

## **AIP France pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse**

(AIP France = Publication d'Information Aéronautique de l'espace aérien français)

Actualisé le 18 août 2022

La version qui fait foi est disponible sur le site internet du SIA (Service de l'Information Aéronautique) : <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

*Nota : Les procédures LASAT 7N/7S sont suspendues suite à la publication d'un NOTAM (notice to airmen). Vous pouvez consulter les NOTAMS actuels sur le site suivant : <https://notaminfo.com/francemap>*

---

## **AIP France für den Flughafen Basel-Mulhouse**

(AIP France = Publication d'Information Aéronautique de l'espace aérien français)

Letzte Aktualisierung: 18. August 2022

Die rechtsgültige Version ist jeweils auf der Internetseite des SIA (Service de l'Information Aéronautique) einsehbar: <https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/>

*Anmerkung: Die Flugverfahren LASAT 7N/7S wurden durch die Veröffentlichung eines NOTAM (notice to airmen) ausser Kraft gesetzt. Sie können die aktuellen NOTAMS auf folgender Seite einsehen: <https://notaminfo.com/francemap>*

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified  
 AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR  
 AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

## AD 2 LFSB.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*

LFSB - BALE-MULHOUSE

## AD 2 LFSB.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | Position GEO ARP<br>Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>  | 47°35'24"N 007°31'45"E<br>Intersection des pistes 15/33 et 07/25<br>Intersection of runways 15/33 and 07/25   |
| 2 | Direction, distance de la ville<br><i>Direction, distance from city</i>   | 6 km NW de BÂLE, 22 km SE de MULHOUSE   |
| 3 | Altitude de référence / <i>Reference elevation</i><br>Température de référence / <i>Reference temperature</i>   | 885 ft<br>28.48 ° C   |
| 4 | Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>  | 160 ft  |
| 5 | Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i><br>Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>  | 2.50°E<br>2020 (0.17°)  |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i><br>Adresse / <i>Address</i><br>Telephone<br>FAX<br>TELEX<br>AFS | ETABLISSEMENT PUBLIC FRANCO-SUISSE AD BALE-MULHOUSE<br>AEROPORT DE BÂLE-MULHOUSE BP 60120 68304 SAINT-LOUIS (FRANCE)<br>FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE Postfach 142 CH-4030 BASEL (SUISSE)<br>FRANCE : 00 33 (0)3 89 90 31 11 SUISSE : 00 41 (0)61 325 31 11<br>FRANCE : 00 33 (0)3 89 90 35 15 SUISSE : 00 41 (0)61 325 35 15<br>NIL<br>LFSBYDYX |
| 7 | Type de trafic / <i>Type of traffic</i>   | IFR, VFR  |
| 8 | Observations / <i>Remarks</i>   | NIL   |

## AD 2 LFSB.3

Horaires *Operational hours*

|    |  |   |
|----|--|---|
| 1  | Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>    | H24   |
| 2  | Douanes et police / <i>Customs and immigration</i> | Police aux frontières : H24<br>Douanes françaises : 0400-2300<br>Douanes suisses : 0415-2300<br>Immigration : H24<br>French customs : 0400-2300<br>Swiss customs : 0415-2300  |
| 3  | Services de santé / <i>Health and sanitary</i>     | H24   |
| 4  | BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>             | BORDEAUX (voir/see GEN)   |
| 5  | BDP / <i>ARO</i>                                   | NIL   |
| 6  | Bureau MET / <i>MET briefing office</i>            | H24   |
| 7  | ATS  | H24   |
| 8  | Avitaillement / <i>Fueling</i>                     | SASCA et KLINZING Aviation : 0400-2200<br>Pas d'avitaillement possible en dehors de ces HOR<br>sauf préavis avant 2000 aux numéros suivants :<br>Mois impairs : SASCA<br>TEL : 03 89 90 29 10<br>FAX : 03 89 90 49 75<br>Mois pairs : KLINZING Aviation<br>TEL : 03 89 90 48 10<br>FAX : 03 89 90 48 12.<br>SASCA and KLINZING Aviation : 0400-2200<br>Refuelling not available outside these SKED except<br>with PN before 2000 to following phone numbers :<br>Odd months : SASCA<br>TEL : 03 89 90 29 10<br>FAX : 03 89 90 49 75<br>Even months : KLINZING Aviation<br>TEL : 03 89 90 48 10<br>FAX : 03 89 90 48 12. |
| 9  | Services de manutention / <i>Handling</i>          | Jet Aviation, AMAC, ASB, NOMAD, SR TECHNICS   |
| 10 | Sûreté / <i>Safety</i>                             | H24   |
| 11 | Dégivrage / <i>De-icing</i>                        | Assuré.<br>Postes avions dédiés :<br>jusqu'à code C inclus : postes F6, F8, F10 et couloir<br>Nord.<br>Code D et supérieur : postes F21 et F22.<br>Le dégivrage peut être réalisé sur les aires privatives<br>si le produit est aspiré après dégivrage.<br>Provided.<br>Stands dedicated :<br>up to code C included : stands F6, F8, F10 and North<br>corridor.<br>Code D and superior : stands F21 and F22.<br>De-icing can be realised on private areas if the product<br>is aspirated after de-icing.  |
| 12 | Observations / <i>Remarks</i>                      | Restrictions d'utilisation de l'aéroport : voir AD 2<br>LFSB.21.1<br>GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de<br>surface de piste) : 0400-2300<br>Airport operating restrictions : see AD 2 LFSB.21.1<br>GRF (Global Reporting Format) : 0400-2300   |

19 MAY 2022

| AD 2 LFSB.4 |  | Services d'escale et d'assistance <i>Handling services and facilities</i>   |   |
|-------------|--|---|---|
| 1           | Moyens de manutention de fret<br><i>Cargo handling facilities</i>                      | Installations modernes de manutention   | Modern handling facilities  |
| 2           | Types de carburants et lubrifiants<br><i>Fuel and oil types</i>                        | Carburants : JET A1 (CIV-MIL), AVGAS  | Fuel grades : JET A1 (CIV-MIL), AVGAS   |
| 3           | Moyens et capacités d'avitaillement<br><i>Fueling facilities and capacities</i>        | SCA (stockage) : JET A1 1980 m3 (maximum).<br>SASCA : capacité camions : JET A1 180 m3. Débit : 25/50/105 m3/HR suivant véhicule.<br>KLINZING AVIATION : capacité camions : JET A1 500 m3. Débit : 50/120 m3/HR. AVGAS : 6 m3.  | SCA (storage) : JET A1 1980 m3 (maximum).<br>SASCA : trucks capacity : JET A1 180 m3. Fuel flow : 25/50/105 m3/HR according to vehicle.<br>KLINZING AVIATION : trucks capacity : JET A1 500 m3. Fuel flow : 50/120 m3/HR. AVGAS : 6 m3. |
| 4           | Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>                                       | Sociétés d'assistance   | Handling agents   |
| 5           | Hangar pour aéronefs de passage<br><i>Hangar space for visiting aircraft</i>           | 5 hangars. Très peu de places disponibles pour les aéronefs de passage. Tous les hangars sont chauffés.   | 5 hangars. Very few places available for visiting aircraft. All hangars are heated.   |
| 6           | Réparations pour aéronefs de passage<br><i>Repair facilities for visiting aircraft</i> | Tous types d'aéronefs de tourisme et affaire, changement moteurs possible.  | All touring and business ACFT types, possible change of engine  |
| 7           | Observations / <i>Remarks</i>  | (1) SWISSPORT<br>TEL : 00 33 (0)3 89 90 23 85<br>SITA : BSLOBXH<br>E-mail : bsl.services@swissport.com<br>(2) AIR FRANCE<br>TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 73<br>FAX : 00 33 (0)3 89 90 10 60<br>SITA : MLHKAAP<br>E-mail : mail.amdemlh@airfrance.fr<br>(3) AIR SERVICE BASEL (ASB)<br>TEL : 00 41 (0)61 567 3700<br>FAX : 00 41 (0)61 567 3701<br>E-mail : fbo@airservicebasel.com<br>(4) CGS<br>TEL : 00 33 (0)3 89 90 79 50/51<br>TEL : 00 41 (0)61 325 7950/51<br>FAX : 00 41 (0)61 567 4905<br>E-mail : dm.bsl@cgs-ltd.com<br>SITA : MLHAPXH |   |

| AD 2 LFSB.5 |  | Services aux passagers <i>Passenger facilities</i>  |  |
|-------------|--|---|--|
| 1           | Hôtels   | A BÂLE, MULHOUSE, FREIBURG et SAINT-LOUIS.  | In BASEL, MULHOUSE, FREIBURG and SAINT-LOUIS.  |
| 2           | Restaurants  | Sur l'AD et alentours.  | At AD and surroundings.  |
| 3           | Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>       | Navettes d'autobus : AEROPORT/BÂLE, AEROPORT/FREIBURG, AEROPORT/SAINT-LOUIS, AEROPORT/COLMAR, AEROPORT/ZURICH<br>Taxis, voitures de location sans chauffeur (0)3 89 90 31 11 (FRANCE) ou (061) 325 31 11 (SUISSE) | Buses : AIRPORT/BASEL, AIRPORT/FREIBURG, AIRPORT/SAINT-LOUIS, AIRPORT/COLMAR, AIRPORT/ZURICH<br>Taxis, car rental (0)3 89 90 31 11 (FRANCE) ou (061) 325 31 11 (SWITZERLAND) |
| 4           | Services médicaux / <i>Medical facilities</i>                | Hôpitaux à MULHOUSE (22km) - SAINT-LOUIS (6km) - BÂLE (6km)<br>Services d'ambulance français et suisses.  | Hospitals in MULHOUSE (22km) - SAINT-LOUIS (6km) - BASEL (6km)<br>French and Swiss ambulances.   |
| 5           | Services bancaires et postaux<br><i>Bank and Post Office</i> | Sur l'AD : change, distributeurs automatiques de billets.   | At AD : exchange office, automatic cash dispensers.  |
| 6           | Office de tourisme / <i>Tourist office</i>                   | NIL   |  |
| 7           | Observations / <i>Remarks</i>                                | NIL   |  |

| AD 2 LFSB.6 |   | Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie <i>Rescue and fire fighting services</i> |   |
|-------------|---|--|---|
| 1           | Niveau RFFS de l'AD<br><i>AD level for fire fighting</i>  | 7  |   |
| 2           | Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>   | 3 véhicules d'intervention eau/émulseur de 9100 litres munis chacun de 250 kg de poudre.     | 3 intervention vehicles with water and foaming agent of 9100 litres, each equipped with 250 kg of powder. |
| 3           | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés<br><i>Capability for removal of disabled aircraft</i> | Contacteur le contrôle Tarmac TEL : 03 89 90 33 33   | Contact Apron control TEL : 03 89 90 33 33  |
| 4           | Observations / <i>Remarks</i>   | Niveau 7 : H24<br>Niveau 9 : O/R PN 48HR au +33 (0)3 89 90 25 91                             | Level 7 : H24<br>Level 9 : O/R PN 48HR at +33 (0)3 89 90 25 91  |

## AD 2 LFSB.7

**Disponibilité saisonnière, déneigement *Seasonal availability, clearing***

|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| 1 | Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i> | Neige-Verglas-Plaques de neige :<br>- 9 véhicules multifonctions (lame/balai/soufflerie/épandeuse),<br>- 1 fraise à neige.<br>Verglas :<br>- 1 épandeuse à bras de produit déverglaçant liquide,<br>- 1 épandeuse à bras de produit déverglaçant mixte.   | Snow-Black ice-Compacted snow :<br>- 9 multifunctional vehicles (blade/sweeper/blowing system/spreader),<br>- 1 snow cutter.<br>Black ice :<br>- 1 de-icing rig with liquid product,<br>- 1 de-icing rig with mixed product.   |
| 2 | Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>    | 1. RWY 15/33 sur toute sa longueur et sur largeur de 45 m en cas de neige, 48 m en cas de verglas.<br>2. les voies de circulation donnant accès direct à la piste.<br>3. RWY 15/33 sur le restant de la largeur.<br>Les emplacements de l'aire de stationnement nécessaires au trafic sont traités simultanément aux opérations de déneigement de la piste et des voies de circulation. | 1. RWY 15/33 over its entire length and over a width of 45 m in case of snow, 48 m in case of black snow.<br>2. TWY providing direct access to the RWY.<br>3. The entire RWY 15/33.<br>The aircraft stands on the parking area required for traffic will be treated simultaneously to the RWY and TWY de-icing operations. |
| 3 | Observations / <i>Remarks</i>                          | Déverglaçage des pistes avec KAC ou NAAC.   | Runway de-icing with KAC or NAAC.  |

AD 2 LFSB.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>  | PRKG principal Sud + Cargo : béton<br>PRKG principal Nord + Fret express : mixte<br>béton/enrobé   | South main PRKG + Cargo : concrete<br>North main PRKG + Fret express : mixed<br>concrete/asphalt   |
|   | Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i> | PRKG principal Sud : 68 F/B/W/T<br>PRKG principal Nord : 68 F/B/W/T<br>PRKG cargo : 72 R/B/W/T<br>PRKG Fret express : 50 R/B/W/T   | Main South PRKG : 68 F/B/W/T<br>Main North PRKG : 68 F/B/W/T<br>Cargo PRKG : 72 R/B/W/T<br>PRKG Fret express : 50 R/B/W/T  |
| 2 | Largeur TWY / <i>TWY width</i>                         | - 25 m : D, L, Q, V<br>- 24 m : E, F, G<br><b>- 23 m : A, B, H, K, P, C1</b><br>- 22 m : J<br>- 15 m : C   |  |
|   | Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>                | Béton : C1, E, F, G, K, P<br>Enrobé : B, H, J, Q<br>Mixte enrobé/béton : A, C, D, L, V   | Concrete : C1, E, F, G, K, P<br>Asphalt : B, H, J, Q<br>Mixed asphalt/concrete : A, C, D, L, V   |
|   | Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>               | A :<br>- entre D et E : 68 R/B/W/T,<br>- entre E et F : 70 F/B/W/T.<br>B/L : 80 F/B/W/T.<br>J : 68 F/B/W/T.<br>V : 50 F/A/W/T  | A:<br>- between D and E : 68 R/B/W/T,<br>- between E and F : 70 F/B/W/T.<br>B/L : 80 F/B/W/T.<br>J : 68 F/B/W/T.<br>V : 50 F/A/W/T   |
| 3 | Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>              | Aires de trafic passagers, Fret express et Cargo.  | Passengers, Fret express and Cargo aprons.   |
|   | Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>                | Altitude moyenne aire de trafic passagers : 879 ft<br>Altitude moyenne Fret express : 881 ft<br>Altitude moyenne Cargo : 876 ft.   | Average passengers apron altitude : 879 ft<br>Average Fret express apron altitude : 881 ft<br>Average Cargo apron altitude : 876 ft.   |
| 4 | Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>    |  |  |
| 5 | Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>    | 1 47°35'50.02"N 007°31'56.09"E<br>11A 47°35'52.34"N 007°31'45.73"E<br>12A 47°35'50.72"N 007°31'45.62"E<br>14A 47°35'50.22"N 007°31'44.36"E<br>16A 47°35'50.87"N 007°31'43.90"E<br>17 47°35'52.78"N 007°31'42.96"E<br>18 47°35'54.15"N 007°31'42.67"E<br>20 47°35'51.26"N 007°31'55.23"E<br>22 47°35'55.30"N 007°31'41.22"E<br>23 47°35'55.71"N 007°31'40.99"E<br>24 47°35'55.96"N 007°31'39.82"E<br>26 47°35'57.86"N 007°31'39.03"E<br>26A 47°35'58.44"N 007°31'38.65"E<br>28A 47°35'59.09"N 007°31'38.20"E<br>29 47°35'59.69"N 007°31'38.95"E<br>29A 47°35'59.43"N 007°31'39.56"E<br>3 47°35'52.51"N 007°31'54.36"E<br>30A 47°35'58.59"N 007°31'41.45"E<br>32A 47°35'57.44"N 007°31'43.69"E<br>34 47°35'58.46"N 007°31'46.14"E<br>35 47°35'59.31"N 007°31'47.75"E<br>36 47°36'00.92"N 007°31'48.43"E<br>37 47°36'03.79"N 007°31'46.99"E<br>37A 47°36'03.51"N 007°31'46.93"E<br>38 47°36'05.09"N 007°31'45.29"E<br>38A 47°36'04.62"N 007°31'46.16"E<br>39 47°36'06.16"N 007°31'43.03"E<br>39A 47°36'05.83"N 007°31'44.54"E<br>4 47°35'53.84"N 007°31'53.78"E<br>40 47°36'04.31"N 007°31'36.09"E<br>41 47°36'05.55"N 007°31'35.22"E | 42 47°36'06.80"N 007°31'34.36"E<br>43 47°36'03.85"N 007°31'34.67"E<br>43A 47°36'04.86"N 007°31'33.93"E<br>44 47°36'05.18"N 007°31'33.78"E<br>45 47°36'06.43"N 007°31'32.91"E<br>46 47°36'07.68"N 007°31'32.07"E<br>47 47°36'09.05"N 007°31'32.89"E<br>48 47°36'10.05"N 007°31'35.98"E<br>5 47°35'55.24"N 007°31'52.28"E<br>6A 47°35'55.22"N 007°31'49.36"E<br>9A 47°35'54.19"N 007°31'45.94"E<br>A1 47°34'55.62"N 007°31'42.54"E<br>F 1 47°35'33.41"N 007°31'55.36"E<br>F 10 47°35'46.62"N 007°31'56.23"E<br>F 11 47°35'48.32"N 007°31'57.45"E<br>F 11A 47°35'47.55"N 007°31'57.09"E<br>F 2 47°35'35.68"N 007°31'53.81"E<br>F 3 <b>47°35'37.13"N 007°31'51.98"E</b><br>F 4 47°35'38.18"N 007°31'50.16"E<br>F 4A <b>47°35'40.76"N 007°31'49.98"E</b><br>F 5 47°35'44.68"N 007°31'48.61"E<br>F 5A 47°35'42.23"N 007°31'49.09"E<br>F 6 47°35'44.48"N 007°31'50.55"E<br>F 7 47°35'44.55"N 007°31'51.39"E<br>F 8 47°35'45.12"N 007°31'51.44"E<br>F 9 47°35'45.68"N 007°31'54.30"E<br>F 9A 47°35'45.60"N 007°31'54.68"E<br>F21 47°35'18.55"N 007°32'11.32"E<br>F22 47°35'15.67"N 007°32'13.32"E<br>J1 47°35'23.24"N 007°32'21.73"E<br>J2 47°35'23.60"N 007°32'18.85"E<br>J3 47°35'22.97"N 007°32'19.99"E |
|   |  | 6  | Observations / <i>Remarks</i>  |

**AD 2 LFSB.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / Surface movement guidance and control system, marking**

|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| 1 | ID postes de stationnement<br><i>Aircraft stands ID signs</i>                                      | Voir AD 2 LFSB APDC 01 et 02   | See AD 2 LFSB APDC 01 and 02   |
|   | Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>   | Oui  | Yes  |
|   | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs<br><i>Visual docking/parking guidance system</i> | NIL.<br>Appareils systématiquement guidés et positionnés sur l'aire de trafic par un véhicule FOLLOW-ME  | NIL.<br>ACFT are systematically guided and parked on the apron by a FOLLOW-ME car.   |
| 2 | Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>   | Marquages conformes aux spécifications de l'OACI.<br>Marques "MAX SPAN 36 m" sur TWY A entre les accès N et S de l'aire de trafic.                               | ICAO-compliant markings.<br>"MAX SPAN 36 m" marking on TWY A, between N and S apron entries.   |
|   | Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>  | Voir/see AD 2 LFSB .14/15  |  |
| 3 | Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>  | Voir AD 2 LFSB ADC.<br>Barres d'arrêt commandables : points d'attente B, L et Q.<br>Barres d'arrêt fixes : points d'attente D, E, F, G, H, P et sur piste 07/25. | See AD 2 LFSB ADC.<br>Controlled stopbars : holding points B, L and Q.<br>Permanent stopbars : holding points D, E, F, G, H, P and on RWY 07/25. |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i>  | Voir AD 2 LFSB.20.3.1  | See AD 2 LFSB.20.3.1   |

**AD 2 LFSB.10 Obstacles aux abords de l'aérodrome Aerodrome obstacles**Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts***AD 2 LFSB.11 Renseignements météorologiques Meteorological information**

|    |   |   |
|----|---|---|
| 1  | Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>                   | BÂLE MULHOUSE<br>LYON ST EXUPERY        |
| 2  | Horaires de service / <i>Hours of service</i>                       | voir/see AD 2 LFSB .3                   |
|    | Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>                 | NIL                                     |
| 3  | Centre MET responsable des TAF<br><i>Office in charge of TAF</i>    | BÂLE MULHOUSE                           |
|    | Période de validité / <i>Validity period</i>                        | 24<br>06-12-18-24                       |
| 4  | Type de prévision d'atterrissage<br><i>Type of landing forecast</i> | TREND                                   |
|    | Périodicité / <i>Interval of issuance</i>                           | H24                                     |
| 5  | Briefing, consultation  | P-T-D                                   |
| 6  | Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>                  | C-PL                                    |
|    | Langue utilisée / <i>Language used</i>                              | FR                                      |
| 7  | Cartes, autres informations<br><i>Charts, other information</i>     | AD WARNING                              |
| 8  | Équipement complémentaire<br><i>Supplementary equipment</i>         | VISU                                    |
| 9  | Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>                  | TWR APP                                 |
| 10 | Informations complémentaires<br><i>Additional information</i>       | TEL MET (IFR) : 00 33 (0)3 68 08 11 03. |

**AD 2 LFSB.12 Caractéristiques physiques des pistes Runway physical characteristics**

| RWY ID | Orientation<br>Geo (MAG) | Dimensions<br>RWY | PCN        | Surface          | Position GEO THR<br>(DTHR)                                       | ALT                          | SWY CWY   | Bande Strip |     |
|--------|--------------------------|-------------------|------------|------------------|--|------------------------------|-----------|-------------|-----|
| 07     | 077 (074)                | 1715 x 60         | 75 R/A/W/T | béton / concrete | 47°35'16.62"N 007°31'00.92"E                                     | THR: 881 ft                  |           | 1835 x 280  | (1) |
| 25     | 257 (254)                | 1715 x 60         | 75 R/A/W/T | béton / concrete | 47°35'29.14"N 007°32'20.80"E<br>( 47°35'28.31"N 007°32'15.51"E ) | THR: 885 ft<br>DTHR : 884 ft | CWY 100 m | 1835 x 280  | (2) |
| 15     | 155 (152)                | 3900 x 60         | 90 R/B/W/T | béton / concrete | 47°37'03.66"N 007°30'35.54"E                                     | THR: 864 ft                  | CWY 100 m | 4020 x 280  | (3) |
| 33     | 335 (332)                | 3900 x 60         | 90 R/B/W/T | béton / concrete | 47°35'09.42"N 007°31'55.04"E<br>( 47°35'42.23"N 007°31'32.22"E ) | THR: 882 ft<br>DTHR : 880 ft | CWY 100 m | 4020 x 280  | (4) |

(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90x120 m

(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90x120 m

(3) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 170x120 m.

Profil transversal : la piste 15/33 présente une pente comprise entre 0.67% et 1.15% sur toute sa largeur, en dehors des zones de raccordement de la piste sécante.  
Transverse profile : the slope of RWY 15/33 is between 0.67% and 1.15% on its width, except for the connecting area to the crossing runway.

(4) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 240x120 m.

Profil transversal : la piste 15/33 présente une pente comprise entre 0.67% et 1.15% sur toute sa largeur, en dehors des zones de raccordement de la piste sécante.  
Transverse profile : the slope of RWY 15/33 is between 0.67% and 1.15% on its width, except for the connecting area to the crossing runway.

AD 2 LFSB.13

Distances déclarées Declared distances

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA  | Observations Remarks                           |
|--------|------|------|------|------|--|
| 07     | 1715 | 1715 | 1715 | 0    | ATT RWY 07 interdit.<br>LDG RWY 07 prohibited. |
| 25     | 1715 | 1815 | 1715 | 1600 |  |
| TWY C1 | 1600 | 1700 | 1600 |      |  |
| TWY V  | 1250 | 1350 | 1250 |      |  |
| 15     | 3900 | 4000 | 3900 | 3900 |  |
| TWY F  | 1870 | 1970 | 1870 |      |  |
| TWY G  | 2370 | 2470 | 2370 |      |  |
| TWY H  | 3000 | 3100 | 3000 |      |  |
| 33     | 3900 | 4000 | 3900 | 2780 |  |
| TWY D  | 2900 | 3000 | 2900 |      |  |

AD 2 LFSB.14

Balisage d'approche et de piste Approach and runway lighting

| RWY ID | APCH                           | THR couleur colour | PAPI/VASIS       | MEHT                | TDZ Longueur Length | Balisage axial Centerline LGT |                    |                |                     |
|--------|--------------------------------|--------------------|------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------|----------------|---------------------|
|        |                                |                    |                  |                     |                     | Longueur Length               | Espacement Spacing | Couleur Colour | Intensité Intensity |
| 07     |                                | G-LIH              |                  |                     |                     |                               |                    |                |                     |
| 25     |                                | G-LIH              | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 29 ft               |                     |                               |                    |                |                     |
| 15     | CAT III - 862 m - LIH          | G LIH              | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 52 ft               | w - 896 m - lih     | 3900                          | 15 m               | W-W/R-R(1)     | LIH                 |
| 33     |                                | G LIH              | PAPI 3.5 ° 6.1 % | 50 ft               |                     | 3900                          | 15 m               | W-W/R-R(2)     | LIH                 |
| RWY ID | Balisage latéral Edge lighting |                    |                  |                     | Extrémité RWY end   |                               | SWY                |                |                     |
|        | Longueur Length                | Espacement Spacing | Couleur Colour   | Intensité Intensity | Couleur Colour      | Longueur Length               | Couleur Colour     |                |                     |
| 07     | 1115<br>600                    | 50 m               | W<br>Y           | LIH                 | R                   |                               |                    |                |                     |
| 25     | 1000<br>600                    | 50 m               | W<br>Y           | LIH                 | R                   |                               |                    |                |                     |
| 15     | 3300<br>600                    | 50 m               | W<br>Y           | LIH                 | R                   |                               | (1)                |                |                     |
| 33     | 1120<br>2180<br>600            | 50 m               | R<br>W<br>Y      | LIH                 | R                   |                               | (2)                |                |                     |

(1) Feux de rampe d'approche placés symétriquement aux feux d'axe de piste. / Approach ramp lights placed symmetrically to the runway centreline lights.  
 Feux de zone de toucher des roues placés symétriquement aux feux d'axe de piste. / Touchdown zone lights placed symmetrically to the runway centreline lights.  
 Balisage axial blanc / rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste. / Centre line lighting white / red between 900 m and 300 m before RWY end.  
 Balisage axial rouge sur 300 m avant l'extrémité de piste. / Centre line lighting red in the last 300 m before RWY end.

(2) Balisage axial blanc / rouge entre 900 m et 300 m avant l'extrémité de piste. Balisage axial rouge sur 300 m avant l'extrémité de piste. / Centre line lighting white / red between 900 m and 300 m before RWY end. Centre line lighting is red in the last 300 m before RWY end.

AD 2 LFSB.15

Autres balisages, système d'alimentation de secours Other lighting, secondary power supply

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | ABN<br>IBN  | NIL<br>NIL  |
| 2 | Té d'atterrissage / LDI<br>Anémomètre / Anemometer  | NIL<br>Voir AD 2 LFSB OACI<br>See AD 2 LFSB OACI  |
| 3 | Balisage axial TWY / TWY centre line lighting<br>Balisage latéral TWY / TWY edge lighting | G-LIH : TWY B, D, L, Q<br>NIL : TWY A, C, C1, E, F, G, H, J, K, P, V<br>B-LIL : TWY A, C, C1, D, E, F, G, H, J, K, P, Q, V<br>Balises bleues rétro-réfléctrices associées à des feux bleus aux intersections : TWY B et L.<br>B-LIL : TWY A, C, C1, D, E, F, G, H, J, K, P, Q, V<br>TWY edges blue reflectors associated with blue lights at crossways : TWY B and L. |
| 4 | Alimentation de secours / Secondary power unit<br>Temps de commutation / Switch-over time | Commutation automatique - 3 réseaux différents : 2 français - 1 suisse.<br>0 s<br>Automatic switch-over - 3 different networks: 2 French - 1 Swiss.<br>0 s  |
| 5 | Observations / Remarks  | Barres d'arrêts THR 15 et 33. Feux flash THR 15 et DTWR 33. WIG-WAG B, K, L, Q, V (intersection 07/25), J (sortie JAPAT).<br>Stop bars THR 15 and 33. Flashing lights THR 15 and DTWR 33. WIG-WAG B, K, L, Q, V (07/25 intersection), J (JAPAT exit).   |

AD 2 LFSB.16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

|   |             |     |
|---|-------------|-----|
| 1 | Description | NIL |
|---|-------------|-----|



## AD 2 LFSB.17

## Espaces ATS ATS airspaces

| Identification et limites latérales<br><i>Identification and lateral limits</i>  | Classe<br><i>Class</i> | Limites verticales<br><i>Vertical limits</i> | Service / Service<br>Indicatif d'appel (langue)<br><i>Call-sign (language)</i> | Observations<br><i>Remarks</i>   |
|--|------------------------|--|--|--|
| <b>CTR BALE partie Franco-suisse</b><br>47°41'52"N , 007°30'43"E - Frontière franco-allemande - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière germano-suisse - 47°35'31"N , 007°40'06"E - 47°35'15"N , 007°40'19"E - Frontière germano-suisse - 47°35'04"N , 007°40'27"E - 47°34'08"N , 007°41'10"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°33'59"N , 007°41'07"E - Frontière germano-suisse - 47°32'09"N , 007°40'04"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°41'52"N , 007°30'43"E | D                      | 1000ft ASFC<br>-----<br>SFC                  | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN)                                       | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Suisse par délégation de ZURICH ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the Swiss airspace, by delegation of ZURICH ACC.    |
| <b>CTR BALE partie allemande Nord</b><br>47°41'52"N , 007°30'43"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°41'21"N , 007°35'36"E - 47°40'15"N , 007°36'28"E - 47°35'31"N , 007°40'06"E - Frontière germano-suisse - 47°35'24"N , 007°35'21"E - Frontière franco-allemande - 47°41'52"N , 007°30'43"E   | D                      | 1000ft ASFC<br>-----<br>SFC                  | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN)                                       | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| <b>CTR BALE partie allemande Est</b><br>47°35'15"N , 007°40'19"E - 47°35'04"N , 007°40'27"E - Frontière germano-suisse - 47°35'15"N , 007°40'19"E  | D                      | 1000ft ASFC<br>-----<br>SFC                  | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN)                                       | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |
| <b>CTR BALE partie allemande Sud</b><br>47°33'59"N , 007°41'07"E - arc horaire de 6.5 NM de rayon centré sur 47°35'24"N , 007°31'45"E ( ARP BALE ) - 47°32'09"N , 007°40'04"E - Frontière germano-suisse - 47°33'59"N , 007°41'07"E  | D                      | 1000ft ASFC<br>-----<br>SFC                  | TWR<br>BALE Tour (FR)<br>BALE Tower (EN)                                       | H24<br>Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC.<br>BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC. |



**AD 2 LFSB.18**

**Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities***

| Service | Indicatif d'appel (langue)<br><i>Call-sign (language)</i> | FREQ        | HOR | Observations<br><i>Remarks</i>   |
|---------|---|-------------|-----|--|
| FIS     | BALE Information (FR)<br><i>BALE Information (EN)</i>     | 129.250 MHz | H24 | Canal 25 : supplétive sur instruction ATC / Auxiliary on ATC instruction                     |
| FIS     | BALE Information (FR)<br><i>BALE Information (EN)</i>     | 130.900 MHz | H24 | Canal 25 : service : Information/Radar.  |
| FIS     | BALE Information (FR)<br><i>BALE Information (EN)</i>     | 134.680 MHz | H24 | Canal 8.33 : RAI : activation/désactivation des secteurs T1/T2/T3 (espaces délégués Zürich). |
| FIS     | BALE Information (FR)<br><i>BALE Information (EN)</i>     | 135.850 MHz | H24 | Canal 25   |
| APP     | BALE Approche (FR)<br><i>BALE Approach (EN)</i>           | 118.580 MHz | H24 | Canal 8.33 : sur instruction ATC jusqu'au FL 100 / On ATC instruction up to FL100            |
| APP     | BALE Approche (FR)<br><i>BALE Approach (EN)</i>           | 119.355 MHz | H24 | Canal 8.33   |
| APP     | BALE Approche (FR)<br><i>BALE Approach (EN)</i>           | 129.250 MHz | H24 | Canal 25 : supplétive sur instruction ATC / Auxiliary on ATC instruction                     |
| APP     | BALE Approche (FR)<br><i>BALE Approach (EN)</i>           | 130.900 MHz | H24 | Canal 25 : sur instruction ATC jusqu'au FL100 / On ATC instruction up to FL100.              |
| APP     | BALE Controle (FR)<br><i>BALE Control (EN)</i>            | 124.105 MHz | H24 | Canal 8.33   |
| APP     | BALE Controle (FR)<br><i>BALE Control (EN)</i>            | 129.250 MHz | H24 | Canal 25 : supplétive sur instruction ATC / Auxiliary on ATC instruction                     |
| TWR     | BALE Prevol (FR)<br><i>BALE Preflight (EN)</i>            | 121.955 MHz | H24 | Canal 8.33   |
| TWR     | BALE Sol (FR)<br><i>BALE Ground (EN)</i>                  | 121.605 MHz | H24 | Canal 8.33 : contrôle ACFT au sol sauf RWY   |
| TWR     | BALE Tour (FR)<br><i>BALE Tower (EN)</i>                  | 118.300 MHz | H24 | Canal 25 : pour décollage et approche finale.  |
| TWR     | BALE Tour (FR)<br><i>BALE Tower (EN)</i>                  | 129.250 MHz | H24 |  |
| VDF     | BALE Gonio (FR)<br><i>BALE Homer (EN)</i>                 | 118.300 MHz | H24 | Canal 25   |
| VDF     | BALE Gonio (FR)<br><i>BALE Homer (EN)</i>                 | 118.580 MHz | H24 | Canal 8.33   |
| VDF     | BALE Gonio (FR)<br><i>BALE Homer (EN)</i>                 | 119.355 MHz | H24 | Canal 8.33   |
| VDF     | BALE Gonio (FR)<br><i>BALE Homer (EN)</i>                 | 130.900 MHz | H24 | Canal 25   |
| ATIS    | BALE (FR)<br><i>BALE (EN)</i>                             | 127.880 MHz | H24 | Canal 8.33 : diffusion paramètres ARR/DEP et activité zones LF-R 125 et LF-R 127.            |

**AD 2 LFSB.19**

**Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids***

| Type (CAT ILS)   | ID  | FREQ                  | HOR | Position GEO               | ALT au pied<br><i>Root ALT</i> | Portée<br><i>Coverage</i>        | RDH (pente)<br><i>(slope)</i> | Situation<br><i>Location</i> |
|------------------|-----|-----------------------|-----|----------------------------|--------------------------------|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| VOR-DME          | BLM | 117.45 MHz<br>CH 121Y | H24 | 47°37'58.1"N 007°29'58.2"E | 886 ft                         | 100 NM(270°..360°)<br>60NM FL500 |                               | 333°/1 NM THR 15             |
| LOC 33 (I.E.1)   | BLU | 109.35 MHz            | H24 | 47°37'13.9"N 007°30'28.4"E | 861 ft                         | 25NM                             |                               | 332°/350 m THR 15            |
| GP 33            |     | 331.85 MHz            | H24 | 47°35'47.5"N 007°31'20.6"E | 881 ft                         | 18NM                             | 15.3 m/50 ft<br>(3.5 °)       | 326°/1379 m THR 33           |
| DME 33           |     | CH 30Y                | H24 | 47°35'47.0"N 007°31'20.0"E | 860 ft                         |                                  |                               |                              |
| LOC 15 (III.E.4) | MH  | 111.55 MHz            | H24 | 47°35'02.7"N 007°31'59.8"E | 888 ft                         |                                  |                               | 152°/230 m THR 33            |
| GP 15            |     | 332.75 MHz            | H24 | 47°36'53.0"N 007°30'36.7"E | 860 ft                         |                                  | 15.6 m/51 ft<br>(3 °)         | 174°/330 m THR 15            |
| DME 15           |     | CH 52Y                | H24 | 47°36'53.0"N 007°30'36.7"E | 860 ft                         | 25NM FL250                       |                               | 174°/330 m THR 15            |

## AD 2 LFSB.20

Règlements de circulation locaux *Local traffic regulations***20.1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE****20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC SERVICES**

**20.1.1** L'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne dans les limites de la TMA BALE.

**20.1.1** BALE APP provides the air traffic services within the BALE TMA.

L'organisme de contrôle de BALE MULHOUSE assure les services de la circulation aérienne (correspondant à la classification des espaces) dans les SIV BALE.

