855 - 121.155 - 125.830	Sur instruction ATC	GNSS ou/ou DME/DME requis / required
APP	BEAUVAIS Approche/Approach	123.985	On ATC instruction	
TWR	BEAUVAIS Tour/Tower	121.405		



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Appliquer la procédure spécifiée en AD 2 LFOB TEXT.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Comply with the procedure described in AD 2 LFOB TEXT.

BEAUVAIS TILLE
STAR RNAV (GNSS - DME/DME) Réacteurs et Hélices / *Jets and Propellers*
RWY 12 / 30

VEDUS - SONUR (1B)

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

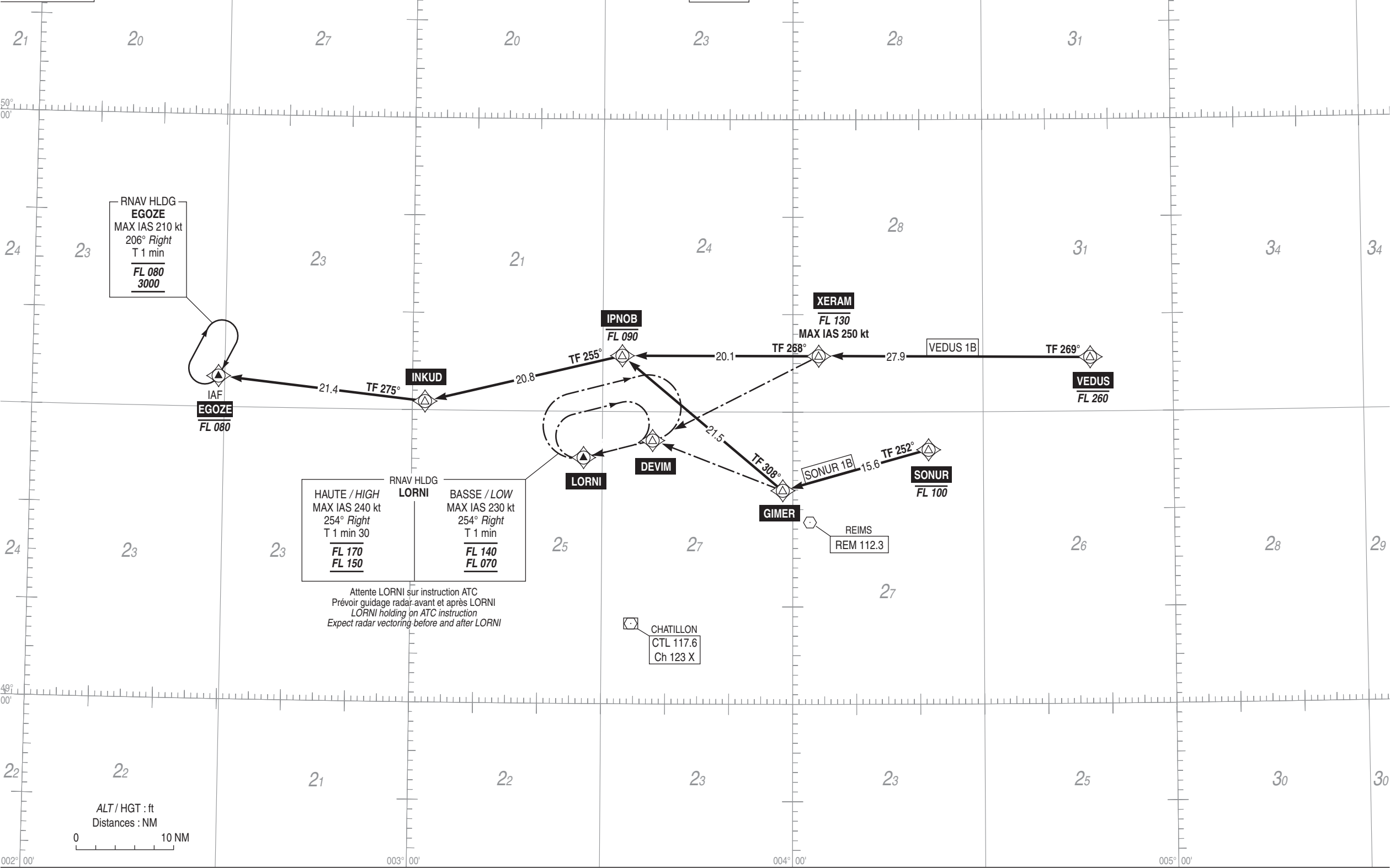
IAF : EGOZE

ATIS	BEAUVAIS	118.380	TF : Track to Fix
APP	DE GAULLE Approche/Approach	119.855 - 121.155 - 125.830	
APP	BEAUVAIS Approche/Approach	123.985	Sur instruction ATC (attente éloignée) On ATC instruction (distant holding)
TWR	BEAUVAIS Tour/Tower	121.405	

RNAV 1
GNSS ou/or DME/DME requis / *required*

VAR 2°E (2025)

TA 5000



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :
Appliquer la procédure spécifiée en AD 2 LFOB TEXT

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :
Comply with the procedure described in AD 2 LFOB TEXT

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

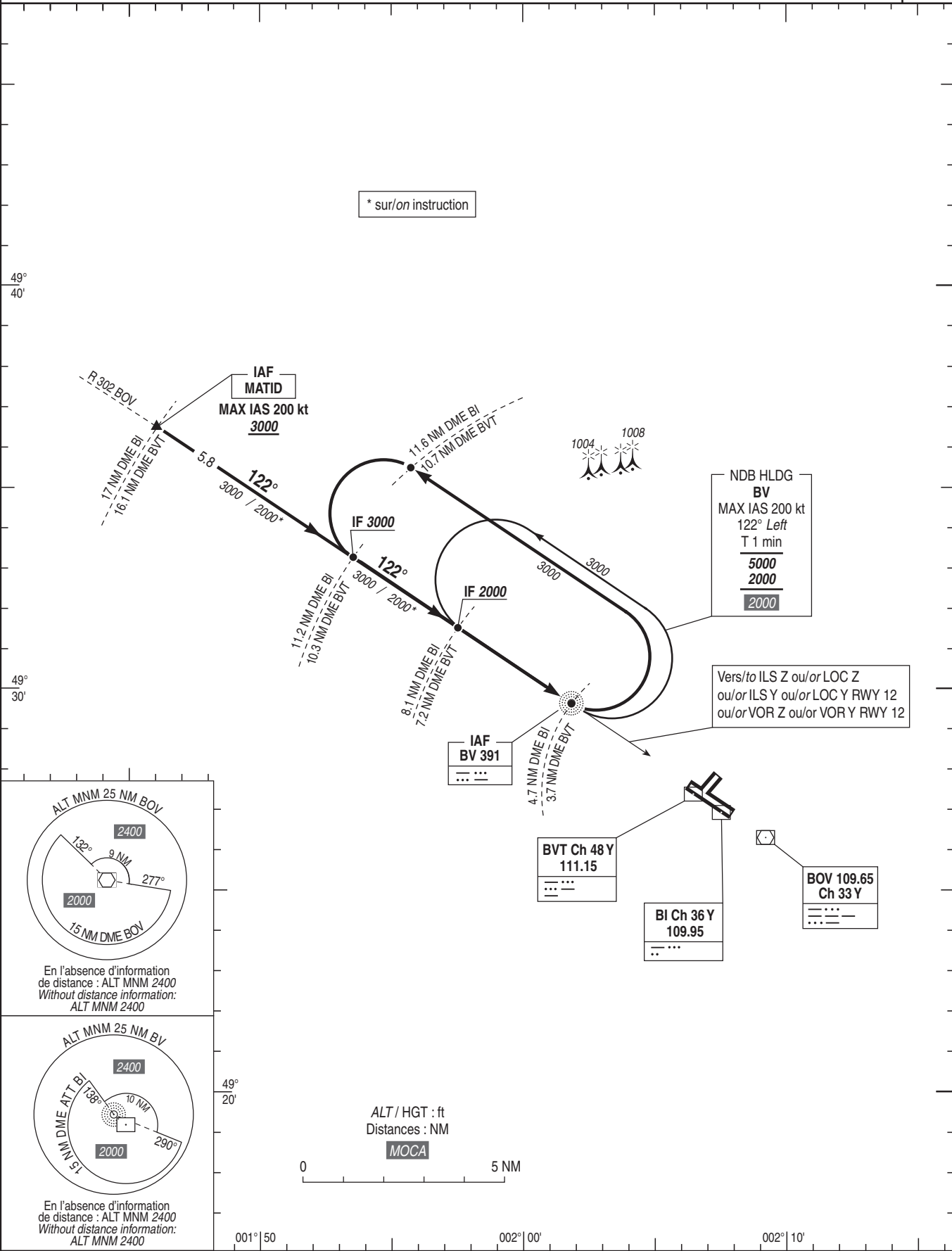
BEAUVAIS TILLE

Instrument approach
CAT A B C D
ALT AD : 359 (13 hPa), DTHR : 352

INA RWY 12

ATIS BEAUVAIS 118.380
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985
TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405
Absence ATS : AIA FR seulement / only. Obtenir / Obtain QNH PARIS LE BOURGET sur / from ATIS LE BOURGET 120.000

VAR
2° E
(2025)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359, DTHR : 352 (13 hPa)

