

**Objet : Expérimentation de modification des procédures de départ RNAV vers TORPA MOROK en piste 15
AD BALE MULHOUSE LFSB**

En vigueur : Du 10 juillet 2025, 0000 UTC au 08 juillet 2026, 2359 UTC

Lieu : AD : Bâle Mulhouse (LFSB)

CE SUP AIP ANNULE ET REMPLACE LE SUP AIP 122/24

DESCRIPTIF DE L'ÉVALUATION

- RWY 15 : création des SID TORPA 7T, MOROK 7T, utilisables pour toutes les catégories d'aéronefs.
- Ces procédures deviennent les départs par défaut pour tous les usagers équipés RNAV.

MODALITES DE PARTICIPATION A L'EVALUATION

Toute difficulté rencontrée dans l'application de ces procédures fera l'objet d'une communication aux services de la circulation aérienne (ASR) avec copie au contact par mail à :

- Subdivision contrôle de l'Organisme de Contrôle de BALE MULHOUSE :
bale.atm-procedures@aviation-civile.gouv.fr
- Subdivision Etudes et Environnement du Service de la Navigation aérienne Nord-Est
patrick.dupont@aviation-civile.gouv.fr

Afin d'établir un bilan, il pourra être demandé un retour d'expérience aux compagnies ayant utilisé ces procédures de départs.

CARTES SID, PROPOSITIONS DE CODAGE ET DESCRIPTIFS TEXTUELS

Voir en ANNEXES.

ANNEXE 1

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Identification	Coordonnées / Coordinates		RNP	CONV	SID STAR	IAC
SB533	47°39'42.1" N	007°28'44.7" E	X		X	
SB515	47°34'47.0" N	007°32'10.5" E	X		X	
SB600	47°32'15.8"N	007°26'46.2"E	X		X	
SB612	47°31'47.1"N	007°26'05.9"E	X		X	
SB614	47°26'27.9"N	007°27'45.8"E	X		X	
SB616	47°28'11.8"N	007°36'44.7"E	X		X	
SB618	47°27'55.2"N	006°59'45.7"E	X		X	

←						
←						
	ELBEG	voir / see ENR 4.4	X	X	X	
	LUMEL	voir / see ENR 4.4	X	X	X	
	OLBEN	47°18'16.0"N 007°37'46.0"E	X		X	
	TORPA	voir / see ENR 4.4	X		X	
	MOROK	voir / see ENR 4.4	X		X	

