

 Service de l'Information Aéronautique DSNA	 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Internet : www.sia.aviation-civile.gouv.fr	SUP AIP AIRAC 027/26 Date AIRAC : 19 MAR 2026 Date de publication : 19 FEB 2026
--	---	---

Objet : Restrictions d'utilisation de l'AD Bâle-Mulhouse (LFSB) cause réfection de la piste principale 15/33 et du Taxiway Bravo.

En vigueur : Du jeudi 26 mars au jeudi 21 mai 2026

Lieu : AD : BALE-MULHOUSE LFSB

CE SUP AIP ANNULE ET REMPLACE LE SUP AIP 011/2026.

PRÉAMBULE
Description : Le présent SUP AIP décrit l'évolution des travaux de réfection de la partie centrale de la piste 15/33 et d'une partie du taxiway Bravo, entre Fox et le seuil 15. Ce SUP AIP décrit également les conditions d'utilisation ainsi que les restrictions liées à l'exploitation de la piste 07/25 pendant les travaux. Dates prévisionnelles des travaux : du 14/04/2026 2200 UTC au 21/05/2026 0300 UTC Disposition générales : Les travaux se dérouleront en une seule phase de travaux activée par NOTAM et selon les plans détaillés en annexes : Annexe 1 : Plan de situation général Annexe 2 : Atterrissage RWY seuil 25 Annexe 3 : Décollage RWY seuil 25 Travaux réalisés de nuit et de jour Un balisage de la zone neutralisée sera mis en place selon les dispositions réglementaires définies dans l'étude de sécurité relative aux travaux.

DESCRIPTION DES TRAVAUX (ZONES ET CONTRAINTES ASSOCIÉES)
Restrictions liées à la fermeture de la piste 15/33 : • RWY 15/33 fermée • TWY B fermé entre le TWY N exclu et le THR 15 • TWY E, F, G et H fermés • Aéroport uniquement accessible aux aéronefs d'une envergure < 36 m. • L'aéroport ne peut pas être pris comme aéroport de déroutement possible (voir NOTAM) • Procédures aux instruments (ILS 15/33 et RNP 33) suspendues (voir NOTAM). Seules les procédures VPT A RWY 25 ou approches à vue sont possibles. • Rampe d'approche 15 et balisage 15/33 hors service • Balisage axial hors service sur tous les taxiways • VFR non basés interdits / Tour de piste interdit (voir NOTAM publiés) Restrictions liées à l'utilisation de la piste 07/25 pendant les travaux : • Nouvelles distances déclarées : TORA 1860m TODA 1960m ASDA 1860m LDA 1600m (voir NOTAM publiés) • QFU 07 fermé • Si PAPI ou feux de seuils HS, atterrissages interdits • Atterrissages et décollages interdits en cas de panne radar, de caméra de surveillance de la piste • Modification de la MEHT PAPI Runway 25 (voir NOTAM publié)

CONSIGNES PARTICULIÈRES
Procédures particulières et limitations d'exploitation pour les opérations sur le QFU 25 : 1.1 Dispositions générales : L'attention des exploitants est attirée sur le fait que le QFU 25 n'est pas doté de procédure d'approche de précision, ni

de procédure d'approche directe et dispose de distances disponibles réduites notamment à l'atterrissage.

Chaque exploitant est tenu d'établir un briefing sur les conditions particulières d'exploitation du QFU 25 détaillant les limitations et procédures listées aux points 1.2 et 1.3. Les pilotes de ces exploitants sont tenus de suivre ou de réaliser le briefing avant tout vol depuis ou vers LFSB avec le seul QFU25 en service.

1.2 Vols non commerciaux ou vols de convoi (NCC) :

Aucun vol ne pourra être réalisé si :

- Composante de vent arrière > 10 kts (rafales incluses) sur piste sèche ;
- Composante de vent arrière > 3 Kts (rafales incluses) sur piste mouillée ou contaminée.

1.3 Vols commerciaux (CAT) :

1.3.1 Conditions environnementales :

Pour les avions équipés de turboréacteurs, aucun vol commercial ne pourra être réalisé si :

- Composante de vent arrière > 5 kts (rafales incluses) sur piste sèche, ou ;
- Composante de vent arrière sur piste mouillée ou contaminée ;
- Runway Condition Code (RCC) < 5 sur au moins un tiers de la piste
- RCC sur tous les tiers de piste est au moins égal à 5 mais la composante de vent traversier est supérieure à 20 kts (rafales incluses).

