

LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

Ce document vise à attirer l'attention des pilotes d'aviation commerciale et générale sur le contexte aéronautique et les principales menaces associées à un aéroport. Leur identification est issue d'un travail collaboratif entre opérateurs de la plate-forme (exploitants aériens, exploitant de l'aéroport, prestataire de service de navigation aérienne, aéroclubs, Météo-France...) en confrontant les éléments de leurs systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Les membres de la Local Safety Team (LST) ont validé ces informations.

Validé le 11 février 2021 par la LRST de Paris-Le Bourget

Sommaire

GENERALITES

- Approches parallèles triples simultanées
- Particularités liées à l'utilisation des procédures d'approches finales RNP 27 LB
- Accueil des avions de lettre de code E et F
- Risque de passage sous la norme de séparation radar si délai dans l'exécution d'une clearance
- Risque de déclenchement du RA TCAS

ARRIVEE

- Spécificités des approches parallèles simultanées
- Début d'approche initiale : procédure par défaut en l'absence d'instruction du contrôle
- Prévention des abordages en finale - Interception de l'axe de piste
- Respect impératif de la procédure d'approche LOC 25
- Respect des procédures API 07
- Interception de l'ILS 27 LB
- Précautions en MVL 21

PISTE

- Risque d'incursion piste 09/27
- Gestion particulière de la piste 03/21

ROULAGE

- Aire de stationnement annoncée → Gain de temps assuré
- Vigilance accrue au roulage

DEPART

- Seuil commun : confusion alignement QFU 07/QFU 09 via TWY A
- Particularités au départ QFU 07

AVERTISSEMENT

Ces informations sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Nous nous efforçons de les maintenir à jour. Elles constituent un complément mis à disposition dans le cadre de la préparation des vols, mais ne se substituent en aucun cas à la documentation aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

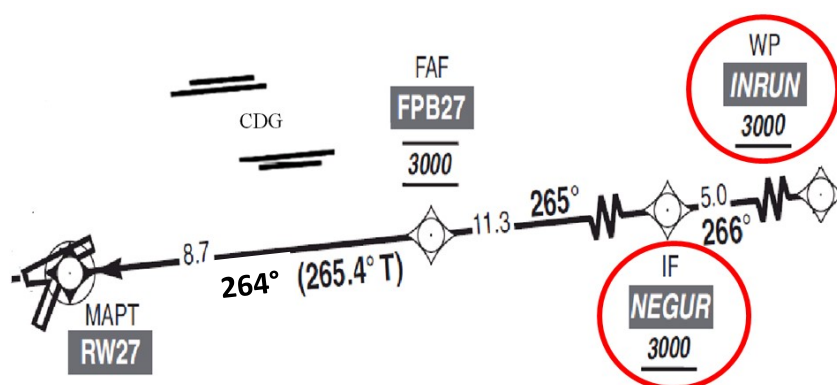
Approches parallèles triples simultanées

Des approches parallèles triples simultanées ont lieu en toutes conditions météorologiques en direction de la piste 27 PARIS – LE BOURGET et en direction des doublets de pistes 26 & 27 de PARIS – CHARLES DE GAULLE.

C'est pourquoi, dans ce dispositif de circulation aérienne complexe, il est important que les équipages aient connaissance du fait que les contrôleurs, sauf cas particulier (panne, urgence,...), privilégieront toujours l'optimisation au profit de la globalité des vols face à l'optimisation d'un vol spécifique.

Particularités liées à l'utilisation des procédures d'approches finales RNP 27 LB

1. Approches RNP 27 LB possibles simultanément avec une approche parallèle ILS 26 CDG
 - LNAV/VNAV 27 (Baro VNAV)
 - LPV 27 (SBAS CAT I)
2. La capacité RNP APCH doit apparaitre dans tous les plans de vols IFR à destination du Bourget.
 - Ajout de "R" en case 10a **ET** "PBN / S2" en case 18 => indique la capacité LNAV/VNAV (Baro VNAV)
 - Ajout de "B" en case 10a => indique la capacité LPV (SBAS)
3. L'axe final RNP 27 LB s'intercepte uniquement à 3000 ft aux points NEGUR ou INRUN.



Accueil des avions de lettre de code E et F

Le périmètre d'exploitation de la plateforme du Bourget, tel que décrit dans son certificat de sécurité aéroportuaire européen, est limité aux avions dont les caractéristiques géométriques du **train d'atterrissage** sont **inférieures ou égales au B777-200 LR** (largeur hors tout du train principal : 12.90m / empattement : 25.27m), sur cheminement publiés.