BALE MULHOUSE control center provides the air traffic services (according to airspace classification) in the BALE FIS.

**20.1.2** Par délégation de LANGEN ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne dans l'espace "STAUFEN AREA" décrit ci-après :

**20.1.2** BALE APP, on the authority of LANGEN ACC, provides the air traffic services within the "STAUFEN AREA" defined in the table below:

| Noms<br>Names               | Limites verticales<br>Vertical limits | Classe<br>Class |
|-----------------------------|---------------------------------------|-----------------|
| Nord<br>North               | 2500 ft ASFC – FL 100                 | E               |
|                             | FL 100 – FL 145                       | C               |
| Sud-Est<br>South-East       | 2500 ft ASFC – 5500 ft AMSL           | E               |
|                             | 5500 ft AMSL – FL 100                 | D               |
|                             | FL 100 – FL 115                       | C               |
| Sud-Ouest 1<br>South-West 1 | 1000 ft ASFC – 3300 ft AMSL           | E               |
|                             | 3300 ft AMSL – FL 100                 | D               |
|                             | FL 100 – FL 115                       | C               |
| Sud-Ouest 2<br>South-West 2 | 1000 ft ASFC – 4500 ft AMSL           | E               |
|                             | 4500 ft AMSL – FL 100                 | D               |
|                             | FL 100 – FL 115                       | C               |

**20.1.3 Délégation ZURICH ACC****20.1.3 On the authority of ZURICH ACC**

**20.1.3.1** Par délégation de ZURICH ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne de 5500 ft AMSL au FL 115 dans la partie d'AWY G4 décrite ci-après :

**20.1.3.1** BALE APP, on the authority of ZURICH ACC, provides the air traffic services from 5500 ft AMSL up to FL 115 within the part of G4 AWY as detailed below :

| Noms<br>Names | Limites verticales<br>Vertical limits | Classe<br>Class |
|---------------|---------------------------------------|-----------------|
| AZ1           | 5500 ft ASFC – FL 100                 | D               |
|               | FL 100 – FL 115                       | C               |

**20.1.3.2** Par délégation de ZURICH ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne de 5500 ft AMSL au FL 105 dans la partie d'AWY G4 décrite ci-après :

**20.1.3.2** BALE APP, on the authority of ZURICH ACC, provides the air traffic services from 5500 ft AMSL up to FL 105 within the part of G4 AWY as detailed below :

| Noms<br>Names | Limites verticales<br>Vertical limits | Classe<br>Class |
|---------------|---------------------------------------|-----------------|
| AZ2           | 5500 ft ASFC – FL 100                 | D               |
|               | FL 100 – FL 105                       | C               |

**20.1.3.3** Par délégation de ZURICH ACC, l'APP de BALE assure les services de la circulation aérienne dans l'espace décrit ci-après : (limites latérales voir AIP France ENR 2.1 )

**20.1.3.3** BALE APP, on the authority of ZURICH ACC, provides the air traffic services within the airspace described below : (lateral limits see AIP France ENR 2.1 )

| Noms<br>Names   | Limites verticales<br>Vertical limits   | Classe<br>Class |
|---|---|-----------------|
| AZ3   | 2000 ft ASFC – 6500 ft AMSL   | E               |
|   | 6500 ft AMSL – FL 105   | C               |
| AZ4<br>A l'exclusion des secteurs T1, T2, T3<br>lorsqu'ils sont actifs<br>To the exclusion of T1, T2, T3 sectors<br>when active | 2000 ft ASFC – FL 100   | E               |
|   | FL 100 – FL 105   | C               |
| Secteur T1  | FL 100 – 5700 ft  | D               |
|   | 5700 ft – 5200 ft   | E               |
| Secteur T2  | FL 100- FL 085  | D               |
|   | FL 085 – 6500 ft  | E               |
| Secteur T3  | FL 100 – 5700 ft  | D               |
|   | 5700 ft - 5200 ft ou/ or 700 ft ASFC,<br>le plus élevé des deux /<br>which ever is higher | E               |

- 20.1.4** L'APP de BALE utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte conformément à la réglementation nationale à l'intérieur de la TMA, et dans les espaces délégués quelle que soit la fréquence employée.  
L'organisme de contrôle de BALE MULHOUSE utilise les fonctions de surveillance radar, assistance radar et guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte à l'intérieur des SIV BALE.
- 20.1.4** BALE APP uses radar surveillance, radar assistance and radar vectoring functions to provide control, flight information and alert services in compliance with the national regulation, within the TMA, and areas delegated to BALE APP. Whatever the frequency in use.  
BALE MULHOUSE control center uses radar surveillance, radar assistance and radar vectoring functions to provide control, flight information and alert services within the BALE FIS.
- 20.2 CALAGE ALTIMETRIQUE**  
1013,2 hPa.  
Le niveau de transition de la TMA de BALE est calculé par BALE APP.  
L'altitude de transition est fixée à 7000 ft.
- 20.2 ALTIMETER SETTING**  
1013,2 hPa.  
The transition level in BALE TMA will be calculated by BALE APP.  
The transition altitude is set at 7000 ft.
- 20.3 MANOEUVRES AU SOL**
- 20.3.1 Roulage**
- 20.3.1.1** **Consignes particulières relatives à l'exploitation des TWY C, C1 et des arrivées/départs RWY 07/25 via C, C1 et J (HS2 et HS3)**  
En raison du manque de visibilité, le contrôle sol est peut être dans l'impossibilité d'assurer l'information des équipages concernant d'éventuels obstacles sur les TWY C et C1, ainsi qu'au passage du portail donnant accès à l'aire d'entretien de Jet-Aviation et Swiss au nord du seuil 25.  
L'utilisation de moyens vidéo rend également difficile la surveillance de l'entrée et de la sortie de la piste 07/25 via les TWY C, C1 et J. Des consignes particulières de stationnement sont à respecter sur les parkings JET1 et JAPAT (se référer aux consignes des exploitants de ces parkings).  
Les CDT de bord exerceront une surveillance particulière pour assurer la sécurité des avions aux abords de cette zone.
- 20.3.1.1** **Special instructions for using TWY C, C1 and arrivals/departures RWY 07/25 via C, C1 and J (HS2 and HS3)**  
Due to low visibility, it is possible that ground control could not assure the crew information for possible obstacles on TWY C and C1 and when crossing the portal providing access to maintenance area of Jet-Aviation and Swiss at the north of THR 25.  
Use of video equipment makes it difficult to monitor the access and exit of RWY 07/25 via TWY C, C1 and J. Special parking instructions must be observed on the JET1 and JAPAT aprons (refer to the operators apron instructions).  
Captains should pay close attention to ensure ACFT safety around this area.
- 20.3.1.2** **Consignes particulières relatives à l'aire de maintenance Sud-Ouest (HS1)**  
Voir AD 2 LFSB 20.3.2.3, GMC 01.
- 20.3.1.2** **Special instructions for the South-West maintenance area (HS1)**  
See AD 2 LFSB 20.3.2.3, GMC 01.
- 20.3.1.3** **Atterrissage RWY 33**  
Dégagement préférentiel via le TWY H.
- 20.3.1.3** **Landing on RWY 33**  
Recommended vacating via TWY H.
- 20.3.1.4** **Consignes particulières A388 – B748 – A124 – C5 (code F).**
- 20.3.1.4** **Specific instructions A388 – B748 – A124 – C5 (code F).**
- 20.3.1.41** **TWY interdites**  
Voir AD 2 LFSB GMC 02
- 20.3.1.41** **Prohibited TWY**  
See AD 2 LFSB GMC 02
- 20.3.1.42** **Piste**  
La piste ne peut être libérée que par les seuils et le TWY D.  
L'accès à la piste ne peut se faire que par les seuils.  
L'utilisation des points d'attente CAT III (150 m de l'axe de piste) est obligatoire.
- 20.3.1.42** **Runway**  
The runway can only be vacated by the thresholds and TWY D.  
The runway can only be accessed via the thresholds.  
The use of CAT III holding points (150 m from the runway centerline) is mandatory.
- 20.3.1.43** **Restrictions de circulation**  
Lorsqu'un aéronef de code F circule sur la voie de circulation B, entre les voies de circulation F et L, aucun autre aéronef ne peut circuler sur A.
- 20.3.1.43** **Taxiing restrictions**  
When a code F aircraft is taxiing on TWY B, between TWYs F and L, no other aircraft is allowed on TWY A.
- 20.3.1.44** **Aire de trafic**  
Postes dédiés et restrictions afférentes : voir AD 2 LFSB MIA\_TEXT 01 à MIA\_TEXT 07
- 20.3.1.44** **Apron**  
Dedicated aircraft stands and applicable restrictions: see AD 2 LFSB MIA\_TEXT 01 to MIA\_TEXT 07
- 20.3.1.45** **Restrictions complémentaires A388**  
Véhicule FOLLOW-ME obligatoire pour tout roulage sur les voies de circulation autorisées.
- 20.3.1.45** **Additional restrictions A388**  
FOLLOW-ME car mandatory for taxiing on the dedicated TWYs.
- 20.3.1.5** **Consignes particulières A225**  
La piste ne peut être libérée que par les seuils.  
L'accès à la piste ne peut se faire que par les seuils.  
L'utilisation des points d'attente CAT III (150 m de l'axe de piste) est obligatoire.  
A l'arrivée comme au départ, l'A225 est tracté, moteurs coupés, entre le point d'attente avant piste et son poste de stationnement.  
Véhicule FOLLOW-ME obligatoire.
- 20.3.1.5** **Specific instructions A225**  
The runway can only be vacated by the thresholds.  
The runway can only be accessed via the thresholds.  
The use of CAT III holding points (150 m from the runway centerline) is mandatory.  
On arrival or departure, the A225 is towed, engines shut down, between the runway holding point and the aircraft stand.  
FOLLOW-ME car mandatory.
- 20.3.1.6** **Consignes particulières B773, A346, A35K.**  
Restrictions au niveau des voies de circulation dues à l'empiètement des trains d'atterrissage.
- 20.3.1.6** **Specific instructions B773, A346, A35K.**  
Restrictions on the TWYs due to aircraft wheelbase.
- 20.3.1.61** **TWYs interdites**  
Voir AD 2 LFSB GMC 02
- 20.3.1.61** **Prohibited TWYs**  
See AD 2 LFSB GMC 02
- 20.3.1.7** **Points d'attente**  
Des points d'attente avec un marquage "RWY AHEAD" situés à 90 m des axes de pistes sont matérialisés sur les voies d'accès et de traversée de pistes (AD 2 LFSB ADC) .
- 20.3.1.7** **Holding points**  
Holding points with a marking "RWY AHEAD" located 90 m from the runway centerline are materialized on the taxiways leading to or crossing runways (AD 2 LFSB ADC) .

## 20.3.2 Gestion de l'aire de trafic

### 20.321 Généralités

Au départ et préalablement à tous les déplacements, les aéronefs en régime de vol IFR doivent obligatoirement contacter la fréquence "BALE Prévot" 5 minutes au PLUS TOT avant l'heure prévue de mise en route. La tour de contrôle organise la séquence de roulage pour l'entrée sur l'aire de manœuvre. Pour la sortie du poste de stationnement les pilotes sont tenus d'appliquer la puissance minimale nécessaire pour la mise en mouvement de leur appareil.

A l'arrivée, la tour de contrôle indiquera aux aéronefs les éventuelles consignes et informations pour rejoindre leur poste de stationnement. Les postes de stationnement sont attribués par l'exploitant et cette information est relayée par la tour de contrôle.

Seule l'information des aéronefs en mouvement connus de la tour peut être fournie.

Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers. Les véhicules en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

La responsabilité des organismes de la circulation aérienne cesse à l'arrivée, lorsque l'aéronef pénètre sur l'aire de trafic et, au départ, commence dès qu'il entre sur l'aire de manœuvre.

### 20.322 Repoussage

Pour faciliter l'organisation de la circulation des aéronefs sur la plate-forme, la limite de validité d'approbation de repoussage est d'une minute. A l'issue de cette minute le repoussage doit avoir débuté.

### 20.323 Aire de maintenance Sud-ouest

La gestion de l'aire de maintenance Sud-Ouest fait l'objet d'un protocole. Ce protocole entre le SNA-NE Bâle-Mulhouse d'une part et l'EAP, AMAC, Air Service Basel (ASB) et Jet-Aviation d'autre part, a pour objet de définir les conditions de gestion des entrées et sorties de l'aire de maintenance située au Sud Ouest de la plateforme de BALE MULHOUSE.

#### Consignes d'utilisation de jour et hors conditions LVP

##### Aéronefs de Code A, B et C :

A l'arrivée :

Une fois la piste 15/33 dégagée (TWY Q), l'aéronef se déplace en mode autonome jusqu'au franchissement du portail concerné.

Au départ :

Après un contact initial sur BALE PREVOT ( 121.955 MHz) en cas de départ ou sur BALE SOL ( 121.605 MHz) en cas de déplacement vers un autre site de la plate forme, l'aéronef se déplace en mode autonome jusqu'à la ligne de sécurité d'aire de trafic. Après transfert sur la fréquence BALE TWR (118.300 MHz) et sur instruction des services ATC, il poursuivra le roulage sur le TWY Q.

**Attention :** l'accès et le départ de l'aire de trafic Air Service Basel est limité en autonome aux ACFT d'envergure < 27m, et tracté aux ACFT d'envergure < 36m.

##### Aéronefs de Code D, E et supérieure :

A l'arrivée :

Une fois la piste 15/33 dégagée (TWY Q), l'aéronef se déplace en mode autonome jusqu'au franchissement de la barre d'arrêt CAT III (zone d'arrêt "Q"). Après transfert sur la fréquence BALE SOL ( 121.605 MHz), l'aéronef doit couper ses moteurs et ne peut poursuivre son déplacement que tracté.

Au départ :

Après un contact initial sur BALE PREVOT ( 121.955 MHz) en cas de départ, l'aéronef est tracté jusqu'à la barre d'arrêt CAT III (zone d'arrêt "Q"). Une fois l'aéronef libéré de son tracteur, l'autorisation de mise en route est demandée sur BALE SOL ( 121.605 MHz). L'aéronef est transféré sur BALE TWR (118.300 MHz) avant toute autorisation de roulage.

#### Consignes d'utilisation de nuit ou en conditions LVP

##### Pour toutes les codes d'aéronefs :

A l'arrivée :

L'aéronef dégage au seuil 33 par le TWY Québec puis rejoint les aires privatives. Après atterrissage en 15 et dégageant par le TWY Delta, l'aéronef peut demander à rejoindre la zone de maintenance Sud-Ouest en suivant les instructions du contrôle et les procédures LVP en vigueur. Après franchissement de la barre d'arrêt CAT III sur le taxiway Q (zone d'arrêt "Q"), le pilote confirme piste dégagée sur BALE TWR (118.300 MHz). Après transfert sur BALE SOL ( 121.605 MHz), l'aéronef doit couper ses moteurs et ne peut poursuivre son déplacement que tracté.

Au départ :

Le pilote contacte BALE PREVOT ( 121.955 MHz) pour annoncer un départ avec tractage jusqu'à la zone d'arrêt "Q". Après autorisation des services

## 20.3.2 Apron management

### 20.321 General

*On departure and before all movements, aircraft under IFR flight plan are required to contact "BALE Delivery" frequency, 5 minutes, AT THE EARLIEST, before the scheduled engine start-up time. The aerodrome control tower manages the taxiing sequence for entering the maneuvering area. To leave the stand, pilots are requested to apply minimum engine power necessary for taxiing.*

*On arrival, the aerodrome control tower will give aircraft instructions and information to join their parking stand. The stands are assigned by the airport operator and notified to aircraft by the TWR.*

*Only information about aircraft movement known by the aerodrome control tower can be reported.*

*Pilots are responsible for ground collision avoidance, their own separation and the third part safety. Moving vehicles will be driven by authorized personnel, watching around.*

*ATC responsibility stops on arrival when aircraft is entering the apron and will begin, on departure, as soon as aircraft is entering the maneuvering area.*

### 20.322 Pushback

*In order to facilitate ground movement control for taxiing aircraft on the platform, the term of validity for pushback approval is one minute. After the one-minute elapsed time, aircraft pushback should have started.*

### 20.323 South-West maintenance area

*The managing of the South-West area is subject to a protocol.*

*This protocol between SNA-NE Bâle-Mulhouse and EAP, AMAC, Air Service Basel (ASB) and Jet-Aviation aims at defining conditions for managing the entries/exits in/from the maintenance area located South-West from BALE MULHOUSE platform.*

#### Daytime use with no LVP conditions

##### Code A, B and C aircraft :

Arrival :

*Once RWY 15/33 has been vacated (TWY Q), the aircraft taxis in under its own power until crossing the expected gate.*

Departure :

*After initial contact has been made on BASEL PREFLIGHT ( 121.955 MHz) for a departure or on BASEL GROUND ( 121.605 MHz) for a movement to another site of the platform, the aircraft taxis under its own power up to the safety line. After having been handed over to BASEL TWR (118.300 MHz) and on instruction from the ATC services, the aircraft will resume taxiing on TWY Q.*

**Caution :** Arrivals and departures from the Air Service Basel area under their own power are limited to ACFT with a wingspan < 27m, ACFT with a wingspan up to 36m must be towed.

##### Code D, E and above aircraft :

Arrival :

*Once RWY 15/33 has been vacated (TWY Q), the aircraft taxis in under its own power up to the CAT III stop bar ("Q" holding area). After having been handed over to BASEL GROUND ( 121.605 MHz), engines must be shut down and the aircraft towed to the apron.*

Departure :

*After initial contact has been made on BASEL PREFLIGHT ( 121.955 MHz) for a departure, the aircraft is towed up to the CAT III stop bar ("Q" holding area). Once released from the tug, start-up clearance is requested on BASEL GROUND ( 121.605 MHz). After having been handed over to BASEL TWR (118.300 MHz), ATC approval must be granted before any taxiing.*

#### Nigh time use and/or in LVP conditions

##### For all code of aircraft :

Arrival :

*The aircraft vacates the main runway on threshold 33 via TWY Quebec and taxis in to the private aprons. If the aircraft vacates RWY 15 via TWY Delta, it is possible to taxi to the South West maintenance area complying with ATC instructions and published LVP procedures. After the crossing of the CAT III stop bar on TWY Q ("Q" holding area), the pilot confirms runway vacated on BASEL TWR (118.300 MHz). After having been handed over to BASEL GROUND ( 121.605 MHz), engines must be shut down and the aircraft towed to the apron.*

Departure :

*The pilot informs BASEL PREFLIGHT ( 121.955 MHz) for a towed departure to the "Q" holding area. After the authorization has been granted by BASEL*

ATC (BALE SOL 121.605 MHz), l'aéronef est tracté jusqu'à la barre d'arrêt CAT III sur le taxiway Q. Une fois libéré de son tracteur, il demande la mise en route sur cette même fréquence. L'aéronef est transféré sur BALE TWR (118.300 MHz) avant toute autorisation de roulage conformément aux procédures en vigueur.

### 20.3.3 Utilisation des postes de stationnement

Voir AD 2 LFSB MIA\_TEXT 01 à 07

Aires de stationnement: voir AD 2 LFSB APDC 01/02

Aire de trafic JET 1 et JAPAT : consignes de stationnement particulières.

### 20.3.4 Roulage en configuration LVP

#### 20.3.4.1 Balisage axial des voies de circulation

L'espacement des feux de balisage axial installés sur les sections rectilignes principales des voies de circulation B et L est de 30 m au lieu de 15 m.

L'espacement des feux de balisage axial installés sur une distance de 60 m avant ou après virage est de 15 m au lieu de 7.5 m sur B et D, et de 30 m au lieu de 7.5 m sur Q.

L'espacement des feux de balisage axial installés dans les virages raccordant B au seuil 15 et D au seuil décalé 33 est de 15 m au lieu de 7.5 m.

L'espacement des feux de balisage axial installés dans les virages raccordant B à D est de 30 m au lieu de 7.5 m.

L'espacement des feux de balisage axial installés dans les virages raccordant Q au seuil de piste 33 est supérieur à 30 m au lieu de 7.5 m.

Sur les parties des TWY F, A, N2, S2 non pourvus d'un balisage axial, et par RVR < 350 m :

Les aéronefs à l'arrivée sont pris en charge par un véhicule FOLLOW-ME sur le taxiway B et guidés jusqu'à leur poste de stationnement.

Les aéronefs au départ sont pris en charge par le véhicule FOLLOW-ME après décrochage du tracteur et guidés jusqu'à une distance de 150 m du balisage lumineux axial du TWY B.

Les TWY N1, N3, S1 et S3 sont interdits quand la RVR est inférieure ou égale à 350 m.

#### 20.3.5 RWY 07/25

RWY 07 : utilisable uniquement au décollage en VFR de jour, et réservée aux avions basés. Piste interdite à l'atterrissage.

RWY 25 : utilisation du PAPI obligatoire de jour comme de nuit. Approche interdite en cas de panne du PAPI ou des feux d'identification de seuil de piste. Obstacles (hangars) dans les surfaces latérales au seuil 25.

#### → 20.3.6 RWY 15/33

→ RWY 15 : excavation dans la bande de piste (entre 75 m et 140 m de part et d'autre de l'axe de piste) à 750 m du seuil de piste.

→ RWY 33 : excavation dans la bande de piste (entre 75 m et 140 m de part et d'autre de l'axe de piste) à 750 m de l'extrémité de piste.

### 20.4 ACTIVITES SPECIFIQUES

#### 20.4.1 Vols d'entraînements

Vols d'entraînement en IFR RWY 33 interdits H24

#### 20.4.2 Hélicoptères

#### 20.4.2.1 Arrivées/départs base hélicoptère REGA (EC145 de la garde aérienne Suisse de sauvetage)

L'aide médicale d'urgence apportée par l'hélicoptère de la REGA peut entraîner des mouvements à contre QFU sur cette plateforme.

Le service de contrôle de BALE MULHOUSE assure les espacements entre cet hélicoptère et les avions au roulage sur le TWY B ou présents aux divers points d'attente.

Une information de trafic sera faite aux équipages sur tous mouvements sur cette plateforme.

#### 20.4.3 Planeurs

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est interdit aux planeurs.

Des activités vélioles peuvent s'exercer :

- dans les zones réglementées LF-R 125 A Belfort-Chaux Est et LF-R 125 B Belfort-Chaux Ouest situées dans les parties 4 et 5 de la TMA de BALE.

- dans les zones réglementées LF-R 127 A Vosges définie entre FL 115 et FL 145 et LF-R 127 B Vosges définie entre FL 145 et FL 195 respectivement situées dans :

• la partie 9 de la région de contrôle terminale (TMA 9) de BALE.

• une partie de l'espace aérien située au-dessus de la TMA 9 de BALE dans laquelle les services de la circulation sont rendus par REIMS ACC.

- dans les zones vélioles de DITTINGEN.

Ces activités spécifiques sont connues de BALE Information 130.900 MHz.

GROUND ( 121.605 MHz), the aircraft will be towed up to the CAT III stop bar on TWY Q. Once released from the tug, the aircraft requests the start-up on the same frequency. Before any taxiing in compliance with published LVP procedures, the aircraft will be handed over to BASEL TWR (118.300 MHz).

### 20.3.3 Use of parking stands

See AD 2 LFSB MIA\_TEXT 01 à 07

Aircraft stands: see AD 2 LFSB APDC 01/02

Apron JET 1 and JAPAT : specific parking instructions.

### 20.3.4 Taxiing in LVP configuration

#### 20.3.4.1 Taxiways centreline markings

The spacing between the centerline lights on the main straight sections of taxiways B and L is 30 m instead of 15 m.

The spacing between the centerline lights installed over 60 m before and after turns is 15 m instead of 7.5 m on B and D, and 30 m instead of 7.5 m on Q.

The spacing between the centerline lights installed in the turns connecting B to the THR 15 and D to the DTHR 33 is 15 m instead of 7.5 m.

The spacing between the centerline lights installed in the turns connecting B to D is 30 m instead of 7.5 m.

The spacing between the centerline lights installed in the turns connecting Q to the THR 33 is wider than 30m instead of 7.5 m.

On the portions of TWY F, A, N2, S2 which are not provided with centreline lighting, and when the RVR < 350 m :

Arriving ACFT are picked up by a FOLLOW-ME car on TWY B and guided to the parking stand.

Departing ACFT, after having been released from their TUG, are picked up by a FOLLOW-ME car and guided up to a distance of 150 m from the TWY B centreline lighting.

TWY N1, N3, S1 and S3 are prohibited when RVR is less than or equal to 350 m.

#### 20.3.5 RWY 07/25

RWY 07 : only allowed for daytime VFR take-off and for homebased aircraft. Not allowed for landing.

RWY 25 : PAPI is mandatory day and night. Approach prohibited when PAPI or runway identification lights are out of order. Obstacles (hangars) in the lateral clearing surface at THR 25.

#### 20.3.6 RWY 15/33

RWY 15 : excavation in the RWY strip (between 75 m and 140 m on either side of the RWY centerline) at 750 m from the THR.

RWY 33 : excavation in the RWY strip (between 75 m and 140 m on either side of the RWY centerline) at 750 m from the RWY end.

### 20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS

#### 20.4.1 Training flights

IFR training flights RWY 33 prohibited H24.

#### 20.4.2 Helicopters

#### 20.4.2.1 Arrivals/departures helicopter base REGA (EC145 of Swiss rescue)

The emergency medical aid provided by the helicopter of the REGA may cause counter-QFU movements on this platform.

The ATC unit ensures spacing between this helicopter and the aircraft taxiing on TWY B, or present at the different holding points.

A traffic information will be given to the crews as regards any movement on this platform.

#### 20.4.3 Gliders

Bâle-Mulhouse airport is prohibited for gliders.

Gliding activities can take place :

- in East LF-R 125 A Belfort-Chaux and West LF-R 125 B Belfort-Chaux restricted areas located in the parts 4 and 5 of BALE TMA.

- in LF-R 127 A Vosges restricted area between FL 115 and FL 145 and LF-R 127 B Vosges restricted area between FL 145 and FL 195 located respectively in :

• part 9 of BALE terminal control area (TMA 9).

• a part of airspace located above BALE TMA 9, in which Air Traffic Services are provided by REIMS ACC.

- In DITTINGEN gliding areas.  
These specific activities can be obtained from BALE Information 130.900 MHz.
- 20431 Zones réglementées LF-R 125 A Belfort-Chaux Est et LF-R 125 B Belfort-Chaux Ouest**  
Les zones réglementées LF-R 125 Belfort Chaux (ENR 5.1.1 ) sont activables tous les jours entre LS-30 et CS+30 en gestion flexible, selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées.
- 20431 East LF-R 125 A Belfort-Chaux and West LF-R 125 B Belfort-Chaux restricted areas.**  
The LF-R 125 Belfort-Chaux restricted areas (ENR 5.1.1 ) may be activated every day between SR-30 and SS+30 in flexible hours, according to the procedures described in the memorandum of agreement signed by the Air Traffic Services and appropriate associations.
- 20432 Zones réglementées LF-R 127 A et LF-R 127 B Vosges**  
Les zones réglementées LF-R 127 A et LF-R 127 B Vosges (ENR 5.1.5.1 ) sont activables tous les jours entre LS-30 et CS+30, en gestion flexible, selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées.
- 20432 LF-R 127 A and LF-R 127 B Vosges restricted areas.**  
The LF-R 127 A and LF-R 127 B Vosges restricted areas (ENR 5.1.5.1 ) may be activated every day between SR-30 and SS+30 in flexible hours, according to the procedures described in the memorandum of agreement signed by the Air Traffic Services and the appropriate associations.
- 20433 Services rendus**  
Les vols de planeurs à l'intérieur de ces zones réglementées ne bénéficient pas de l'information de trafic, ni entre eux, ni vis à vis des autres aéronefs. Les autres utilisateurs bénéficient d'une information générale sur les activités vélivoles soit au moyen de l'ATIS soit sur la fréquence BALE Information.  
Tous les utilisateurs bénéficient des services d'information de vol et d'alerte.
- 20433 Services provided**  
Glider flights within these Restricted Areas are not provided with traffic information, between them or also for the other aircraft. The other users are provided with general information about gliding activities on ATIS frequency or BALE Information frequency.  
All users are provided with Alert and Flight information Services.
- 20.4.4 ULM**  
L'aéroport de Bâle-Mulhouse est interdit aux ULM, sauf ULM basés.
- 20.4.4 ULM**  
Bâle-Mulhouse airport is prohibited to ULM, except home-based ULM.

## AD 2 LFSB.21

## Procédures antibruit Noise abatement procedures

Le non respect des dispositions énoncées dans ce paragraphe peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporтуaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 € pour une personne morale, conformément aux termes des articles L6361-4 et L6361-9 du code des Transports.

A failure to comply with the provisions set out in this paragraph may be the subject of an infringement statement, and lead the French Authority for Airport Noise Control (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroporтуaires - ACNUSA) to impose a penalty in the form of an administrative fine of a maximum amount of 40 000 € for a legal entity, in accordance with Articles L6361-4 and L6361-9 of the French Transport Code (Code des Transports).

### 21.1 RESTRICTIONS D'EXPLOITATION

Voir Arrêté du 06 août 2021.

### 21.1 OPERATING RESTRICTIONS

See Decree of August 6th 2021.

#### 21.1.1 Définitions

- "annexe 16" : annexe de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, intitulée « protection de l'environnement (volumes I et II) », relative à la protection de l'environnement contre les effets du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'avions ;
  - "aviation générale" : les activités de l'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les transports non réguliers effectués contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location ;
  - "chapitre 2" et "chapitre 3" : respectivement le chapitre 2 et le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 ;
  - "EPNdB" : l'unité de mesure du niveau effectif de bruit perçu exprimé en décibels qui sert à mesurer la marge cumulée ;
  - "essais de moteurs" : toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle ses moteurs fonctionnent à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage ;
  - "marge cumulée" : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie pour chacun des trois points mentionnés au "chapitre 3" ;
  - "vol commercial" : tout vol réalisé au titre d'un service aérien régulier ou d'un transport non régulier, effectué contre rémunération, en vertu ou non d'un contrat de location ;
  - "vols d'entraînement" : les vols d'entraînement des aéronefs en régime de vol aux instruments (IFR) ainsi que des aéronefs d'un poids supérieur à 5,7 tonnes en régime de vol à vue ;
- Toute mention d'heure d'atterrissage d'un aéronef s'entend comme heure du toucher des roues.

#### 21.1.1 Definitions

- "Annex 16" : annex of the Convention on International Civil Aviation of 7 December 1944, entitled "environmental protection (volumes I and II)", relating to the protection of the environment against the effects of aircraft noise and aircraft engine emissions ;
  - "General aviation" : the civil aviation activities other than the regular air services and non-regular fee-charging transports performed or as per a leasing contract ;
  - "Chapter 2" and "Chapter 3" : respectively chapter 2 and chapter 3 of the second part of the first volume of annex 16 ;
  - "EPNdB" : the unit of measurement for the effective level of perceived noise expressed in decibels which is used to measure the cumulative margin ;
  - "Engine test" : any operation performed on an aircraft in power-off condition, during which one or several of its engines is/are running at a power greater than that used for run-up and taxiing sequences ;
  - "Cumulative margin" : the sum of the three differences between the certified noise level and the admitted limit for each one of the three points mentioned in "chapter 3" ;
  - "Commercial flight" : any flight made as part of a regular air service or non-regular transport, carried out for remuneration, under or without a rental contract ;
  - "Training flights" : the training flights of aircraft under instrument flight rules (IFR) as well as aircraft with a weight of more than 5.7 metric tons in VFR rules ;
- Any mention of an aircraft's landing time is understood to be its touchdown time.

#### 21.1.2 Restrictions liées aux performances acoustiques

#### 21.1.2 Restrictions related to acoustic performance

##### 21.1.2.1 Aéronefs du "chapitre 2"

Aucun aéronef du "chapitre 2" ne peut être exploité sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

##### 21.1.2.1 "Chapter 2" Aircraft

No "Chapter 2" aircraft can be operated at Basel-Mulhouse Airport.