FNA ILS Y CAT I ou/or ILS Y CAT III ou/or LOC Y RWY 12

ATIS : BEAUVAIS : 118.380

APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

ILS - DME

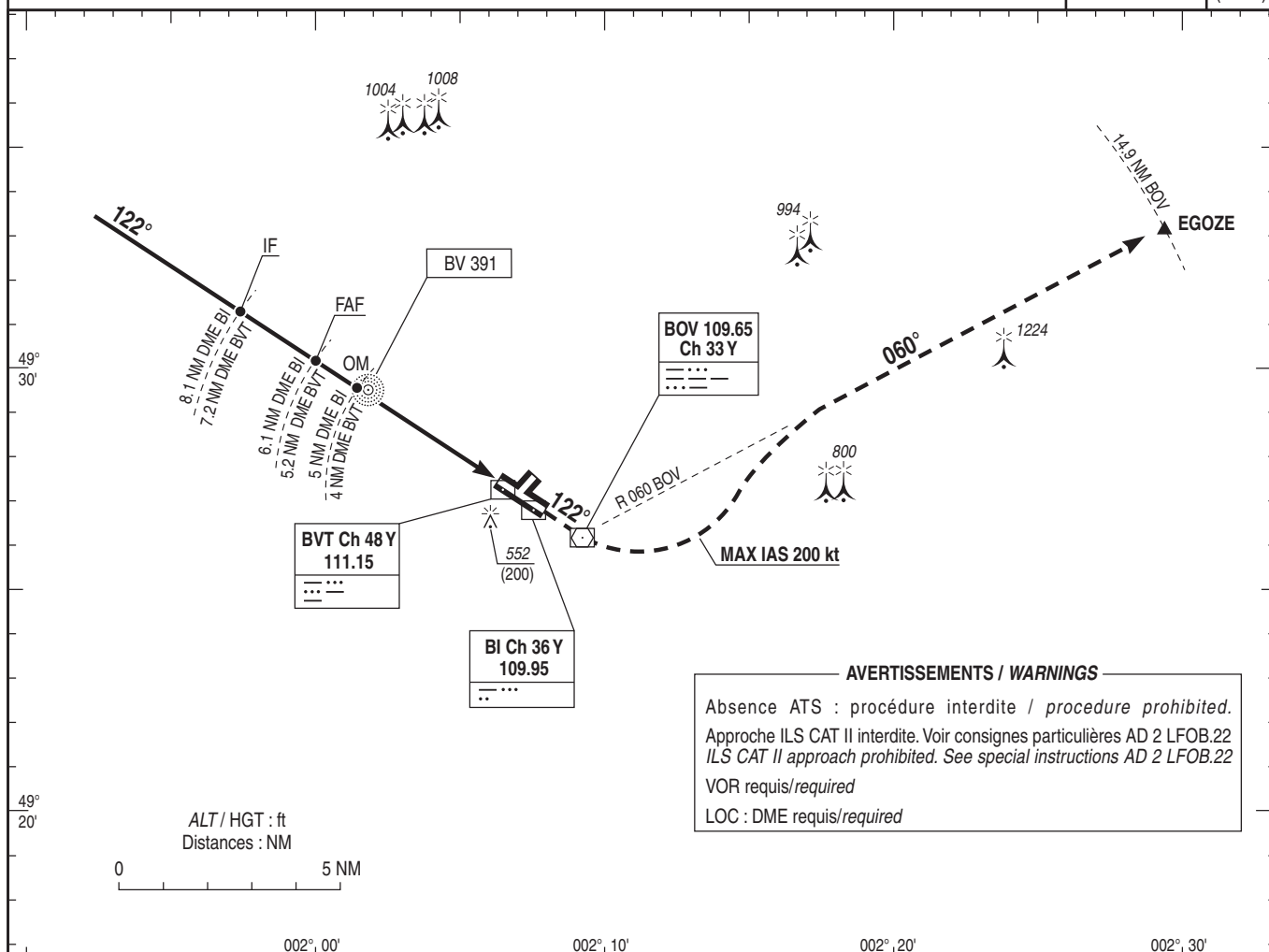
BVT 111.15

RDH : 54

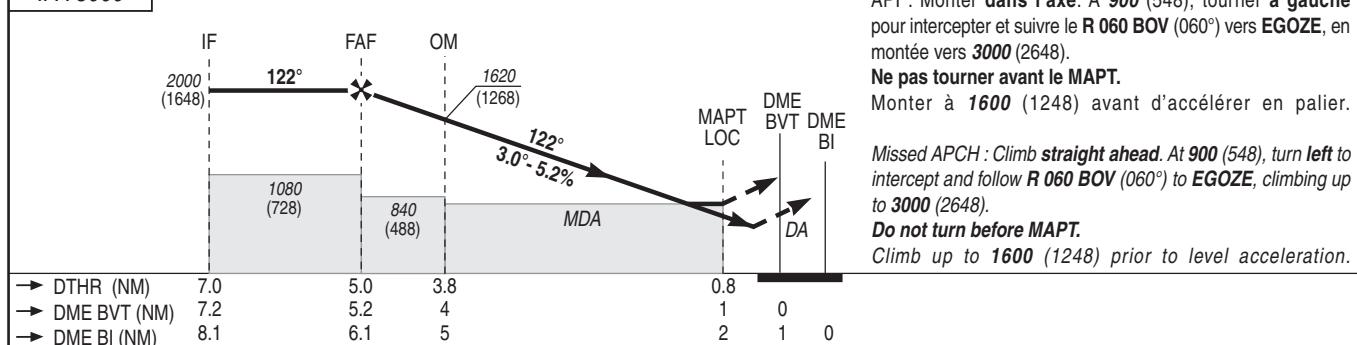
VAR

2° E

(2025)



TA : 5000



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 Y		OCH ILS CAT 1	LOC Y			MVL / Circling ⁽¹⁾		DME BVT APCH homologuée CAT III, non homologuée CAT II								
	DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	8	7	6	5	4	3	2	1
A	560 (200)	750	144	760 (390)	1400	387	860 (500)	1500	DME BI	9	8	7	6	5	4	3	2
B			153				900 (540)	1600	NM	2910	2590	2270	1950	1640	1320	1000	680
C			164				-	-	(HGT)	(2558)	(2238)	(1918)	(1598)	(1288)	(968)	(648)	(328)
D			175				-	-									

Observations / Remarks : OCH ILS CAT A et / and B : plan sol / ground.

(1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

FAF - DTHR	5.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		4 min 17	3 min 32	3 min 00	2 min 37	2 min 19	1 min 53	1 min 37
		370	450	530	610	690	850	985



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359, DTHR : 352 (13 hPa)

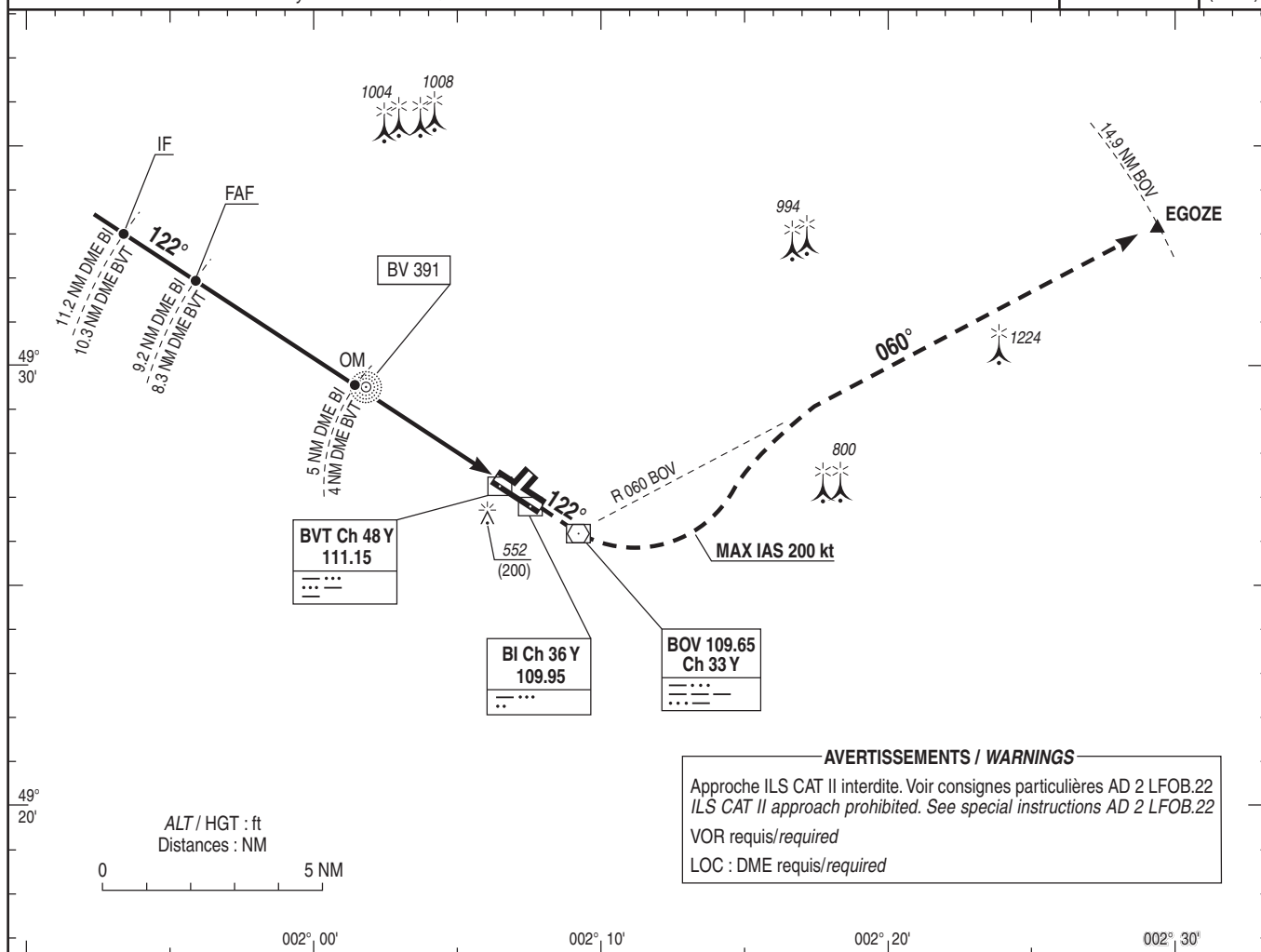
FNA ILS Z CAT I ou/ou ILS Z CAT III ou/ou LOC Z RWY 12

ATIS BEAUVAIS : 118.380

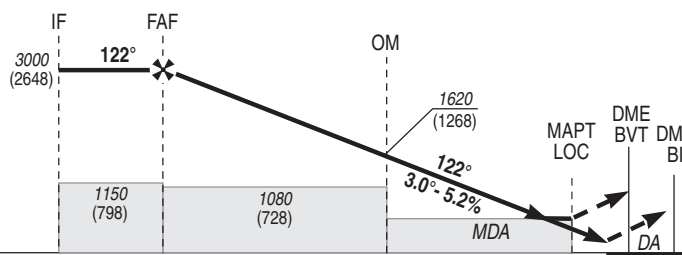
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : A/A FR seulement / only. Obtenir / Obtain QNH PARIS LE BOURGET sur / from ATIS LE BOURGET 120.000

ILS - DME
BVT 111.15
RDH : 54VAR
2° E
(2025)

TA : 5000



API : Monter dans l'axe. A 900 (548), tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 060 BOV (060°) vers EGOZE, en montée vers 3000 (2648).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à 1600 (1248) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 900 (548), turn left to intercept and follow R 060 BOV (060°) to EGOZE, climbing up to 3000 (2648).
Do not turn before MAPT.
Climb up to 1600 (1248) prior to level acceleration.