ANNEXE 2

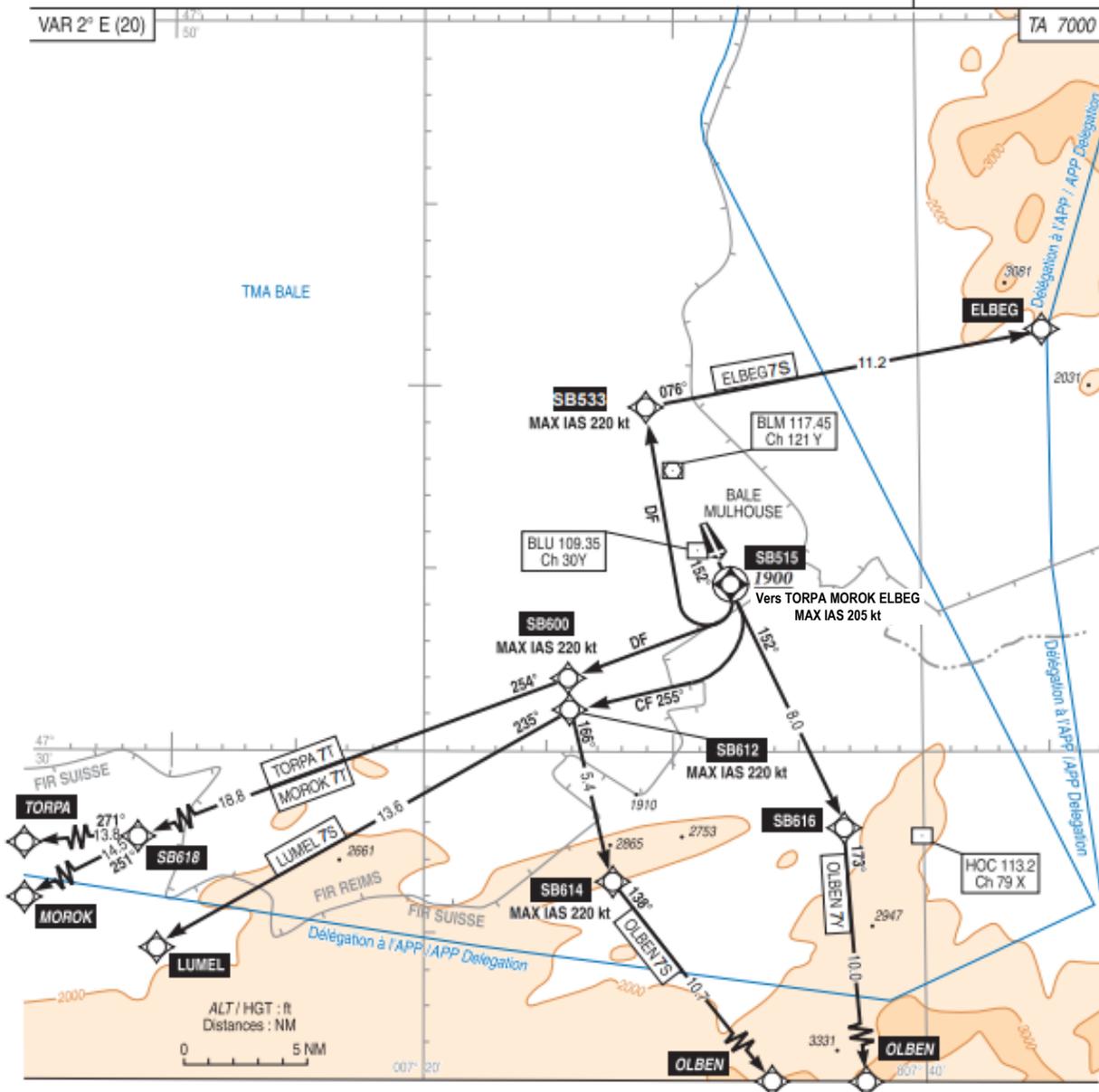
AIP SUP
FRANCE

AD 2 LFSB SID RWY15 RNAV

BALE MULHOUSE SID RNAV (GNSS) RWY 15 (Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

RNAV 1
GNSS seulement / only



ANNEXE 3

AD 2 LFSB DATA SID RWY 15 RNAV CODE

SID RNAV RWY 15											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2,5°E			Ref NAVAIID : BLM	
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)
ELBEG7S											
	CF	SB515	Y	152	154,9					205	1,0
	CA			152	154,9			1900			1,0
	DF	SB533					R			220	1,0
	TF	ELBEG		076	078,9	11,2	R				1,0
OLBEN7Y											
	CF	SB616		152	154,9						1,0
	TF	OLBEN		173	176,0	10,0	R				1,0
OLBEN7S											
	CF	SB515	Y	152	154,9						1,0
	CA			152	154,9			1900			1,0
	CF	SB612		255	257,7		R			220	1,0
	TF	SB614		166	168,0	5,4	L			220	1,0
	TF	OLBEN		138	140,3	10,7	L				1,0
LUMEL7S											
	CF	SB515	Y	152	154,9						1,0
	CA			152	154,9			1900			1,0
	CF	SB612		255	257,7		R			220	1,0
	TF	LUMEL		235	237,4	13,6	L				1,0
TORPA7T											
	CF	SB515	Y	152	154,9					205	1,0
	CA			152	154,9			1900			1,0
	DF	SB600					R			220	1,0
	TF	SB618		254	256,8	18,8	L				1,0
	TF	TORPA		271	273,6	13,8	R				1,0
MOROK7T											
	CF	SB515	Y	152	154,9					205	1,0
	CA			152	154,9			1900			1,0
	DF	SB600					R			220	1,0
	TF	SB618		254	256,8	18,8	L				1,0
	TF	MOROK		251	253,6	14,5	L				1,0

ANNEXE 4

AD 2 LFSB SID RNAV RWY 15 INSTR 01- CAT A, B, C, D			
PBN Box	RNAV 1 GNSS seulement		
Climb gradient	Voir RMK		
General RMK	<p>Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler". Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route. Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route. Départs omnidirectionnels : voir AIP France AD 2.LFSB.22.</p>		
	<p>(1) La végétation d'altitude 972(90) et 1037(156) à 569 m et 1160 m de la DER à droite de l'axe nécessitent une pente minimale théorique de montée de 5%. (2) En cas d'impossibilité de respecter 1900 (1036) à SB515, les CDT de bord sont tenus de le stipuler et suivront les instructions du CTL.</p>		
SID	Itinéraires	Clr Initiale	RMK
ELBEG 7S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB533 (MAX IAS 205 kt dans le virage) puis ELBEG.	7000 ft	Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.
TORPA 7T	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB600 (MAX IAS 205 kt dans le virage), puis SB618 et TORPA.	7000 ft	Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.
MOROK 7T	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB600 (MAX IAS 205kt dans le virage), puis SB618 et MOROK.	7000 ft	Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.
LUMEL 7S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite Rm 255° puis SB612 (MAX IAS 220 kt) et LUMEL.	7000 ft	Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.
OLBEN 7S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite Rm 255° puis SB612 (MAX IAS 220 kt), puis SB614 (MAX IAS 220 kt) et OLBEN.	7000 ft	Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.
OLBEN 7Y	Monter dans l'axe jusqu'à SB616, OLBEN ensuite.	7000 ft	Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 8.4% jusqu'à 7000 ft. Utilisable uniquement entre 0600 et 2100 (ETE : -1HR) sur demande du CDB après vérification que son ACFT fait partie des ACFT autorisés : - aéronef à hélices munis du CLN. - aéronefs turboréacteurs certifiés conformément aux normes de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, volume 1, 2 ^{ème} partie, chapitre 3, et dont le niveau de bruit de certification au survol est inférieur à 89 EPNdB.