##### 21.1.2.2 Aéronefs du "chapitre 3"

a) Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au "chapitre 3" avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :

- Atterrir entre 2100 et 2300. (ETE : - 1 HR).
- Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2100 et 2300.
- Atterrir entre 0400 et 0500. (ETE : - 1 HR).

b) Aucun aéronef certifié conformément au "chapitre 3" dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol est supérieur à 97 EPNdB ne peut quitter le point de stationnement, en vue du décollage, entre 2300 et 0800 ni entre 2100 et 2300 les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1er janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1er mai, 25 décembre et 26 décembre. (ETE : - 1 HR).

c) Aucun aéronef certifié conformément au "chapitre 3" dont le niveau de bruit certifié au point dit de survol est supérieur à 97 EPNdB ne peut atterrir entre 2300 et 0800 ni entre 2100 et 2300 les dimanches et jours fériés communs français et suisses suivants : 1er janvier, vendredi saint, lundi de Pâques, 1er mai, 25 décembre et 26 décembre. (ETE : - 1 HR).

##### 21.1.2.2 "Chapter 3" Aircraft

a) No aircraft certified in accordance with the standards mentioned in "chapter 3" with a cumulative margin of less than 13 EPNdB may :

- Land between 2100 and 2300. (SUMMER : - 1 HR).
- Leave the parking stand in order to take-off between 2100 and 2300.
- Land between 0400 and 0500. (SUMMER : - 1 HR).

b) No aircraft certified in accordance with "Chapter 3" whose certified noise level at the so-called overflight point is greater than 97 EPNdB may leave the parking stand, for take-off, between 2300 and 0800 nor between 2100 and 2300 on Sundays and the following French and Swiss public holidays : January 1, Good Friday, Easter Monday, May 1, December 25, and December 26. (SUMMER : - 1 HR).

c) No aircraft certified in accordance with "Chapter 3" whose certified noise level at the so-called overflight point is greater than 97 EPNdB may land between 2300 and 0800 nor between 2100 and 2300 on Sundays and the following French and Swiss public holidays : January 1, Good Friday, Easter Monday, May 1, December 25, and December 26. (SUMMER : - 1 HR).

#### 21.1.3 Restrictions liées aux créneaux horaires

#### 21.1.3 Restrictions related to time slots

##### 21.1.3.1 Mouvements d'aéronefs

- a) Aucun vol commercial ne peut :
  - Atterrir entre 2300 et 0400 ;
  - Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2300 et

##### 21.1.3.1 Aircraft movements

- a) No commercial flight may :
  - Land between 2300 and 0400 ;
  - Leave the parking stand in order to take-off between 2300 and 0500.



0500. (ETE : - 1 HR).

b) Entre 2100 et 0500 :

- Les déplacements des aéronefs entre les hangars et les postes de stationnement sont obligatoirement effectués à l'aide de tracteurs ;
- Le recul des avions à l'aide de leurs propres moteurs est interdit. (ETE : - 1 HR).

c) Tout aéronef au décollage en piste 15 est tenu, entre 2100 et 0600, de décoller depuis l'extrémité de la piste. (ETE : - 1 HR).

d) Sous réserve des dispositions spécifiques prévues au e), aucun vol commercial ne peut quitter le point de stationnement entre 2100 et 2200.

e) Les dispositions du d) ne font pas obstacle au décollage entre 2100 et 2200 des aéronefs effectuant des vols commerciaux en dehors de la plage horaire prévue en d) qui ont été retardés pour des raisons indépendantes de la volonté du transporteur.

f) Le transporteur aérien fournit dans un délai de quarante-huit heures aux services de l'aviation civile les éléments relatifs aux motifs du retard des vols opérés en application du e).

(SUMMER : - 1 HR).

b) Between 2100 and 0500 :

- The movement of aircraft between hangars and parking stands must be carried out using tractors ;
- Pushback of aircraft using their own engines is prohibited. (SUMMER : - 1 HR).

c) Any aircraft taking off from runway 15 is required, between 2100 and 0600, to take-off from the end of the runway. (SUMMER : - 1 HR).

d) Subject to the specific provisions of e), no commercial flight may leave the parking point between 2100 and 2200.

e) The provisions of d) shall not preclude the take-off between 2100 and 2200 of aircraft operating commercial flights outside the time range defined in d) which have been delayed for reasons beyond the control of the carrier.

f) The air carrier shall provide the Civil Aviation Authority within 48 hours with the reasons for the delay of flights operated under e).

### 21.1.32 Aviation générale

Aucun vol d'aviation générale ne peut :

- Atterrir entre 2100 et 0500 ;
- Quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2100 et 0500. (ETE : - 1 HR).

### 21.1.32 General Aviation

No general aviation flight can :

- Land between 2100 and 0500.
- Leave the parking stand in order to take-off between 2100 and 0500. (SUMMER : - 1 HR).

### 21.1.33 Vols d'entraînement

Les vols d'entraînement sont interdits les jours fériés français et suisses et en-dehors des périodes suivantes :

- Du lundi au vendredi, entre 0700 et 1900 ;
- Le samedi, entre 0700 et 1100. (ETE : - 1 HR).

### 21.1.33 Training flights

Training flights are prohibited on French and Swiss public holidays and outside the following periods :

- Mondays to Fridays, between 0700 and 1900 ;
- Saturdays, between 0700 and 1100. (SUMMER : - 1 HR).

### 21.1.34 Essais moteurs

Entre 2100 et 0500 :

Aucun essai de moteurs ne peut être effectué du lundi au samedi et toute la journée le dimanche, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec un réducteur de bruit. (ETE : - 1 HR).

### 21.1.34 Engine tests

Between 2100 and 0500 :

No engine test shall be performed from Mondays to Saturdays nor at any time of day on Sunday, except when run with a noise reducer. (SUMMER : - 1 HR).

## 21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES

### 21.2.1 Consignes générales pour les procédures

a) Tout exploitant d'aéronef effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie dans son manuel d'exploitation des consignes de conduite machine visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et décollages. Ces consignes sont conformes aux prescriptions du document 8168/OPS/611 publié par l'OACI.

b) Tout exploitant effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse publie, dans son manuel d'exploitation, la classification et la marge cumulée de ses aéronefs.

## 21.2 OPERATIONAL PROCEDURES

### 21.2.1 General instructions for the procedures

a) All aircraft operators operating commercial flights departing from or arriving at Basel-Mulhouse aerodrome shall publish, in their operating manual, the aircraft operating instructions intended to minimize the noise impact of take-offs and landings. These instructions comply with the requirements of ICAO document 8168/OPS/611.

b) All operators operating commercial flights departing from or arriving at Basel-Mulhouse aerodrome shall publish, in their operating manual, the classification and cumulative margin of their aircraft.

### 21.2.2 Vols aux instruments

Tout aéronef évoluant selon les règles de vol aux instruments respecte les procédures élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

### 21.2.2 Instrument flights

All aircraft flying under IFR rules shall comply with the specific procedures implemented in order to limit noise pollution, made available to the users through the aeronautical information service.

### 21.2.3 Vols à vue

Tout aéronef évoluant selon les règles de vol à vue respecte les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique (Manuel d'information aéronautique France, partie AD2 LFSB ENV 01).

### 21.2.3 Visual flights

All aircraft flying under VFR rules shall comply with the specific instructions implemented in order to limit noise pollution, made available to the users through the aeronautical information service (France Aeronautical Information Manual, Part AD2 LFSB ENV 01).

## 21.3 CONSIGNES PARTICULIERES

### 21.3.1 Utilisation des APU

Sur les aires de trafic, les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en marche que pendant :

- 60 minutes avant l'heure de départ ;
- 20 minutes après l'heure d'arrivée.

## 21.3 SPECIFIC INSTRUCTIONS

### 21.3.1 Use of APUs

On the traffic areas, auxiliary power units can only be started :

- 60 minutes before departure time ;
- 20 minutes after arrival time.

11 AUG 2022

**21.3.2 Piste préférentielle**

Entre 2100 et 0500 (ETE : - 1 HR), l'utilisation de la piste 33 au décollage est recommandée sauf si les conditions opérationnelles ne le permettent pas.

**21.3.2 Preferred Runway**

*Between 2100 and 0500 (SUMMER : -1 HR), the use of runway 33 for TKOF is recommended unless operational conditions do not allow it.*

**21.4 EXEMPTIONS – DEROGATIONS****21.4 EXEMPTIONS – WAIVERS****21.4.1 Exemptions**

Les dispositions du §1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ou de sûreté ;
- aéronefs mentionnés au deuxième alinéa de l'article L.6100-1 du code des transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

**21.4.1 Exemptions**

*The provisions of § 1 do not preclude the landing or take-off of the following aircraft :*

- aircraft performing medical or humanitarian missions ;*
- aircraft in emergency situations related to flight safety or security reasons ;*
  
- aircraft listed in the second paragraph of Article L.6100-1 of the French Transport Code ;*
- aircraft performing state flights.*

**21.4.2 Dérogations**

- Des dérogations aux règles définies au §1 du présent arrêté peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.
- Le commandant de bord peut déroger aux durées d'utilisation de l'APU fixées au § 3.1 lorsque des motifs de sécurité le justifient.
- Le commandant de bord ne peut déroger à la règle du respect des procédures des §2.2 et 2.3 que s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction de contrôle délivrée par l'organisme de la circulation aérienne pour des motifs de sécurité des vols.

**21.4.2 Waivers**

- *Exceptions to the measures defined in § 1 of this Order may exceptionally be granted by the French Minister for Civil Aviation.*
- *The captain may depart from the times of use of the APU defined in § 3.1 when justified on safety grounds.*
- *The captain may not break the rule with respect to the procedures in § 2.2 and § 2.3 unless he/she judges it absolutely necessary on safety grounds, or if he/she has received a controller instruction from the air traffic authority for flight safety reasons.*

**21.4.3 Clairance ATC**

L'obtention d'une clairance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux mesures anti-bruit présentées dans tout le § 1.

**21.4.3 ATC clearance**

*Obtaining a start-up clearance granted by air traffic control does not constitute a waiver of the anti-noise measures presented in all of § 1.*

**AD 2 LFSB.22****22.1 GENERALITES****22.1.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA :**

Voir AD 2 LFSB ARC 01.

**22.2 VOLS A L'ARRIVEE****22.2.1 Approche initiale :**

La phase d'approche initiale pour rejoindre l'interception de l'ILS RWY 33 est préférentiellement réalisée en guidage radar. La phase initiale qui est décrite sur la carte AD2 LFSB IAC RWY33 VPT B est utilisable uniquement sur instructions du contrôle.

**22.3 APPROCHES A VUE**

Approche à vue RWY 15 : voir AD 2 LFSB ENV 01  
Approche à vue RWY 33 interdite H24

**22.4 VOLS AU DEPART****22.4.1 Clearance de départ :**

La clearance départ peut être obtenue par liaison de données.

**22.4.2 Transfert de contrôle des ACFT entre BALE APP et ZURICH ACC :**

Les ACFT au départ sont transférés à ZURICH ACC stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par BALE APP au plus tard à la sortie de la zone de délégation.

**22.4.3 Départs omnidirectionnels****RWY 15 :**

Monter RM 152° à 5.5% jusqu'à 1300 (415) (1), puis route directe en montée à 5.5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Ne pas tourner avant 2.3 NM MH ou 3.5 NM BLM.

(1) : L'arbre à 1249 ft dans le QDR 160° de l'ARP à 2.2 NM détermine une pente théorique minimale de montée de 5.5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**RWY 33 :**

**Départs secteur Ouest de l'axe :** Monter RM 332° à 3.8% (2) jusqu'à 4.2 NM BLU ou 1.9 NM BLM puis route directe en montée à 5.5% (4) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(2) : Éolienne de 1525 m AMSL dans le QDR 190° de l'ARP à 22 NM.

**Départs secteur Est de l'axe :** Monter RM 332° à 5.1% (3) jusqu'à 4.2 NM BLU ou 1.9 NM BLM puis route directe en montée à 5.5% (4) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(3) : Relief QDR 031° à 13.5 NM de l'ARP.

(4) : Pente ATS. Zone d'aéromodélisme de BRINCKHEIM (1507 ft) dans le QDR 308° de l'ARP à 3.9 NM.

**RWY 25 :**

Monter RM 254° à 8.6% jusqu'à 2000 (1115) (5), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(5) : L'arbre à 1060 ft dans le QDR 245° de l'ARP à 0.9 NM détermine une pente théorique minimale de montée de 8.6% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**22.4.4 Vols non-RNAV**

Les ACFT non équipés ou dans l'incapacité de suivre une trajectoire RNAV5 doivent obligatoirement déposer un plan de vol via les points LUMEL ou OLBEN, en fonction de leur destination et suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de signaler dès la mise en route. Ils peuvent demander une assistance à la navigation pour rejoindre une route non-RNAV.

**22.5 PROCEDURES LVP****22.5.1 Installations et équipement disponibles****22.5.1.1 RWYs**

RWY 15 : ILS CAT III.E. 3.0° PAPI 3.0°

Balisage approche CAT III - 862m - HI

Balisage axial, espacement 15m - HI

Balisage latéral, espacement 50m - HI

Feux à éclats THR 15

Barres d'arrêt CAT III

RWY 33 : ILS CAT I.E. 3.5° PAPI 3.5°

Pas de balisage d'approche

**Procédures de vol Flight procedures****22.1 GENERAL****22.1.1 IFR routes within the TMA :**

See AD 2 LFSB ARC 01.

**22.2 ARRIVALS****22.2.1 Initial approach :**

The initial approach phase to intercept RWY 33 ILS is preferentially performed with radar vectoring. The initial phase described on AD2 LFSB IAC RWY33 VPT B chart can be used only following ATS instructions.

**22.3 VISUAL APPROACH**

Visual approach RWY 15 : see AD 2 LFSB ENV 01  
Visual approach RWY 33 prohibited H24

**22.4 DEPARTURES****22.4.1 Departure clearance :**

The departure clearance can be obtained via datalink.

**22.4.2 Radar hand over between BALE APP and ZURICH ACC :**

Outbound ACFT will be transferred to ZURICH ACC in level flight or climbing or descending, separated from TFC controlled by BALE APP, no later than exiting the delegation area.

**22.4.3 Multidirectional departures****RWY 15 :**

Climb 5.5% MAG 152° up to 1300 (415) (1), then proceed direct route climbing 5.5% up to en-route safety altitude.

Do not turn before 2.3 NM MH or 3.5 NM BLM.

(1) : Minimum theoretical climb gradient : 5.5% up to en-route safety altitude due to tree 1249 ft located QDR 160° and 2.2 NM from ARP.

**RWY 33 :**

**Outbound flights on the western side of the axis :** Climb 3.8% (2) MAG 332° up to 4.2 NM BLU or 1.9 NM BLM, then proceed direct route climbing 5.5% (4) up to en-route safety altitude.

(2) : Wind-turbine 1525 m AMSL located QDR 190° and 22 NM from ARP.

**Outbound flights on the eastern side of the axis :** Climb 5.1% (3) MAG 332° up to 4.2 NM BLU or 1.9 NM BLM, then proceed direct route climbing 5.5% (4) up to en-route safety altitude.

(3) : Mountain QDR 031° , 13.5 NM from ARP.

(4) : ATS climb gradient. BRINCKHEIM model aircraft flying area (1507 ft) QDR 308° , 3.9 NM from ARP.

**RWY 25 :**

Climb 8.6% MAG 254° up to 2000 (1115) (5) then proceed direct route climbing up to en-route safety altitude.

(5) : Minimum theoretical climb gradient : 8.6% up to en-route safety altitude due to tree 1060 ft located QDR 245° and 0.9 NM from ARP.

**22.4.4 Flight non-RNAV**

ACFT not equipped or unable to follow an RNAV5 track must fill a flight plan via waypoints LUMEL or OLBEN, depending on their destination, and follow ATC instructions. Captains must inform when starting. They can ask for assistance to join a non-RNAV route.

**22.5 LVP PROCEDURES****22.5.1 Installations and equipment available****22.5.1.1 RWYs**

RWY 15 : ILS CAT III.E. 3.0° PAPI 3.0°

Approach lighting CAT III - 862m - LIH

Centre line lighting, spacing 15m - LIH

Edge lighting, spacing 50m - LIH

Flashing lights THR 15

Stop bars CAT III

RWY 33 : ILS CAT I.E. 3.5° PAPI 3.5°

No approach lighting

Balises axiales, espacement 15m - HI  
Balises latérales, espacement 50m - HI  
Feux à éclats DTHR 33  
Barres d'arrêt CAT III

Centre line lighting, spacing 15m - LIH  
Edge lighting, spacing 50m - LIH  
Flashing lights DTHR 33  
Stop bars CAT III

#### 22.5.12 Critères de mise en vigueur des LVP

Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées :  
LVP en vigueur si : RVR < ou = 800m et/ou plafond < ou = 200ft

#### 22.5.12 Criteria of implementation of LVP

Specific meteorological conditions in which the low visibility procedures shall be initiated, executed and ended :  
LVP in force if : RVR < or = 800m and/or ceiling < or = 200ft

#### 22.6 PERTE DE COMMUNICATION

##### Au départ :

Afficher transpondeur code 7600.

Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler la TWR au (+33)3 89 90 26 41/78 31.

VMC :

Faire demi-tour pour rejoindre et atterrir sur l'aérodrome.

IMC :

Respecter le SID et le dernier niveau assigné jusqu'au point de sortie désigné du SID (ou jusqu'aux limites de la TMA si aucun SID n'a été donné) et poursuivre ensuite la montée selon le plan de vol en vigueur.

#### 22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE

##### Departure :

Squawk code 7600.

If possible, use GSM to call TWR: (+33)3 89 90 26 41/78 31.

VMC :

Turn back and land on AD.

IMC :

Follow SID and last assigned FL until exit point of SID (or to the TMA limits if no SID has been given) and continue to climb according to the flight plan in force.

Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers 7000 ft jusqu'au point désigné du SID (ou jusqu'aux limites de la TMA si aucun SID n'a été donné) puis rejoindre le niveau de croisière prévu au plan de vol en vigueur.

##### A l'arrivée :

Afficher transpondeur code 7600.

Si possible, utiliser un téléphone portable pour appeler la TWR au (+33) 3 89 90 26 41/78 31.

VMC :

Poursuivre le vol dans les conditions VMC.

Atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche.

Signaler son heure d'arrivée, par les moyens les plus rapides, à l'organisme ATS approprié.

IMC :

Suivre ou rejoindre la STAR vers l'attente ALTIK.

- Depuis ADOGA, rejoindre la STAR STR 8K via INTEM, suivant la RM 235°, ALTIK ensuite ; altitude minimale sur le tronçon 5700 ft.

Se présenter au IAF (ALTIK) :

- au dernier niveau assigné dont il a accusé réception s'il est utilisable dans l'attente,

- ou à défaut au niveau de croisière s'il est inférieur au FL 110,

- ou à défaut au niveau le plus élevé de l'attente (FL 110).

Attendre à ce niveau jusqu'à :

- l'HAP s'il en a été accusé réception,

- sinon l'heure d'entrée dans le circuit d'attente plus 8 minutes.

Descendre ensuite dans le circuit d'attente jusqu'à 6000 ft QNH ou FL 090 si QNH inconnu.

Quitter ensuite l'IAF ALTIK à ce FL pour entreprendre la procédure d'approche qui paraît la plus appropriée en fonction des paramètres connus, jusqu'à l'atterrissage (ILS RWY 15 préférentielle).

If the latest assigned FL is not in accordance with the minimum safety altitude, continue to climb up to 7000 ft until exit point of SID (or to the TMA limits if no SID has been given) then join up cruising level according to FPL in force .

##### Inbound aircraft :

Display transponder code 7600.

If possible, use a cell phone to call TWR at (+33) 3 89 90 26 41/78 91.

VMC :

Continue the flight in VMC conditions.

Land on the nearest adequate airfield.

Indicate the arrival time, using the quickest means, to the adequate ATS unit.

IMC :

Follow or join STAR to ALTIK holding point.

- From ADOGA, join STAR STR 8K via INTEM, as per MAG 235°, then ALTIK ; minimum altitude on leg : 5700 ft.

Approach IAF (ALTIK) :

- at the the last level allocated, for which there is an acknowledgement of receipt if it can be used for the holding,

- or by default the cruise level if lower than FL 110,

- or, failing that, at the highest level of the holding (FL 110).

Wait at this level until :

- the expected approach time if there has been an acknowledgement of receipt,

- otherwise, the time of entry in the holding pattern plus 8 minutes.

Then, descend in the holding pattern to 6000 ft QNH or FL 090 if QNH is not known.

Then, leave the ALTIK IAF at this FL to start the approach procedure considered as the most appropriate according to the known parameters, until landing (ILS RWY 15 preferential).

Upon arrival following by missed approach :

VMC :

Perform visual pattern to approach in final.

IMC :

Apply the missed approach procedure described on the IAC sheet to perform another approach .

If landing proves to be impossible, after going around, the pilot can perform a multidirectional departure climbing to the minimum en-route safety altitude, and head to the exit beacon of the TMA corresponding to the diversion to fly to the diversion airfield scheduled in the flight plan.

Important note :

At any time from the start of the radio failure, if deemed necessary, the pilot can start the published TMA diversion procedure, in order to search the VMC conditions Westwards.

A l'arrivée suivie d'une API :

VMC :

Faire un circuit à vue pour se présenter en finale.

IMC :

Appliquer la procédure API décrite sur le volet IAC pour effectuer une autre présentation.

Si l'atterrissage s'avère impossible, après remise de gaz, le pilote peut effectuer un départ omnidirectionnel en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route et se diriger vers la balise de sortie de la TMA correspondant à son déroutement pour naviguer vers le terrain de déroutement prévu au plan de vol.

Note importante :

A tout moment à partir du début de la panne radio, s'il estime nécessaire, le pilote peut entamer la procédure publiée de dégagement de la TMA, pour rechercher les conditions VMC vers l'Ouest.

**AD 2 LFSB.23****Renseignements supplémentaires Additional information****23.1 ASSISTANCE OBLIGATOIRE**

Tout vol VFR non basé et souhaitant stationner à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est subordonné à une demande de PPR et au dépôt d'un plan de vol. Le PPR (disponible sur le site web) doit être adressé au service Apron Control (entre 0700 et 1600 (ETE : -1HR) 24 heures avant l'horaire du vol (1). Pour des raisons de sûreté et de sécurité, l'assistance est obligatoire pour tous les vols commerciaux et de l'aviation générale non basée. Il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire ou le gestionnaire de l'aéroport TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33, avant le départ de l'aéroport d'origine pour accord préalable et définition des modalités de transfert. Voir AD 2 LFSB 4.

Une fois arrivé sur le poste de stationnement, il est impératif de positionner les cales sous les roues et d'afficher le signal « Brakes Off » sur la vitre latérale du cockpit.

Pour raisons de sécurité l'accompagnement des pilotes et passagers sur les parkings éloignés est obligatoire et est assuré par l'assistant ou par le gestionnaire aéroportuaire.

(1) site web : [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com) ; e-mail : [ppr-lfsb@euroairport.com](mailto:ppr-lfsb@euroairport.com) ; TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33 (France) - 00 41 (0)61 325 33 33 (Suisse).

**23.2 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DE TRAFIC**

**23.2.1** AD équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

**23.2.2** Système sol d'avertissement de proximité du relief MSAW (voir AD 1.0).

Zone de traitement : la surveillance est effective dans l'espace de limites latérales 47° 55' 58" N, 006° 53' 41" E - 47° 56' 00" N, 007° 34' 54" E - 47° 50' 06" N, 007° 40' 00" E - 47° 41' 47" N, 007° 44' 56" E - 47° 35' 12" N, 007° 45' 15" E, 47° 25' 50" N, 007° 46' 39" E - 47° 18' 34" N, 007° 51' 55" E - 47° 17' 28" N, 007° 48' 38" E - 47° 20' 39" N, 007° 03' 41" E - 47° 21' 34" N, 007° 02' 50" E - 47° 22' 10" N, 006° 55' 10" E et de limites verticales SFC - selon les plafonds publiés sur l'AIP France AD 2 LFSB ARC.

**23.3 EQUIPEMENT DE DELIVRANCE DE CLAIRANCE DEPART**

La clairance départ peut être obtenue par liaison de données.

**23.4 PERIL ANIMALIER**

Permanent.

**23.1 MANDATORY FACILITY**

All VFR flight non-based and wishing a stand in Bâle-Mulhouse AD is subject to a request with PPR and to have a flight-plan. The PPR (available on the web site) must be addressed to the Apron Control (between 0700 and 1600 (SUM : -1HR) 24HR before the flight (1). For safety and security reasons, handling is compulsory for all commercial flights and non-based general aviation flights. It is mandatory to contact an airport handling services provider or the airport operator TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33, before departure from the origin airport for prior agreement and definition of transfer modalities. See AD 2 LFSB 4.

Once on the aircraft stand, it is mandatory to put the wheel chocks on and display the information "Brakes Off" on the side window of the cockpit.

For security reasons, pilots and passengers should be accompanied to and from the aircraft stands by an airport handling services provider or the airport operator.

(1) website : [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com) ; e-mail : [ppr-lfsb@euroairport.com](mailto:ppr-lfsb@euroairport.com) ; TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33 (France) - 00 41 (0)61 325 33 33 (Switzerland).

**23.2 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT**

**23.2.1** AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).

**23.2.2** MSAW ground warning system (see AD 1.0).

Processing area : the MSAW monitoring is effective within the following lateral limits 47° 55' 58" N, 006° 53' 41" E - 47° 56' 00" N, 007° 34' 54" E - 47° 50' 06" N, 007° 40' 00" E - 47° 41' 47" N, 007° 44' 56" E - 47° 35' 12" N, 007° 45' 15" E, 47° 25' 50" N, 007° 46' 39" E - 47° 18' 34" N, 007° 51' 55" E - 47° 17' 28" N, 007° 48' 38" E - 47° 20' 39" N, 007° 03' 41" E - 47° 21' 34" N, 007° 02' 50" E - 47° 22' 10" N, 006° 55' 10" E and vertical limits SFC -upper limit whichever is published on AIP France AD 2 LFSB ARC.

**23.3 DEPARTURE CLEARANCE ISSUING EQUIPMENT**

The departure clearance can be obtained via datalink.

**23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARD**

Permanent.

**AD 2 LFSB.24****Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome**

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

## Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

Instructions pour départ autonome :

- inverseurs de poussée seulement entre 0600 et 1000 heures locales
- virage droite, gauche ou tout droit : sous assistance d'un placeur uniquement

Instructions self manoeuvring departure :

- powerback only between 06:00 am to 10:00 pm local time
- right or left turn out, or straight ahead : only with assistance of marshal

Push : repoussage / pushback

Auto : départ autonome / self manoeuvring

| Poste<br>Stand | Sortie<br>Exit | Envergure MAX (m)<br>MAX wingspan (m) | Longueur MAX (m)<br>MAX length (m) | Type d'avion<br>Aircraft<br>"S" = Sharklets | Code<br>Category | Observation<br>Comment  |
|----------------|----------------|---------------------------------------|------------------------------------|---|------------------|---|
| F1             | Push           | 38.05                                 | 47.32                              | B752  | D                |   |
| F2             | Push           | 38.05                                 | 47.32                              | B752  | D                |   |
| F3             | Push           | 38.05                                 | 47.32                              | B752  | D                |   |
| F4             | Push           | 41.05                                 | 47.32                              | B752S                                       | D                |   |
| F4A            | Push           | 27.05                                 | 27.17                              | AT72  | C                |   |
| F5             | Push           | 50.88                                 | 55.00                              | B763S<br>A306                               | D                |   |
| F5A            | Push           | 27.05                                 | 27.17                              | AT72  | C                |   |
| F6             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Poste F7 non disponible<br>Stand F7 not available   |
| F7             | Push           | 68.50                                 | 76.50                              | A346<br>B748                                | E / F            | Postes F6 et F8 non disponibles<br>Stands F6 and F8 not available   |
| F8             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Postes F9A code E/F et F7 non disponibles<br>Stands F9A code E/F and F7 not available   |
| F9             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Poste F9A non disponible<br>Stand F9A not available   |
| F9A            | Push           | 68.50                                 | 76.50                              | A346 B748                                   | E / F            | Postes F8 / F9 / F10 et F11A non disponibles<br>Stands F8 / F9 / F10 and F11A not available   |
|                | Push           | 48.00                                 | 55.00                              | B763<br>A306                                | D                | Postes F9 et F10 non disponibles<br>Attention pour les avions de type B763S, poste F8 également non disponible<br>Stands F9 and F10 not available<br>Caution: for aircraft type B763S, stand F8 is also not available |
| F10            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Postes F9A et F11A non disponibles<br>Stands F9A and F11A not available   |
| F11A           | Push           | 38.05                                 | 47.32                              | B752  | D                | Postes F9A/F10 et F11 non disponibles<br>Stands F9A/ F10 and F11 not available  |
| F11            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Poste F11A non disponible<br>Stand F11A not available   |
| F21            | Push           | 80.00                                 | 76.50                              | A124<br>B748                                | F                |   |
| F22            | Push           | 80.00                                 | 76.50                              | A124<br>B748                                | F                |   |
| → 1            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B738S                              | C                |   |
| → 2            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |   |



## BALE MULHOUSE

| Poste<br>Stand | Sortie<br>Exit | Envergure MAX (m)<br>MAX wingspan (m) | Longueur MAX (m)<br>MAX length (m) | Type d'avion<br>Aircraft<br>(S : sharklets) | Code<br>Category | Observations<br>Remarks  |
|----------------|----------------|---------------------------------------|------------------------------------|---|------------------|--|
| 3              | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 4              | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B738S                              | C                |  |
| 5              | Push           | 65.00                                 | 76.00                              | A346<br>B744                                | E                | Postes 4 et 6A non disponibles<br>Stands 4 and 6A not available  |
|                | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 6A             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 9A             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 11A            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 12A            | Push           | 28.50                                 | 36.50                              | CRJ9<br>DHC8<br>F100                        | C                |  |
| 14A            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 16A            | Push           | 36.00                                 | 39.50                              | A320S<br>B738S                              | C                |  |
| 17             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 18             | Push           | 65.00                                 | 71.00                              | A343<br>B744                                | E                | Postes 17 et 20 non disponibles<br>Stands 17 and 20 not available  |
|                | Push           | 65.00                                 | 75.36                              | A346  | E                | Arrêt à la barre "A346" - Postes 17 et 20 non disponibles - Pas de dégivrage sur poste<br>Stop at "A346" bar - Stands 17 and 20 not available - No de-icing on stand |
| 20             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Poste 18 non disponible<br>Stand 18 not available  |
| 22             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Poste 23 non disponible<br>Stand 23 not available  |
| 23             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Postes 22 et 24 non disponibles<br>Stands 22 and 24 not available  |
|                | Push           | 52.00                                 | 56.00                              | DC10<br>B753S                               | D                | Postes 22 et 24 non disponibles<br>Stands 22 and 24 not available  |
| 24             | Push           | 36.00                                 | 39.50                              | A320S<br>B738S                              | C                | Poste 23 non disponible<br>Stand 23 not available  |
| 26             | Push           | 26.50                                 | 31.00                              | BA46  | C                | Poste 26A non disponible<br>Stand 26A not available  |
| 26A            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Poste 26 non disponible<br>Stand 26 not available  |
| 28A            | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 29             | Push           | 36.00                                 | 34.00                              | A319S                                       | C                | Poste 29A non disponible<br>Stand 29A not available  |
| 29A            | Push           | 28.50                                 | 36.50                              | CRJ9<br>DHC8<br>F100                        | C                | Poste 29 non disponible<br>Stand 29 not available  |

## BALE MULHOUSE

| Poste<br>Stand | Sortie<br>Exit | Envergure MAX (m)<br>MAX wingspan (m) | Longueur MAX (m)<br>MAX length (m) | Type d'avion<br>Aircraft<br>(S : sharklets) | Code<br>Category | Observations<br>Remarks  |
|----------------|----------------|---------------------------------------|------------------------------------|---|------------------|--|
| 30A            | Push           | 36.00                                 | 39.50                              | A320S<br>B738S                              | C                | Disponible pour B738S, sans dégivrage sur poste<br>B738S available without de-icing on stand |
| 32A            | Push           | 36.00                                 | 39.50                              | A320S<br>B738S                              | C                | Disponible pour B738S, sans dégivrage sur poste<br>B738S available without de-icing on stand |
| 34             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 35             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
|                | Push           | 65.00                                 | 74.00                              | B77W  | E                | Postes 34 et 36 non disponibles<br>Stands 34 and 36 not available                            |
| 36             | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Poste 37A non disponible<br>Stand 37A not available  |
|                | Push           | 38.05                                 | 47.32                              | B752  | D                | Postes 35, 37 et 37A non disponibles<br>Stands 35, 37 and 37A not available                  |
| 37             | Push           | 44.00                                 | 47.50                              | A310<br>B752S                               | D                | Postes 36, 37A et 38A non disponibles<br>Stands 36, 37A and 38A not available                |
|                | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Postes 37A et 38A non disponibles<br>Stands 37A and 38A not available                        |
|                | Auto           | 24.00                                 | 32.50                              | CRJ7<br>E145                                | B                | Postes 37A, 38 et 38A non disponibles<br>Stands 37A, 38 and 38A not available                |
| 37A            | Push           | 29.00                                 | 36.24                              | E190  | C                | Poste 37 non disponible<br>Stand 37 not available  |
| 38             | Push           | 44.00                                 | 47.50                              | A310<br>B752S                               | D                | Postes 38A et 39A non disponibles<br>Stands 38A and 39A not available                        |
|                | Push           | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                | Postes 38A et 39A non disponibles<br>Stands 38A and 39A not available                        |
|                | Auto           | 24.00                                 | 32.50                              | CRJ7<br>E145                                | B                | Postes 37, 38A et 39A non disponibles<br>Stands 37, 38A and 39A not available                |
| 38A            | Push           | 29.00                                 | 36.24                              | E190  | C                | Postes 37 et 38 non disponibles<br>Stands 37 and 38 not available                            |
| 39             | Push           | 44.00                                 | 48.00                              | A310<br>B752S                               | D                |  |
| 39A            | Push           | 29.00                                 | 36.24                              | E190  | C                | Poste 38 non disponible<br>Stand 38 not available  |

