



Objet : Expérimentation de modification des procédures de départ RNAV vers TORPA, MOROK en piste 15 AD
: Bâle Mulhouse LFSB
CE SUP AIP ANNULE ET REMPLACE LE SUP AIP 140/21

En vigueur : Du 02 décembre 2021, 0000 UTC au 16 juin 2022, 2359 UTC

CE SUP AIP ANNULE ET REMPLACE LE SUP AIP 140/21

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.

PROCEDURES DE MOINDRE BRUIT

- Tout type d'avion : atteindre le plus rapidement possible 3000 ft AAL.
- Réacteurs : départ OACI moindre bruit NADP1, soit maintenir la vitesse $V_2 + 10$ ou celle que permet l'assiette de l'avion, selon le type d'appareil jusqu'à 3000 ft AAL en utilisant le braquage des volets dans la configuration décollage. Au-delà de 3000 ft AAL, adopter une vitesse de montée normale et rentrer les volets.

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 SIDs, PROPOSITIONS DE CODAGE ET DESCRIPTIFS TEXTUELS :

Voir en ANNEXES

PAGE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

ANNEXE 1 / APPENDIX 1

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
WAYPOINTS / PROCEDURES MAIN FIXES

Identification	Coordonnées	<i>Coordinates</i>	RNP	CONV	SID STAR	IAC
SB600	47°32'15.800"N	007°26'46.200"E	X		X	
SB612	47°31'47.061"N	007°26'05.871"E	X		X	
SB614	47°26'27.948"N	007°27'45.825"E	X		X	
SB616	47°28'11.797"N	007°36'44.696"E	X		X	
SB618	47°27'55.220"N	006°59'45.664"E	X		X	
SB701	47°41'07.588"N	007°27'44.747"E	X		X	
SB703	47°33'38.374"N	007°41'11.200"E	X		X	
SB705	47°30'45.435"N	007°17'17.187"E	X		X	

DELUG	47°47'12.139"N	007°23'30.371"E	X		X	
LASAT	48°09'32.200"N	006°41'02.900"E	X		X	
ELBEG	47°41'49.000"N	007°44'58.000"E	X	X	X	
LUMEL	47°24'26.000"N	007°09'14.000"E	X	X	X	
OLBEN	47°18'16.000"N	007°37'46.000"E	X		X	
TORPA	47°28'45.900"N	006°39'30.900"E	X		X	
MOROK	47°23'47.700"N	006°39'19.800"E	X		X	