Par conséquent l'accueil et l'exploitation d'un avion de caractéristiques géométriques supérieures nécessitent une coordination préalable avec l'exploitant d'aérodrome suivant un **préavis de 3 (trois) mois**, *exception faite en cas d'urgence à bord de l'aéronef*.

LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

Risque de passage sous la norme de séparation radar si délai dans l'exécution d'une clairance

A cause de la densité de trafic dans l'espace aérien en Région Parisienne, **les instructions de contrôle doivent être suivies sans délai par les équipages.**

Risque de déclenchement du RA TCAS

Au départ :

Croisements de trajectoires arrivées et départs : en approchant du FL autorisé, **adapter le vario pour éviter les RA TCAS.**

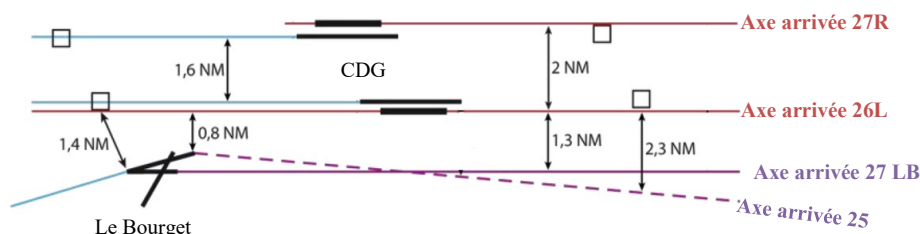
A l'arrivée :

Entre une finale piste 07 Le Bourget et un Hélicoptère en transit VFR à 1500ft sur l'itinéraire publié :
BH3 Sarcelles Sud—BH5 Ile Saint Denis (et inversement).

LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

Spécificités des approches parallèles simultanées

Les règles liées aux approches parallèles simultanées et le fait que les axes d'approche finale soient distants de moins de 3 NM (séparation radar minimum) impliquent qu'une séparation verticale de 1000 ft entre 2 avions en approche pour 2 axes parallèles doit être obtenue **avant** la convergence vers l'axe d'approche finale et au plus tard quand les avions sont à 3NM l'un de l'autre.



Début d'approche initiale : procédure par défaut en l'absence d'instruction du contrôle

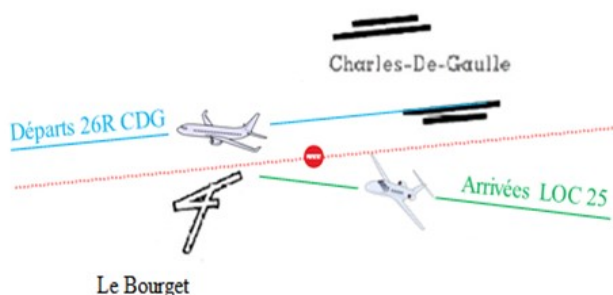
L'absence d'instruction contrôle pour autoriser et exécuter l'approche peut résulter d'un transfert tardif ACC/APP (à ou après l'IAF), et/ou d'une fréquence chargée.

En pareille situation, en atteignant l'IAF, ne pas se mettre en attente mais exécuter par défaut la procédure d'approche initiale publiée, au dernier niveau assigné pour lequel il y eu accusé réception.

Prévention des abordages en finale - Interception de l'axe de piste

Sauf en cas de clairance de contrôle explicite de traversée d'axe, tout aéronef ayant reçu un cap convergent vers l'axe final (LOC, VOR, RNP) avec un angle inférieur à 70 degrés, doit intercepter l'axe d'approche final même s'il n'a pas reçu d'instruction de le faire (spécificité liée à la prévention des abordages en approches simultanées).

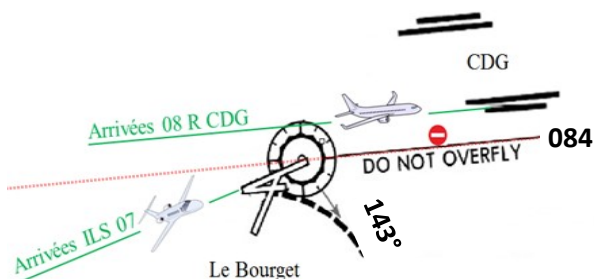
Respect impératif de la procédure d'approche LOC 25



△ Débordement **interdit** au Nord des RDL 084° et 264° de BT => risques associés aux trajectoires départ du doublet sud de CDG. (Proximité immédiate)

△ **Attention à une ouverture anticipée à gauche** => risques de confusion visuelle avec l'aire d'essai moteur PAPA 1 (qui correspond à une ancienne piste désaffectée), d'où la mise en place d'une croix de Saint André sur cette aire.