BALE MULHOUSE

| Poste Stand | Sortie Exit | Envergure MAX (m)<br>MAX wingspan (m) | Longueur MAX (m)<br>MAX length (m) | Type d'avion<br>Aircraft<br>(S : sharklets) | Code<br>Category | Observations<br>Remarks  |
|-------------|-------------|---------------------------------------|------------------------------------|---|------------------|--|
| 40          | Push        | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 41          | Push        | 36.00                                 | 46.50                              | A321S<br>B739S<br>MD90                      | C                |  |
| 42          | Push        | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 43          | Push        | 36.00                                 | 39.50                              | A320S<br>B738S                              | C                |  |
|             | Auto        | 27.05                                 | 32.50                              | CRJ7<br>AT72                                | B/C              | CRJ7 arrêt barre code C<br>CRJ7 stops on code C bar  |
| 43A         | Push        | 45.00                                 | 54.10                              | A306  | D                | Postes 43 et 44 non disponibles<br>Stands 43 and 44 not available  |
| 44          | Push        | 36.00                                 | 39.50                              | A320S<br>B738S                              | C                |  |
| 45          | Push        | 36.00                                 | 39.50                              | A320S<br>B738S                              | C                |  |
| 46          | Push        | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S                              | C                |  |
| 47          | Push        | 36.00                                 | 44.50                              | A321S<br>B739S<br>AT72                      | C                |  |
| 48          | Push        | 36.00                                 | 37.60                              | A320S                                       | C                | Si poste 48 occupé, aucun repoussage couloir Nord<br>If stand 48 occupied, no pushback on Northern corridor  |
| A1          | Auto        | 27.00                                 | 30.00                              | GLEX  | C                | Zone privée ASB<br>Envergure < 27 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 27 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 36 m : accès interdit à la zone<br>ASB private zone<br>Wingspan < 27m : arrival / departure under its own power<br>Wingspan between 27m and 36m : towing mandatory<br>Wingspan > 36m : access to the zone prohibited          |
| G7          | Auto        | 11.00                                 | 14.50                              | C 172                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18m and 27m : towing mandatory<br>Wingspan > 27m : access to the zone prohibited     |
| G8          | Auto        | 11.00                                 | 14.50                              | C 172                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G9          | Auto        | 11.00                                 | 14.50                              | C 172                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G10         | Auto        | 11.00                                 | 14.50                              | C 172                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G11         | Auto        | 13.50                                 | 14.50                              | DA 42                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |

BALE MULHOUSE

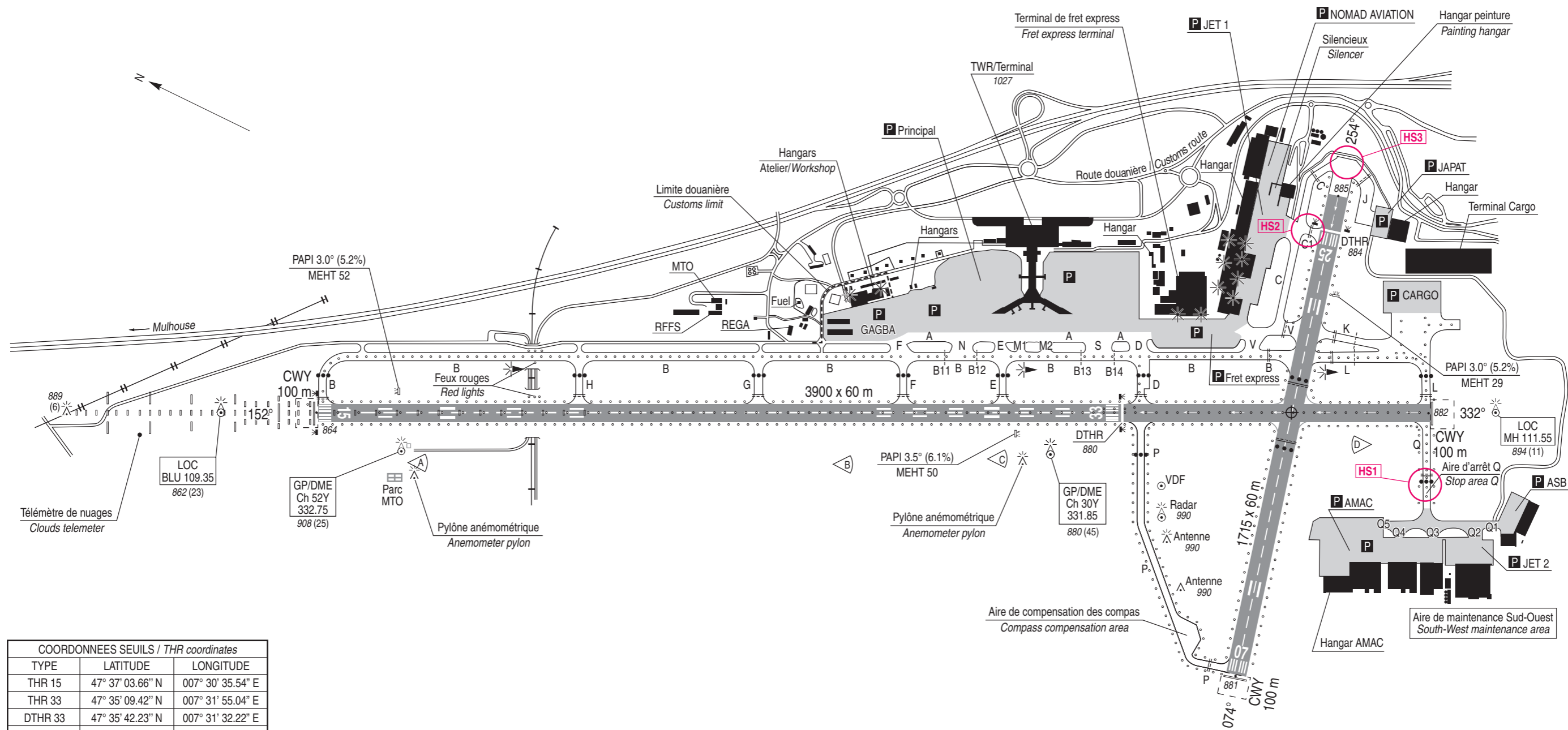
| Poste<br>Stand | Sortie<br>Exit | Envergure MAX (m)<br>MAX wingspan (m) | Longueur MAX (m)<br>MAX length (m) | Type d'avion<br>Aircraft<br>(S : sharkleis) | Code<br>Category | Observations<br>Remarks  |
|----------------|----------------|---------------------------------------|------------------------------------|---|------------------|--|
| G12            | Auto           | 11.00                                 | 13.50                              | PA 28                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G14            | Auto           | 11.00                                 | 14.50                              | C 172                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G15            | Auto           | 11.00                                 | 14.50                              | C 172                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G16            | Auto           | 12.50                                 | 17.50                              | C 421                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G17            | Auto           | 12.00                                 | 15.50                              | P 68  | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G18            | Auto           | 12.00                                 | 15.50                              | P 68  | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G19            | Auto           | 11.00                                 | 13.50                              | PA 28                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| G20            | Auto           | 11.00                                 | 14.50                              | C 172                                       | A                | Zone privée GAGBA<br>Envergure < 18 m : arrivées / départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 27 m : accès interdit à la zone<br>GAGBA private zone<br>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory<br>Wingspan > 27 m : access to the zone prohibited |
| J1             | Auto           | 29.00                                 | 31.00                              | GLEX  | C                | Zone privée JAPAT<br>Envergure > 29 m : arrivées/départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 36 m : accès interdit à la zone<br>JAPAT private zone<br>Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 29 m and 36 m towing mandatory<br>Wingspan > 36 m : access to the zone prohibited       |
| J2             | Auto           | 27.00                                 | 24.00                              | FATX  | C                | Zone privée JAPAT<br>Envergure > 29 m : arrivées/départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 36 m : accès interdit à la zone<br>JAPAT private zone<br>Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 29 m and 36 m towing mandatory<br>Wingspan > 36 m : access to the zone prohibited       |
| J3             | Auto           | 27.00                                 | 24.00                              | FATX  | C                | Zone privée JAPAT<br>Envergure > 29 m : arrivées/départs sous ses propres moyens<br>Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire<br>Envergure > 36 m : accès interdit à la zone<br>JAPAT private zone<br>Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power.<br>Wingspan between 29 m and 36 m towing mandatory<br>Wingspan > 36 m : access to the zone prohibited       |

**CARTE D'AERODROME**  
Aerodrome chart

ATIS BALE 127.880  
GND (SOL) : 121.605  
PREFLIGHT (PREVOL) : 121.955

**BALE MULHOUSE**  
47 35 24 N - 007 31 45 E  
ALT AD : 885 (32 hPa)

VAR 2°E (20)



| COORDONNEES SEUILS / THR coordinates |                  |                   |
|--------------------------------------|------------------|-------------------|
| TYPE                                 | LATITUDE         | LONGITUDE         |
| THR 15                               | 47° 37' 03.66" N | 007° 30' 35.54" E |
| THR 33                               | 47° 35' 09.42" N | 007° 31' 55.04" E |
| DTHR 33                              | 47° 35' 42.23" N | 007° 31' 32.22" E |
| THR 07                               | 47° 35' 16.62" N | 007° 31' 00.92" E |
| DTHR 25                              | 47° 35' 28.31" N | 007° 32' 15.51" E |
| THR 25                               | 47° 35' 29.14" N | 007° 32' 20.80" E |

| RWY | BALISAGE/Lighting |     | TORA     | TODA     | ASDA     | LDA  | NATURE Surface  | RESIST. Strength | MINIMUM TKOF (RVR : m) |       |       |       |
|-----|-------------------|-----|----------|----------|----------|------|-----------------|------------------|------------------------|-------|-------|-------|
|     | APCH              | RWY |          |          |          |      |                 |                  | CAT A                  | CAT B | CAT C | CAT D |
| 07  | NIL               | LIH | 1715 (1) | 1715 (1) | 1715 (1) | (2)  | Revêtu<br>Paved | 75 R/A/W/T       | NIL                    | NIL   | NIL   | NIL   |
| 25  | NIL               | LIH | 1715     | 1815     | 1715     | 1600 | Revêtu<br>Paved | 75 R/A/W/T       | 1500                   | 1500  | 1500  | 1500  |
| 15  | LIH 862 m         | LIH | 3900     | 4000     | 3900     | 3900 | Revêtu<br>Paved | 90 R/B/W/T       | 150                    | 150   | 150   | 200   |
| 33  | NIL               | LIH | 3900     | 4000     | 3900     | 2780 | Revêtu<br>Paved | 90 R/B/W/T       | 400                    | 400   | 400   | 400   |

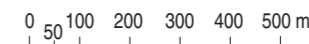
(1) DEC RWY 07 uniquement en VFR de jour / TKOF RWY 07 only for daytime VFR flights.  
(2) ATT RWY 07 interdit / LDG RWY 07 prohibited.

Voir/See AD 2 LFSB 13.  
Voir/See AD 2 LFSB 20 à/20 23.

LEGENDE / KEY

- Diffusomètre / Scatterometer
- Barre d'arrêt / Stop bar
- Point d'attente / Holding point
- Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
- Aire de trafic / Apron
- Point chaud / Hot spot (voir / see AD 2 LFSB GMC 01)

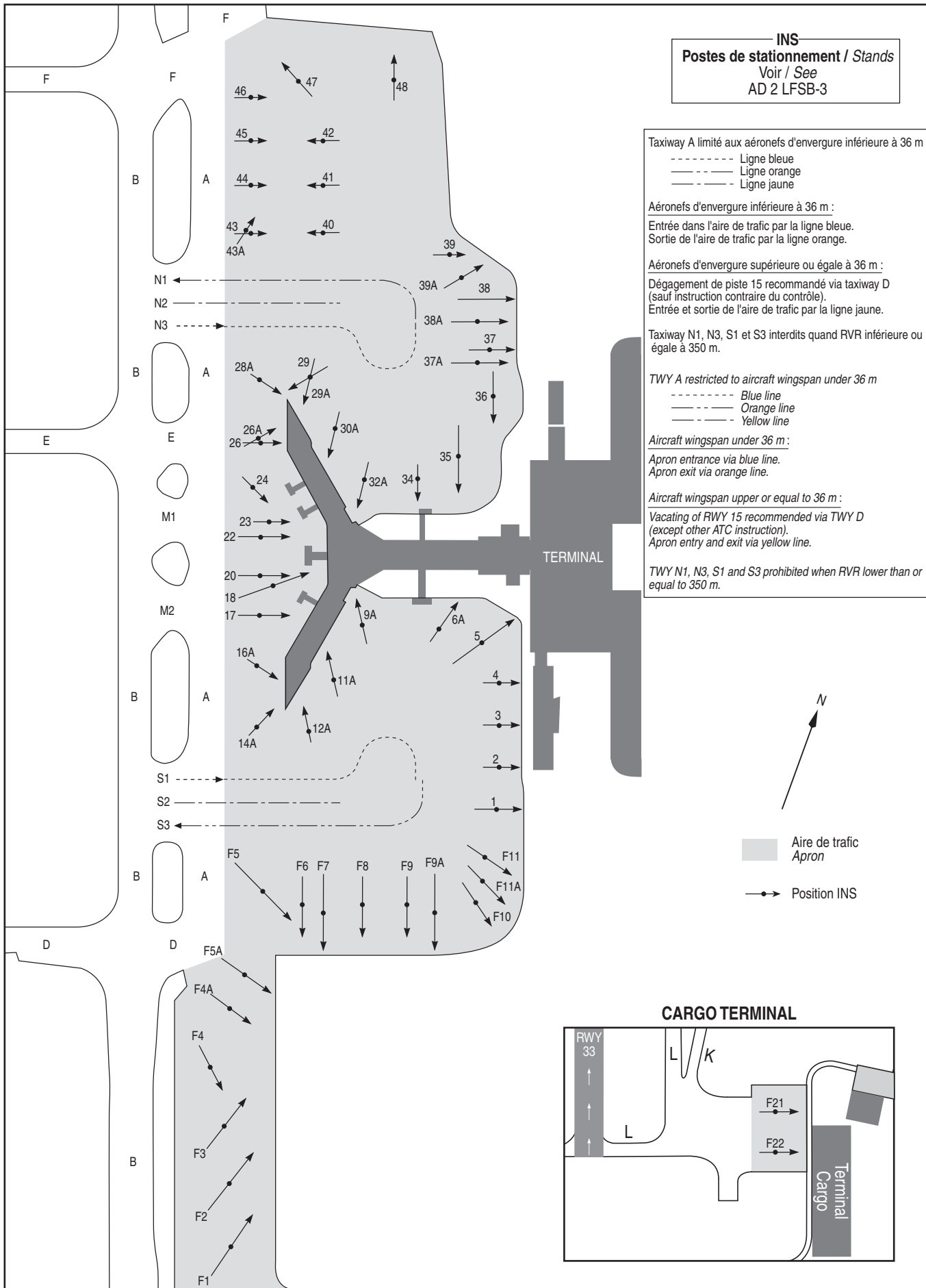
ALT / HGT : ft  
GUND : 160 ft



**AIRE DE STATIONNEMENT**

*Parking areas*

**BALE MULHOUSE**



**INS**  
**Postes de stationnement / Stands**  
Voir / See  
AD 2 LFSB-3

Taxiway A limité aux aéronefs d'envergure inférieure à 36 m

- Ligne bleue
- Ligne orange
- Ligne jaune

Aéronefs d'envergure inférieure à 36 m :

Entrée dans l'aire de trafic par la ligne bleue.  
Sortie de l'aire de trafic par la ligne orange.

Aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 36 m :

Dégagement de piste 15 recommandé via taxiway D (sauf instruction contraire du contrôle).  
Entrée et sortie de l'aire de trafic par la ligne jaune.

Taxiway N1, N3, S1 et S3 interdits quand RVR inférieure ou égale à 350 m.

TWY A restricted to aircraft wingspan under 36 m

- Blue line
- Orange line
- Yellow line

Aircraft wingspan under 36 m :

Apron entrance via blue line.  
Apron exit via orange line.

Aircraft wingspan upper or equal to 36 m :

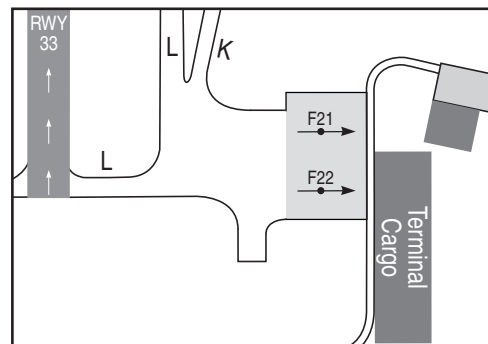
Vacating of RWY 15 recommended via TWY D (except other ATC instruction).  
Apron entry and exit via yellow line.

TWY N1, N3, S1 and S3 prohibited when RVR lower than or equal to 350 m.

■ Aire de trafic  
Apron

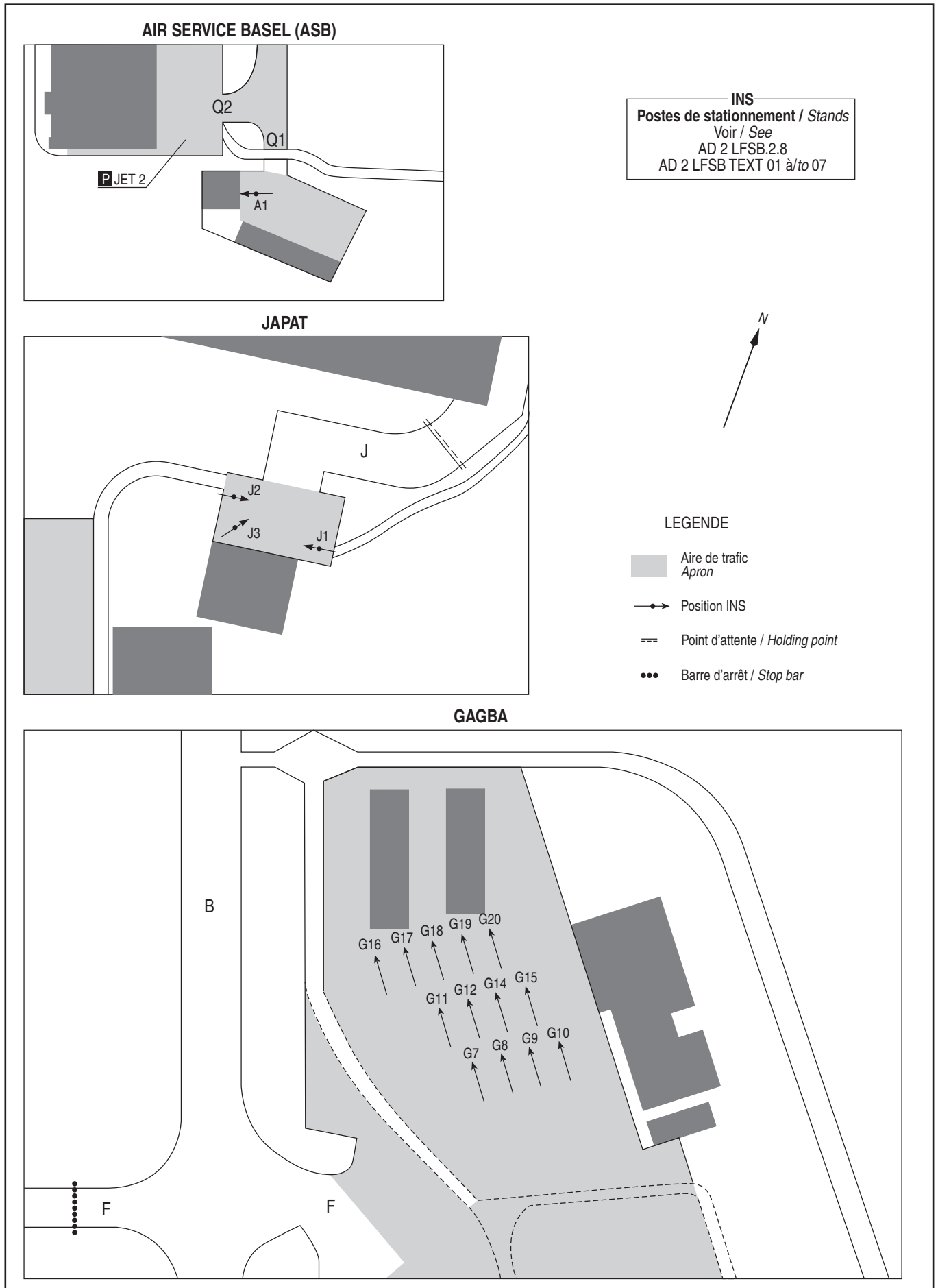
→ Position INS

**CARGO TERMINAL**



**AIRES DE STATIONNEMENT PRIVATES**  
*Private parking areas*

**BALE MULHOUSE**





**MOUVEMENTS A LA SURFACE**

Ground movements

**BALE MULHOUSE**

**ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION**

**Points d'attente situés sur des TWY.**

Etre très attentif aux clairances de traversée, alignement piste et roulage sur TWY. La traversée ou l'alignement piste, ainsi que le roulage sur les TWY ne s'effectuent que sur **clairance explicite du contrôle**. Le **collationnement** de toute instruction est **exigé**.

**HS1** : l'exploitation de l'aire de maintenance Sud-Ouest fait l'objet d'un protocole définissant les conditions de gestion des entrées et sorties de cette aire de maintenance (voir AD 2 LFSB.20.3.2.3).

**HS2** : en raison du manque de visibilité à partir de la Tour, l'utilisation de moyen vidéo rend difficile la surveillance de l'accès et sortie de l'aire d'entretien de Jet-Aviation et Swiss ainsi que l'accès et la sortie de la piste 07/25 via le TWY C1.

**HS3** : en raison du manque de visibilité à partir de la Tour, l'utilisation de moyen vidéo rend difficile la surveillance de l'alignement ou la sortie de la piste 07/25 via les TWY C et J, ainsi que les traversées via ces deux TWY.

**Holding points located on TWY.**

Particular attention shall be paid to the crossing, lining up and taxiing clearances. For crossing or lining up on RWY as well as taxiing on TWYs, an **explicit control clearance must be obtained**. **Readback is required** for any instruction.

**HS1** : The use of the South-West area is subject to a protocol that defines the conditions for managing the entries/exits in/from this maintenance area (see AD 2 LFSB.20.3.2.3).

**HS2** : Due to lack of visibility from TWR, the use of video equipment makes it difficult to monitor the access and exit to/from the Jet-Aviation and Swiss maintenance area, as well as the access and exit to/from RWY 07/25 via TWY C1.

**HS3** : Due to lack of visibility from TWR, the use of video equipment makes it difficult to monitor the RWY line up and exit to/from RWY 07/25 via TWY C and J, as well as the crossing runway via these TWYs.

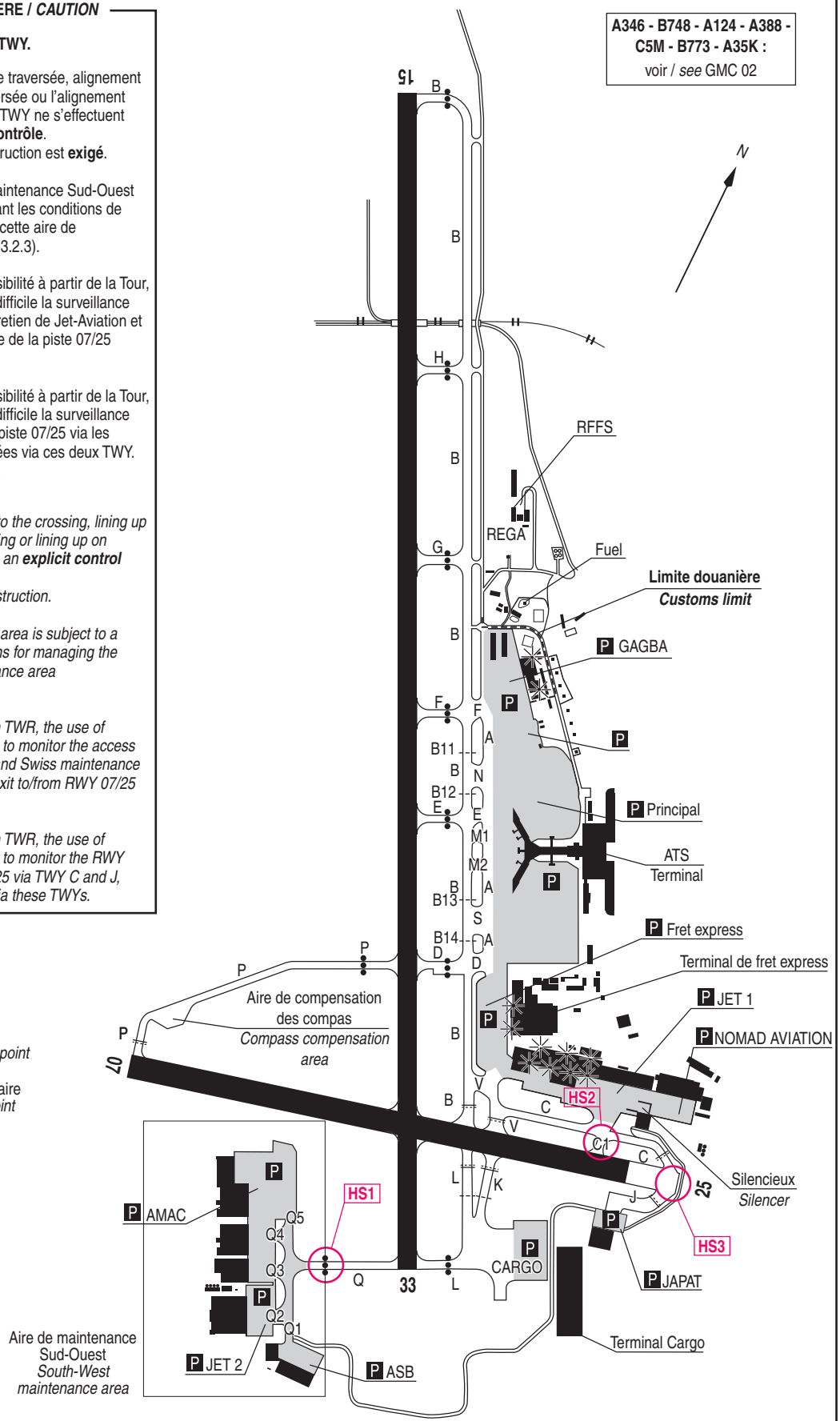
A346 - B748 - A124 - A388 -  
C5M - B773 - A35K :  
voir / see GMC 02

- Barre d'arrêt / Stop bar
- === Point d'attente / Holding point
- Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point

■ Aire de trafic / Apron

○ Point chaud / Hot spot  
HS

0 500 m



**MOUVEMENTS A LA SURFACE A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - C5M - A35K**  
Ground movements A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - C5M - A35K

**BALE MULHOUSE**

**ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION**

**Points situés sur des TWY.**

Etre très attentif aux clairances de traversée, alignement piste et roulage sur TWY. La traversée ou l'alignement piste, ainsi que le roulage sur les TWY ne s'effectuent que sur **clairance explicite du contrôle**. Le **collationnement** de toute instruction est **exigé**.


**HS1** : l'exploitation de l'aire de maintenance Sud-Ouest fait l'objet d'un protocole définissant les conditions de gestion des entrées et sorties de cette aire de maintenance. (voir AD 2 LFSB.20.3.2.3).

**Holding points located on TWY.**

Particular attention shall be paid to the crossing, lining up and taxiing clearances. For crossing or lining up on RWY as well as taxiing on TWYs, an **explicit control clearance must be obtained**.

**Readback is required** for any instruction.

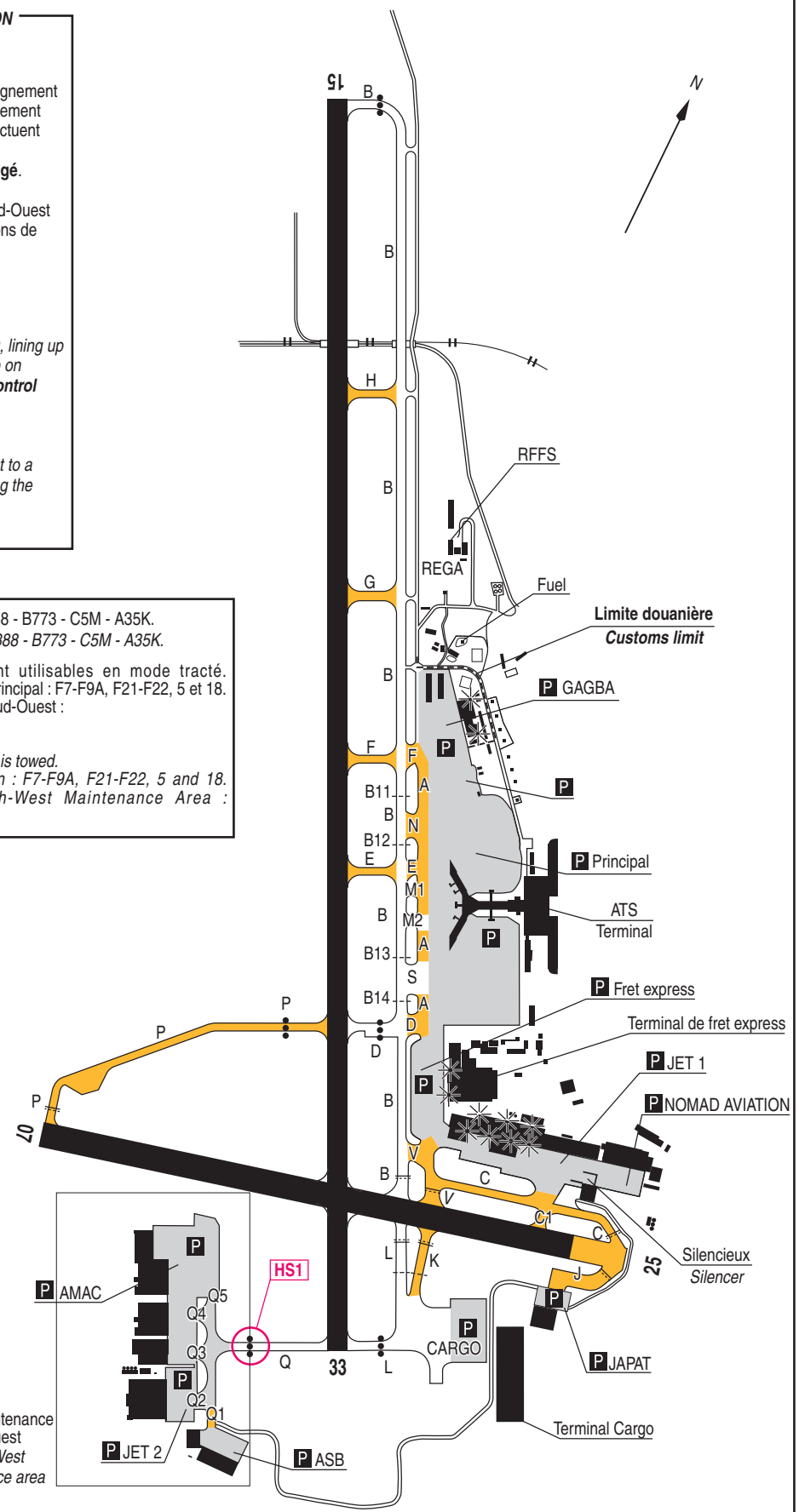
**HS1** : The use of the South-West area is subject to a protocol that defines the conditions for managing the entries/exits in/from this maintenance area. (See AD 2 LFSB.20.3.2.3).

 TWY interdits A 346 - B748 - A124 - A388 - B773 - C5M - A35K.  
TWY prohibited A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - C5M - A35K.

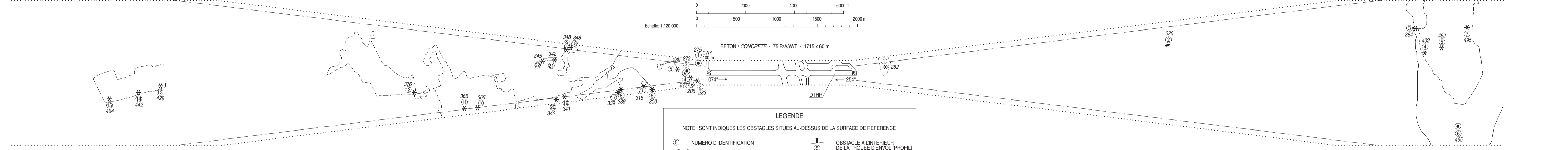
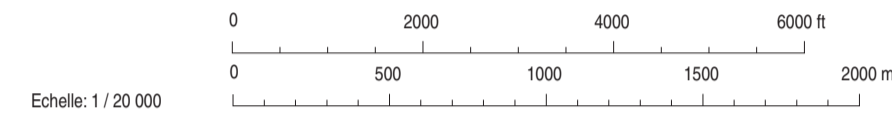
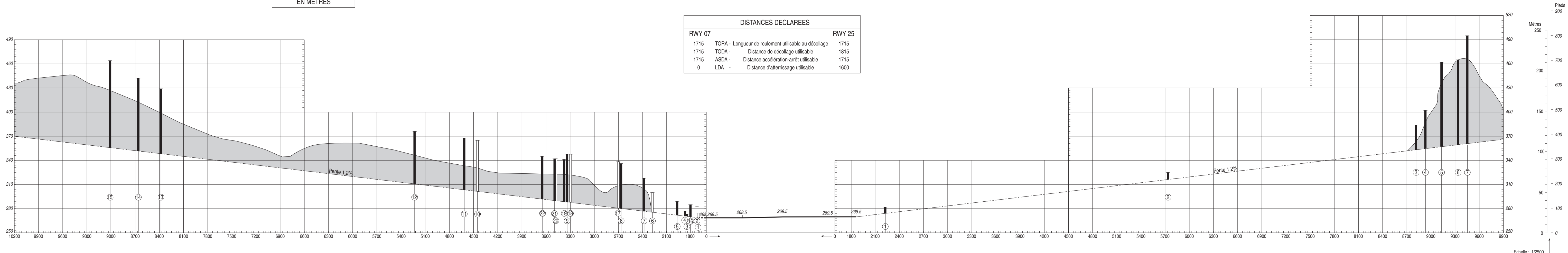
Certaines autres voies de circulation sont utilisables en mode tracté.  
Postes de stationnement dédiés sur le parking principal : F7-F9A, F21-F22, 5 et 18.  
Postes de stationnement aire de maintenance Sud-Ouest : contacter les sociétés gestionnaires.

Some other routes are available when the ACFT is towed.  
Dedicated parking stands on the main apron : F7-F9A, F21-F22, 5 and 18.  
Available parking stands on the South-West Maintenance Area : contact the managing companies.

