

LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

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

Mise à jour : LRST du 10 novembre 2021 [les parties mises à jour sont marquées ►]

Sommaire

ARRIVEE

- Risque de variation très rapide des informations de la radio sonde en approche de précision ILS RWY 12
- Risque d'atterrissage dur piste 30
- Risque d'éblouissement piste 12
- Risque de vent de travers pouvant amener à des remises de gaz
- Risque de confusion entre MATID et MTD



PISTE

- Risque d'erreur de cheminement entre l'axe de l'aire de demi-tour sur piste au seuil 30 et la sortie R2
- Risque de survitesse lors d'une sortie via R1 après atterrissage 12
- Risque d'incursion sur piste après atterrissage piste 12 et dégagement par TWY R2
- • Risque d'incursion piste 04/22
- • Risque lié aux pistes croisées

ROULAGE

- Risque de refus de priorité avion sur l'aire de trafic principale

MISE A JOUR DE LA FICHE

- Détails des modifications apportées lors de la dernière mise à jour

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.

LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

Risque de variation très rapide des informations de la radio sonde en approche de précision ILS RWY 12

L'aire d'emploi de la radio sonde est de 300 m en amont du seuil 12. Le profil du terrain en amont de cette aire d'emploi est irrégulier (de type marche). En approche de précision ILS RWY 12 la variation des informations de radiosonde entre approximativement 230 pieds (RA) et 100 pieds (RA) est très rapide du fait du profil de terrain en amont du seuil.

Risque d'atterrissage dur piste 30

Pente longitudinale de 0,97 % (supérieure à la valeur maximale de 0,80 %) sur le premier quart de piste.

Risque d'éblouissement piste 12

Au lever du jour, éblouissements possibles en approche 12. Soleil dans l'axe.

Risque de vent de travers pouvant amener à des remises de gaz

Habituels vents de travers piste 12/30. Régulièrement, vents plus forts en altitude.

Risque de confusion entre MATID et MTD

Ce sont deux IAF différents.

LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

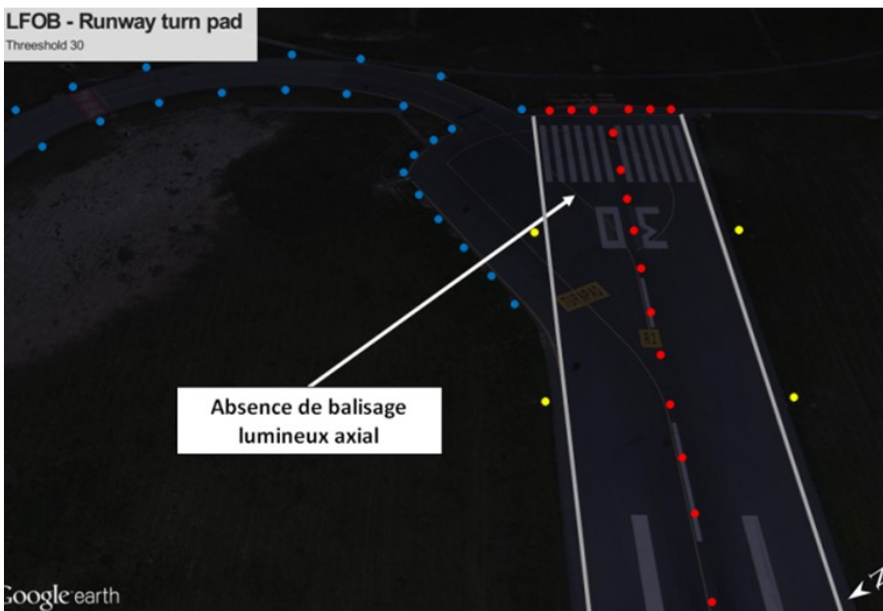
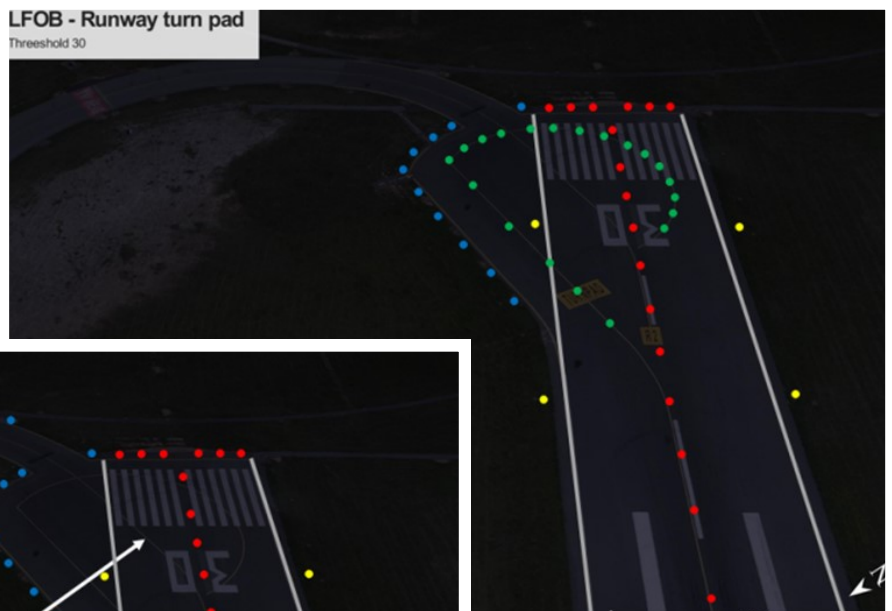
Risque d'erreur de cheminement entre l'axe de l'aire de demi-tour sur piste au seuil 30 et la sortie R2

De nuit ou par mauvaise visibilité, confusion possible après atterrissage 12 entre le marquage/balisage de l'aire de demi-tour sur piste au seuil 30 (première ligne jaune qui vire à gauche, balisage lumineux axial, inscription TURN PAD au sol) et la sortie R2 (deuxième ligne jaune, pas de balisage lumineux axial, inscription R2 au sol).