→ DTHR (NM)	10.1	8.1	3.8	0.8	0	0
→ DME BVT (NM)	10.3	8.3	4	1	0	0
→ DME BI (NM)	11.2	9.2	5	2	1	0

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 Z		OCH ILS CAT 1	LOC Z			MVL / Circling ⁽¹⁾		MVL / Circling ⁽¹⁾		DME BVT						
	DA (H)	RVR		MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	8	7	6	5	4	3
A			144				860 (500)	1500	1000 (640)	1500	ALT	2890	2580	2260	1940	1620	1300
B			153				900 (540)	1600	1040 (680)	1600	(HGT)	(2538)	(2228)	(1908)	(1588)	(1268)	(948)
C	560 (200)	750	164	760 (390)	1400	387	-	-	-	-							
D			175				-	-	-	-							
											DME BI						
											NM	9	8	7	6	5	4
											ALT	2910	2590	2270	1950	1640	1320
											(HGT)	(2558)	(2238)	(1918)	(1598)	(1288)	(968)

Observations / Remarks : OCH ILS CAT A et / and B : plan sol / ground.

(1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

FAF - DTHR	8.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	985

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359 (13 hPa), DTHR : 352

FNA VOR Y RWY 12

ATIS BEAUVAIS : 118.380

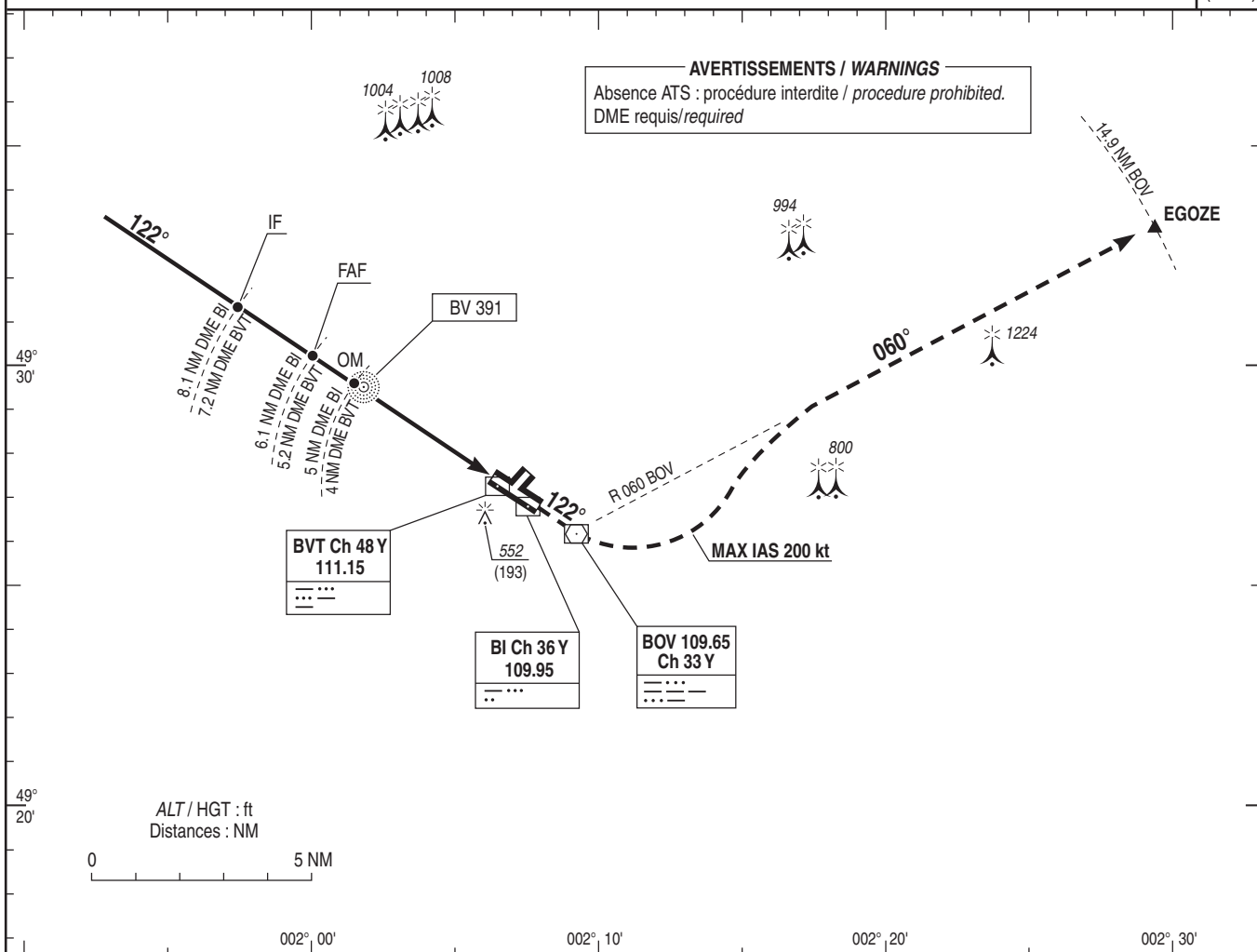
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

VAR

2° E

(2025)



TA : 5000

API : Monter dans l'axe. A 900 (541), tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 060 BOV (060°) vers EGOZE, en montée vers 3000 (2641).

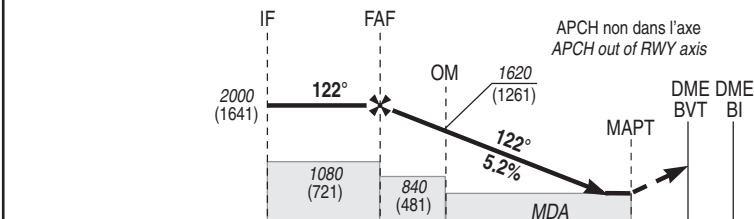
Ne pas tourner avant le MAPT.

Monter à 1600 (1241) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 900 (541), turn left to intercept and follow R 060 BOV (060°) to EGOZE, climbing up to 3000 (2641).

Do not turn before MAPT.

Climb up to 1600 (1241) prior to level acceleration.



→ DTHR (NM)	7.0	5.0	3.8	0.8	1	0
→ DME BVT (NM)	7.2	5.2	4	1	0	0
→ DME BI (NM)	8.1	6.1	5	2	1	0

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VOR Y			MVL / Circling ⁽¹⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	760 (400)	1400	397	860 (500)	1500
B				900 (540)	1600
C				-	-
D				-	-

DME BVT

NM	8	7	6	5	4	3	2	1
ALT	2890	2580	2260	1940	1620	1300	980	670
(HGT)	(2531)	(2221)	(1901)	(1581)	(1261)	(941)	(621)	(311)

DME BI

NM	9	8	7	6	5	4	3	2
ALT	2910	2590	2270	1950	1640	1320	1000	680
(HGT)	(2551)	(2231)	(1911)	(1591)	(1281)	(961)	(641)	(321)

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

FAF - DTHR	5.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		4 min 17	3 min 32	3 min 00	2 min 37	2 min 19	1 min 53	1 min 37
		370	450	530	610	690	850	985