-  Barre d'arrêt / Stop bar
  -  Point d'attente / Holding point
  -  Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
  -  Aire de trafic / Apron
  -  Point chaud / Hot spot
- 0 500 m



| DISTANCES DECLAREES |  |        |
|---------------------|--|--------|
| RWY 07              |  | RWY 25 |
| 1715                | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 1715   |
| 1715                | TODA - Distance de décollage utilisable              | 1815   |
| 1715                | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable        | 1715   |
| 0                   | LDA - Distance d'atterrissage utilisable             | 1600   |



**LEGENDE**

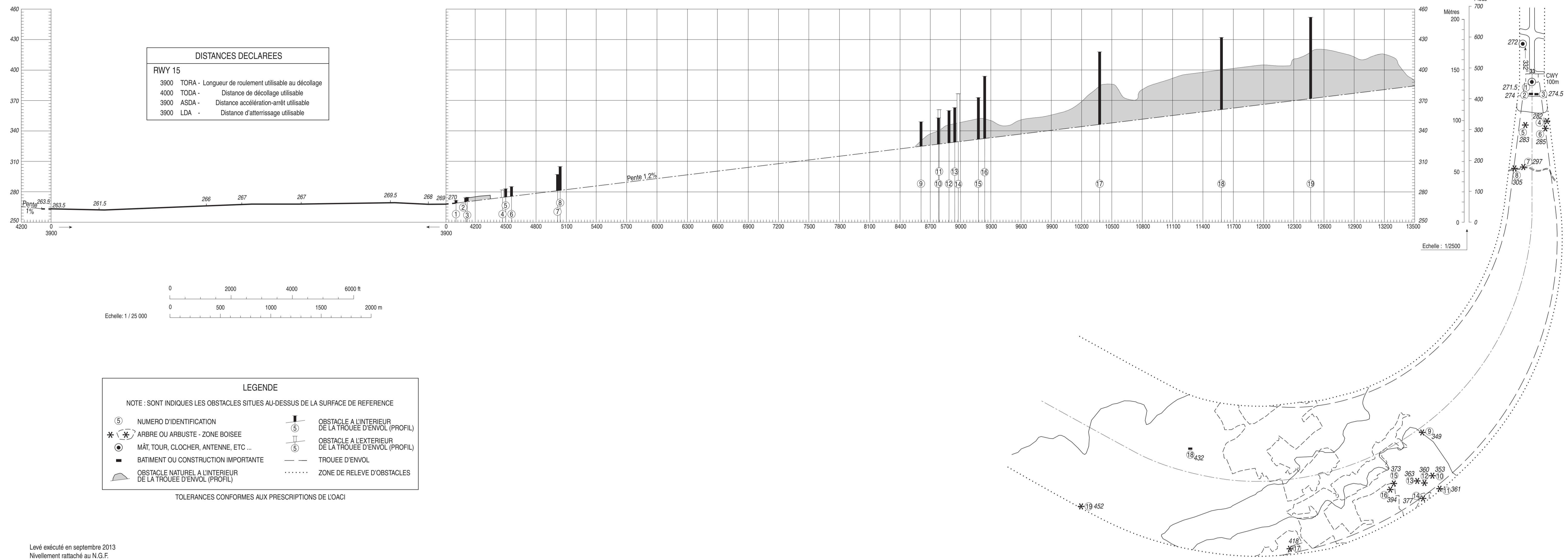
NOTE : SONT INDIQUEES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

|     |  |   |  |
|-----|--|---|--|
| ⑤   | NUMERO D'IDENTIFICATION                                      | ⊥ | OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL) |
| * * | ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE                               | ⊥ | OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL) |
| ⊙   | MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...                         | ⊥ | TROUÉE D'ENVOL                                       |
| ■   | BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE                          | ⋯ | ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES                           |
| ⌒   | OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL) |   |  |

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE LOACI

VAR 2°E (20)

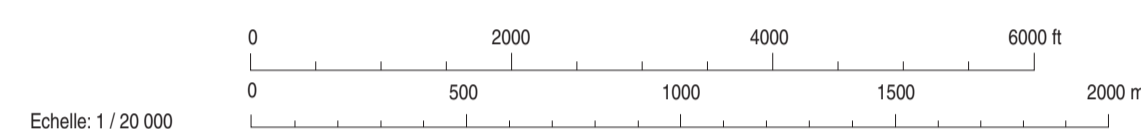
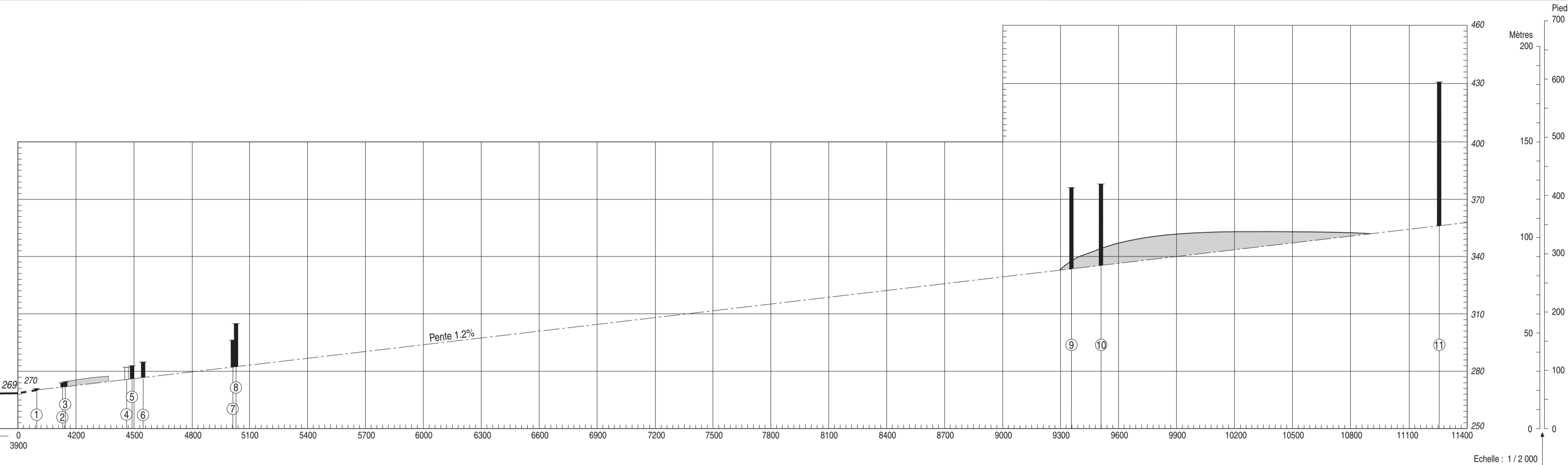
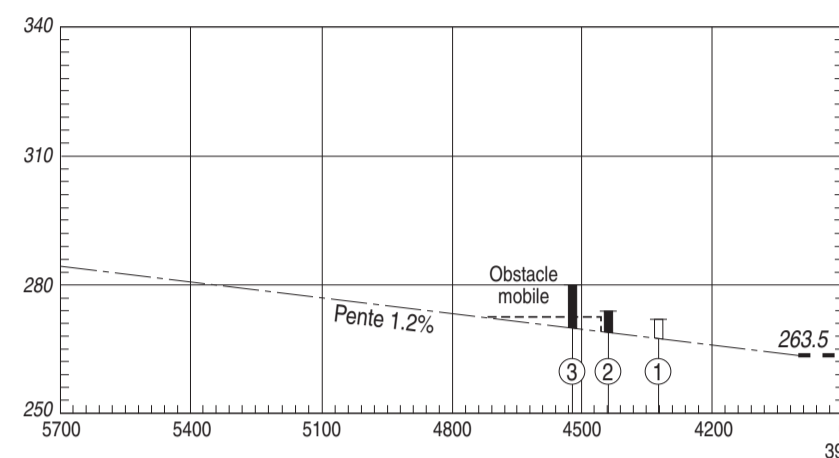
DIMENSIONS ET ALTITUDES  
EN METRES



VAR 2°E (20)

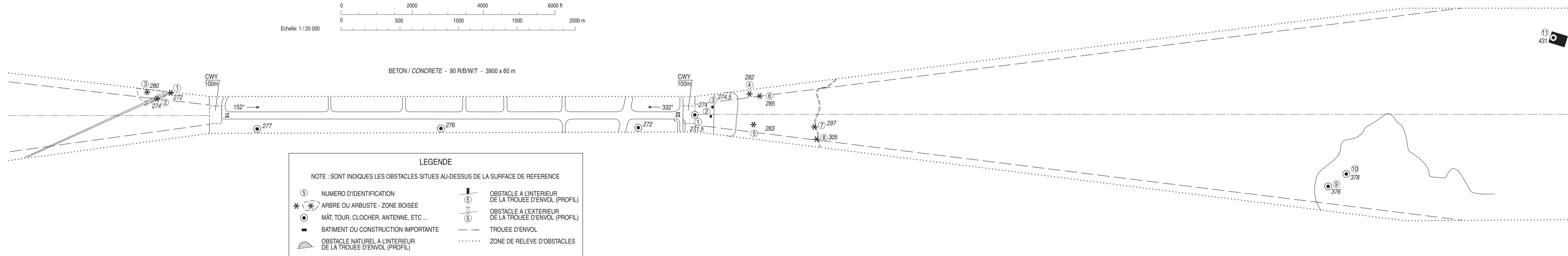
DIMENSIONS ET ALTITUDES  
EN METRES

| DISTANCES DECLAREES |  |        |
|---------------------|--|--------|
| RWY 15              |  | RWY 33 |
| 3900                | TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 3900   |
| 4000                | TODA - Distance de décollage utilisable              | 4000   |
| 3900                | ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable        | 3900   |
| 3900                | LDA - Distance d'atterrissage utilisable             | 2780   |



Echelle: 1 / 20 000

Echelle: 1 / 2 000



**LEGENDE**

NOTE : SONT INDICES LES OBSTACLES SITUES AU-DESSUS DE LA SURFACE DE REFERENCE

|       |  |       |  |
|-------|--|-------|--|
| ⑤     | NUMERO D'IDENTIFICATION                                      | ▬     | OBSTACLE A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL) |
| * * * | ARBRE OU ARBUSTE - ZONE BOISEE                               | ▬     | OBSTACLE A L'EXTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL) |
| ●     | MÂT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, ETC ...                         | ---   | TROUÉE D'ENVOL                                       |
| ■     | BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE                          | ..... | ZONE DE RELEVÉ D'OBSTACLES                           |
| ▲     | OBSTACLE NATUREL A L'INTERIEUR DE LA TROUÉE D'ENVOL (PROFIL) |       |  |

TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE LOACI

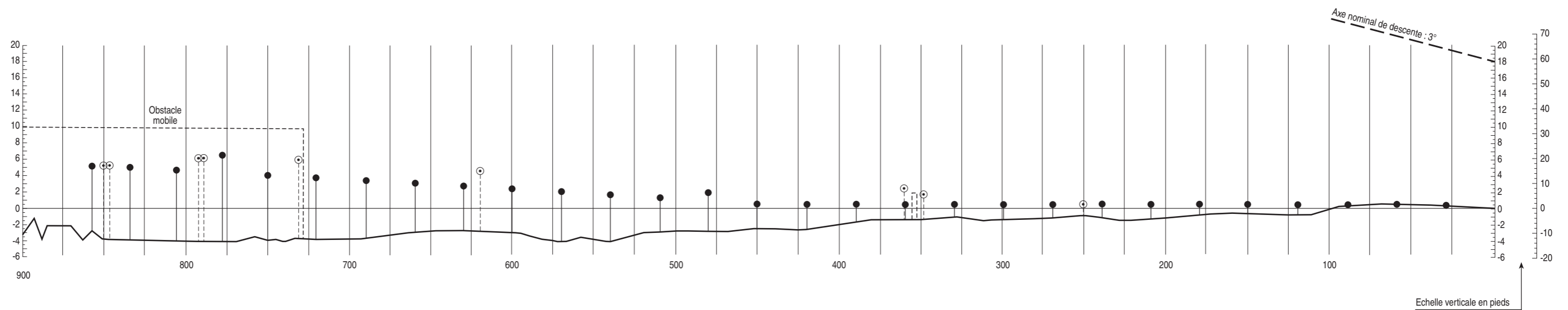
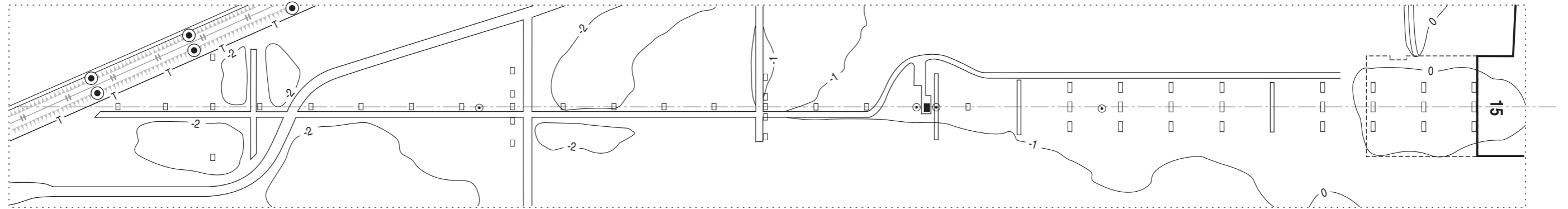


**CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI**  
Precision approach terrain chart - ICAO

**BALE MULHOUSE**  
RWY 15

VAR 2°E (20)

DIMENSIONS ET HAUTEURS  
EN METRES



| LEGENDE  |  |
|--|--|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE                  |  |
| VOIE FERREE  |  |
| COURBE DE NIVEAU                                     |  |
| PROFIL DE L'AXE                                      |  |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE |  |
| FEUX D'APPROCHE                                      |  |
| ARBRES   |  |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc..                   |  |

ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500  
ECHELLE VERTICALE : 1/500  
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT  
RAPPORTEES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

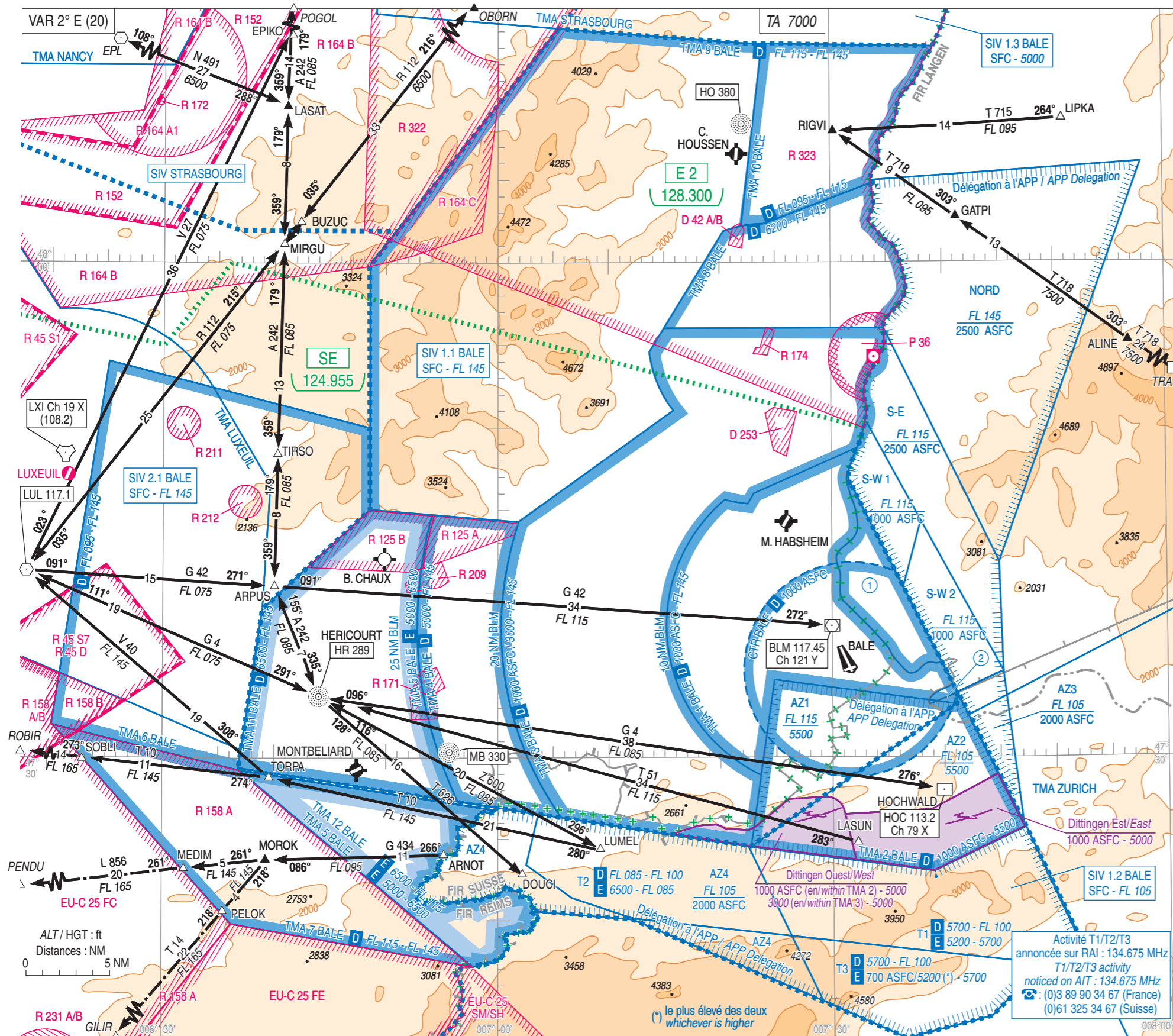
Levé exécuté en septembre 2013  
Nivellement rattaché au N.G.F.

**BALE MULHOUSE**  
Carte régionale  
Area chart

Fréquences / Frequencies : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

Activité véloplane  
Gliding activity

sur instruction ATC / on ATC instruction



- ① TMA 1 BALE allemande Nord
- ② TMA 1 BALE allemande Sud
- C FL100 - FL 145
- D 1000 ASFC - FL 100
- C FL100 - FL 145
- D 1000 ASFC - FL 100

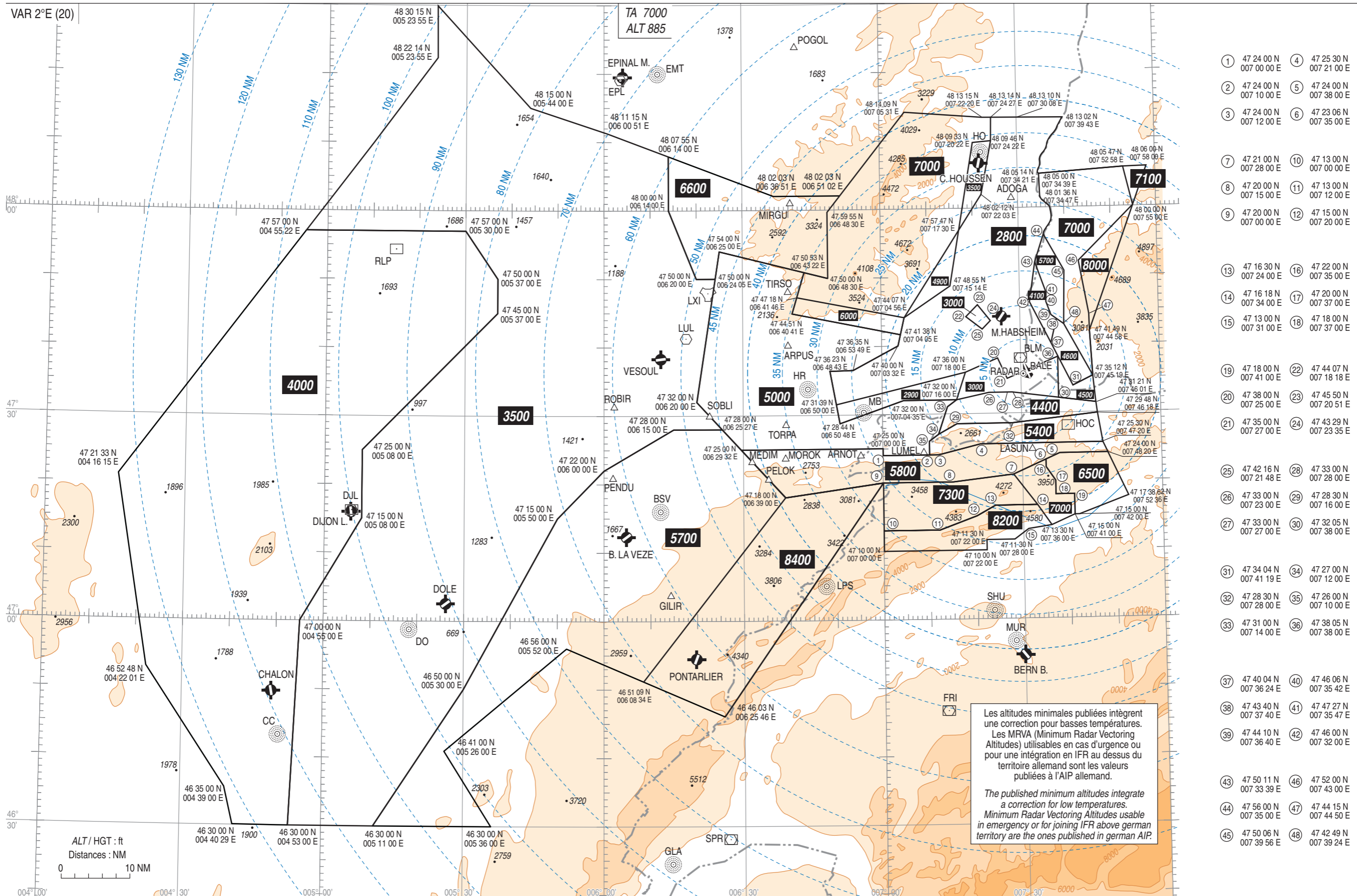
Activité T1/T2/T3  
annoncée sur RAI : 134.675 MHz  
T1/T2/T3 activity  
noticed on AIT : 134.675 MHz  
☎ : (0)3 89 90 34 67 (France)  
(0)61 325 34 67 (Suisse)



**BALE MULHOUSE**  
**Altitudes Minimales de Sécurité Radar**  
**Minimum Radar Safety Altitudes**

Fréquences / Frequencies : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

VAR 2°E (20)



## DATA

## BALE MULHOUSE

## POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

| Identification             | Coordonnées<br><i>Coordinates</i> | RNP | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|----------------------------|-----------------------------------|-----|------|-------------|-----|
| ADOGA                      | voir / see ENR4.3                 | X   | X    |             | X   |
| ALTIK                      | voir / see ENR4.3                 | X   | X    |             | X   |
| ←                          |                                   |     |      |             |     |
| ←                          |                                   |     |      |             |     |
| BLM                        | voir / see AD 2-LFSB.19           |     | X    | X           | X   |
| →                          |                                   |     |      |             |     |
| →                          |                                   |     |      |             |     |
| SB533                      | 47°39'42.1" N 007°28'44.7" E      | X   |      | X           |     |
| SB515                      | 47°34'47.0" N 007°32'10.5" E      | X   |      | X           |     |
| SB600                      | 47°32'15.8"N 007°26'46.2"E        | X   |      | X           |     |
| SB612                      | 47°31'47.1"N 007°26'05.9"E        | X   |      | X           |     |
| SB614                      | 47°26'27.9"N 007°27'45.8"E        | X   |      | X           |     |
| SB616                      | 47°28'11.8"N 007°36'44.7"E        | X   |      | X           |     |
| SB618                      | 47°27'55.2"N 006°59'45.7"E        | X   |      | X           |     |
| SB701                      | 47°41'07.6"N 007°27'44.7"E        | X   |      | X           |     |
| SB703                      | 47°33'38.4"N 007°41'11.2"E        | X   |      | X           |     |
| SB705                      | 47°30'45.4"N 007°17'17.2"E        | X   |      | X           |     |
| DELUG                      | voir / see ENR4.4                 | X   |      | X           |     |
| LASAT                      | voir / see ENR4.4                 | X   |      | X           |     |
| ELBEG                      | voir / see ENR4.4                 | X   | X    | X           |     |
| LUMEL                      | voir / see ENR4.4                 | X   | X    | X           |     |
| OLBEN                      | 47°18'16.0"N 007°37'46.0"E        | X   |      | X           |     |
| TORPA                      | voir / see ENR4.4                 | X   |      | X           |     |
| MOROK                      | voir / see ENR4.4                 | X   |      | X           |     |
| RW15                       | 47° 37' 03,49"N 007° 30' 35,67"E  | X   |      |             | X   |
| 1SB15                      | 47° 47' 03,8"N 007° 14' 25,2"E    | X   |      |             | X   |
| IVDEV                      | voir / see ENR4.4                 | X   |      |             | X   |
| FSB15                      | 47° 45' 49,2"N 007° 24' 28,4"E    | X   |      |             | X   |
| TSB15                      | 47° 34' 47,0"N 007° 32' 10,5"E    | X   |      |             | X   |
| RW33                       | 47° 35' 42,23"N 007° 31' 32,22"E  | X   |      |             | X   |
| 3SB33                      | 47° 38' 21,4"N 007° 21' 37,3"E    | X   |      |             | X   |
| 2SB33                      | 47° 25' 38,3"N 007° 30' 25,7"E    | X   |      |             | X   |
| 1SB33                      | 47° 17' 25,4"N 007° 36' 04,5"E    | X   |      |             | X   |
| IXUDI                      | voir / see ENR4.4                 | X   |      |             | X   |
| FSB33                      | 47° 22' 53,0"N 007° 40' 24,9"E    | X   |      |             | X   |
| TSB33                      | 47° 42' 02,0"N 007° 27' 07,5"E    | X   |      |             | X   |
| IF RWY 15 (4000 ft)        | 47° 47' 17,1"N 007° 23' 24,6"E    |     | X    |             | X   |
| FAP/FAF RWY 15(4000 ft)    | 47° 45' 28,3"N 007° 24'40,2"E     |     | X    |             | X   |
| IF z RWY 33 (7000ft)       | 47°19'41,6"N 007° 42' 36,7"E      |     | X    |             | X   |
| FAP/FAF z RWY 33 (7000 ft) | 47° 21' 30,2"N 007° 41' 21,9"E    |     | X    |             | X   |
| IF y RWY 33 (6200 ft)      | 47° 21' 30,0"N 007° 41' 22,1"E    |     | X    |             | X   |
| FAP/FAF y RWY 33 (6200 ft) | 47° 23' 18,7"N 007° 40' 07,2"E    |     | X    |             | X   |
| IF x RWY 33 (5700 ft)      | 47°22'35,2"N 007°40'37,3"E        |     | X    |             | X   |
| FAP/FAF x RWY 33 (5700 ft) | 47° 24' 31,1"N 007° 39' 17,5" E   |     | X    |             | X   |
| FAF VPT a RWY 33           | 47° 38' 56,6"N 007° 08' 37,1"E    |     | X    |             | X   |

**PRECODING RNAV (GNSS) RWY 15**

| Identification Procedure |     | INA RNAV ALTIK / ADOGA RWY 15 |          |                    |                     |                         | MAG VAR 2020 2.5° E |                              |                              |                 |                                    |          |
|--------------------------|-----|-------------------------------|----------|--------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------|------------------------------------|----------|
| Leg sequence             | P/T | ID                            | Fly Over | Direction<br>MAG ° | Direction<br>True ° | Distance (NM<br>or min) | Turn                | MNM level (FL<br>or AMSL ft) | MAX level (FL<br>or AMSL ft) | IAS MAX<br>(kt) | vertical<br>angle (°) /<br>TCH (m) | Nav Spec |
| INA ALTIK                | IF  | ALTIK                         |          |                    |                     |                         |                     | 7000                         | FL 160                       | 220             |                                    |          |
|                          | TF  | 1SB15                         |          | 26                 | 028.7               | 9.2                     |                     | 7000                         | FL 100                       | 220             |                                    | RNP APCH |
|                          | TF  | IVDEV                         |          | 62                 | 064.9               | 5.6                     |                     | 4000                         | 6000                         | 220             |                                    | RNP APCH |
| INA ADOGA                | IF  | ADOGA                         |          |                    |                     |                         |                     | 7000                         | FL 100                       | 220             |                                    |          |
|                          | TF  | IVDEV                         |          | 194                | 196.0               | 12.2                    |                     | 4000                         | 6000                         | 220             |                                    | RNP APCH |
| HLDG                     |     | ADOGA                         |          |                    |                     |                         |                     |                              |                              |                 |                                    |          |
| HLDG                     |     | ALTIK                         |          |                    |                     |                         |                     |                              |                              |                 |                                    |          |

| Identification Procedure |     | FNA RNP RWY 15 |          |                 |                  |                      |      | MAG VAR 2020 2,5° E       |                           |              |                              |          |
|--------------------------|-----|----------------|----------|-----------------|------------------|----------------------|------|---------------------------|---------------------------|--------------|------------------------------|----------|
| Leg sequence             | P/T | ID             | Fly Over | Direction MAG ° | Direction True ° | Distance (NM or min) | Turn | MMM level (FL or AMSL ft) | MAX level (FL or AMSL ft) | IAS MAX (kt) | vertical angle (°) / TCH (m) | Nav Spec |
| APCH                     | IF  | IVDEV          |          |                 |                  |                      |      | 4000                      | 6000                      | 220          |                              |          |
|                          | TF  | FSB15          |          | 152             | 154.7            | 4                    |      | 4000                      | 4000                      |              |                              | RNP APCH |
|                          | TF  | RW15           | Yes      | 152             | 154.7            | 9.7                  |      |                           |                           |              | -3,0° / 15,24                | RNP APCH |
|                          | TF  | TSB15          | Yes      | 152             | 154.8            | 2.5                  |      |                           | 4000                      | 200          |                              | RNP APCH |
| HLDG                     | DF  | ALTIK          |          |                 |                  |                      | R    | 4600                      | 5500                      | 200          |                              | RNP APCH |
|                          |     | ALTIK          |          |                 |                  |                      |      |                           |                           |              |                              |          |

Input data

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Operation Type                      | 0             |
| SBAS Provider                       | 1             |
| Airport Identifier                  | LFSB          |
| Runway                              | 15            |
| Runway Direction                    | 0             |
| Approach Performance Designator     | 0             |
| Route Indicator                     |               |
| Reference Path Data Selector        | 0             |
| Reference Path Identifier           | E15A          |
| LTP/FTP Latitude                    | 473703.6630N  |
| LTP/FTP Longitude                   | 0073035.5455E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 312.1         |
| FPAP Latitude                       | 473509.4135N  |
| Delta FPAP Latitude (seconds)       | -114.2495     |
| FPAP Longitude                      | 0073155.0430E |
| Delta FPAP Longitude (seconds)      | 79.4975       |
| Threshold Crossing Height           | 50.0          |
| TCH Units Selector                  | 0             |
| Glidepath Angle (degrees)           | 3.00          |
| Course Width (metres)               | 105.00        |
| Length Offset (metres)              | 0             |
| HAL (metres)                        | 40.0          |
| VAL (metres)                        | 50.0          |

Output data

|                      |  |
|----------------------|--|
| Data Block           | 10 02 13 06 0C 0F 00 00 01 35<br>31 05 5E 6F 6F 14 33 0F 39 03<br>31 20 6D 83 FC 13 6D 02 F4 01<br>2C 01 64 00 C8 FA A8 5B B9 17 |
| Calculated CRC Value | A85BB917   |

Required Additional Data

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| ICAO Code                           | SB    |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 263.4 |
| FPAP Orthometric Height (metres)    | 263.4 |

| Identification Procedure |     | RNP ALTIK RWY 33 |          |                    |                     |                         |      | MAG VAR 2020 2,5° E            |                              |                 |                                 |          |
|--------------------------|-----|------------------|----------|--------------------|---------------------|-------------------------|------|--------------------------------|------------------------------|-----------------|---------------------------------|----------|
| Leg sequence             | P/T | ID               | Fly Over | Direction<br>MAG ° | Direction<br>True ° | Distance (NM<br>or min) | Turn | MINIM level (FL<br>or AMSL ft) | MAX level (FL<br>or AMSL ft) | IAS MAX<br>(kt) | vertical angle (°)<br>/ TCH (m) | Nav Spec |
| INA ALTIK                | IF  | ALTIK            |          |                    |                     |                         |      | 7000                           | FL200                        | 220             |                                 |          |
|                          | TF  | 3SB33            |          | 91                 | 093.7               | 9.3                     |      | 7000                           | FL 170                       | 220             |                                 | RNP APCH |
|                          | TF  | 2SB33            |          | 152                | 154.8               | 14.1                    |      | 7000                           | FL 120                       | 220             |                                 | RNP APCH |
|                          | TF  | 1SB33            |          | 152                | 154.9               | 9.1                     |      | 7000                           | FL 090                       | 185             |                                 | RNP APCH |
|                          | TF  | IXUDI            |          | 62                 | 064.9               | 5                       |      | 6200                           | 7400                         | 185             |                                 | RNP APCH |
| APCH                     | IF  | IXUDI            |          |                    |                     |                         |      | 6200                           | 7400                         | 185             |                                 |          |
|                          | TF  | FSB33            |          | 332                | 334.8               | 3.7                     |      | 6200                           | 6200                         | 185             |                                 | RNP APCH |
|                          | TF  | RW33             | Yes      | 332                | 334.8               | 14.2                    |      |                                |                              |                 | -3,5° / 15,24                   | RNP APCH |
|                          | TF  | TSB33            | Yes      | 332                | 334.8               | 7                       |      |                                |                              | 220             |                                 | RNP APCH |
| HLDG                     | DF  | ALTIK            |          |                    |                     | L                       | 4600 | 5500                           | 220                          |                 | RNP APCH                        |          |
| HLDG                     |     | ALTIK            |          |                    |                     |                         |      |                                |                              |                 |                                 |          |
| HLDG                     |     | ALTIK            |          |                    |                     |                         |      |                                |                              |                 |                                 |          |

Input data

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Operation Type                      | 0             |
| SBAS Provider                       | 1             |
| Airport Identifier                  | LFSB          |
| Runway                              | 33            |
| Runway Direction                    | 0             |
| Approach Performance Designator     | 0             |
| Route Indicator                     |               |
| Reference Path Data Selector        | 0             |
| Reference Path Identifier           | E33A          |
| LTP/FTP Latitude                    | 473542.2300N  |
| LTP/FTP Longitude                   | 0073132.2200E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 316.9         |
| FPAP Latitude                       | 473704.9450N  |
| Delta FPAP Latitude (seconds)       | 82.7150       |
| FPAP Longitude                      | 0073034.6535E |
| Delta FPAP Longitude (seconds)      | -57.5665      |
| Threshold Crossing Height           | 50.0          |
| TCH Units Selector                  | 0             |
| Glidepath Angle (degrees)           | 3.50          |
| Course Width (metres)               | 105.00        |
| Length Offset (metres)              | 40            |
| HAL (metres)                        | 40.0          |
| VAL (metres)                        | 50.0          |

Output data

|                      |  |
|----------------------|--|
| Data Block           | 10 02 13 06 0C 21 00 00 01 33<br>33 05 2C F3 6C 14 F8 C9 3A 03<br>61 20 36 86 02 43 3E FE F4 01<br>5E 01 64 05 C8 FA 83 44 99 95 |
| Calculated CRC Value | 83449995   |