Respect des procédures API 07



△ Sauf clairance ATC contraire, respecter strictement la trajectoire d'API 07. En cas d'approche interrompue avant les minimas poursuivre la descente en dessous de la première altitude de l'API (700 ou 730 ft) avant de virer à droite et reprendre la montée conformément à l'API publiée pour éviter le risque de rapprochement avec les finales 08 de CDG.

LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

Interception de l'ILS 27

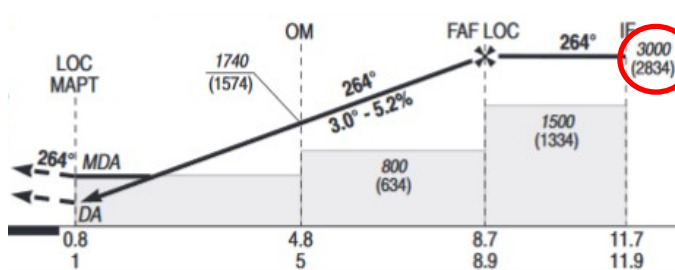
L'interception de l'ILS de la piste 27 du Bourget s'effectue majoritairement à 3000 ft et le reste du temps à 5000 ft. Il peut arriver dans certains cas que cela se fasse également à 2000 ft ou 4000 ft (urgence, sécurité,...) C'est pourquoi il existe des FAP secondaires à 2000 ft (5.7 NM RGE), 4000 ft (11.7 NM RGE) et 5000 ft (14.6 RGE).

En cas de clairance / In case of clearance :

à / at 2000 : FAP 5.7 NM RGE

à / at 4000 : FAP 11.7 NM RGE

à / at 5000 : FAP 14.6 NM RGE

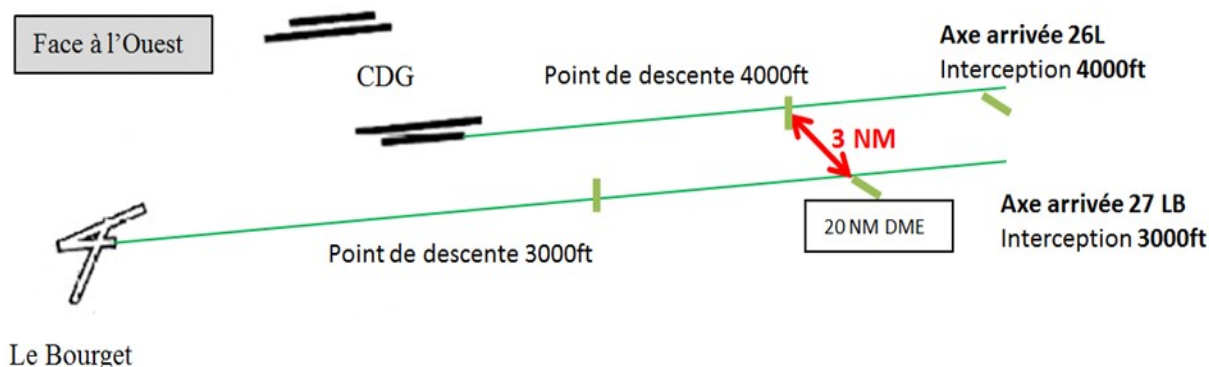


Δ Dans le profil vertical publié, seule l'altitude de 3000 ft figure.

Attention : Si un équipage est autorisé à intercepter l'ILS 27 LB à **5000ft**, **ne pas descendre** sous cette altitude **avant l'interception du glide**.

En cas d'interception parallèle simultanée, une séparation radar minimum de 3NM ou 1000 ft doit être établie tant que les appareils ne sont pas établis sur les Localizer. Les axes Localizer étant distants de moins de 3 NM, une séparation de 1000 ft doit être établie jusqu'à ce que l'axe soit intercepté. C'est pourquoi l'interception à 3000 ft du LOC 27 se fait en général à plus de 20 NM DME car ce point se trouve à 3 NM du glide 26L de CDG où les avions quittent 4000 ft en descente.

A noter : Les approches RNP 27 LB et LOC/DME 27 LB s'interceptent **uniquement** à 3000 ft.



Précautions en MVL 21

Anticiper toute demande de MVL 21 compte tenu de la particularité de cette trajectoire.

Attention : **Ne pas amorcer l'ouverture trop tôt** depuis les axes 25/27 => risques associés aux trajectoires des doublets de CDG. (Proximité immédiate)

LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

Risque d'incursion piste 09

Après atterrissage QFU 07 et dégagement via le TWY B1 puis B et W3, **risque de confusion au roulage** entre l'ancienne piste désaffectée (*aujourd'hui P1, P2*) et la piste 09 qui peut être **précurseur d'une incursion de piste au seuil 27**.