ANNEXE 2 / APPENDIX 2

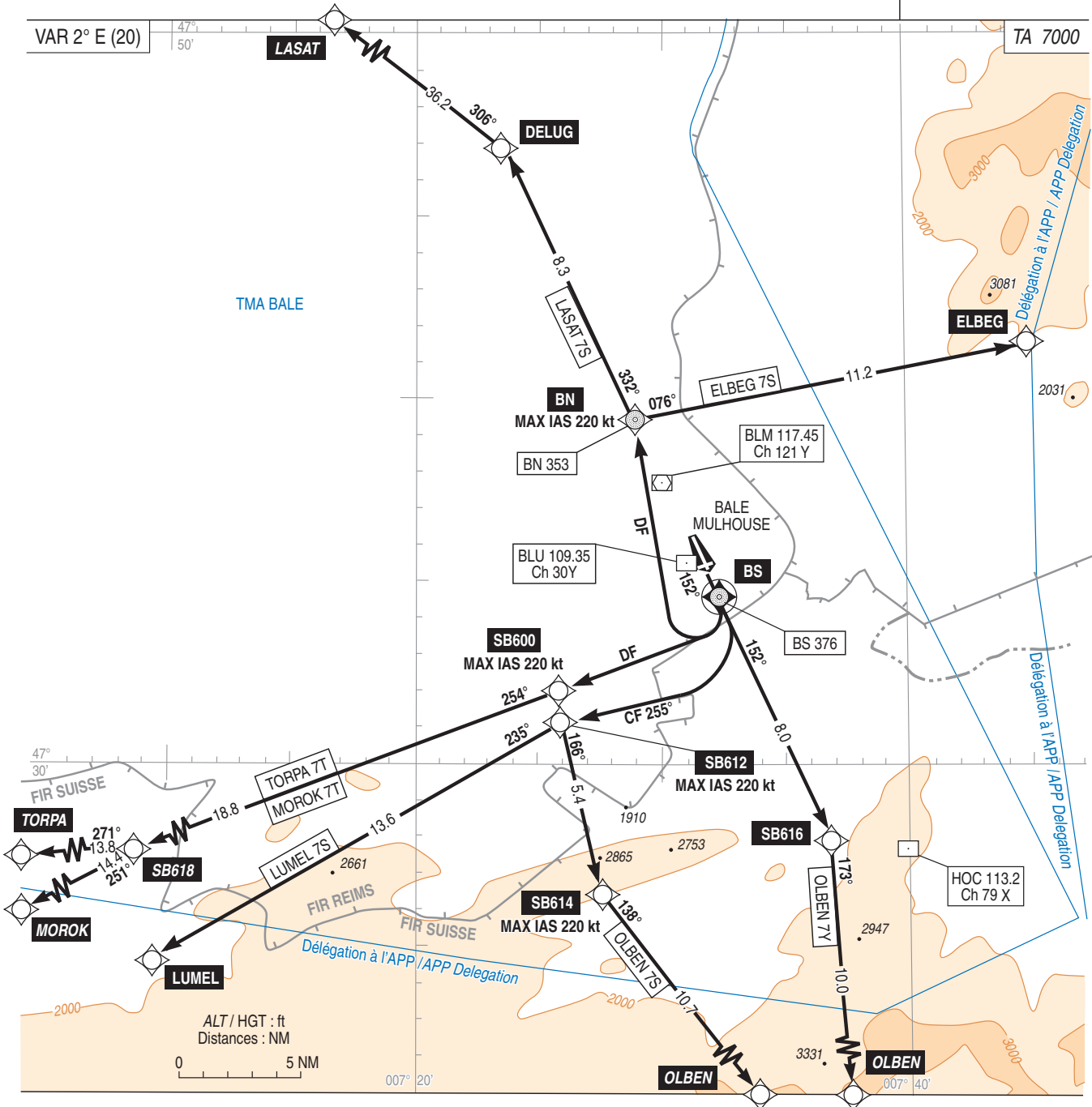
AIP SUP
FRANCE

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
senseur GNSS requis
GNSS sensor required



SUP AIP 243/21 CHG : VAR, suppression limitation vitesse.

© SIA

ANNEXE 3 / APPENDIX 3
AD 2 LFSB DATA SID RWY 15 RNAV CODE

SID RNAV RWY 15											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2.9°E			Ref NAV AID :	
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)	Nav Spec
ELBEG7S											
	CF	BS	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900			RNAV 1
	DF	BN					R			220 kt	RNAV 1
	TF	ELBEG		076	078.9	11.2	R				RNAV 1
OLBEN7Y											
	CF	SB616		152	154.9						RNAV 1
	TF	OLBEN		173	176.0	10.0	R				RNAV 1
OLBEN7S											
	CF	BS	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900			RNAV 1
	CF	SB612		255	257.7		R			220 kt	RNAV 1
	TF	SB614		166	168.0	5.4	L			220 kt	RNAV 1
	TF	OLBEN		138	140.3	10.7	L				RNAV 1
LUMEL7S											
	CF	BS	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900			RNAV 1
	CF	SB612		255	257.7		R			220 kt	RNAV 1
	TF	LUMEL		235	237.4	13.6	L				RNAV 1
TORPA7T											
	CF	BS	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900		205kt	RNAV 1
	DF	SB600					R			220 kt	RNAV 1
	TF	SB618		254	256.8	18.8	L				RNAV 1
	TF	TORPA		271	273.6	13.8	R				RNAV 1
MOROK7T											
	CF	BS	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900		205kt	RNAV 1
	DF	SB600					R			220 kt	RNAV 1
	TF	SB618		254	256.8	18.8	L				RNAV 1
	TF	MOROK		251	253.6	14.5	L				RNAV 1
LASAT7S											
	CF	BS	Y	152	154.9						RNAV 1
	CA			152	154.9			1900			RNAV 1
	DF	BN					R			220 kt	RNAV 1
	TF	DELUIG		332	334.8	8.3	L				RNAV 1
	TF	LASAT		306	308.3	36.2	L				RNAV 1

ANNEXE 4 / APPENDIX 4

AD 2 LFSB SID RNAV RWY 15 INSTR 01- CAT A, B, C, D			
PBN Box	RNAV 1 GNSS only		
Climb gradient	Voir RMK		
General RMK	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		
	(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%.		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale	RMK
ELBEG 7S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers BN (IAS MAX 220 kt) puis ELBEG	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft
LASAT 7S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers BN (IAS MAX 220 kt), puis DELUG et LASAT	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft En cas d'activation des zones LFR127 A/B, les aéronefs sont guidés par Bale APP pour contourner ces zones
TORPA 7T	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB600 (IAS MAX 205kt dans le virage), puis SB618 et TORPA	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft
MOROK 7T	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB600 (IAS MAX 205kt dans le virage), puis SB618 et MOROK	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft
LUMEL 7S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite Rm 255° puis SB612 et LUMEL	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft
OLBEN 7S	Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite Rm 255° puis SB612 (IAS MAX 220 kt), puis SB614 et OLBEN	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft
OLBEN 7Y	Monter dans l'axe jusqu'à SB616, OLBEN ensuite	7000ft	Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route Pente ATS : 8.4% jusqu'à 7000ft 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

(2) En cas d'impossibilité de respecter 1900 (1036) à BS, les CDT de bord sont tenus de le stipuler et suivront les instructions du CTL