Required Additional Data

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| ICAO Code                           | SB    |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 268.3 |
| FPAP Orthometric Height (metres)    | 268.3 |

**BALE MULHOUSE**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 15                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|------------------------------------|-----------------|--------------|----------------------------|----------|-------------------|--------------------|------------------|--------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------|
| RMK<br>Procedure<br>Identification | GNSS only       |              | Waypoint<br>Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance<br>(NM) | MAG VAR 2015 1.7°E |                                 |                                 | Nav Spec |
|                                    | Path Terminator | Ref NAVAID : |                            |          |                   |                    |                  | Turn direction     | MNM Altitude<br>(FL or AMSL ft) | MAX Altitude<br>(FL or AMSL ft) |          |
| <b>ELBEG 7S</b>                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|                                    | CF              |              | BS                         | Yes      | 153               | 154.9              |                  |                    |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CA              |              |                            |          | 153               | 154.9              |                  |                    | 1900                            |                                 | RNAV 1   |
|                                    | DF              |              | BN                         |          |                   |                    |                  | R                  |                                 | 220                             | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | ELBEG                      |          | 077               | 078.9              | 11.2             | R                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
| <b>OLBEN 7Y</b>                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|                                    | CF              |              | SB616                      |          | 153               | 154.9              |                  |                    |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | OLBEN                      |          | 174               | 176.0              | 10.0             | R                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
| <b>OLBEN 7S</b>                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|                                    | CF              |              | BS                         | Yes      | 153               | 154.9              |                  |                    |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CA              |              |                            |          | 153               | 154.9              |                  |                    | 1900                            |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CF              |              | SB612                      |          | 256               | 257.7              |                  | R                  |                                 | 220                             | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | SB614                      |          | 166               | 168.0              | 5.4              | L                  |                                 | 220                             | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | OLBEN                      |          | 139               | 140.3              | 10.7             | L                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
| <b>LUMEL 7S</b>                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|                                    | CF              |              | BS                         | Yes      | 153               | 154.9              |                  |                    |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CA              |              |                            |          | 153               | 154.9              |                  |                    | 1900                            |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CF              |              | SB612                      |          | 256               | 257.7              |                  | R                  |                                 | 220                             | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | LUMEL                      |          | 236               | 237.4              | 13.6             | L                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
| <b>TORPA 7S</b>                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|                                    | CF              |              | BS                         | Yes      | 153               | 154.9              |                  |                    |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CA              |              |                            |          | 153               | 154.9              |                  |                    | 1900                            |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CF              |              | SB600                      |          | 264               | 265.9              |                  | R                  |                                 | 220                             | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | SB618                      |          | 255               | 256.8              | 18.8             | L                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | TORPA                      |          | 272               | 273.6              | 13.8             | R                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
| <b>MOROK 7S</b>                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|                                    | CF              |              | BS                         | Yes      | 153               | 154.9              |                  |                    |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CA              |              |                            |          | 153               | 154.9              |                  |                    | 1900                            |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CF              |              | SB600                      |          | 264               | 265.9              |                  | R                  |                                 | 220                             | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | SB618                      |          | 255               | 256.8              | 18.8             | L                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | MOROK                      |          | 252               | 253.5              | 14.4             | L                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
| <b>LASAT 7S</b>                    |                 |              |                            |          |                   |                    |                  |                    |                                 |                                 |          |
|                                    | CF              |              | BS                         | Yes      | 153               | 154.9              |                  |                    |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | CA              |              |                            |          | 153               | 154.9              |                  |                    | 1900                            |                                 | RNAV 1   |
|                                    | DF              |              | BN                         |          |                   |                    |                  | R                  |                                 | 220                             | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | DELUG                      |          | 333               | 334.8              | 8.3              | L                  |                                 |                                 | RNAV 1   |
|                                    | TF              |              | LASAT                      |          | 307               | 308.3              | 36.2             | L                  |                                 |                                 | RNAV 1   |



**BALE MULHOUSE**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 33 |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |          |
|-----------------|-----------|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|--------------------|------------------------------|------------------------------|----------|
| RMK             | GNSS only | Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | MAG VAR 2020 2,5°E |                              |                              | Nav Spec |
|                 |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               | Turn direction     | MMN Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) |          |
| <b>ELBEG7N</b>  |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |          |
|                 |           | CA                       |                 |                         |          | 332               | 334.7              |               | 1900               |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | CF                       |                 | SB701                   | Y        | 332               | 334.7              |               |                    |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | DF                       |                 | ELBEG                   |          |                   |                    |               |                    | R                            | 220 kt                       | RNAV 1   |
| <b>OLBEN7N</b>  |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |          |
|                 |           | CA                       |                 |                         |          | 332               | 334.7              |               | 1900               |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | CF                       |                 | SB701                   | Y        | 332               | 334.7              |               |                    |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | DF                       |                 | SB703                   |          |                   |                    |               |                    | R                            | 220 kt                       | RNAV 1   |
|                 |           | TF                       |                 | OLBEN                   |          | 186               | 188.6              | 15.6          |                    | R                            |                              | RNAV 1   |
| <b>LUMEL7N</b>  |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |          |
|                 |           | CA                       |                 |                         |          | 332               | 334.7              |               | 1900               |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | CF                       |                 | SB533                   | Y        | 332               | 334.7              |               |                    |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | DF                       |                 | SB705                   |          |                   |                    |               |                    | L                            |                              | RNAV 1   |
|                 |           | TF                       |                 | LUMEL                   |          | 218               | 220.9              | 8.4           |                    |                              |                              | RNAV 1   |
| <b>LASAT7N</b>  |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |          |
|                 |           | CF                       |                 | DELUG                   |          | 332               | 334.7              | 11.2          |                    |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | TF                       |                 | LASAT                   |          | 306               | 308.3              | 36.2          |                    | L                            |                              | RNAV 1   |
| <b>MOROK7N</b>  |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |          |
|                 |           | CA                       |                 |                         |          | 332               | 334.7              |               | 1900               |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | CF                       |                 | SB533                   | Y        | 332               | 334.7              |               |                    |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | DF                       |                 | SB705                   |          |                   |                    |               |                    | L                            |                              | RNAV 1   |
|                 |           | TF                       |                 | SB618                   |          | 254               | 256.7              | 12.2          |                    | R                            |                              | RNAV 1   |
|                 |           | TF                       |                 | MOROK                   |          | 251               | 253.6              | 14.4          |                    | L                            |                              | RNAV 1   |
| <b>TORPA7N</b>  |           |                          |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |          |
|                 |           | CA                       |                 |                         |          | 332               | 334.7              |               | 1900               |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | CF                       |                 | SB533                   | Y        | 332               | 334.7              |               |                    |                              |                              | RNAV 1   |
|                 |           | DF                       |                 | SB705                   |          |                   |                    |               |                    | L                            |                              | RNAV 1   |
|                 |           | TF                       |                 | SB618                   |          | 254               | 256.7              | 12.2          |                    | R                            |                              | RNAV 1   |
|                 |           | TF                       |                 | TORPA                   |          | 271               | 273.6              | 13.8          |                    | R                            |                              | RNAV 1   |

## BALE MULHOUSE

**Avertissement** : Les fréquences peuvent être utilisées différemment de l'affectation standard décrite ci-dessous, en particulier de nuit, en cas de panne ou lors de travaux de maintenance. Une fréquence peut alors être remplacée par une autre de caractéristiques équivalentes.

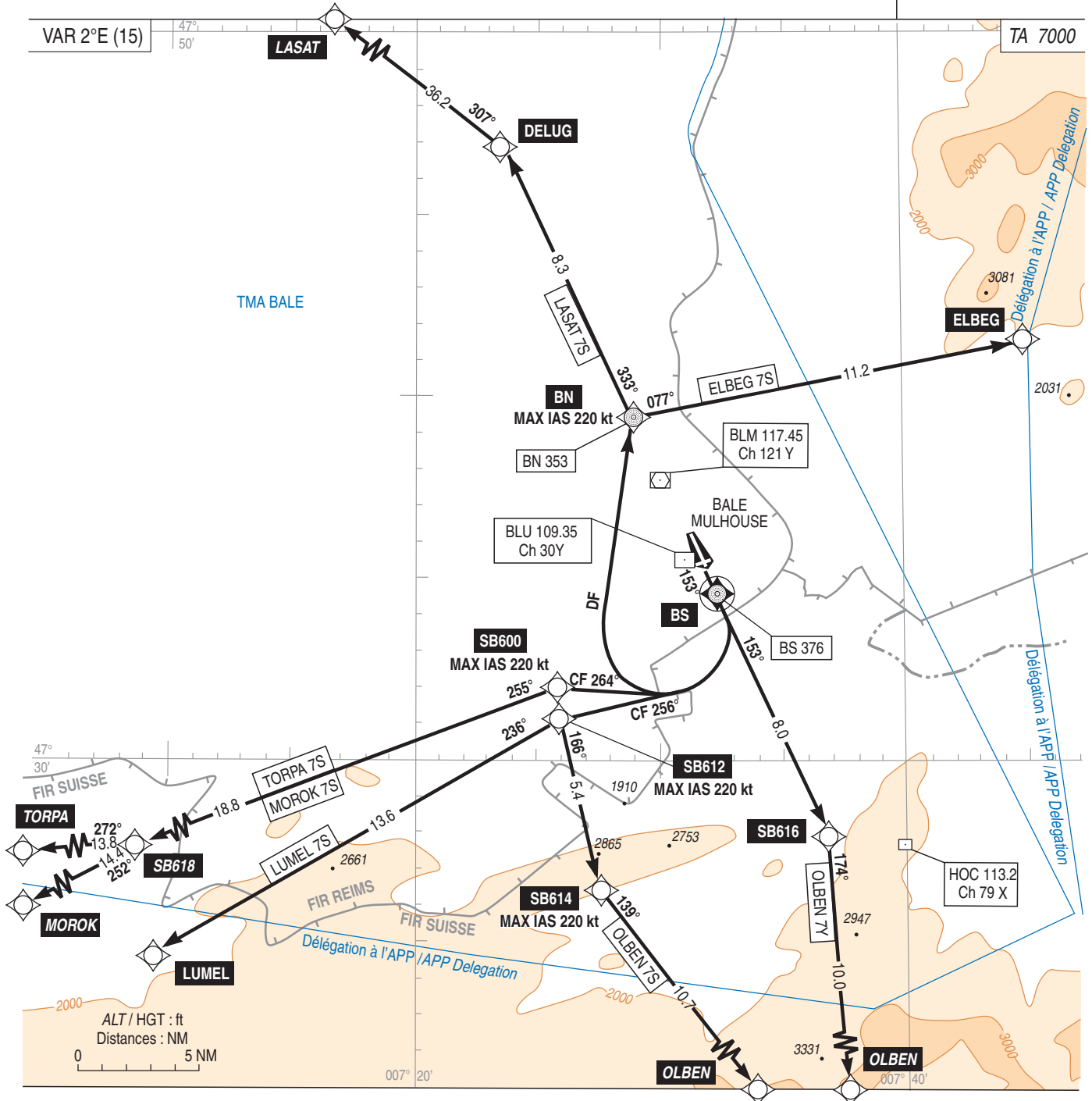
**Warning**: The frequencies can be used differently of the standard assignment described below, in particular at night, in the event of breakdown or at the time of maintenance work. A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.

|                   |  |                                       |
|-------------------|--|---------------------------------------|
| <b>ATIS BALE</b>  | Paramètres ARR et DEP/Activité LF-R 125 et LF-R 127  | 127.880                               |
| <b>TWR BALE</b>   | Prévol/ <i>Preflight</i>   | 121.955                               |
|                   | Sol/ <i>Ground</i>   | 121.605                               |
|                   | Tour/ <i>Tower</i>   | 118.300                               |
|                   | Tour/ <i>Tower</i> supplétive sur instruction ATC / <i>auxiliary on ATC instruction</i>        | 129.250                               |
| <b>APP BALE</b>   | Approche/ <i>Approach</i>  | 119.355                               |
|                   | Approche/ <i>Approach</i> supplétive sur instruction ATC / <i>auxiliary on ATC instruction</i> | 129.250                               |
|                   | Contrôle/ <i>Control</i>   | 124.105                               |
|                   | Contrôle/ <i>Control</i> supplétive sur instruction ATC / <i>auxiliary on ATC instruction</i>  | 129.250                               |
|                   | Sur instruction ATC jusqu'au FL 100 / <i>On ATC instruction up to FL100</i>                    | 118.580 – 130.900                     |
| <b>GONIO BALE</b> | Gonio/VDF  | 118.300 – 118.580 – 119.355 – 130.900 |
| <b>SIV BALE</b>   | SIV1.1/1.2/1.3   | 130.900                               |
|                   | SIV1.1/1.2/1.3 supplétive sur instruction ATC / <i>auxiliary on ATC instruction</i>            | 129.250                               |
|                   | SIV 2.1/2.2/2.3  | 135.850                               |
|                   | SIV 2.1/2.2/2.3 supplétive sur instruction ATC / <i>auxiliary on ATC instruction</i>           | 129.250                               |
|                   | RAI: activation / désactivation secteurs T1/T2/T3 (espaces délégués Zurich)                    | 134.680                               |

**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



## BALE MULHOUSE

(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 15 |  |                                   |  |
|-----------------|--|-----------------------------------|--|
| CAT             | A B C D  |                                   |  |
| PBN Box         | RNAV 1 GNSS seulement / only   |                                   |  |
| Climb gradient  | Voir / See RMK   |                                   |  |
| General RMK     | <p>Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler".<br/>           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.<br/>           Départs omnidirectionnels : voir AD 2.LFSB.22.<br/> <i>The underlined waypoints are WPs to be "overflown".</i><br/> <i>For unequipped ACFT and ACFT that cannot perform SID RNAV 1, follow the ATC instructions. The Pilot in command must report this at start-up.</i><br/> <i>The routes are defined for ACFT with climb performances allowing the minimum ATS gradient to be adopted.</i><br/> <i>If there is any difficulty in complying with this gradient, the Pilot in command must report this at start-up.</i><br/> <i>Multidirectional departures: see AD 2.LFSB.22.</i></p> <p>(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%.<br/> <i>The vegetation at altitude 972(90) and 1037(156) at 569 m and 1160 m of the DER to the right of the axis requires a minimum theoretical climb gradient of 5%.</i></p> |                                   |  |
| SID             | Itinéraires / Routes   | Cir Initiale<br>Initial clearance | 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 (MAX IAS 220 kt) puis ELBEG.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at <u>BS</u> and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right towards BN (MAX IAS 220 kt) then ELBEG.</i>  | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br><i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i>   |
| LASAT 7S        | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers BN (MAX IAS 220 kt), puis DELUG et LASAT.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at <u>BS</u> and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right towards BN (MAX IAS 220 kt) then DELUG and LASAT.</i>  | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br>En cas d'activation des zones LF-R127 A/B, les aéronefs sont guidés par BALE APP pour contourner ces zones.<br><i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i><br><i>If the LF-R127 A/B areas are activated, aircraft are guided by BASEL APP to avoid these areas.</i>   |
| TORPA 7S        | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 264° puis SB600 (MAX IAS 220 kt), puis SB618 et TORPA.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at <u>BS</u> and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 264° then SB600 (MAX IAS 220 kt), then SB618 and TORPA.</i>   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br><i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i>   |
| MOROK 7S        | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 264° puis SB600 (MAX IAS 220 kt), puis SB618 et MOROK.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at <u>BS</u> and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 264°, then SB600 (MAX IAS 220 kt), then SB618 and MOROK.</i>  | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br><i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i>   |
| LUMEL 7S        | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 256° puis SB612 (MAX IAS 220 kt) et LUMEL.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at <u>BS</u> and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 256°, then SB612 (MAX IAS 220 kt) and LUMEL.</i>  | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br><i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i>   |
| OLBEN 7S        | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>BS</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite RM 256° puis SB612 (MAX IAS 220 kt), puis SB614 et OLBEN.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at <u>BS</u> and at 1900 (1015) (2) minimum, turn right MAG 256°, then SB612 (MAX IAS 220 kt), then SB614 and OLBEN.</i>  | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000 ft.<br><i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i>   |
| OLBEN 7Y        | Monter dans l'axe jusqu'à SB616, OLBEN ensuite.<br><i>Climb in the axis up to SB616, then OLBEN.</i>   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% (1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 8.4% jusqu'à 7000 ft.<br>Utilisable uniquement entre 0600 et 2100 (ETE : - 1 HR) sur demande du CDB après vérification que son ACFT fait partie des ACFT autorisés :<br>- aéronefs à hélices munis du CLN,<br>- aéronefs turboréacteurs certifiés conformément aux normes de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, volume 1, 2 <sup>ème</sup> partie, chapitre 3, et dont le niveau de bruit de certification au survol est inférieur à 89 EPNdB.<br><i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 8.4% up to 7000 ft.</i><br><i>Can only be used between 0600 and 2100 (SUM : - 1 HR) on request by the Pilot in command after checking which ACFT are included in authorized ACFT :</i><br>- propeller aircraft with a CLN (noise level certificate),<br>- turbojet aircraft certified to the standards of the Convention on International Civil Aviation, Volume 1, Part 2, Chapter 3, with a noise level certified at the overflight point of less than 89 EPNdB. |

(2) En cas d'impossibilité de respecter 1900 (1015) à BS, les CDT de bord sont tenus de le stipuler et suivront les instructions du CTL.

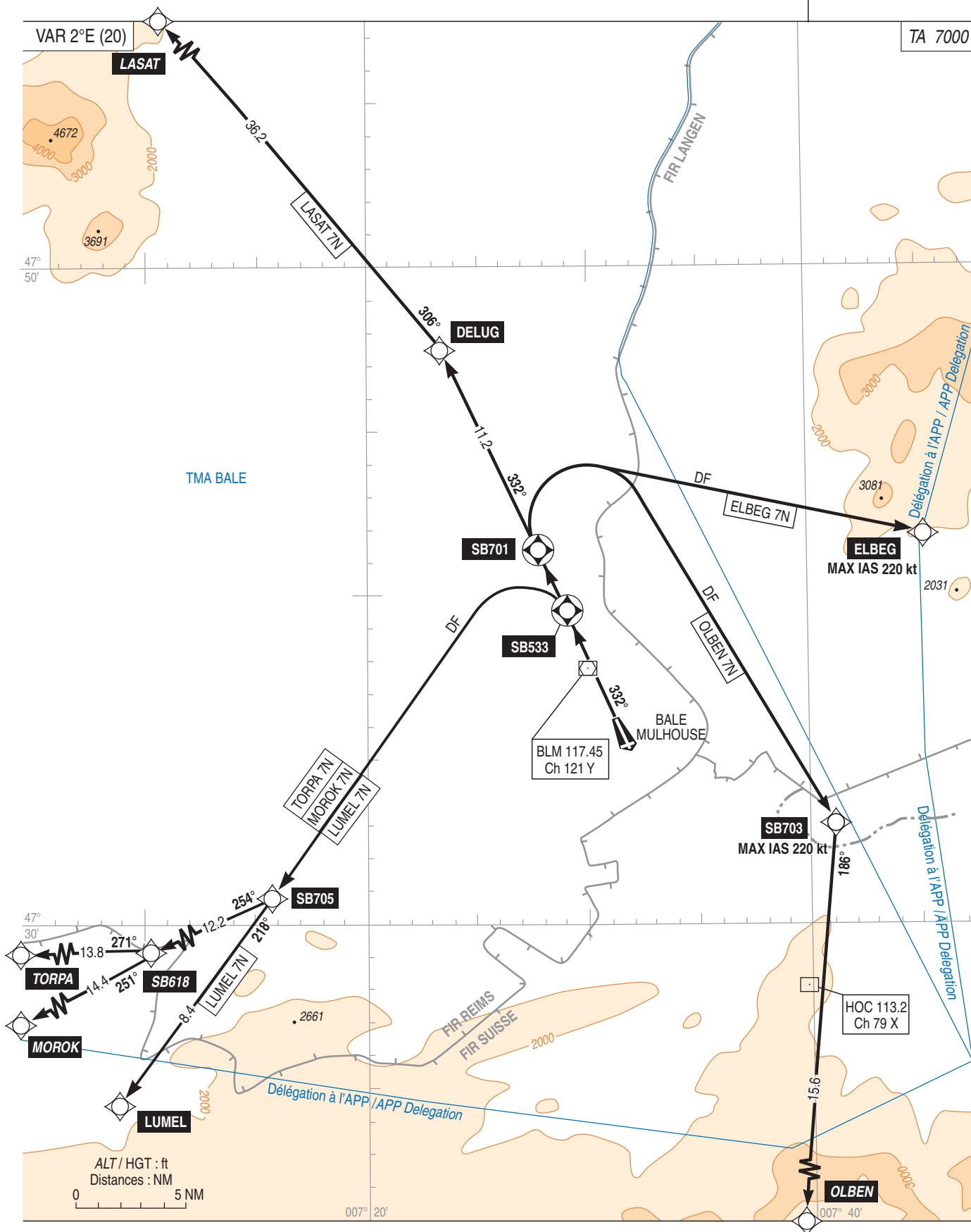
*If 1900 (1015) cannot be complied with at BS, the Pilot in command must state this and follow ATC instructions.*

**BALE MULHOUSE**  
**SID RNAV (GNSS) RWY 33**  
(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

TA 7000



## BALE MULHOUSE

(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

| SID RNAV RWY 33 |  |                                   |   |
|-----------------|--|-----------------------------------|---|
| CAT             | A B C D  |                                   |   |
| PBN Box         | RNAV 1 GNSS seulement / only   |                                   |   |
| Climb gradient  | Voir / See RMK   |                                   |   |
| General RMK     | <p>Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler".<br/>           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.<br/>           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.<br/>           Départs omnidirectionnels : voir AD 2.LFSB.22.<br/> <i>The underlined waypoints are fly-over WPT.</i><br/> <i>For unequipped ACFT and ACFT that cannot perform SID RNAV 1, follow ATC instructions.</i><br/> <i>The pilot in command must report this at start-up.</i><br/> <i>The routes are defined for ACFT with climb performance allowing the minimum ATS gradient to be adopted. If there is any difficulty in complying with this gradient, the The pilot in command must report this at start-up.</i><br/> <i>Multidirectional departures: see AD 2.LFSB.22.</i></p> |                                   |   |
| SID             | Itinéraires / Routes   | Clr Initiale<br>Initial clearance | RMK   |
| <b>ELBEG 7N</b> | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB701</u> et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à droite vers ELBEG.<br>(MAX IAS 220 kt).<br><i>Climb in the axis. At the earliest at SB701 and at 1900 (1036) (1) minimum, turn right towards ELBEG.</i><br>(MAX IAS 220 kt).   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 5.9%.<br><i>Minimum theoretical climb gradient : 5% up to en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 5.9%.</i>   |
| <b>LASAT 7N</b> | Monter dans l'axe jusqu'à DELUG puis LASAT.<br><i>Climb in the axis up to DELUG, then LASAT.</i>   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 8.5% jusqu'à LASAT.<br>En cas d'activation des zones LF-R127 A/B, les aéronefs sont guidés par BALE APP pour contourner ces zones.<br><i>Minimum theoretical climb gradient : 5% up to en-route safety altitude. ATS climb gradient : 8.5% up to LASAT.</i><br><i>If the LF-R127 A/B areas are activated, aircraft are guided by BASEL APP to avoid these areas.</i> |
| <b>TORPA 7N</b> | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB533</u> et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis SB618 et TORPA.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at SB533 and at 1900(1036) (1) minimum, turn left towards SB705, then SB618 and TORPA.</i>   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 10% jusqu'à 3100.<br><i>Minimum theoretical climb gradient : 5% up to en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 10% up to 3100.</i>   |
| <b>MOROK 7N</b> | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB533</u> et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis SB618 et MOROK.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at SB533 and at 1900(1036) (1) minimum, turn left towards SB705, then SB618 and MOROK.</i>   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 10% jusqu'à 3100.<br><i>Minimum theoretical climb gradient : 5% up to en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 10% up to 3100.</i>   |
| <b>LUMEL 7N</b> | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB533</u> et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis LUMEL.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at SB533 and at 1900 (1036) (1) minimum, turn left towards SB705, then LUMEL.</i>   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 10% jusqu'à 3100.<br><i>Minimum theoretical climb gradient : 5% up to en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 10% up to 3100.</i>   |
| <b>OLBEN 7N</b> | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB701</u> et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à droite vers SB703 (0\$; IAS 220 kt) puis OLBEN.<br><i>Climb in the axis. At the earliest at SB701 and at 1900 (1036) (1) minimum, turn right towards SB703 (0\$; IAS 220 kt) then OLBEN.</i>   | 7000 ft                           | Pente théorique de montée : 5% jusqu'à l'altitude de sécurité en route.<br>Pente ATS : 5.9%.<br><i>Minimum theoretical climb gradient : 5% up to en-route safety altitude.</i><br><i>ATS climb gradient : 5.9%.</i>   |

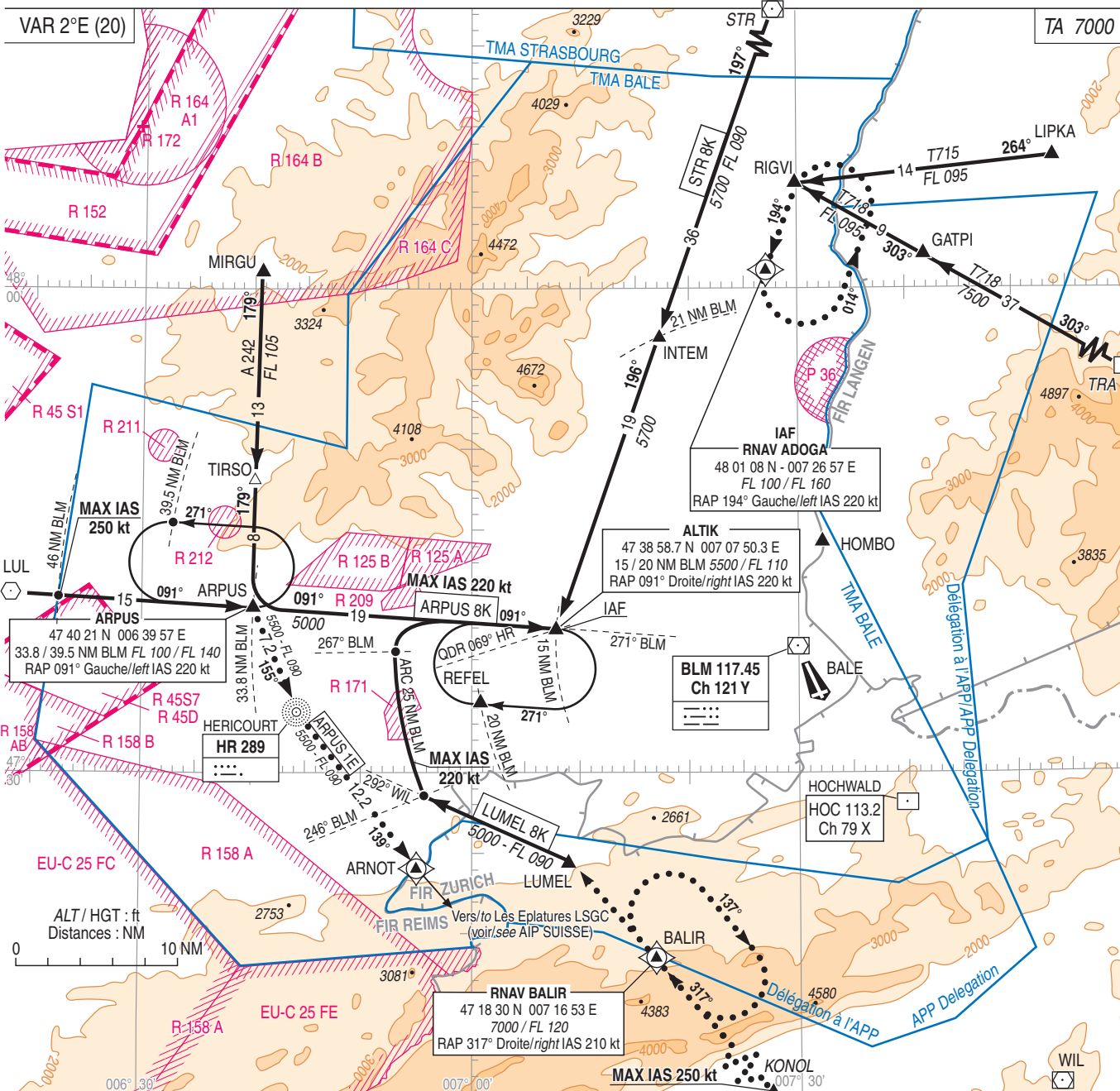
(1) En cas d'impossibilité de respecter 1900 (1036) à SB533, les CDT de bord sont tenus de le stipuler et suivront les instructions du CTL.  
*If 1900 (1036) cannot be complied with at SB533, the Pilot in command must state this and follow ATC instructions.*



**BALE MULHOUSE  
STAR**  
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

..... RNAV



**BALE MULHOUSE  
STAR****1 PROCEDURES D'ARRIVEE**

STR 8K : utilisables uniquement avec l'accord préalable de REIMS ACC et STRASBOURG APP.

**Non utilisable en cas d'activation des zones LFR 127 A/B.**

**Procédures moindre bruit**

1a) Les approches doivent s'effectuer selon un angle égal ou supérieur à l'angle de la trajectoire de descente définie par :

- L'ILS ou le PAPI piste 15 : 3.0° (5.2%)
- L'ILS ou le PAPI piste 33 : 3.5° (6.1%)

1b) La trajectoire de descente doit être choisie de manière à maintenir la configuration lisse aussi longtemps que possible eu égard à la sécurité et aux exigences des services du contrôle de la circulation aérienne.

1c) La diminution de la vitesse et la sortie des traînées seront effectuées de manière à ce que l'avion ait la configuration et la vitesse d'atterrissage au plus tard à 4 NM du seuil de piste.

☞

**2 RWY 33 et 25**

- en VMC : effectuer l'étape vent arrière à 2500 AMSL.

- en IMC : effectuer l'étape vent arrière à la plus grande hauteur compatible avec le maintien des références visuelles au sol.

L'APCH finale RWY 33 devra s'effectuer en utilisant dans la mesure du possible, les indications fournies par le PAPI.

**3 PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**

Rechercher les conditions VMC sur le RDL 262° BLM à 4300 ft AMSL jusqu'aux limites de la TMA.

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD-2.LFSB.22

**5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Voir AD-2.LFSB.22

**6 PANNE DME**

- au sol : le point HOMBO peut être confirmé par les distances 6,4 NM BLM Ch 121Y (117.45).

- à bord : prévenir le contrôle et utiliser les temps d'éloignement mentionnés sur les IAC correspondantes.

**1 INBOUND PROCEDURES**

STR 8K: usable only with prior permission REIMS ACC and STRASBOURG APP.

**Unusable when LFR 127 A/B areas are active.**

**Noise abatement procedures**

1a) Approaches must be carried out in compliance with an angle equal or above the descent flight path angle set to:

- ILS or PAPI RWY 15: 3.0° (5.2%)
- ILS or PAPI RWY 33: 3.5° (6.1%)

1b) Descent path shall be selected so as to maintain clean configuration as long as possible with regard to safety and requirements of ATC.

1c) Speed-down and trail are performed so that the aircraft has the configuration and landing speed at the latest at 4 NM from the runway threshold.

**2 RWY 33 and 25**

- VMC: perform down wind leg at 2500 AMSL.

- IMC: perform down wind leg at the maximum height complying with the maintaining of ground visual references.

Final APCH RWY 33 will be performed using, as much as possible, information delivered by PAPI.

**3 PROCEDURE TO VACATE THE TMA**

Seek VMC on RDL 262° BLM at 4300 ft AMSL as far as TMA limits.

**4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

See AD-2.LFSB.22

**5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE AND MISSED APPROACH (API)**

See AD-2.LFSB.22

**6 DME FAILURE**

- on ground: HOMBO point can be confirmed by 6,4 NM BLM Ch 121Y (117.45).

- on board: advise ATC and use the outbound flying times mentioned on corresponding IAC.



