

**OBJET : RAPPEL IMPORTANT CONCERNANT LES APPROCHES « NIGHT » 3A 3B 3C 3D 3G 3H 3K 3L A
L'AEROPORT PARIS – CHARLES DE GAULLE (LFPG)**

Depuis le 15 septembre 2016 (cycle AIRAC 10/16), de nouvelles procédures d'approche initiale 3A 3B 3C 3D 3G 3H 3K 3L appelées « NIGHT » ont été mises en service à LFPG à des fins environnementales. Ces trajectoires sont censées permettre, **de nuit**, une réduction des nuisances sonores au bénéfice des populations riveraines de l'aéroport. Néanmoins, le retour d'expérience de ces dernières semaines montre la nécessité de rappeler à tous les équipages à destination de LFPG, certaines consignes bord essentielles associées aux approches NIGHT : l'interdiction formelle de les effectuer de jour et la gestion de la descente sur une approche NIGHT.

1 HORAIRES D'EXECUTION DES APPROCHES NIGHT

Pour des raisons de sécurité, le cadre d'utilisation de ces procédures NIGHT est restreint. **Elles ne sont utilisables :**

- exclusivement qu'en période nocturne dans un créneau dit « **cœur de nuit** » (**00h30-05h00 locales**), et donc lui-même plus restreint que la nuit aéronautique.
- **et uniquement sur instruction ATC** : il est du seul ressort des services ATS de LFPG de décider, sur une nuit donnée, de la mise en service ou non de ces procédures NIGHT en fonction des circonstances.

Telles qu'elles sont définies (de l'IAF à la piste), les procédures NIGHT permettent à tout aéronef la rejoincte d'une finale ILS ou LOC intégralement en mode NAV : compte tenu des risques de conflit que cela génère en cas d'arrivées concomitantes (convergences vers des points identiques), leur utilisation n'est pas possible en situation de fort trafic et donc de jour. Ces procédures NIGHT ne sont donc pas compatibles avec les opérations en journée ponctuées de pointes à l'arrivée.

En conséquence, l'attention des équipages est attirée sur l'ABSOLUE NECESSITE de se conformer aux consignes suivantes :

L'exécution de toutes les procédures d'approche 3A 3B 3C 3D 3G 3H 3K 3L est STRICTEMENT INTERDITE entre :

- 03h00 et 22h30 UTC jusqu'au 29 octobre 2016 inclus,
- 04h00 et 23h30 UTC à compter du 30 octobre 2016.

Dans ce créneau « de jour » :

- seules les procédures d'approche 3E 3N 3W sont utilisables,
- et, en cas de doute sur l'approche initiale à exécuter, l'équipage doit s'assurer que la procédure sélectionnée présente bien une discontinuité au plan de vol : la rejoincte de l'approche finale n'est possible qu'à l'issue d'un guidage radar fourni par l'ATC, mais en aucun cas en mode NAV en exécutant une procédure publiée.

2 GESTION DE LA DESCENTE SUR UNE APPROCHE NIGHT

Pour tout aéronef autorisé à exécuter une procédure d'approche NIGHT, le niveau et la vitesse restent toujours soumis à instruction du contrôle. Les instructions de niveaux et de vitesses sont délivrées de manière à satisfaire deux contraintes publiées à l'IF : la vitesse IAS 185 kt maximum, permettant de se prémunir du risque de dépassement de l'axe d'approche finale, et l'altitude « minimum » d'interception de la finale.

D'ailleurs, sur ce dernier point (altitude minimum), dès lors qu'il est autorisé à descendre vers l'altitude d'interception de l'approche finale (4000 ou 5000 pieds QNH), y compris de manière anticipée à ou avant l'IAF :

- l'équipage s'efforce de mettre en œuvre une descente aussi continue que possible, afin de minimiser les paliers avant la descente finale,
- l'équipage est responsable du maintien de son vol en espace aérien contrôlé (TMA Paris de classe A).