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359 (13 hPa), DTHR : 352

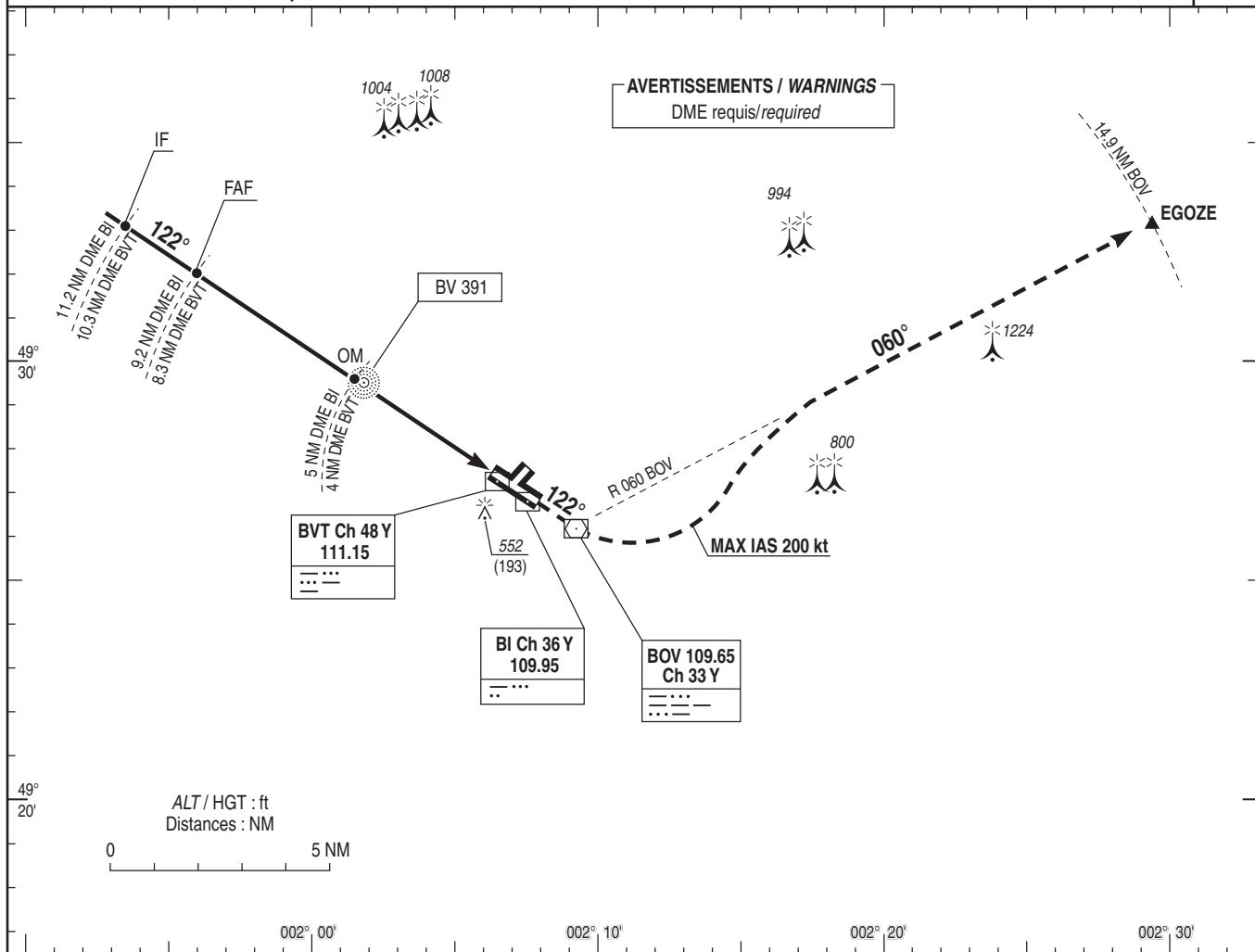
FNA VOR Z RWY 12

ATIS BEAUVAIS : 118.380

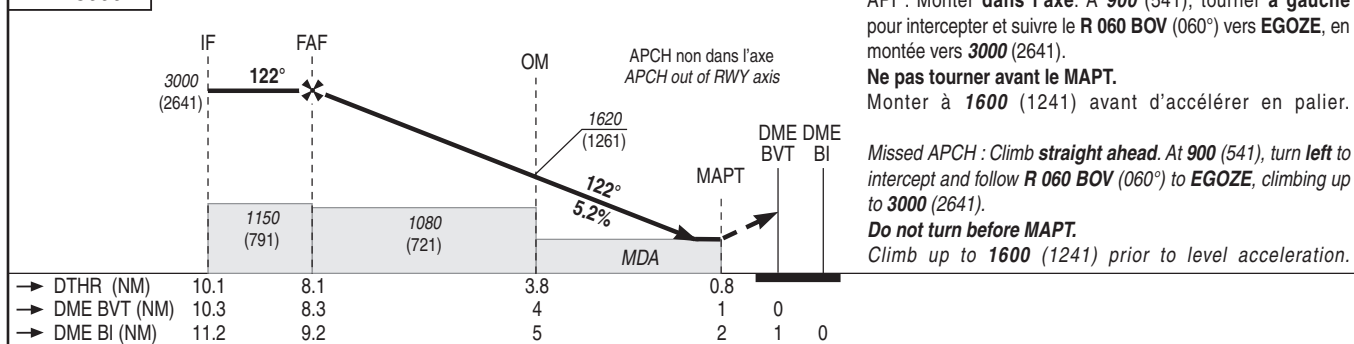
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : A/A FR seulement / only: Obtenir / Obtain QNH PARIS LE BOURGET sur / from ATIS LE BOURGET 120.000

VAR
2° E
(2025)

TA : 5000



API : Monter dans l'axe. A 900 (541), tourner à gauche pour intercepter et suivre le R 060 BOV (060°) vers EGOZE, en montée vers 3000 (2641).

Ne pas tourner avant le MAPT.

Monter à 1600 (1241) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 900 (541), turn left to intercept and follow R 060 BOV (060°) to EGOZE, climbing up to 3000 (2641).

Do not turn before MAPT.

Climb up to 1600 (1241) 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 AD

CAT	VOR Z			MVL / Circling ⁽¹⁾		MVL / Circling ⁽¹⁾ Absence ATS HJ seulement/only		DME BVT							
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	8	7	6	5	4	3	2
A	760 (400)	1400	397	860 (500)	1500	1000 (640)	1500	ALT	2890	2580	2260	1940	1620	1300	980
B				900 (540)	1600	1040 (680)	1600	(HGT)	(2531)	(2221)	(1901)	(1581)	(1261)	(941)	(621)
C				-	-	-	-								
D				-	-	-	-								
								DME BI							
								NM	9	8	7	6	5	4	3
								ALT	2910	2590	2270	1950	1640	1320	1000
								(HGT)	(2551)	(2231)	(1911)	(1591)	(1281)	(961)	(641)

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

FAF - DTHR	8.1 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		6 min 57	5 min 43	4 min 52	4 min 14	3 min 44	3 min 02	2 min 38
		370	450	530	610	690	850	985

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359 (13 hPa), DTHR : 352

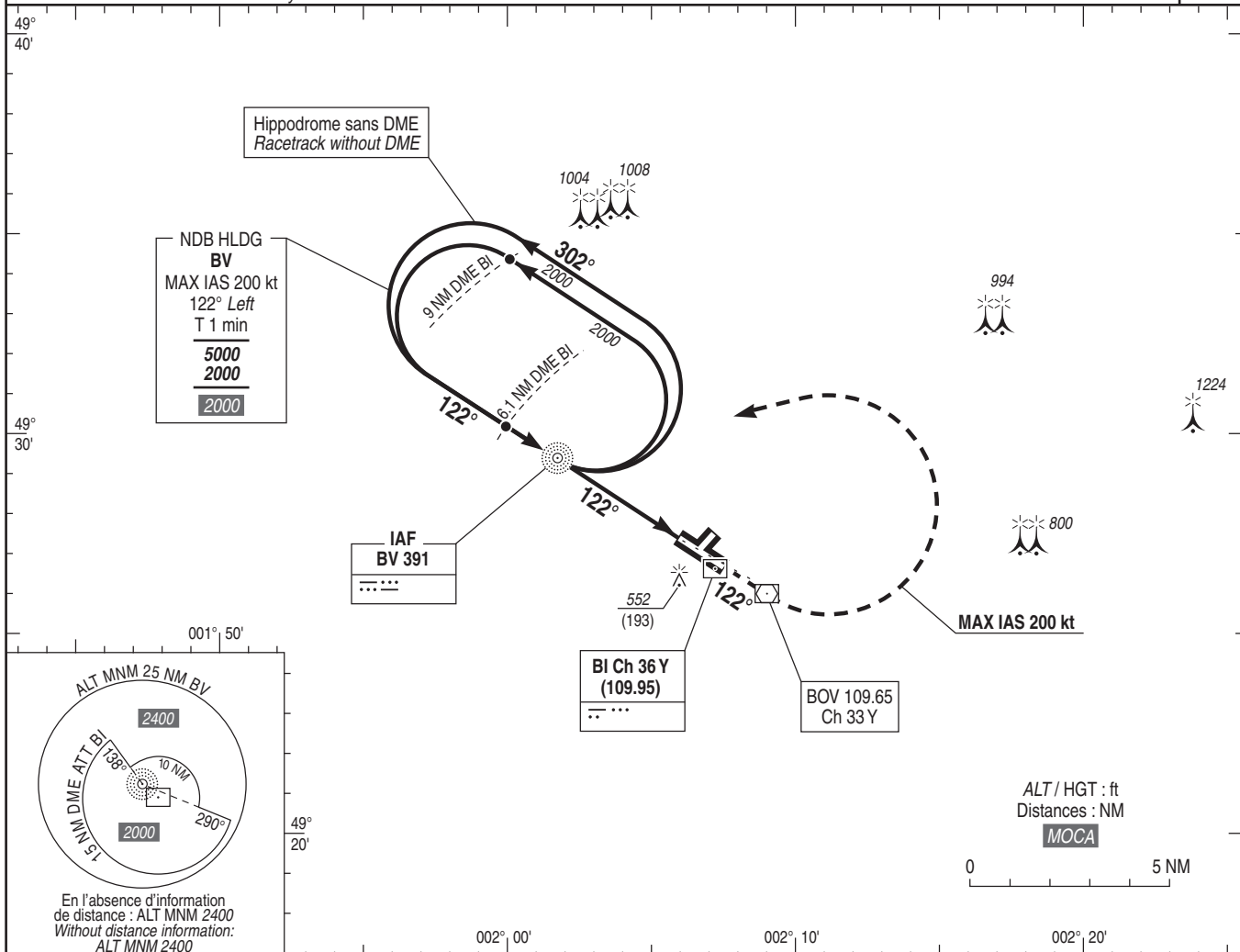
NDB RWY 12

ATIS BEAUVAIS 118.380

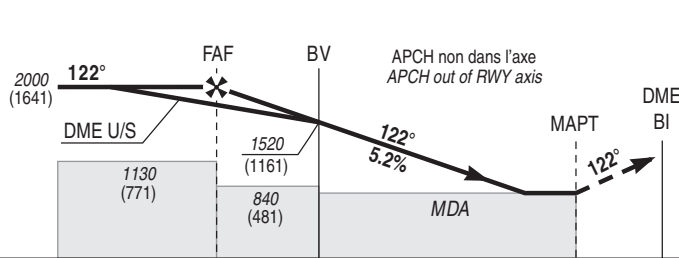
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : A/A FR seulement / only. Obtenir / Obtain QNH PARIS LE BOURGET sur / from ATIS LE BOURGET 120.000

VAR
2° E
(2025)

TA : 5000



API : Monter sur R 122 BV (122°). A 900 (541), tourner à gauche vers BV en montée vers 2000 (1641).
Ne pas tourner avant le MAPT.
Monter à 1400 (1041) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb R 122 BV (122°). At 900 (541), turn left to BV climbing up to 2000 (1641).
Do not turn before MAPT.
Climb up to 1400 (1041) prior to level acceleration.