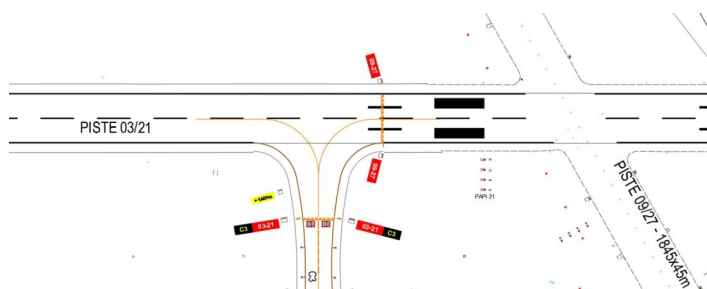
Le dispositif au sol vise à diminuer le risque :

- Suppression du « NO ENTRY » sur le TWY B1
- Présence d'une barre d'entrée interdite rouge interdisant l'alignement depuis B1
- Recul du point d'attente B piste 27 avec ajout de panneau d'indication de piste
- Mise en peinture bleue d'une partie de l'ancienne piste désaffectée (Aire PAPA 2) pour qu'elle ne soit pas confondue avec la piste 09.

Gestion particulière de la piste 03/21

La spécificité de la **piste 03/21** est de pouvoir être utilisée pour le roulage, par conséquent en dehors d'un mouvement atterrissage et décollage sa **traversée est gérée sur la fréquence SOL** et non sur la fréquence TOUR.

Un point d'attente est matérialisé sur la piste 03/21 en limite Sud de la bande de piste 09/27 « point d'attente 09/27 »



Les limites Nord de la bande de piste 09/27 et Sud de la bande de piste 07/25 ne sont pas matérialisées.

LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

Aire de stationnement de destination annoncée → Erreur de cheminement évitée → Gain de temps assuré

Après atterrissage transmettre l'aire de stationnement de destination au contrôleur SOL afin d'éviter les erreurs de cheminement au roulage et assurer un gain de temps.

L'identification de l'assistant en escale ne permet pas systématiquement de connaître l'aire de destination. Un FBO (*Fixed Based Operator*) peut avoir des activités sur plusieurs aires de la plateforme.

En cas de doute, demander l'aire de stationnement de destination sur la fréquence Opérations du FBO.

Vigilance accrue au roulage

En raison de nombreuses traversées véhicules sur les routes de service, une vigilance accrue doit être observée en particulier sur les TWY C22 – W1 & W2.



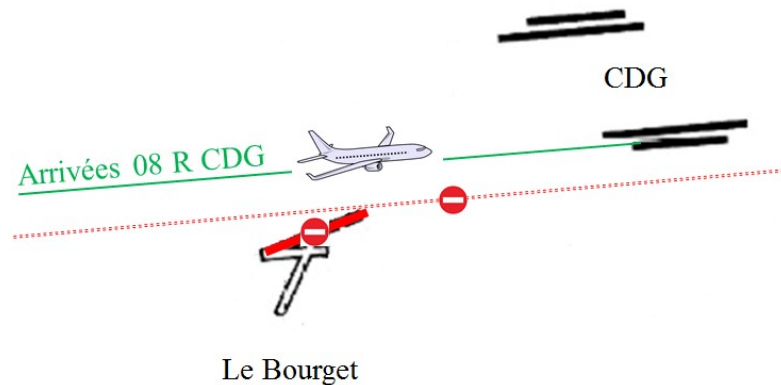
LFPB / Paris-Le Bourget / LBG

Seuil commun : confusion alignement QFU 07/QFU 09 via TWY A

Une fois aligné sur la piste en service pour le décollage, la vérification du cap est un bon moyen de levée de doute. Cette méthode peut être demandée par le contrôleur du Bourget.

Particularité au départ QFU 07

L'attention des équipages est attirée sur la proximité de l'axe d'approche finale 08R de PARIS – CDG.



Du fait de la convergence des axes de piste 07LB et 08L/R CDG, il n'y a **pas de décollage 07 si présence d'une finale 08L/R**.

La **mise en puissance immédiate** est attendue dès instruction de décollage 07. Signaler toute impossibilité de départ réactif **au plus tard à l'instruction d'alignement 07**.

Pour un départ piste 07 du Bourget, **un virage à droite** doit être effectué **dès 620 ft AMSL** pour s'aligner **sur le RDL 095°BT**.

La fourniture de votre heure de décollage possible dès la demande de mise en route permet de déterminer en coordination avec CDG **une heure de départ effective** afin d'organiser les arrivées 08 R CDG et 07 Le Bourget en conséquence.

En **période de pointe arrivée HUB CDG**, un **délai** peut-être **subi** pour tous **décollages QFU 07** au Bourget. Un départ en QFU 21 pourra être proposé pour réduire le délai.