Seuil 30 (jour)

Aire de demi-tour sur piste (nuit)



Sortie R2 (nuit)

LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

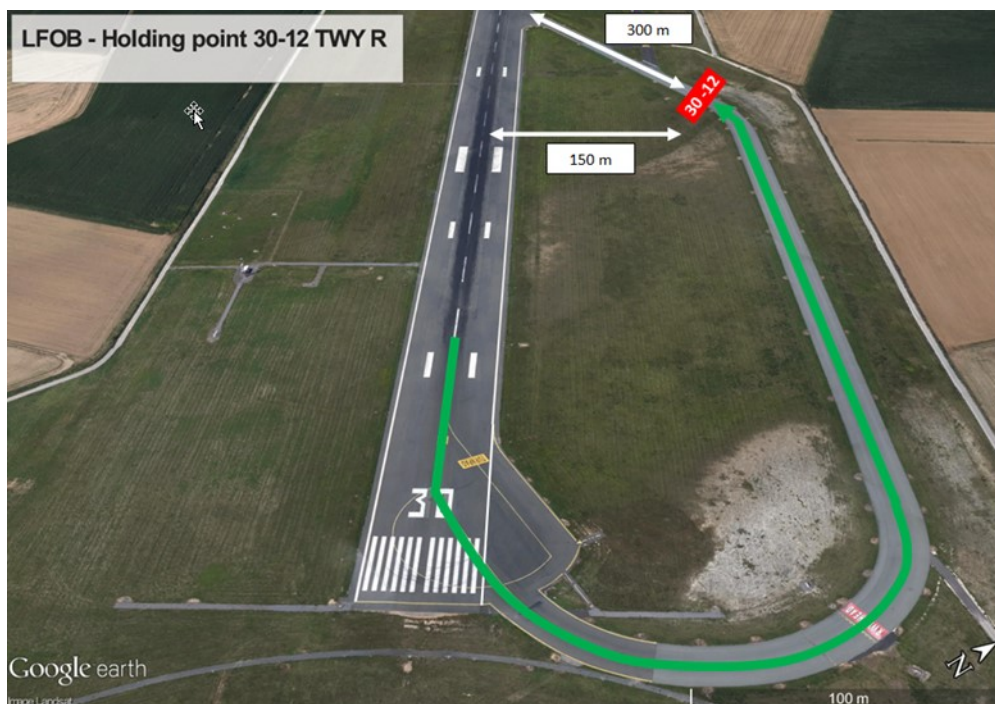
Risque de survitesse lors d'une sortie via R1 après atterrissage 12

La sortie R1 n'est pas une voie de sortie rapide.

Risque d'incursion sur piste après atterrissage piste 12 et dégagement via R2 pour le taxiway R

Après atterrissage piste 12 et dégagement via R2 en extrémité de piste, remonter le taxiway R et s'arrêter au point d'attente 30/12 sur le taxiway R avant piste 12/30 jusqu'à instruction. Le point d'attente n'est pas perpendiculaire à la piste (angle mort : visibilité réduite sur le trafic utilisant la piste 30).

Le point d'attente se situe à une distance orthogonale de 150 m de l'axe de la piste 12/30 mais à 300 m longitudinalement.



LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

► Risque d'incursion piste 04/22

Le TWY N est en partie dans la surface de protection de la piste 04/22.

L'ATC peut donner l'instruction à un pilote :

- De maintenir le point d'attente N1,
- De maintenir sur la piste 12/30 avant le taxiway N en dehors des axes 04/22,
- D'utiliser un cheminement non standard pour rejoindre son poste de stationnement.



LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

► Risque lié aux pistes croisées

Afin d'éviter le survol à basse hauteur de la piste 12/30 et du TWY N, les commandants de bord doivent adopter :

- Pour les décollages en piste 22 : une pente positive le plus tôt possible ;
- Pour les atterrissages en piste 04 : une pente qui ne doit pas être inférieure au plan d'approche standard de $3^\circ / 5,2\%$.





LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

Risque de refus de priorité avion sur l'aire de trafic principale

En l'absence de marshaller :

- Dernier virage vers le point de stationnement interdit,
- Départ autonome soumis à autorisation.

MISE A JOUR

LFOB / Beauvais-Tillé / BVA

Détail des modifications apportées lors de la dernière mise à jour

PHASE DE VOL	HIGHLIGHT	MODIFICATION PAR RAPPORT A LA VERSION PRECEDENTE
ARRIVEE	Risque de confusion pour identifier les points VFR	Suppression du highlight
PISTE	Risque d'incursion piste 04/22	Modification du titre, du texte et de l'illustration
PISTE	Risque lié aux pistes croisées	Nouveau highlight