→ THR (NM) 5 3.5 0 0
→ DME BI (NM) 6.1 4.7 1.2 0

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

REF HGT : ALT AD

CAT	NDB			MVL / Circling ⁽¹⁾		MVL / Circling ⁽¹⁾ absence ATS HJ seulement/only		DME BI			
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	5	4	3
A				860 (500)	1500	1000 (640)	1500	ALT	1620 (1261)	1300 (941)	980 (621)
B	780 (420)	1500	416	900 (540)	1600	1040 (680)	1600	HGT			
C				-	-	-	-				
D				-	-	-	-				

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

NDB - THR	3.5 NM	70 kt 3 min 00	85 kt 2 min 28	100 kt 2 min 06	115 kt 1 min 50	130 kt 1 min 37	160 kt 1 min 19	185 kt 1 min 08
VSP (ft/min)		375	455	530	610	690	850	985

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359, DTMR : 352 (13 hPa)

RNP RWY 12

ATIS : BEAUVAIS 118.380

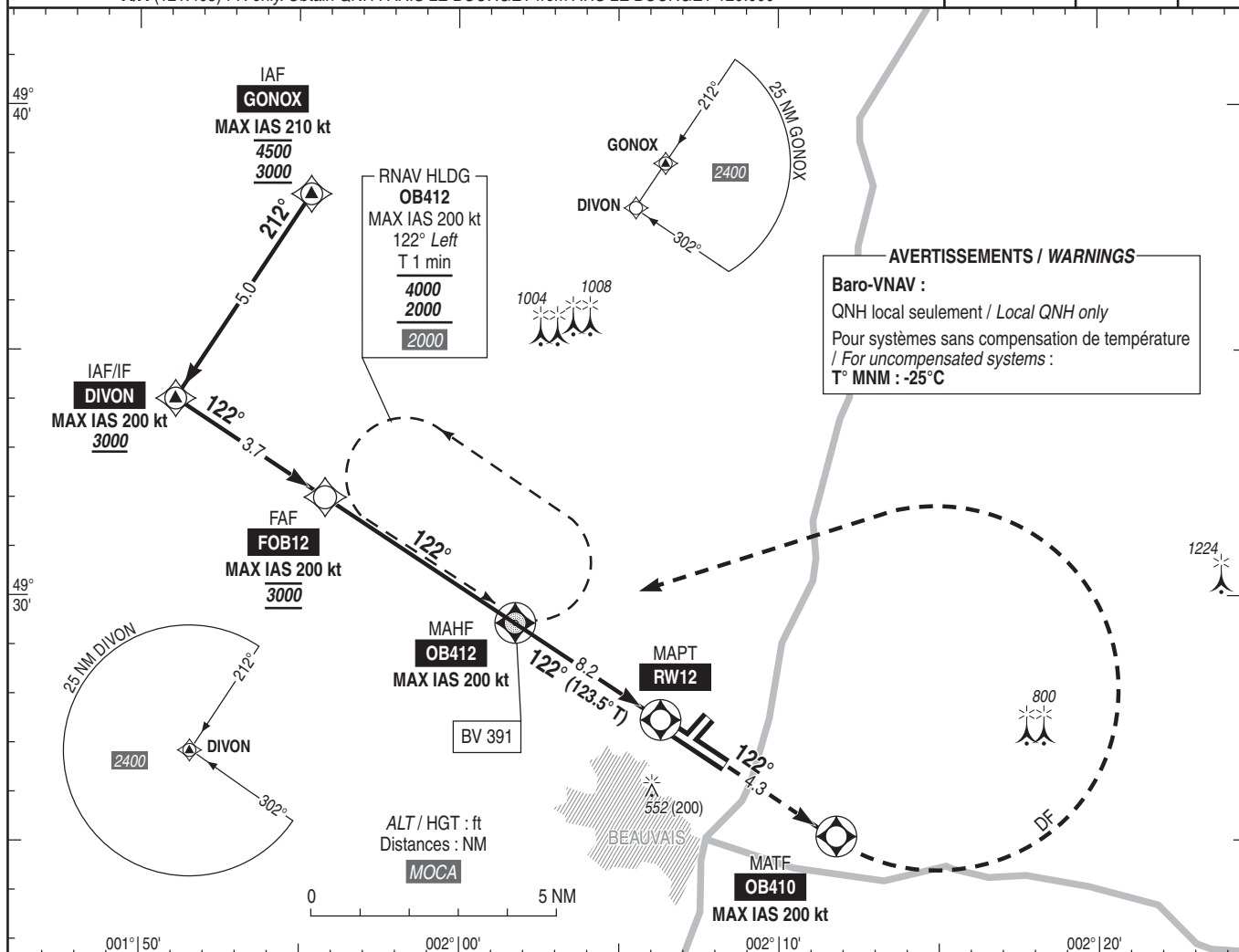
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : A/A (121.405) FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000

A/A (121.405) FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000

RNP APCH

EGNOS
Ch 52384
E12A
TCH : 54VAR
2° E
(2025)

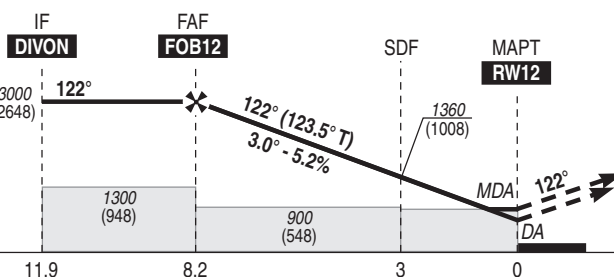
TA : 5000

API : Monter dans l'axe vers OB410, puis tourner à gauche direct vers OB412 pour intégrer l'attente en montée vers 2000 (1648) ou suivre les instructions du CTL.

Monter à 1400 (1048) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead to OB410, then turn left direct to OB412 to enter holding, climbing up to 2000 (1648) or proceed according to ATC instructions.

Climb up to 1400 (1048) prior to level acceleration.



→ RW12 (NM)

11.9

8.2

3

0

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

REF HGT : ALT DTMR

CAT	LPV			LNAV-VNAV			LNAV			MVL / Circling (1)		MVL / Circling Absence ATS HJ seulement/only (1)		DIST RW12						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM ALT (HGT)	8 2950 (2598)	7 2635 (2283)	6 2315 (1963)	5 1995 (1643)		
A	600 (250)	800	244	710 (360)	1200	256	760 (410)	1500	404	860 (500)	1500	1000 (640)	1500							
B	610 (260)	800	254	720 (370)	1300	268				900 (540)	1600	1040 (680)	1600							
C	620 (270)	900	264	730 (380)	1300	276				-	-	-	-				4	3	2	
D	630 (280)	900	274	740 (390)	1400	287				-	-	-	-				1680 (1328)	1360 (1008)	1045 (693)	

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5

FAF - RW12	8.2 NM	70 kt 6 min 59	85 kt 5 min 46	100 kt 4 min 54	115 kt 4 min 15	130 kt 3 min 46	160 kt 3 min 04	185 kt 2 min 39
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

BEAUVAIS TILLE

CAT A B C D

ALT AD : 359 (13 hPa), DTHR : 352

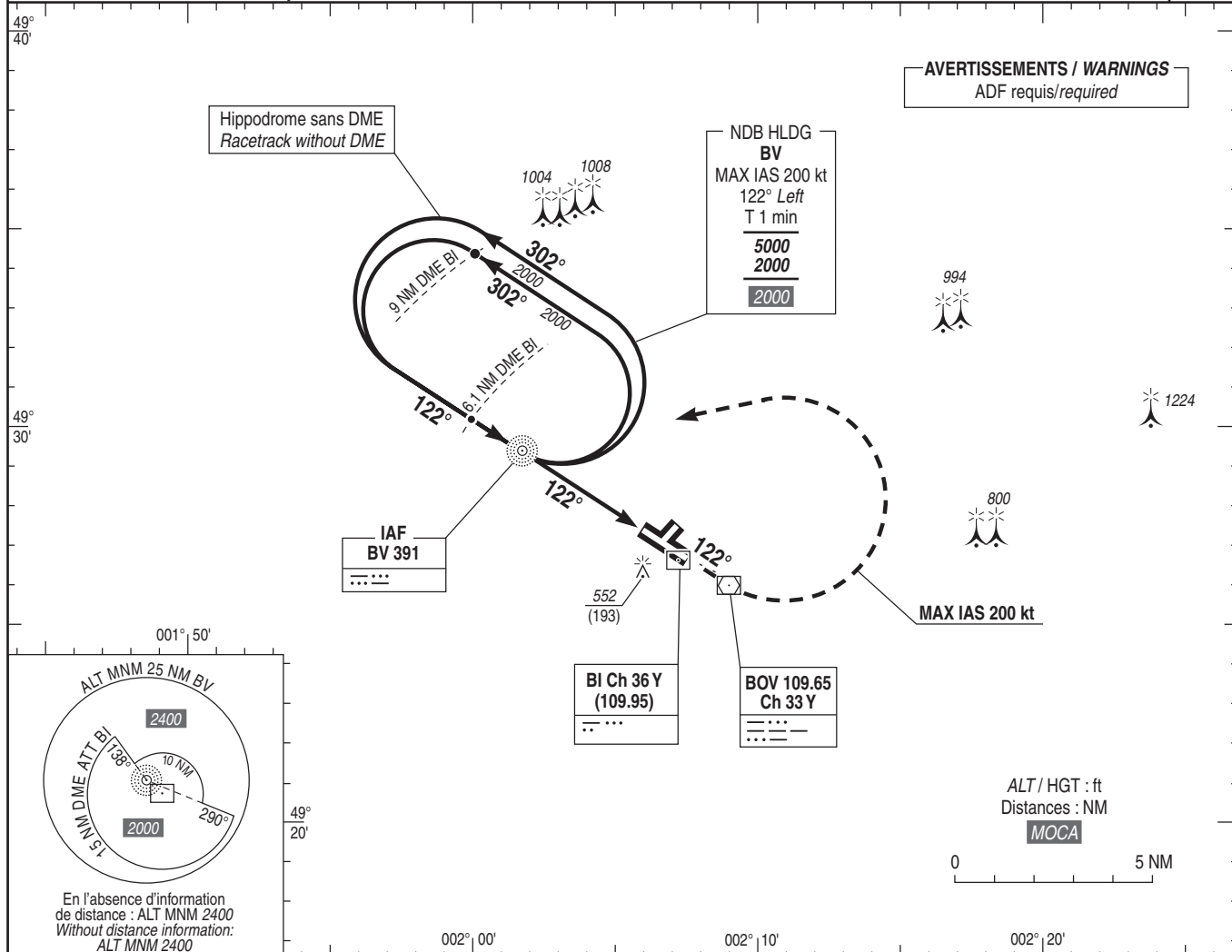
VOR X RWY 12

ATIS BEAUVAIS 118.380

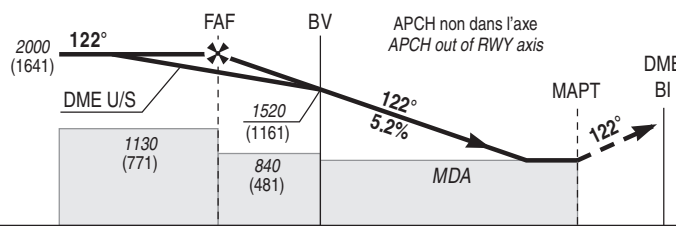
APP : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

VAR
2° E
(2025)

TA : 5000



API : Monter sur **R 302 BOV** (122°). A **BOV**, tourner à gauche vers **BV** en montée vers **2000** (1641).

