

BEAUVAIS TILLE
Consignes 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 VILLACOUBLAYDéfinition :

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 :

- Vers ABB, aux limites de la TMA poursuivre le vol selon le PLN en vigueur.
- Autres départs : appliquer les consignes décrites sur les SID correspondantes.

SID RNAV :

Respecter l'itinéraire de départ et les niveaux assignés jusqu'à D 28 PGS ou CGN, 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 connectionsDéfinition :

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 multidirectional 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 :

- Towards ABB when reaching TMA's limits continue the flight according to FPL in use.
- Other departures : comply with described instructions on corresponding SID

SID RNAV :

Follow departure route and assigned levels up to D 28 PGS or CGN, then continue flight according to FPL in use.