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**BALE MULHOUSE**

*Instrument approach*

CAT A B C D

ILS y CAT I ou/or CAT II et/and CAT III

ou/or LOC y RWY 15

VOR y RWY 15

ALT AD : 885, THR : 864 (31 hPa)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres.  
*vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS y + DME MH<br>API 3% |     | OCH ILS<br>CAT 1<br>API 3% | OCH ILS<br>CAT 2<br>API 3% | CAT 3<br>API 3%<br>APPR RWY 15 homologuée<br>pour CAT 2 et 3 |
|-----|--------------------------|-----|----------------------------|----------------------------|--|
|     | DA (H)                   | RVR |                            |                            |  |
| A   | <b>1070</b> (200)        | 550 | 145                        | 58                         | CAT 3<br>API 3%<br>APPR RWY 15 approved<br>for CAT 2 and 3   |
| B   |                          |     | 156                        | 70                         |  |
| C   |                          |     | 180                        | 81                         |  |
| D   |                          |     | 191                        | 94                         |  |
| DL  |                          |     | 197                        | 94                         |  |

| CAT | VOR y<br>OCH : 360 |     | MVL/Circling (1)   |      |
|-----|--------------------|-----|--------------------|------|
|     | MDA (H)            | RVR | MDA (H)            | VIS  |
| A   | <b>1230</b> (360)  | 900 | <b>2000</b> (1120) | 5000 |
| B   |                    |     | <b>2000</b> (1120) |      |
| C   |                    |     | <b>2030</b> (1150) |      |
| D   |                    |     | <b>2230</b> (1350) |      |

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, THR : 864 (31 hPa)

**BALE MULHOUSE**

ILS Y CAT I ou/ou CAT II et/and CAT III

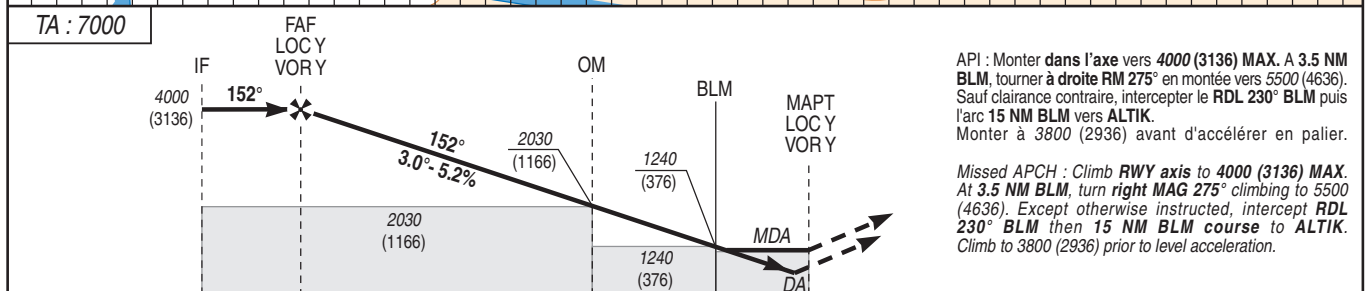
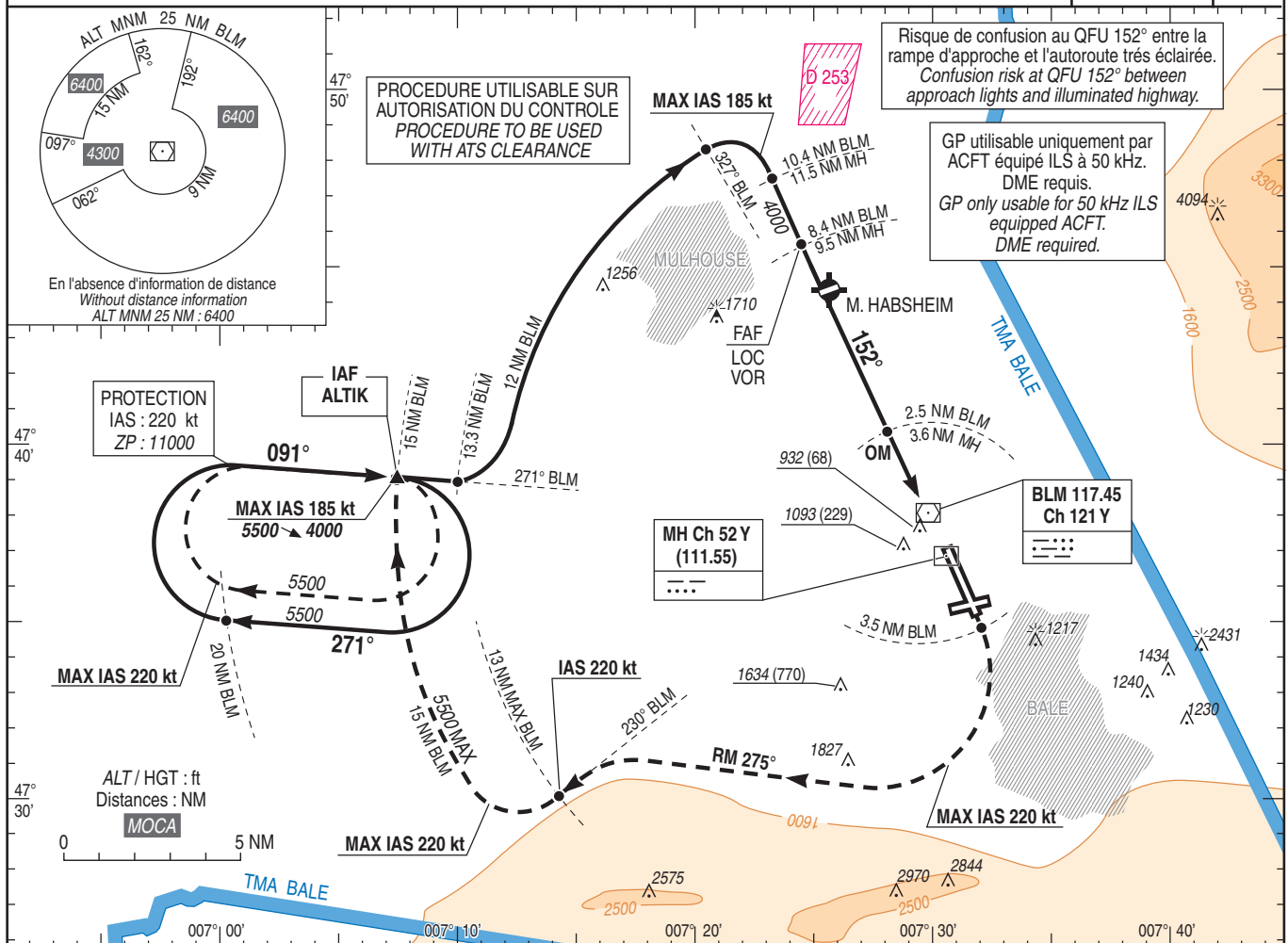
ou/ou LOC Y RWY 15

VOR Y RWY 15

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

ILS - DME  
MH 111.55  
RDH : 50

VAR  
2°E  
(20)



|                |      |     |     |     |     |
|----------------|------|-----|-----|-----|-----|
| → DME BLM (NM) | 10.4 | 8.4 | 2.5 | 0   | 0.5 |
| → THR (NM)     | 11.4 | 9.4 | 3.5 | 1   | 0.5 |
| → DME MH (NM)  | 11.5 | 9.5 | 3.6 | 1.1 | 0.6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / vertical distances in feet, RVR in metres. REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS Y + DME MH<br>API 2.5% |     |           | LOC Y + DME BLM |            |     | DME BLM |       |        |        |        |        |        |        |        |       |  |  |
|-----|----------------------------|-----|-----------|-----------------|------------|-----|---------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--|--|
|     | DA (H)                     | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2       | MDA (H)    | RVR | OCH     | NM    | 8      | 7      | 6      | 5      | 4      | 3      | 2      | 1     |  |  |
| A   | 1110 (240)                 | 550 | 237       | 131             | 1230 (360) | 900 | 360     | ALT   | 3780   | 3461   | 3143   | 2825   | 2506   | 2188   | 1869   | 1551  |  |  |
| B   | 1110 (250)                 | 550 | 244       | 145             |            |     |         | (HGT) | (2916) | (2597) | (2279) | (1961) | (1642) | (1324) | (1005) | (687) |  |  |
| C   | 1140 (270)                 | 600 | 269       | 158             |            |     |         |       |        |        |        |        |        |        |        |       |  |  |
| D   | 1150 (290)                 | 650 | 282       | 170             |            |     |         |       |        |        |        |        |        |        |        |       |  |  |
| DL  | 1160 (290)                 | 650 | 288       | 170             |            |     |         |       |        |        |        |        |        |        |        |       |  |  |

Observations / Remarks : NIL.

|              |        |       |          |       |          |        |          |        |          |        |          |        |          |        |                                |
|--------------|--------|-------|----------|-------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|--------------------------------|
| FAF - THR    | 9.4 NM | 70 kt | 8 min 03 | 85 kt | 6 min 38 | 100 kt | 5 min 38 | 115 kt | 4 min 54 | 130 kt | 4 min 20 | 160 kt | 3 min 31 | 185 kt | 3 min 03                       |
| FAF - MAPT   | 8.9 NM |       | 7 min 38 |       | 6 min 17 |        | 5 min 20 |        | 4 min 39 |        | 4 min 06 |        | 3 min 20 |        | 2 min 53                       |
| VSP (ft/min) |        |       |          |       |          |        |          |        |          |        |          |        |          |        | Non disponible / Not available |

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
Instrument approach

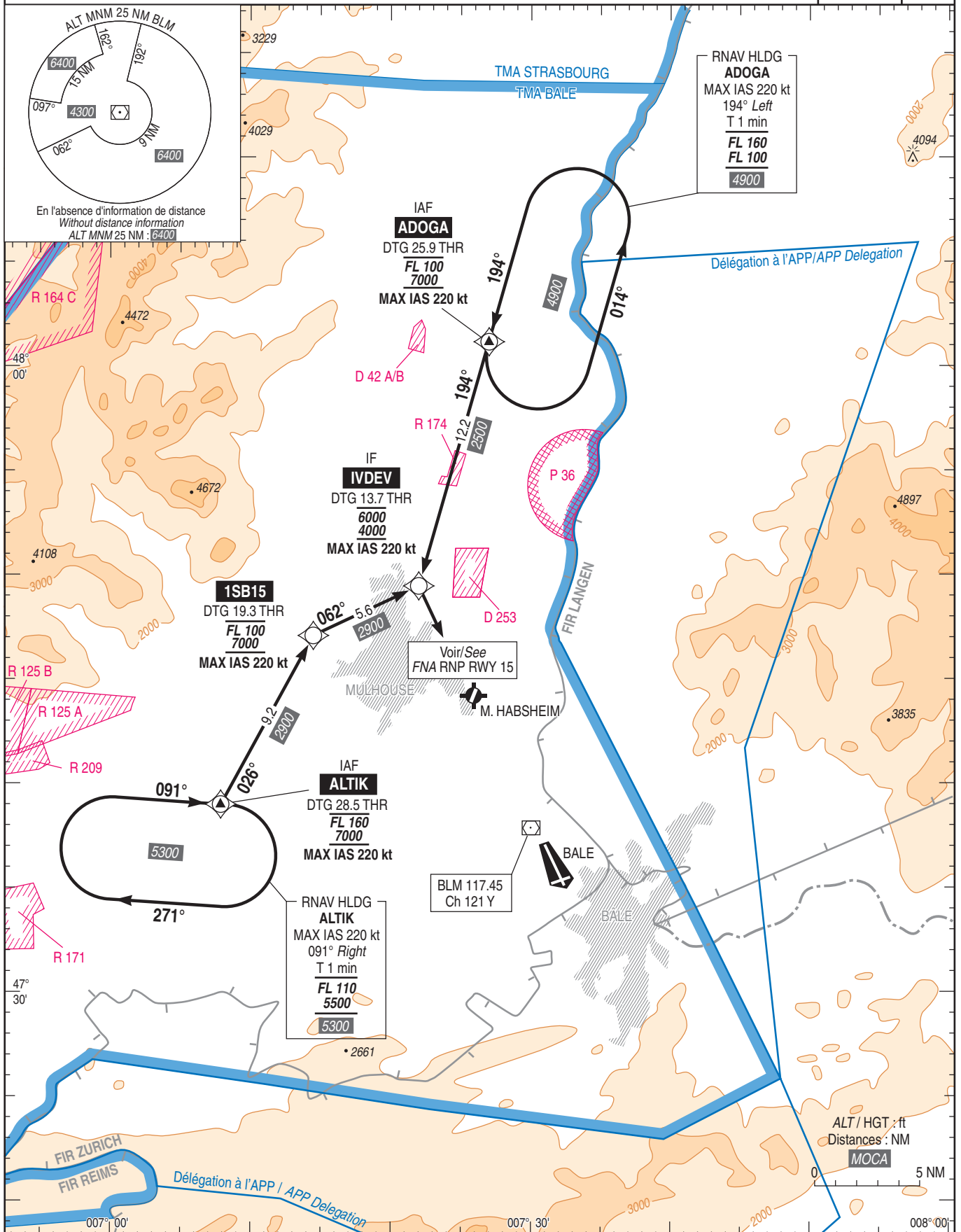
**BALE MULHOUSE**

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS) RWY 15

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

|  |                           |
|--|---------------------------|
| <b>EGNOS</b><br>Ch 61881<br>E15A<br>RDH : 50 | <b>VAR</b><br>2°E<br>(20) |
|--|---------------------------|



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**BALE MULHOUSE**

*Instrument approach*  
CAT A B C D

FNA ILS z CAT I ou/or CAT II et/and CAT III  
ou/or LOC z RWY 15  
FNA VOR z RWY 15

ALT AD : 885, THR : 864 (31 hPa)

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres.  
*vertical distances in feet, RVR and VIS in meters.*

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS z + DME MH<br>API 3% |     | OCH ILS<br>CAT 1<br>API 3% | OCH ILS<br>CAT 2<br>API 3% | CAT 3<br>API 3%<br>APPR RWY 15 homologuée<br>pour CAT 2 et 3 |
|-----|--------------------------|-----|----------------------------|----------------------------|--|
|     | DA (H)                   | RVR |                            |                            |  |
| A   | <b>1070</b> (200)        | 550 | 145                        | 58                         | CAT 3<br>API 3%<br>APPR RWY 15 approved<br>for CAT 2 and 3   |
| B   |                          |     | 156                        | 70                         |  |
| C   |                          |     | 180                        | 81                         |  |
| D   |                          |     | 191                        | 94                         |  |
| DL  |                          |     | 197                        | 94                         |  |

| CAT | VOR z<br>OCH : 360 |     | MVL / Circling (1) |      |
|-----|--------------------|-----|--------------------|------|
|     | MDA (H)            | RVR | MDA (H)            | VIS  |
| A   | <b>1230</b> (360)  | 900 | <b>2000</b> (1120) | 5000 |
| B   |                    |     | <b>2000</b> (1120) |      |
| C   |                    |     | <b>2030</b> (1150) |      |
| D   |                    |     | <b>2230</b> (1350) |      |

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, THR : 864 (31 hPa)

**BALE MULHOUSE**

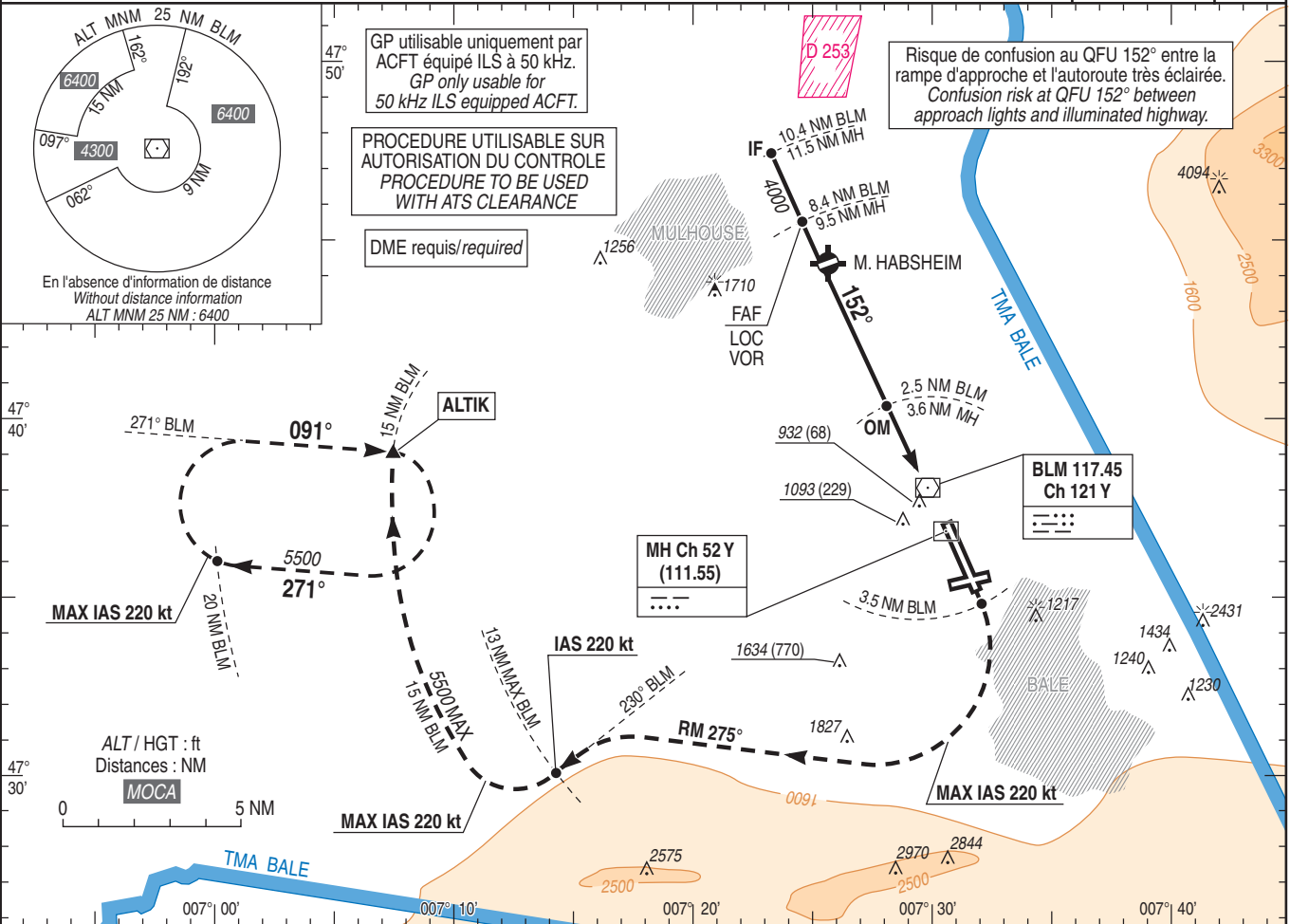
FNA ILS z CAT I ou/or CAT II et/and CAT III

ou/or LOC Z RWY 15

FNA VOR Z RWY 15

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

|                  |             |
|------------------|-------------|
| <b>ILS - DME</b> | <b>VAR</b>  |
| <b>MH 111.55</b> | <b>2°E</b>  |
| <b>RDH : 50</b>  | <b>(20)</b> |



|                |      |     |     |     |     |
|----------------|------|-----|-----|-----|-----|
| → DME BLM (NM) | 10.4 | 8.4 | 2.5 | 0   | 0.5 |
| → THR (NM)     | 11.4 | 9.4 | 3.5 | 1   | 0.5 |
| → DME MH (NM)  | 11.5 | 9.5 | 3.6 | 1.1 | 0.6 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / vertical distances in feet, RVR in metres. REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS Z + DME MH<br>API 2.5% |     |           |           | LOC Z + DME BLM |     |     | DME BLM |        |        |        |        |        |        |        |       |  |  |  |
|-----|----------------------------|-----|-----------|-----------|-----------------|-----|-----|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--|--|--|
|     | DA (H)                     | RVR | OCH CAT 1 | OCH CAT 2 | MDA (H)         | RVR | OCH | NM      | 8      | 7      | 6      | 5      | 4      | 3      | 2      | 1     |  |  |  |
| A   | 1110 (240)                 | 550 | 237       | 131       | 1230 (360)      | 900 | 360 | 8       | 3780   | 3461   | 3143   | 2825   | 2506   | 2188   | 1869   | 1551  |  |  |  |
| B   | 1110 (250)                 | 550 | 244       | 145       |                 |     |     | (HGT)   | (2916) | (2597) | (2279) | (1961) | (1642) | (1324) | (1005) | (687) |  |  |  |
| C   | 1140 (270)                 | 600 | 269       | 158       |                 |     |     |         |        |        |        |        |        |        |        |       |  |  |  |
| D   | 1150 (290)                 | 650 | 282       | 170       |                 |     |     |         |        |        |        |        |        |        |        |       |  |  |  |
| DL  | 1160 (290)                 | 650 | 288       | 170       |                 |     |     | -       | -      | -      |        |        |        |        |        |       |  |  |  |

Observations / Remarks : NIL.

|              |        |       |          |       |          |        |          |        |          |        |          |        |          |        |                                |
|--------------|--------|-------|----------|-------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|--------|--------------------------------|
| FAF - THR    | 9.4 NM | 70 kt | 8 min 03 | 85 kt | 6 min 38 | 100 kt | 5 min 38 | 115 kt | 4 min 54 | 130 kt | 4 min 20 | 160 kt | 3 min 31 | 185 kt | 3 min 03                       |
| FAF - MAPT   | 8.9 NM |       | 7 min 38 |       | 6 min 17 |        | 5 min 20 |        | 4 min 39 |        | 4 min 06 |        | 3 min 20 |        | 2 min 53                       |
| VSP (ft/min) |        |       |          |       |          |        |          |        |          |        |          |        |          |        | Non disponible / Not available |

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

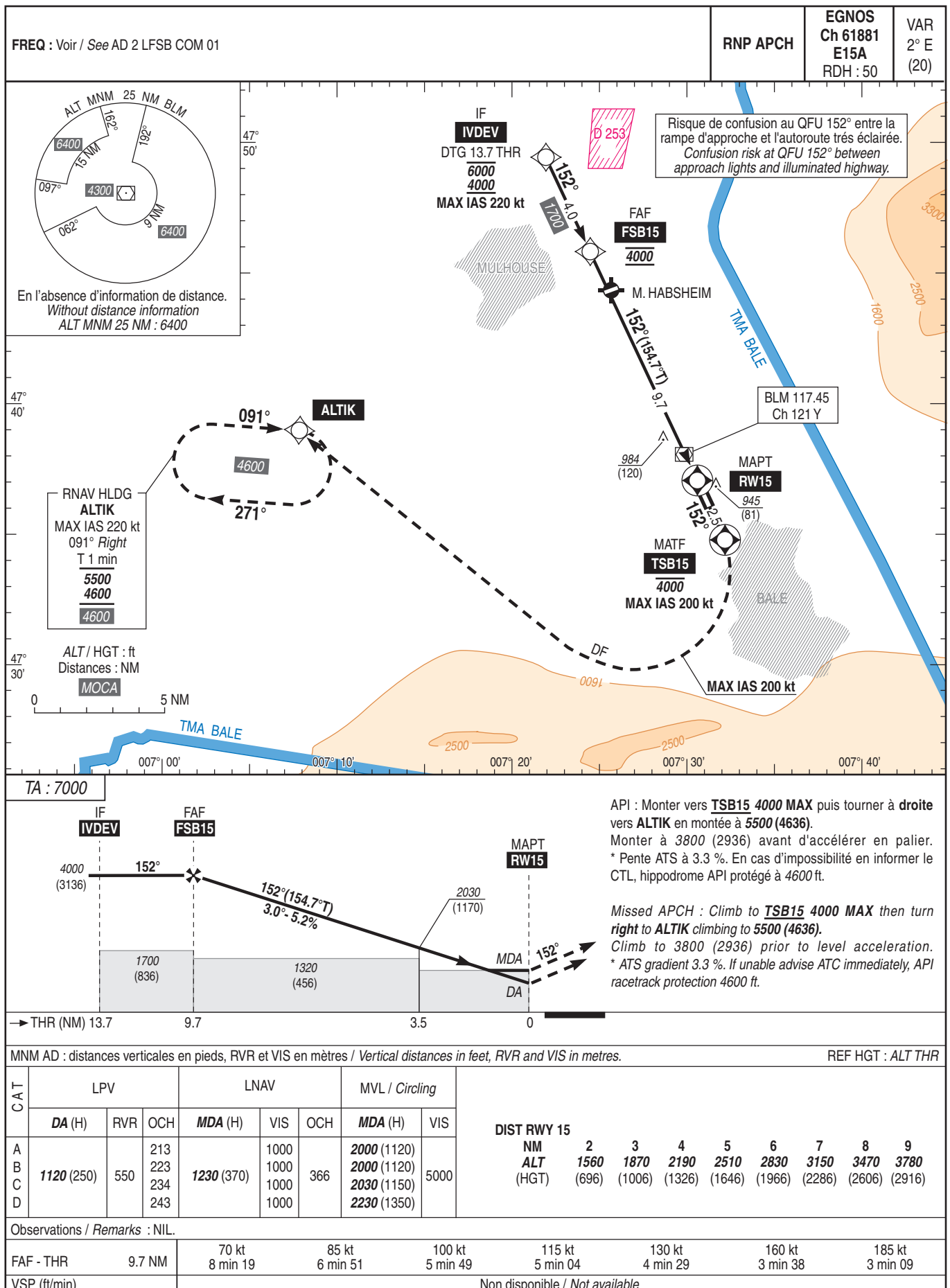
**BALE MULHOUSE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, THR : 864 (31 hPa)

FNA RNP RWY 15





**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**BALE MULHOUSE**

Instrument approach

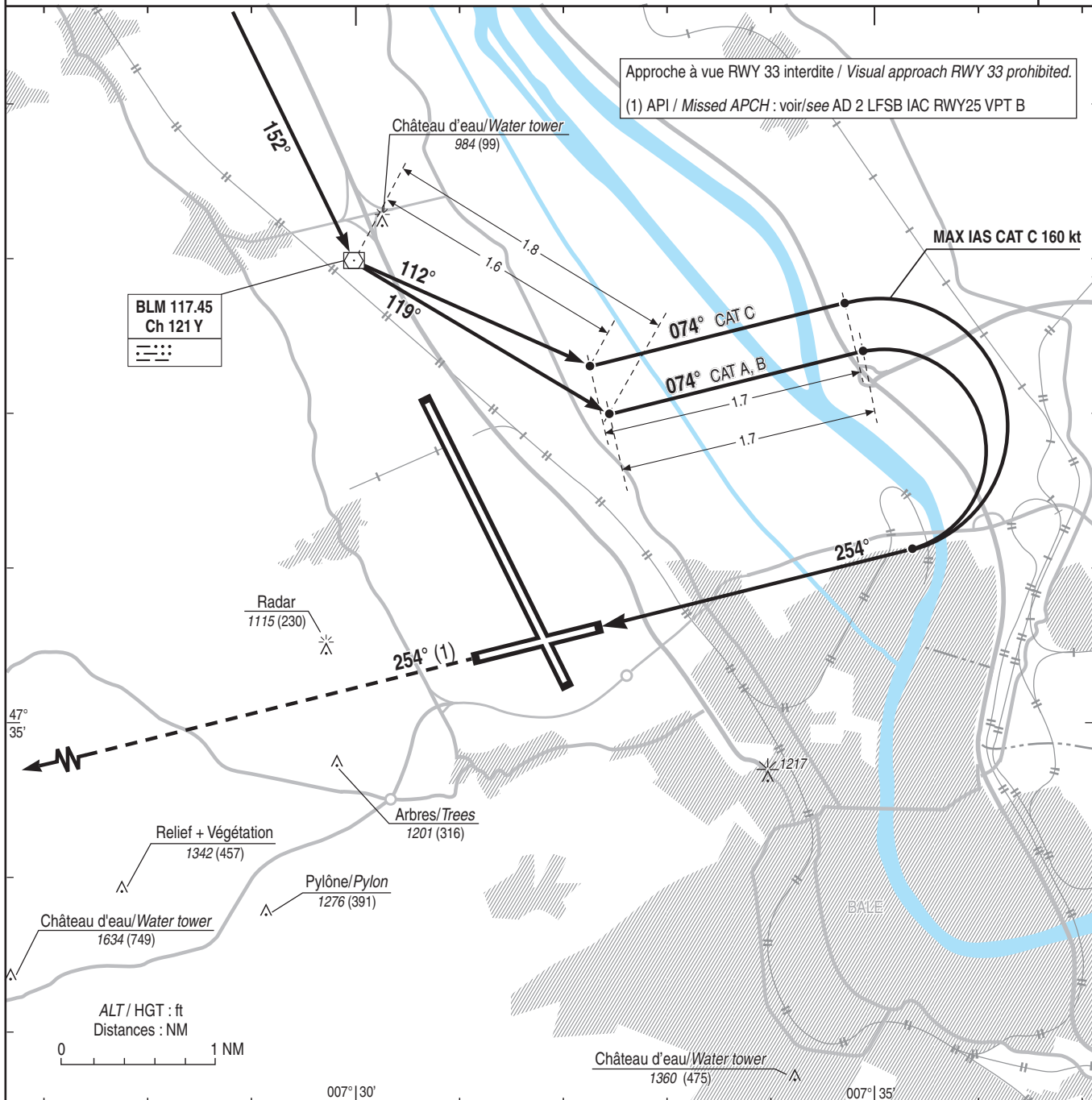
CAT A B C

ALT AD : 885 (32 hPa), THR : 885

VPT A RWY 25

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

VAR  
2°E  
(20)



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

| CAT | VPT (2)(4)<br>RWY 25 |      | MVL / Circling (3)(4) |      |
|-----|----------------------|------|-----------------------|------|
|     | MDA (H)              | VIS  | MDA (H)               | VIS  |
| A   | 1700 (815)           |      | 1900 (1020)           |      |
| B   | 1700 (815)           | 5000 | 1900 (1020)           | 5000 |
| C   | 1800 (915)           |      | 2040 (1150)           |      |

Observations / Remarks :

(2) Suite à finale RWY 15 / Following RWY 15 final

(3) MVL RWY 33 / Circling RWY 33 : VIS 5000 m.

(4) Ne pas descendre en dessous de la MDA avant le début du segment rectiligne d'alignement en finale.

Do not descend below MDA before the beginning of straight line segment on final.

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**BALE MULHOUSE**

Instrument approach

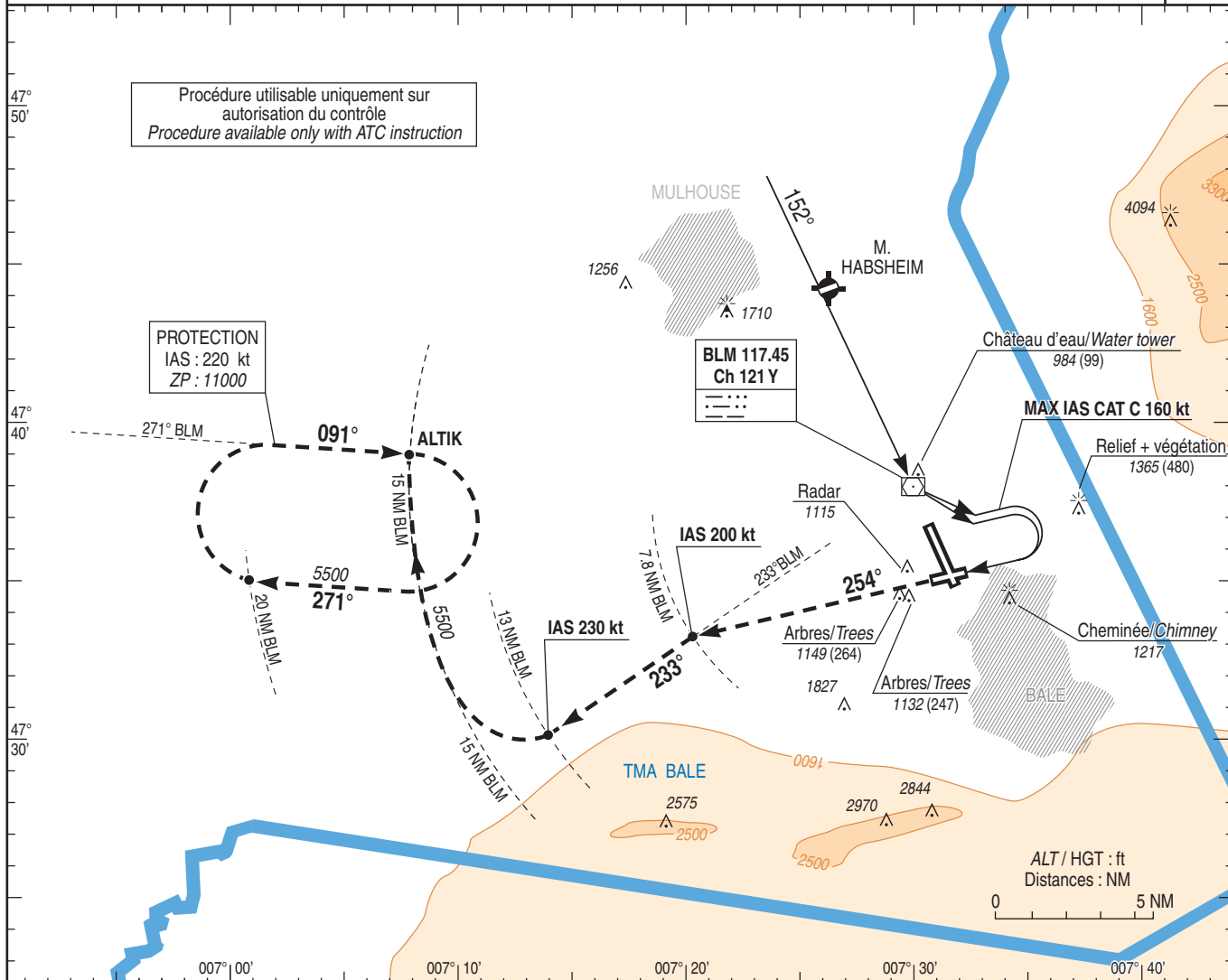
CAT A B C

ALT AD : 885 (32 hPa), THR : 885

VPT B RWY 25

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

VAR  
2°E  
(20)



TA : 7000

API : Au MAPT, monter RM 254° pour intercepter et suivre le RDL 233° BLM à 7.8 NM BLM MAX, en montée vers 5500 (4615).  
Sauf clairance contraire, intercepter l'arc 15 NM BLM vers ALTIK.  
Monter à 3800 (2915) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At MAPT climb RM 254° to intercept and follow RDL 233° BLM at 7.8 NM BLM MAX, climbing to 5500 (4615).  
Except otherwise instructed, intercept 15 NM BLM course to ALTIK.  
Climb to 3800 (2915) prior to level acceleration.

MAPT



DME THR ← (NM) 14.5

MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres./Vertical distances in feet, VIS in metres.

REF HGT : ALT AD

| CAT | VPT (1) (3)<br>RWY 25 |      | MVL/Circling (2) (3) |      |
|-----|-----------------------|------|----------------------|------|
|     | MDA (H)               | VIS  | MDA (H)              | VIS  |
| A   | 1700 (815)            |      | 1900 (1020)          |      |
| B   | 1700 (815)            | 5000 | 1900 (1020)          | 5000 |
| C   | 1800 (915)            |      | 2040 (1150)          |      |

Observations : (1) Suite à finale RWY 15. (2) MVL RWY 33, VIS 5000 m. (3) Ne pas descendre en dessous de la MDA avant le début du segment rectiligne d'alignement en finale.

Observations : (1) Following RWY 15 final. (2) Circling RWY 33, VIS 5000 m. (3) Do not descend below MDA before the beginning of straight line segment on final.