Monter à 1400 (1041) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **R 302 BOV** (122°). At **BOV**, turn **left** to **BV** climbing up to **2000** (1641).*

Climb up to 1400 (1041) prior to level acceleration.

→ THR (NM)	5	3.5	0	
→ DME BI (NM)	6.1	4.7	1.2	0

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

REF HGT : *ALT AD*

CAT	VOR X			⁽¹⁾ MVL / Circling		⁽¹⁾ MVL / Circling absence ATS HJ seulement/only		DME BI NM ALT (HGT)	5 1620 (1261)	4 1300 (941)	3 980 (621)
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS				
A	760 (400)	1400	397	860 (500)	1500	1000 (640)	1500				
B				900 (540)	1600	1040 (680)	1600				
C				-	-	-	-				
D				-	-	-	-				

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
NDB - DTHR	3.5 NM	3 min 00	2 min 28	2 min 06	1 min 50	1 min 37	1 min 19	1 min 08
VSP (ft/min)		375	455	530	610	690	850	985

BEAUVAIS TILLE

VPT RWY 12

VAR
2° E
(2025)

ALT AD : 359 (13 hPa), DTHR : 352

ATIS BEAUVAIS : 118.380

APP : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / *Tower* 121.405



CAT	VPT	
	MDA (H)	VIS
A	920 (560)	1500
B	920 (560)	1600
C	960 (600)	2400
D	1060 (700)	3600

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359, THR : 297 (11 hPa)

FNA RNP RWY 30

ATIS : BEAUVAIS 118.380

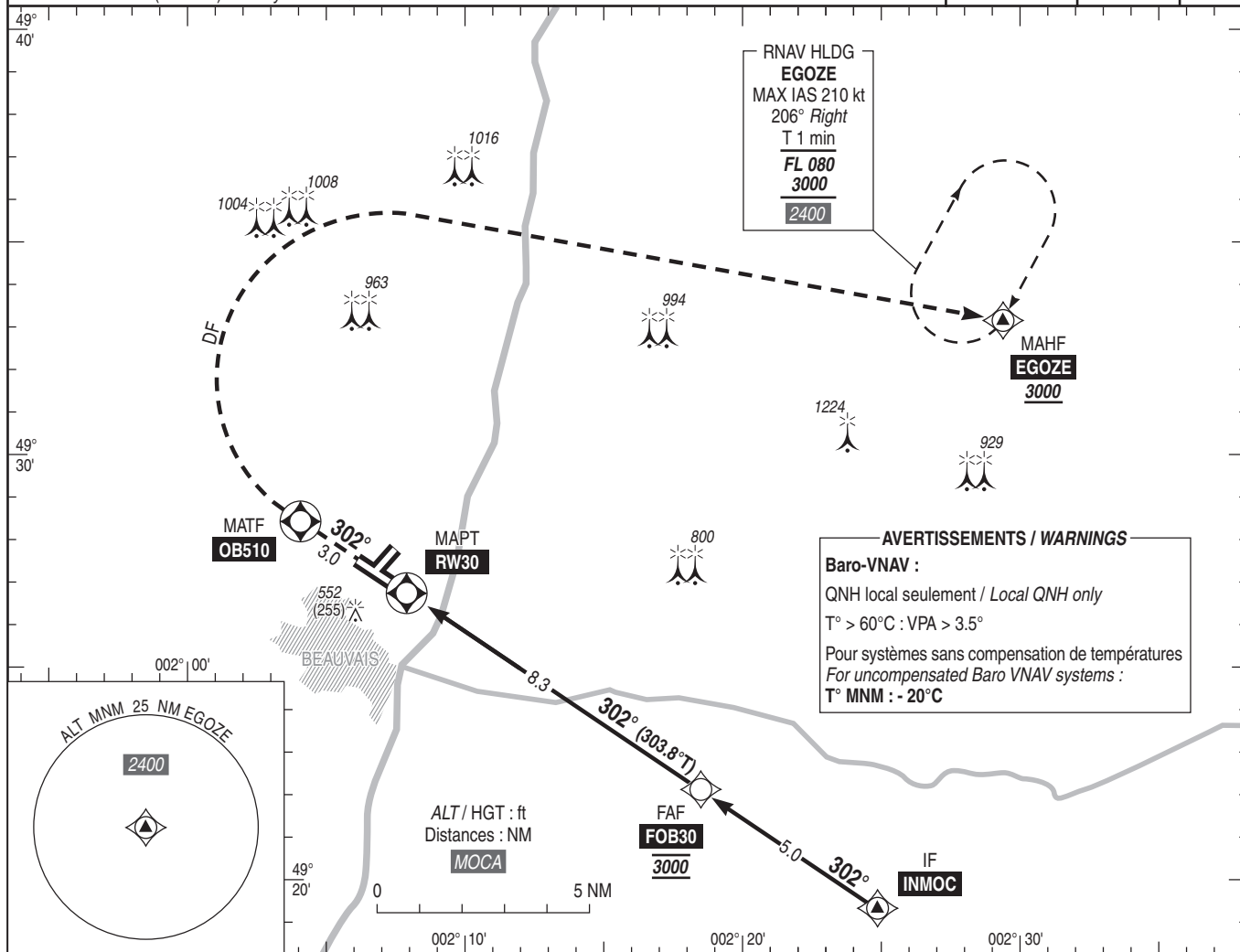
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : A/A (121.405) FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000

A/A (121.405) FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000

RNP APCH

EGNOS
Ch 70898
E30A
TCH : 53VAR
2° E
(2025)

TA : 5000

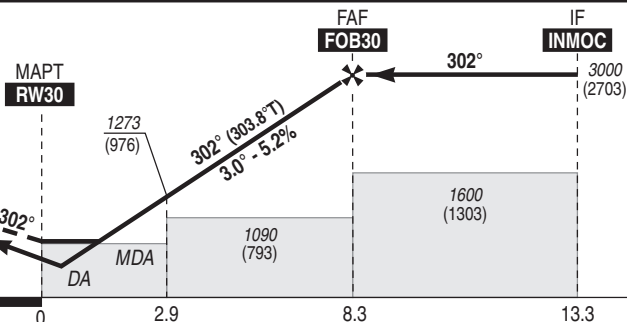
API : Monter vers **OB510**, puis tourner à **droite** direct vers **EGOZE** pour intégrer l'attente en montée vers **3000** (2703) ou suivre les instructions du CTL.

Monter à **1600** (1303) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb to **OB510**, then turn **right** direct to **EGOZE** to enter holding climbing to **3000** (2703) or proceed according to ATC instructions.

Climb up to **1600** (1303) 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 (1)		MVL / Circling Absence ATS HJ seulement/only (1)		DIST RW30				
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	8	7	6	5
A			156	640 (350)	900	231				860 (560)	1500	1000 (700)	1500		2900	2580	2260	1940
B			166	640 (350)	900	243	640 (350)	900	343	900 (600)	1600	1040 (740)	1600		(2603)	(2283)	(1963)	(1643)
C	500 (200)	550	178	640 (350)	900	262				-	-	-	-	4	3	2	1	
D			190	660 (370)	1200	289	660 (370)	1000	362	-	-	-	-	1620	1310	990	670	
														(1323)	(1013)	(693)	(373)	

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5

FOB30 - RW30	8.3 NM	70 kt 7 min 08	85 kt 5 min 52	100 kt 5 min 00	115 kt 4 min 21	130 kt 3 min 50	160 kt 3 min 07	185 kt 2 min 42
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

BEAUVAIS TILLE

CAT A B C D

ALT AD : 359, THR : 297 (11 hPa)

ILS ou/or LOC RWY 30

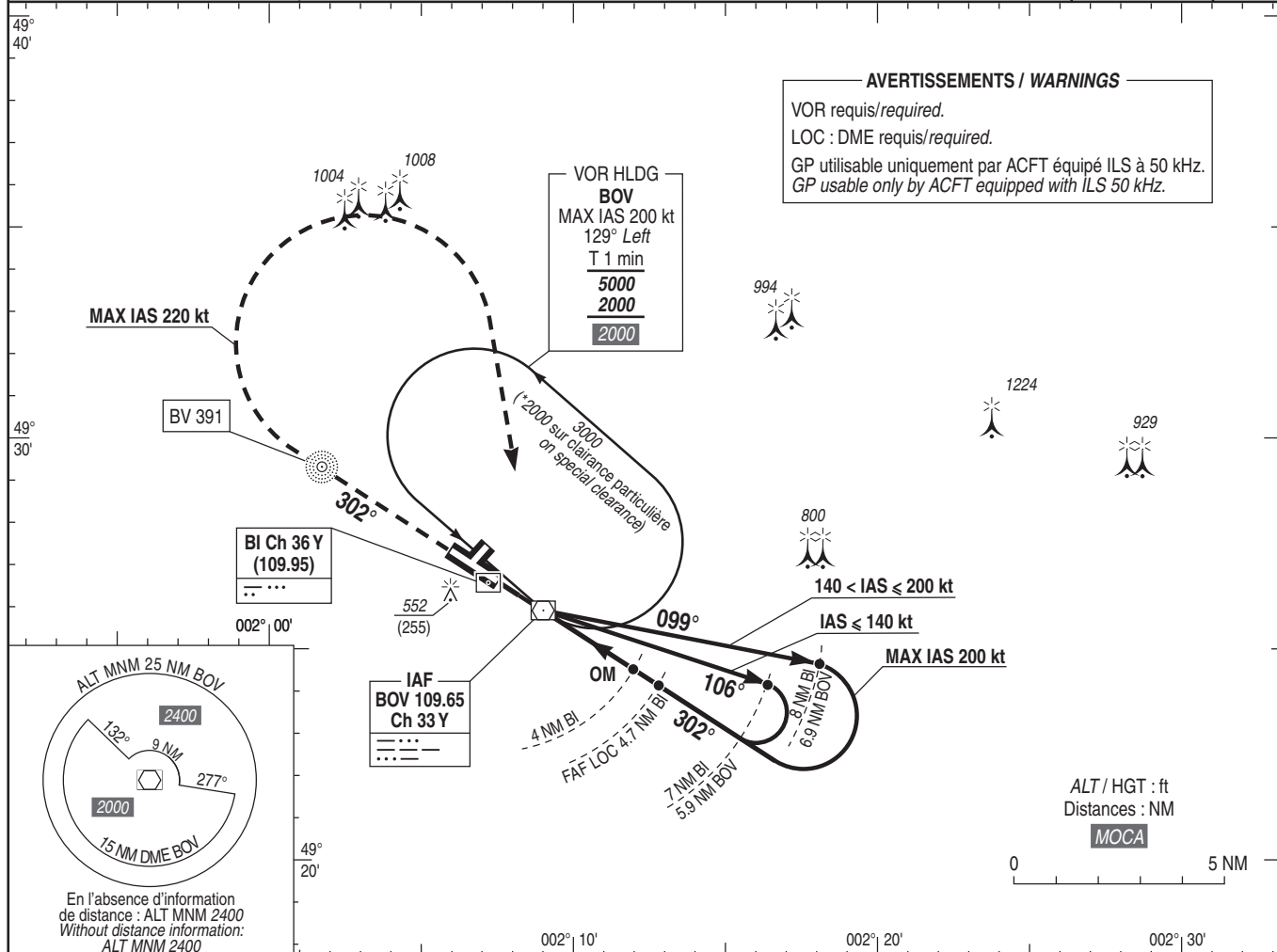
ATIS BEAUVAIS 118.380

APP : BEAUVAIS Approche / *Approach* 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : **A/A** FR seulement / *only*. Obtenir / *Obtain* QNH PARIS LE BOURGET sur / *from* ATIS LE BOURGET 120.000