Pour les avions équipés de turbopropulseurs, aucun vol commercial ne peut être effectué :

- Si la composante de vent arrière est supérieure à 5 kts (rafales incluse) sur piste sèche ou mouillée ; ou ;
- En cas de composante de vent arrière sur piste contaminée ;
- Si le Runway Condition Code (RCC) est strictement inférieur à 5 sur au moins un tiers de la piste ;
- Si le RCC sur tous les tiers de piste est au moins égal à 5 mais la composante de vent traversier est supérieure à 20 kts (rafales incluses).

1.3.2 Procédures et conduite du vol :

L'exploitant est tenu d'établir des consignes et procédures de conduite du vol prenant en compte les éléments qui suivent :

- Procédure VPT 25 conduite uniquement par un CDB PF expérimenté disposant d'une expérience d'au minimum de 500 heures de vol en tant que CDB sur le type et 1000 heures de vol dans le cadre d'une activité commerciale ;
- Politique d'interruption de l'approche et du déroutement qui suit en cas de panne moteur, en cas de dégradations des performances de freinage, ou en cas de changement des conditions environnementales ;
- Limitations d'emport et les éventuels emports carburant supplémentaires du fait de l'augmentation de la probabilité de déroutement à l'arrivée ;
- Moyens de guidage pour la réalisation de la procédure VPT 25 ;
- Définition de points de vérification par le PM sur la trajectoire d'approche afin de vérifier les critères de stabilisation (vitesse avion, altitude, configuration, intensité du vent) ;
- Vérification en finale après l'alignement sur l'axe de piste de la composante de vent arrière à partir des instruments de bord ;
- Définition d'un point sur la piste à partir duquel un atterrissage interrompu est nécessaire en l'absence du toucher des roues. Ce point devra être identifié par l'exploitant en s'appuyant sur les distances de roulage à l'atterrissage dans les conditions environnementales les plus défavorables tout en conservant des marges opérationnelles.
La remise des gaz devra dans tous les cas intervenir au plus tard au franchissement de l'intersection de la piste 07/25 et des taxiways B et L.

La politique d'utilisation des automatismes devra prévoir :

- L'utilisation de l'auto-manette (A/THR ou A/T) et les conséquences concernant les vitesses d'approches autorisées ;
- L'utilisation du pilote automatique et du directeur de vol (AP/FD) pour la réalisation de la VPT (notamment pour les procédures conduites en RNP VPT) ainsi que des consignes relatives à la déconnexion du pilote automatique.

La politique de freinage devra prévoir :

- Soit l'utilisation du niveau d'autobrake en cohérence avec la définition du point d'atterrissage interrompu pour les avions équipés ou soit le freinage manuel maximal (pour les avions équipés d'autobrake ou non) ;
- Obligatoirement l'utilisation des inverseurs de poussée au régime maximal (Reverse full) pour les avions équipés.

1.3.3 Exigences de formation :

Avant d'opérer sur le QFU 25,

- Tout avion passagers de MTOW > 45,5 tonnes ou de MOPSC >19, ou
- Tout avion-cargo de MTOW > 27 tonnes ;

L'exploitant doit établir et faire réaliser à ses pilotes (commandant de bord PF et copilote PM) une formation sur simulateur intégrant les procédures et conditions particulières décrites aux points 1.3.1 et 1.3.2 ci-dessus et incluant a minima les exercices suivants :

- Décollages :
 - Un décollage interrompu
 - Un décollage avec les limitations de vent maximales
- Approches et atterrissages
 - Une approche interrompue sous le MAPT
 - Un atterrissage interrompu permettant d'identifier le point ultime de remise de gaz
 - Un atterrissage complet avec les limitations de vent arrière maximales

1.4 Applicabilité

Les exploitants titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré en application du règlement (UE) n°965/2012 du 5 octobre 2012 modifié devront considérer le terrain de LFSB classé en catégorie C selon l'ORO.FC.105. La formation des équipages aux procédures développées devra être délivrée conformément à ces exigences.

Les exploitants qui ne sont pas titulaires d'un certificat de transporteur aérien délivré en application du règlement (UE) n°965/2012 du 5 octobre 2012 modifié sont tenus de déposer avec un préavis de 45 jours avant le début des opérations à la DSAC-NE dsac-ne-transport-aerien-bf@aviation-civile.gouv.fr un dossier démontrant la conformité aux points 1.3.1, 1.3.2 et 1.3.3. Les opérations seront autorisées après accusé-réception de la part de la DSAC-NE.

Les exploitants devront pouvoir apporter des preuves, notamment à l'occasion d'inspections RAMP, de la conformité aux points 1.1, 1.2 et 1.3.

ANNEXE 2 - ATTERRISSAGE RWY SEUIL 25