ILS - DME
BI 109.95
RDH : 53

VAR
2° E
(2025)

TA : 5000

Altitudes/Hauteurs de sécurité non valables pour l'approche initiale.
Safety Altitudes/Heights not valid for initial approach.

API : Monter **dans l'axe**. A **1100** (803), tourner à **droite** vers **BOV** en montée vers **2000** (1703).

Ne pas tourner avant 0.7 NM BI.

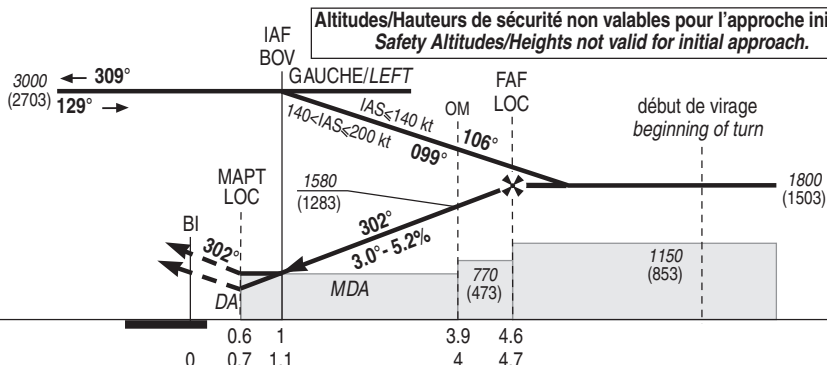
Monter à 1400 (1103) avant d'accélérer en palier.

*Missed APCH : Climb **straight ahead**. At 1100 (803).*

turn **right** to **BOV** climbing up to 2000 (1703).

Do not turn before 0.7 NM BL.

Climb up to 1400 (1103) prior to level acceleration.



THR ← (NM)
DME BI ← (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

ILS and LOC minima: distances in feet; RVR and VIS in metres; MDA and VIS in metres.											DME BI				
CAT	ILS			LOC			MVL / Circling ⁽¹⁾		MVL / Circling ⁽¹⁾ absence ATS HJ seulement/only		DME BI NM ALT (HGT)	4 1580 (1283)	3 1260 (963)	2 940 (643)	1 620 (323)
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS					
A	500 (200)	550	157	600 (300)	750	296	860 (560)	1500	1000 (700)	1500					
B			166				900 (600)	1600	1040 (860)	1600					
C			180				-	-	-	-					
D			190				-	-	-	-					

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

Observations / Remarks: (1) MVE CRF C & D iterates / Ending CRF C and D prohibited.		70 kt 3 min 57	85 kt 3 min 15	100 kt 2 min 46	115 kt 2 min 24	130 kt 2 min 07	160 kt 1 min 44	185 kt 1 min 30
FAF - THR	4.6 NM							
VSP (ft/min)		365	445	525	605	685	835	965

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

BEAUVAIS TILLE

INA RNAV RWY 30

ATIS : BEAUVAIS 118.380

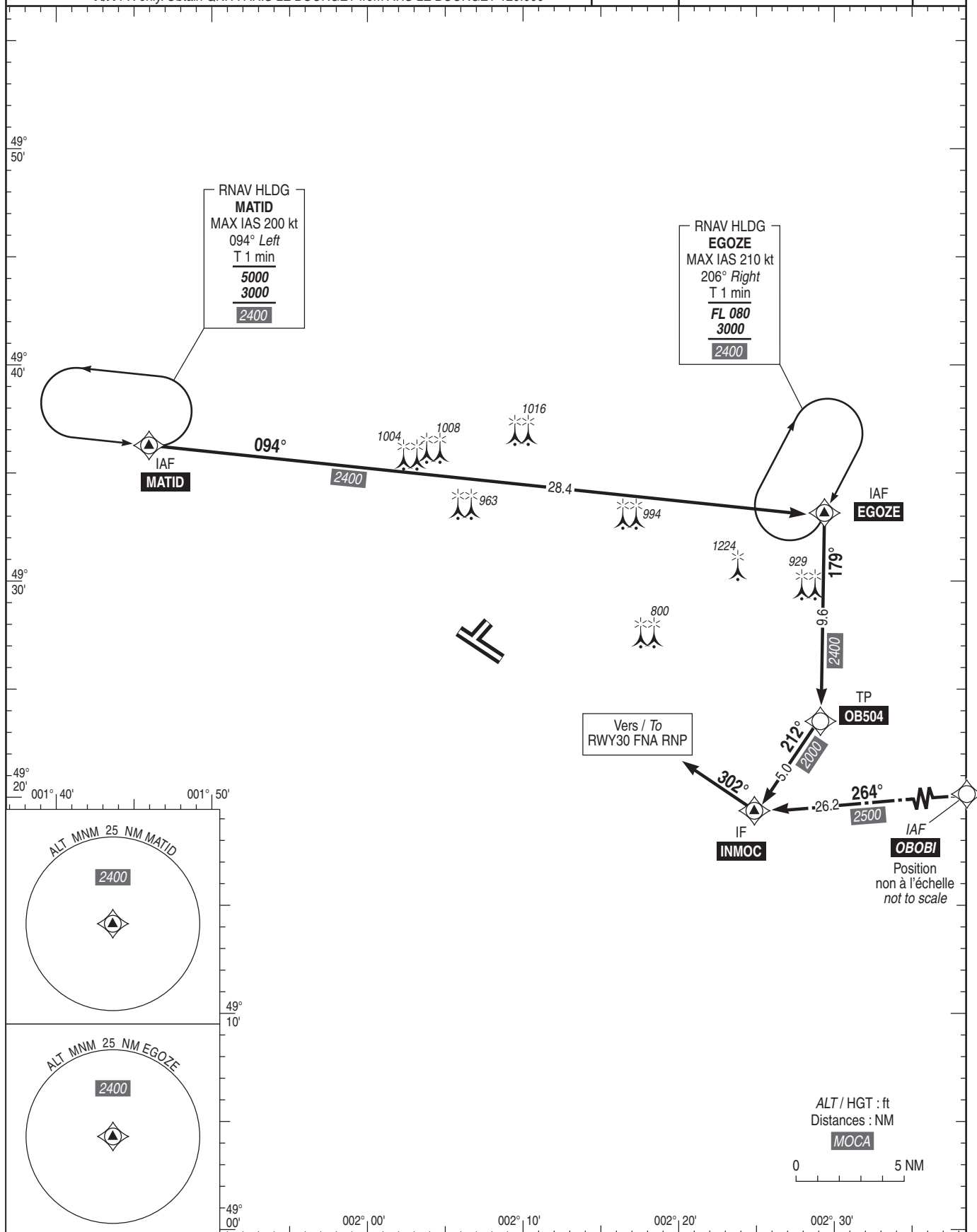
APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

Absence ATS : A/A FR seulement. Obtenir QNH PARIS LE BOURGET sur ATIS LE BOURGET 120.000

A/A FR only. Obtain QNH PARIS LE BOURGET from ATIS LE BOURGET 120.000

RNP APCH

← Sur clearance du CTL
With ATC clearanceVAR
2° E
(2025)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

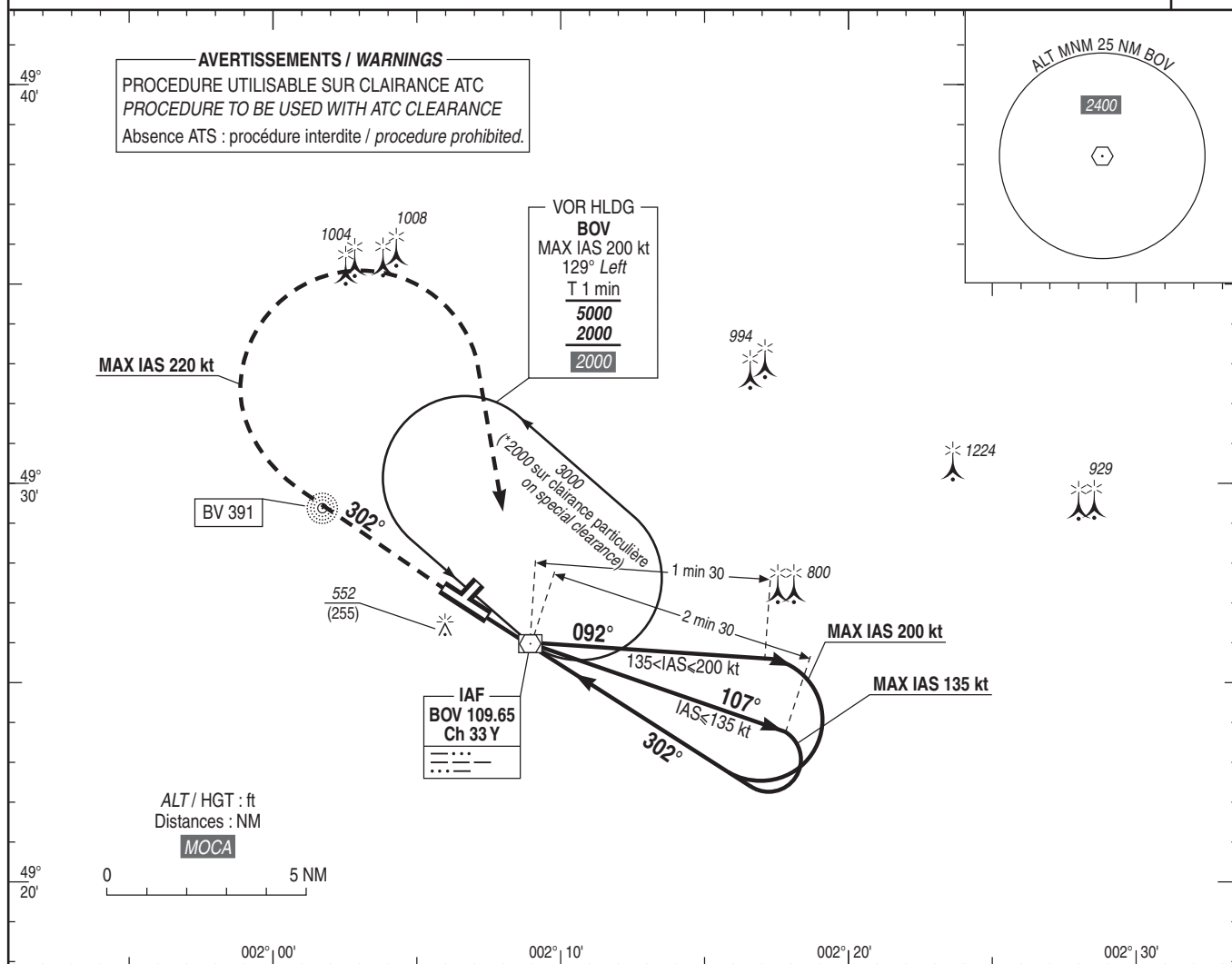
VOR Y RWY 30

ALT AD : 359, THR : 297 (11 hPa)

ATIS BEAUVAIS : 118.380

APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

VAR
2° E
(2025)

TA : 5000

API : Monter dans l'axe. A 1400 (1103), tourner à droite vers BOV en montée vers 2000 (1703).

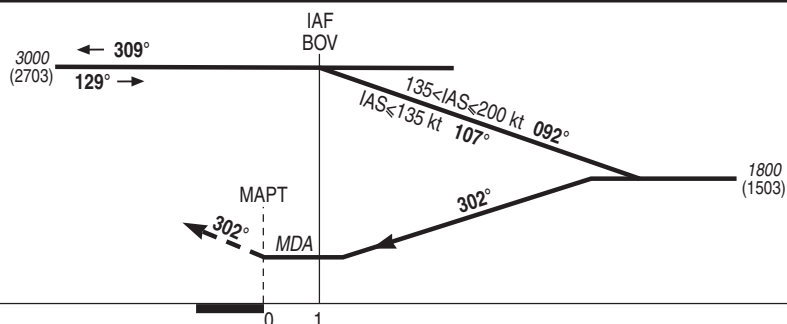
Ne pas tourner avant le MAPT.

Monter à 1400 (1103) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 1400 (1103), turn right to BOV climbing up to 2000 (1703).

Do not turn before MAPT.

Climb up to 1400 (1103) 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	VOR Y			MVL / Circling ⁽¹⁾	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A		1500		920 (630)	1500
B	920 (630)	1500	622	920 (630)	1600
C		2200		-	-
D		2200		-	-

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

VOR - MAPT	1.0 NM	70 kt 0 min 52	85 kt 0 min 43	100 kt 0 min 36	115 kt 0 min 32	130 kt 0 min 28	160 kt 0 min 23	185 kt 0 min 20
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850	980

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BEAUVAIS TILLE

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 359, THR : 297 (11 hPa)

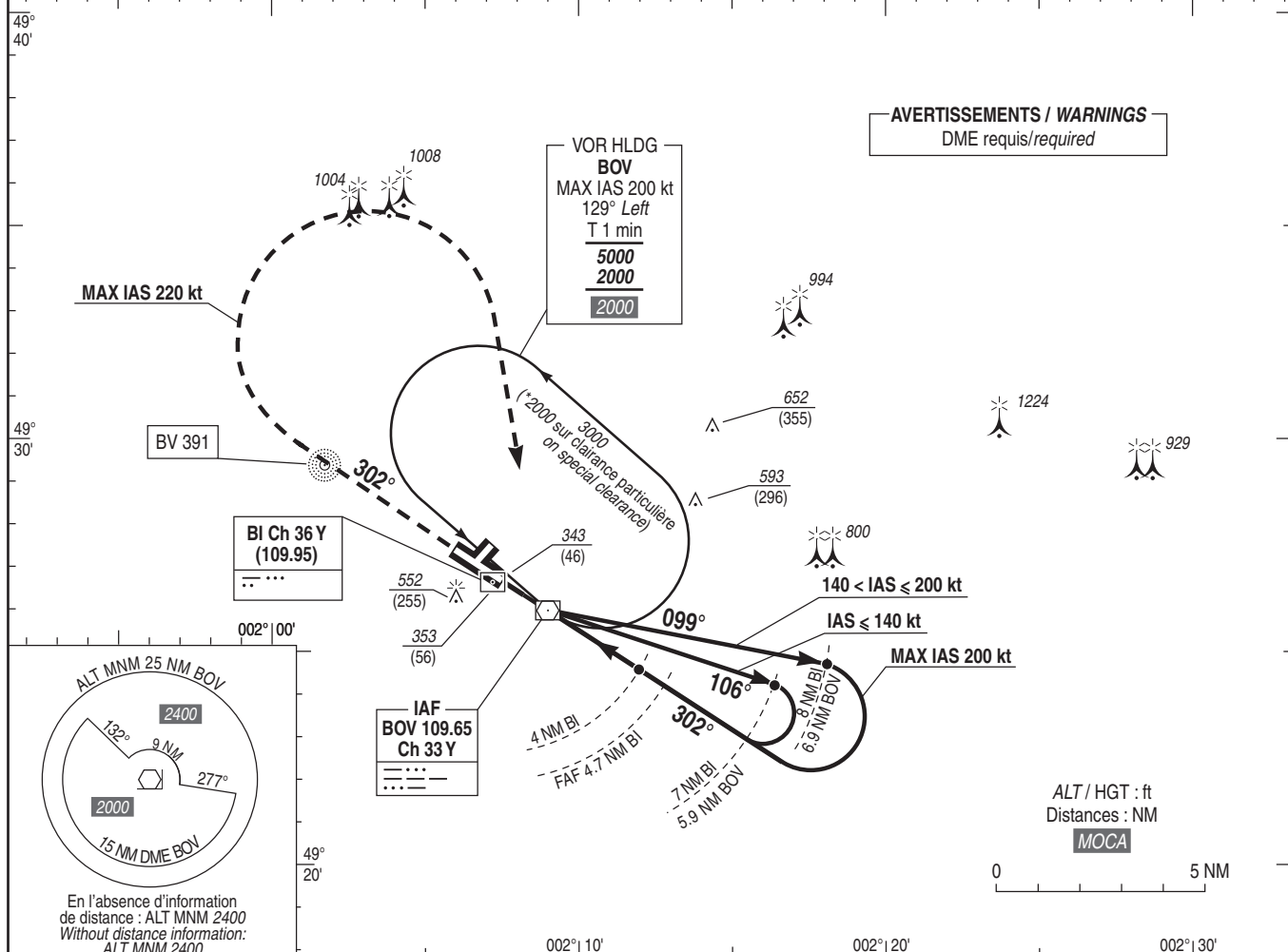
VOR Z RWY 30

ATIS BEAUVAIS 118.380

APP : BEAUVAIS Approche / Approach 123.985

TWR : BEAUVAIS Tour / Tower 121.405

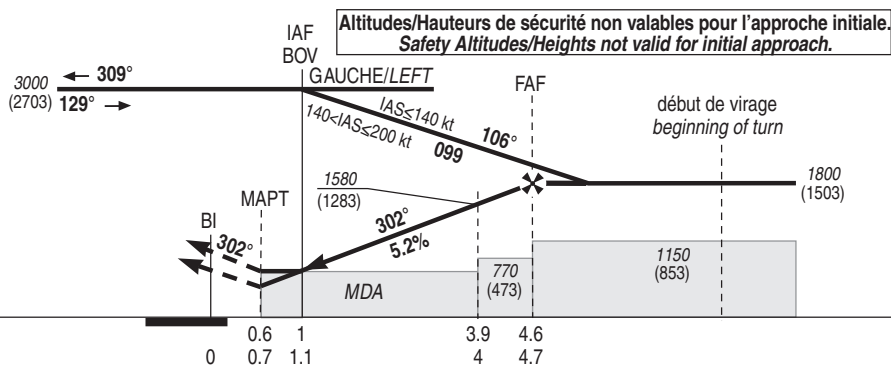
Absence ATS : A/A FR seulement / only. Obtenir / Obtain QNH PARIS LE BOURGET sur / from ATIS LE BOURGET 120.000

VAR
2° E
(2025)

TA : 5000

API : Monter dans l'axe. A 1100 (803), tourner à droite vers BOV en montée vers 2000 (1703).
Ne pas tourner avant 0.7 NM BI.
Monter à 1400 (1103) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At 1100 (803), turn right to BOV climbing to 2000 (1703).
Do not turn before 0.7 NM BI.
Climb up to 1400 (1103) prior to level acceleration.



THR ← (NM)
DME BI ← (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	VOR Z			MVL / Circling ⁽¹⁾		MVL / Circling ⁽¹⁾ absence ATS HJ seulement/only		DME BI			
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	NM	4	3	2
A	630 (330)	800	327	860 (560)	1500	1000 (700)	1500	ALT	1580 (1283)	1260 (963)	940 (643)
B				900 (600)	1600	1040 (740)	1600	(HGT)			620 (323)
C				-	-	-	-				
D				-	-	-	-				

Observations / Remarks : (1) MVL CAT C et D interdites / Circling CAT C and D prohibited.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - THR		4.6 NM	3 min 57	3 min 15	2 min 46	2 min 24	2 min 07	1 min 44
VSP (ft/min)			365	445	525	605	685	835
								965