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, DTHR : 880 (31 hPa)

**BALE MULHOUSE**

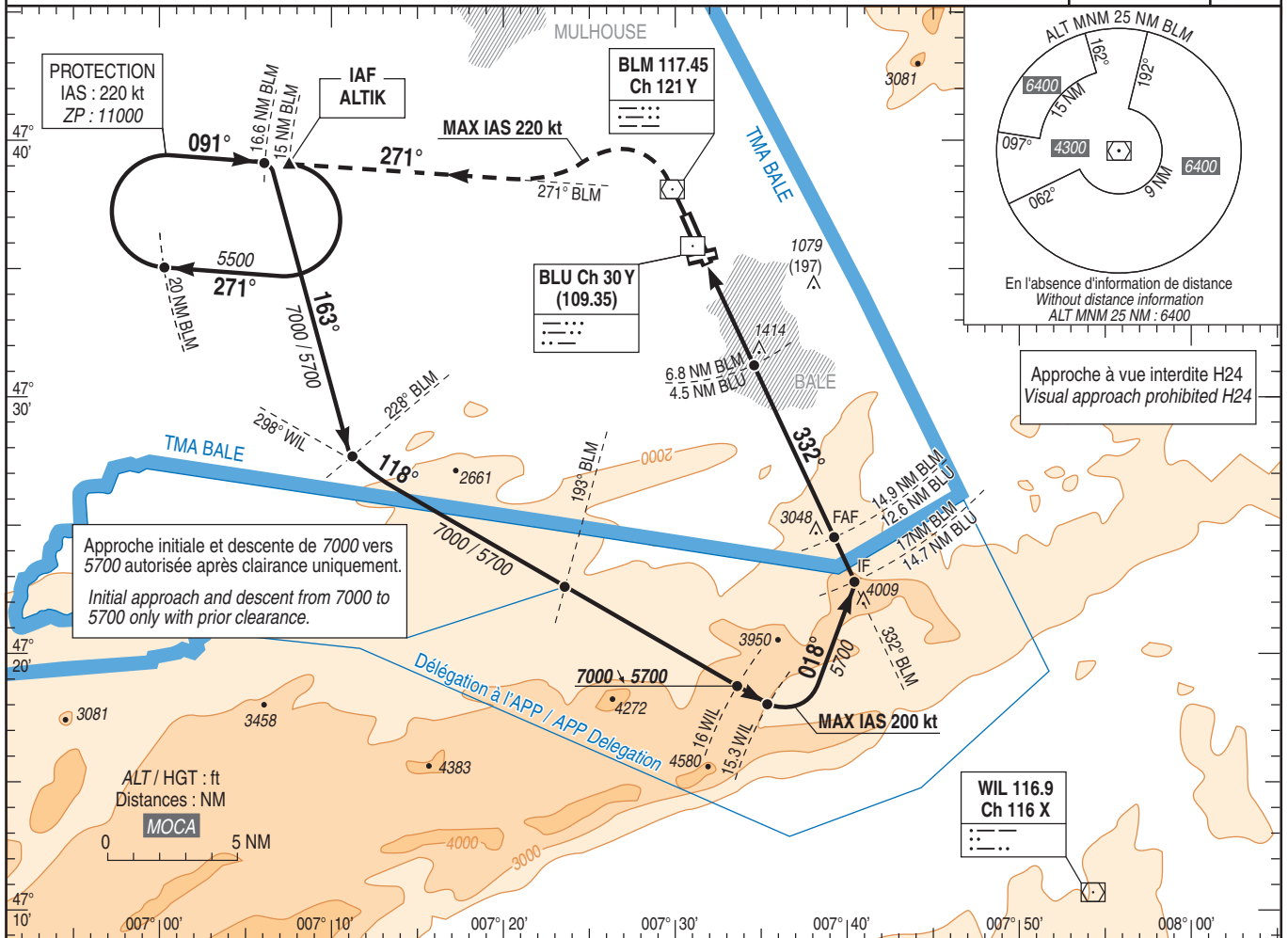
ILS X CAT I

ou/or LOC X RWY 33

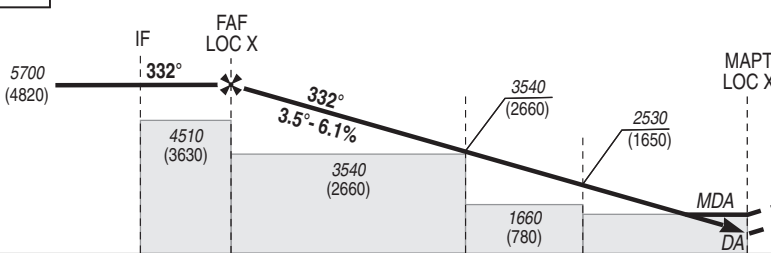
FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

ILS - DME  
BLU 109.35  
RDH : 50

VAR  
2°E  
(20)



TA : 7000



API : Monter dans l'axe. A BLM, tourner à gauche et suivre le RDL 271° BLM vers ALTIK, en montée vers 5500 ft.  
Monter à 3800 (2920) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb RWY axis. At BLM, turn left and follow RDL 271° BLM to ALTIK climbing to 5500 ft.  
Climb to 3800 (2920) prior to level acceleration.

|                |      |      |     |     |     |
|----------------|------|------|-----|-----|-----|
| → BLM (NM)     | 17   | 14.9 | 9.5 | 6.8 | 3   |
| → DTHR (NM)    | 14.5 | 12.4 | 7   | 4.3 | 0.5 |
| → DME BLU (NM) | 14.7 | 12.6 | 7.2 | 4.5 | 0.7 |

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres. / Vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.

REF HGT : ALT DTHR

| CAT | ILS X      |      |     | LOC X      |      |     | MVL/Circling |      | DME BLU<br>NM | 12     | 11     | 10     | 9      | 8      | 7      | 6      | 5      | 4      |
|-----|------------|------|-----|------------|------|-----|--------------|------|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|     | DA (H)     | RVR  | OCH | MDA (H)    | RVR  | OCH | MDA (H)      | VIS  |               |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| A   | 1080 (200) |      | 186 |            | 1500 |     | 2000 (1120)  |      | ALT           | 5342   | 4970   | 4598   | 4227   | 3855   | 3483   | 3112   | 2740   | 2369   |
| B   | 1080 (200) | 1200 | 194 | 1370 (490) | 1500 | 482 | 2000 (1120)  | 5000 | (HGT)         | (4462) | (4090) | (3718) | (3347) | (2975) | (2603) | (2232) | (1860) | (1489) |
| C   | 1090 (210) |      | 209 |            | 2200 |     | 2030 (1150)  |      |               |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| D   | 1110 (230) |      | 221 |            | 2200 |     | 2230 (1350)  |      |               |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| DL  | -          | -    | 222 | -          | -    | -   | -            | -    |               |        |        |        |        |        |        |        |        |        |

Observations/Remarks : Base OCH : aéronef au point d'arrêt/ACFT at holding point 955 (73).

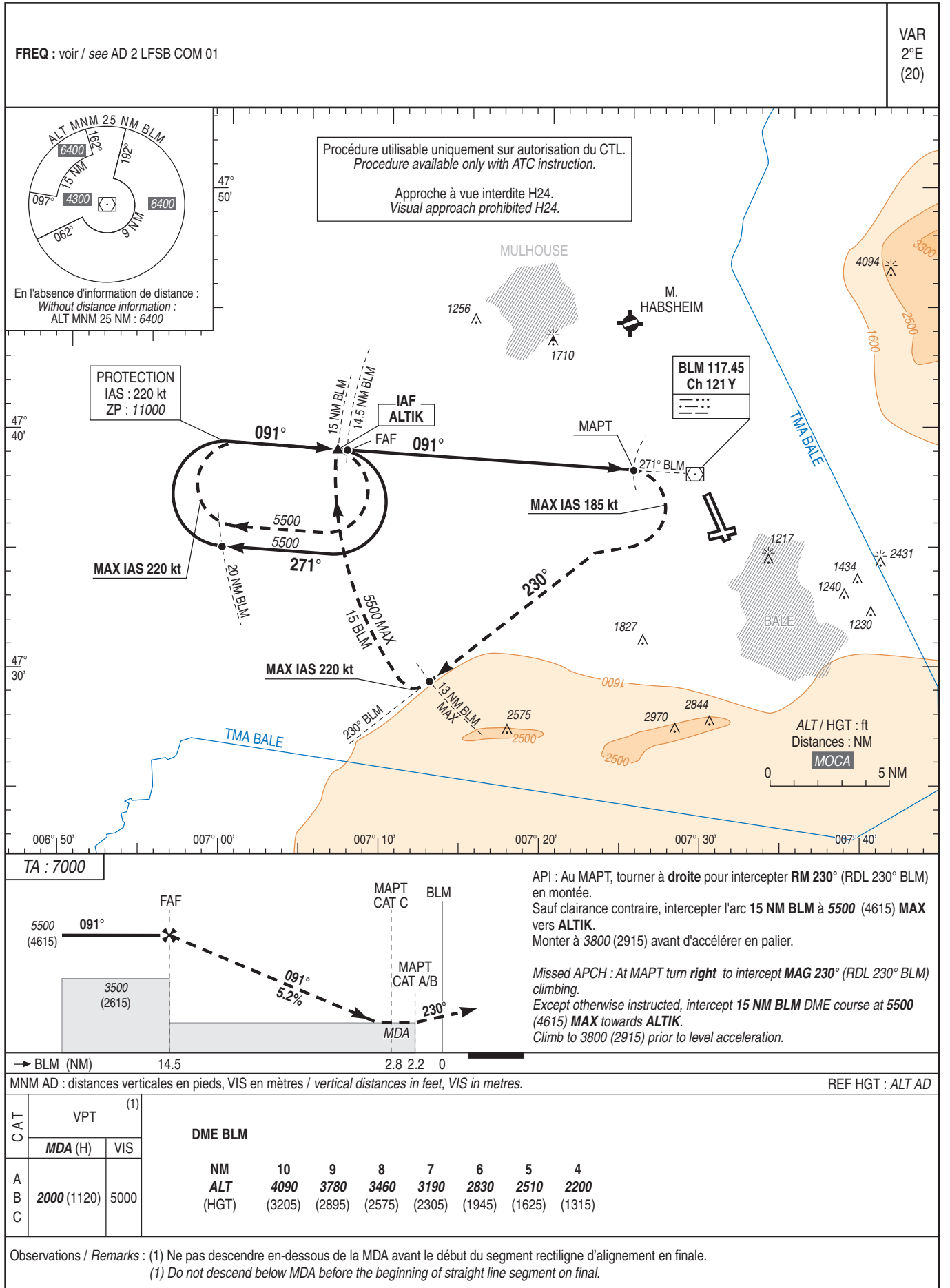
|              |         |       |           |       |          |        |          |        |                                |        |          |        |          |        |          |
|--------------|---------|-------|-----------|-------|----------|--------|----------|--------|--------------------------------|--------|----------|--------|----------|--------|----------|
| FAF - DTHR   | 12.4 NM | 70 kt | 10 min 37 | 85 kt | 8 min 45 | 100 kt | 7 min 26 | 115 kt | 6 min 28                       | 130 kt | 5 min 43 | 160 kt | 4 min 39 | 185 kt | 4 min 01 |
| FAF - MAPT   | 11.9 NM |       | 10 min 12 |       | 8 min 24 |        | 7 min 08 |        | 6 min 13                       |        | 5 min 30 |        | 4 min 28 |        | 3 min 52 |
| VSP (ft/min) |         |       |           |       |          |        |          |        | Non disponible / Not available |        |          |        |          |        |          |

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**BALE MULHOUSE**

CAT A B C

INA VPT A RWY 33



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

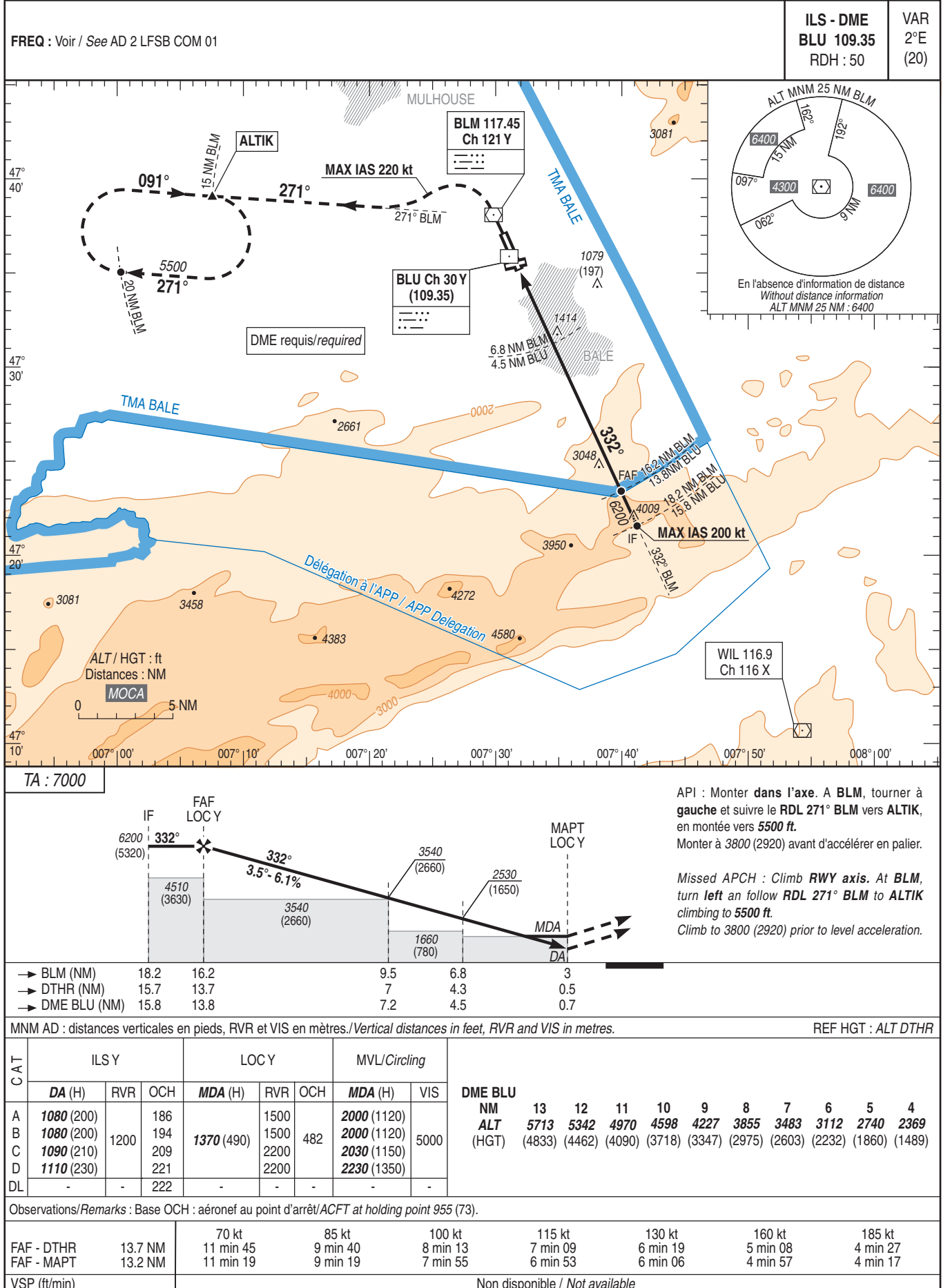
**BALE MULHOUSE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, DTHR : 880 (31 hPa)

FNA ILS Y CAT I ou/or LOC Y RWY 33



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

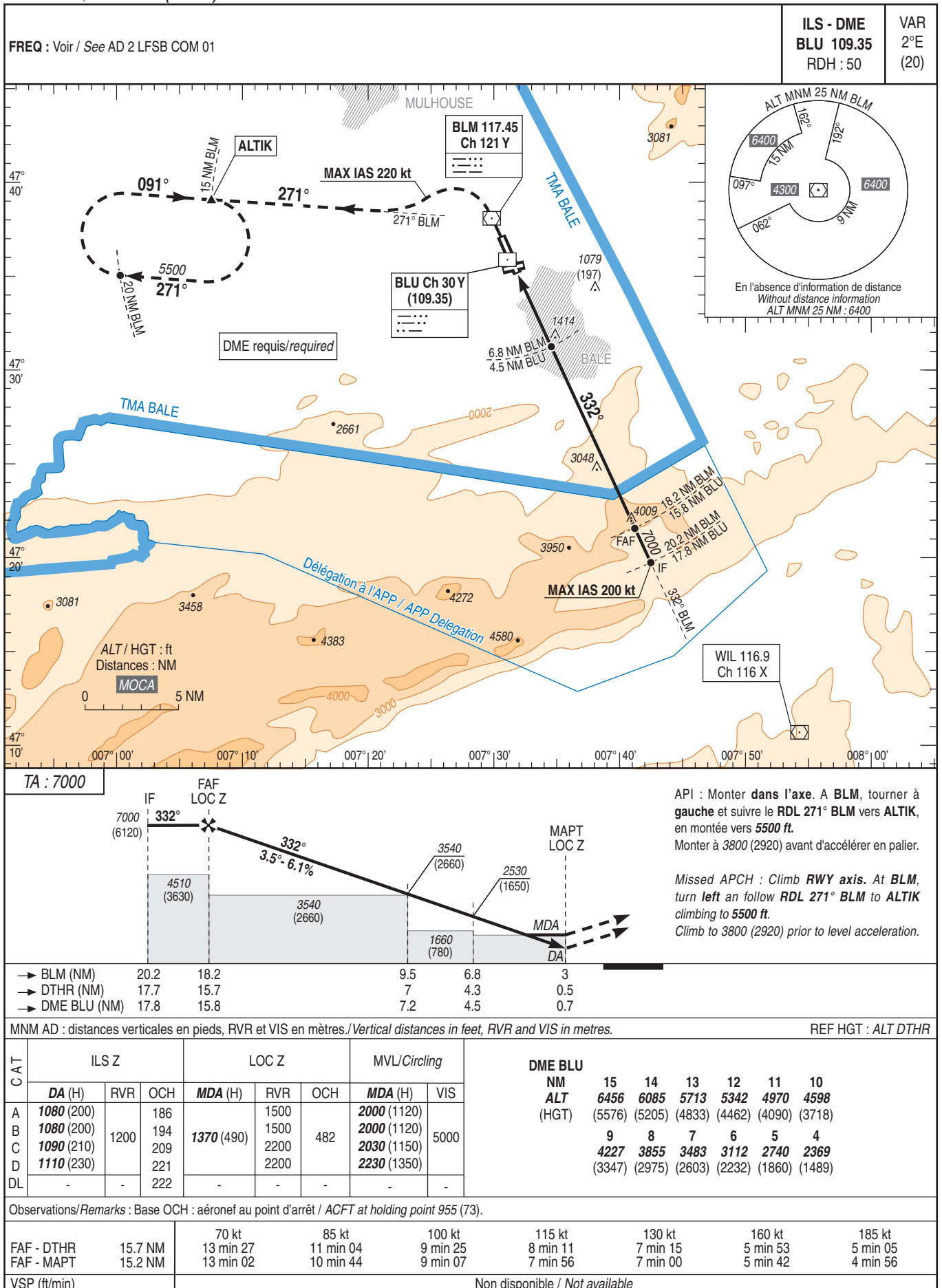
**BALE MULHOUSE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, DTHR : 880 (31 hPa)

FNA ILS Z CAT I ou/ou LOC Z RWY 33



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**BALE MULHOUSE**

Instrument approach

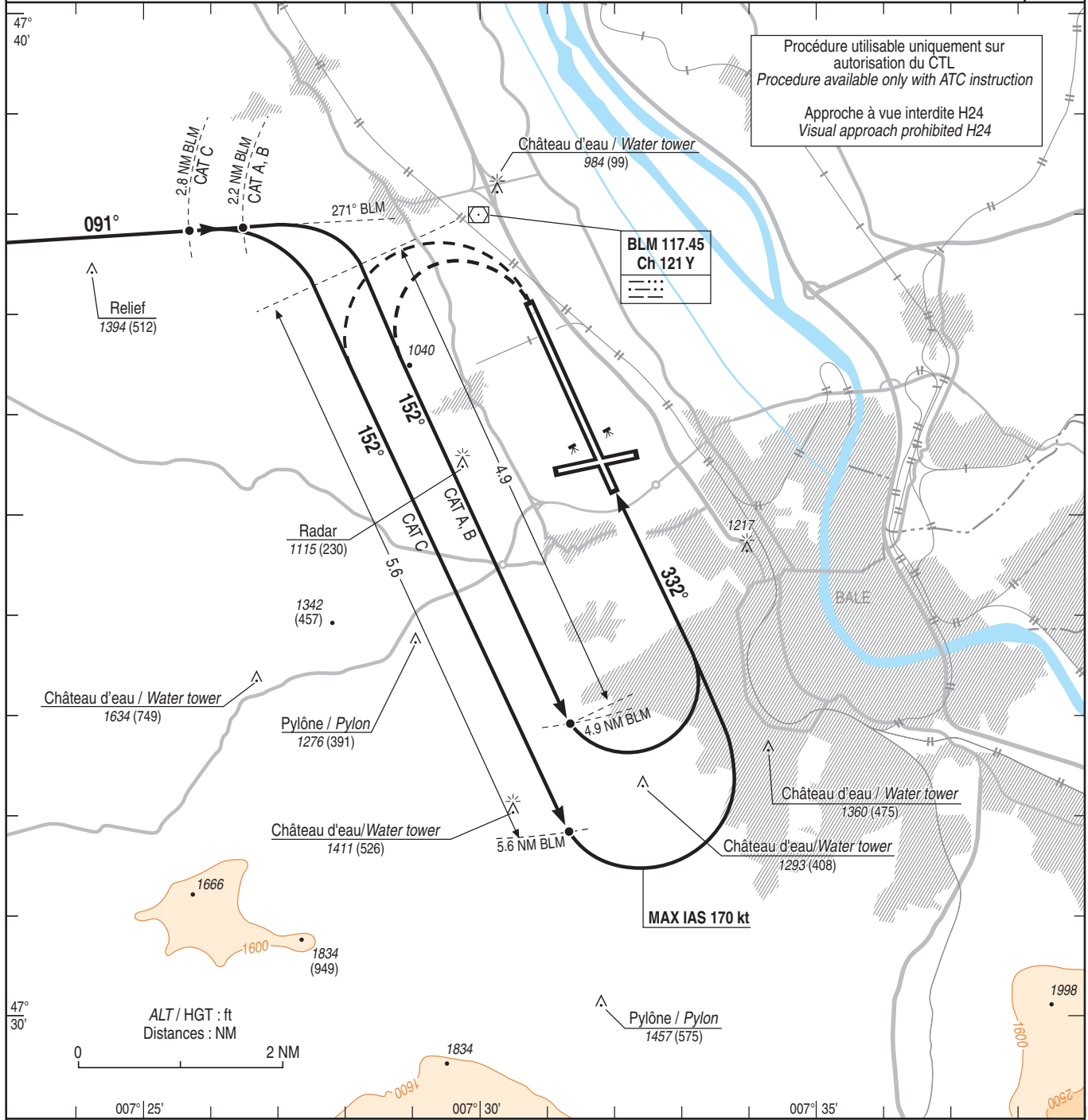
CAT A B C

ALT AD : 885 (32 hPa), DTHR : 880

FNA VPT A RWY 33

VAR  
2°E  
(20)

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, VIS in metres .

REF HGT : ALT AD

| CAT | VPT (1)     |      |
|-----|-------------|------|
|     | MDA (H)     | VIS  |
| A   | 2000 (1120) | 5000 |
| B   |             |      |
| C   |             |      |

Observations / Remarks : (1) Ne pas descendre en-dessous de la MDA avant le début du segment rectiligne d'alignement en finale.  
(1) Do not descend below MDA before the beginning of straight line segment on final.



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

**BALE MULHOUSE**

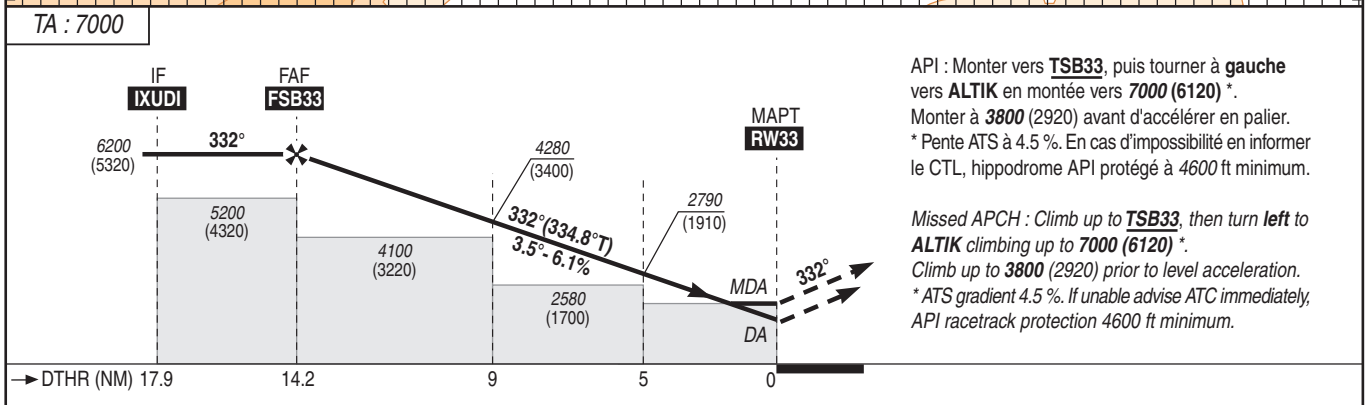
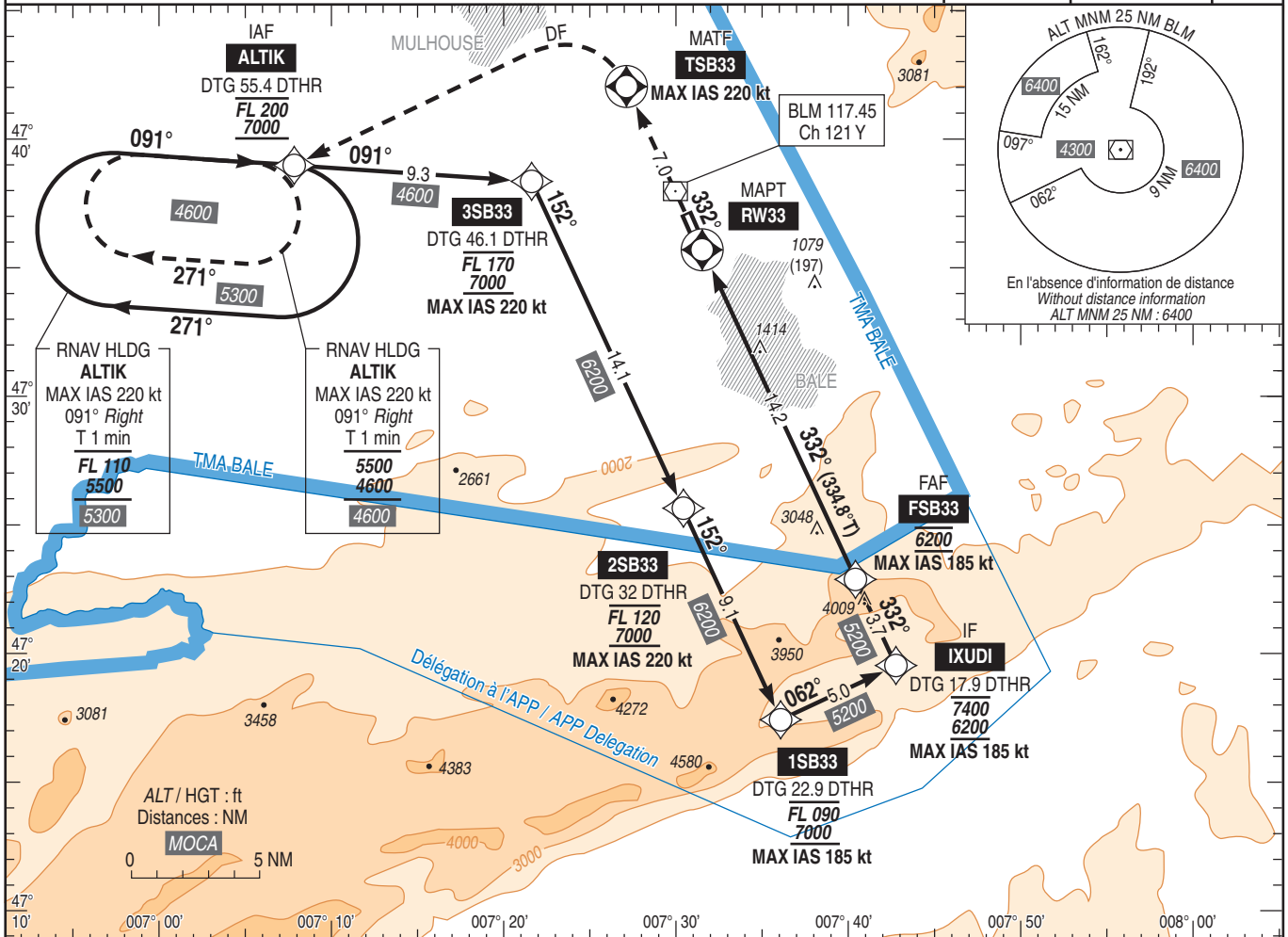
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, DTHR : 880 (31 hPa)

RNP RWY 33

|   |                 |  |                           |
|---|-----------------|--|---------------------------|
| <b>FREQ :</b> Voir / See AD 2 LFSB COM 01 | <b>RNP APCH</b> | <b>EGNOS</b><br>Ch 70008<br>E33A<br>RDH : 50 | <b>VAR</b><br>2°E<br>(20) |
|---|-----------------|--|---------------------------|



API : Monter vers **TSB33**, puis tourner à **gauche** vers **ALTIK** en montée vers **7000 (6120)** \*.  
Monter à **3800 (2920)** avant d'accélérer en palier.  
\* Pente ATS à 4.5 %. En cas d'impossibilité en informer le CTL, hippodrome API protégé à 4600 ft minimum.

Missed APCH : Climb up to **TSB33**, then turn **left** to **ALTIK** climbing up to **7000 (6120)** \*.  
Climb up to **3800 (2920)** prior to level acceleration.  
\* ATS gradient 4.5 %. If unable advise ATC immediately, API racetrack protection 4600 ft minimum.

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. REF HGT : ALT DTHR

| CAT | LPV        |      |     | LNAV       |      |     | MVL / Circling |      | DIST RWY 33 |             |             |             |             |             |             |             |
|-----|------------|------|-----|------------|------|-----|----------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|     | DA (H)     | RVR  | OCH | MDA (H)    | VIS  | OCH | MDA (H)        | VIS  | NM          | 14          | 13          | 12          | 11          | 10          | 9           | 8           |
| A   | 1130 (250) |      | 239 |            | 1500 |     | 2000 (1120)    |      | ALT (HGT)   | 6140 (5260) | 5770 (4890) | 5390 (4510) | 5020 (4140) | 4650 (3770) | 4280 (3400) | 3910 (3030) |
| B   | 1140 (260) | 1300 | 251 | 1560 (680) | 1500 | 678 | 2000 (1120)    | 5000 |             | 7           | 6           | 5           | 4           | 3           | 2           |             |
| C   | 1150 (270) |      | 262 |            | 2400 |     | 2030 (1150)    |      |             | 3540 (2660) | 3160 (2280) | 2790 (1910) | 2420 (1540) | 2050 (1170) | 1680 (800)  |             |
| D   | 1160 (280) |      | 273 |            | 2400 |     | 2230 (1350)    |      |             |             |             |             |             |             |             |             |

Observations / Remarks : NIL.

|              |         |                                |                    |                    |                    |                    |                    |                    |
|--------------|---------|--------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - DTHR   | 14.2 NM | 70 kt<br>12 min 10             | 85 kt<br>10 min 01 | 100 kt<br>8 min 31 | 115 kt<br>7 min 25 | 130 kt<br>6 min 33 | 160 kt<br>5 min 20 | 185 kt<br>4 min 36 |
| VSP (ft/min) |         | Non disponible / Not available |                    |                    |                    |                    |                    |                    |

**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**

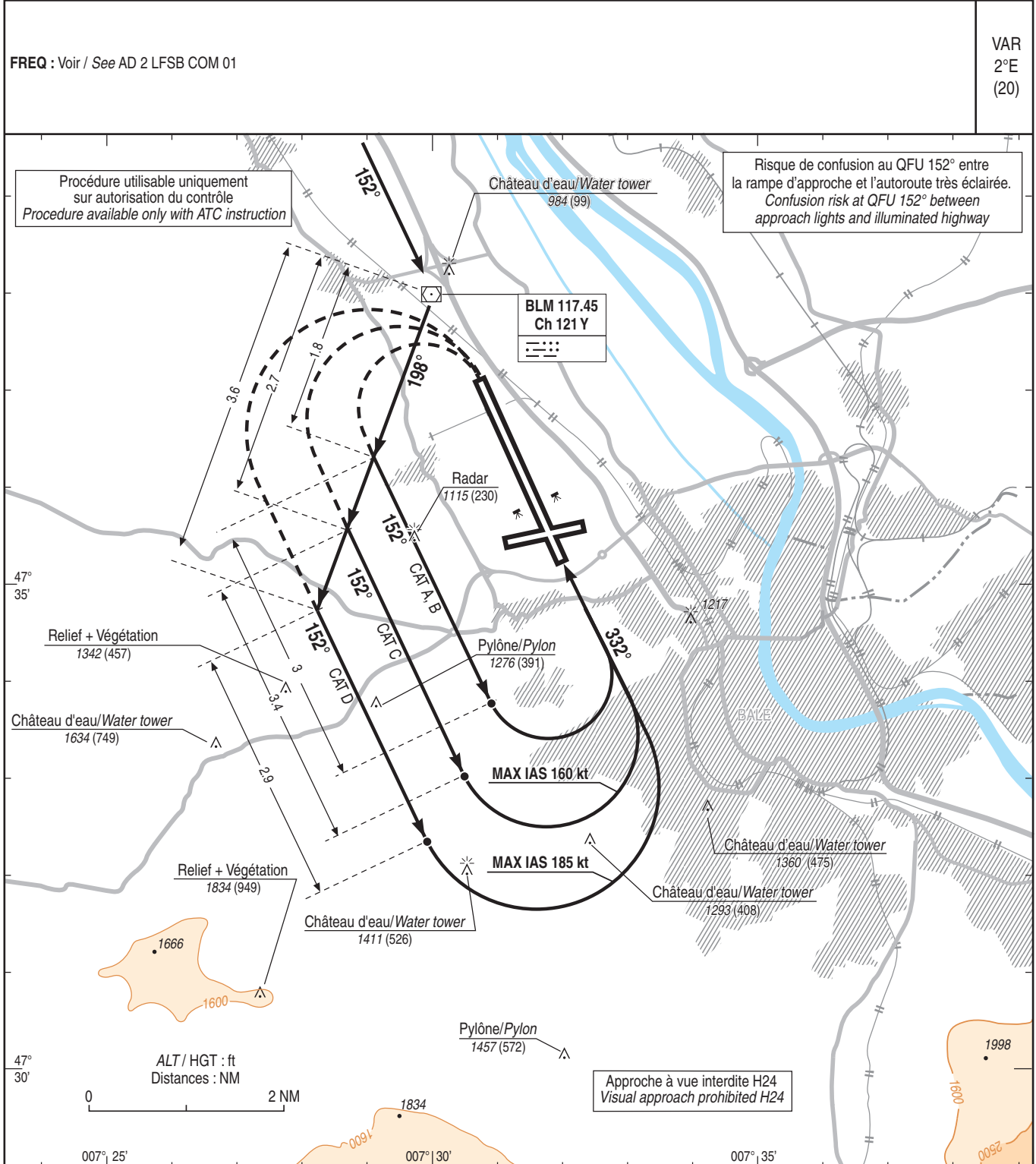
**BALE MULHOUSE**

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885 (32 hPa), DTHR : 882

VPT B RWY 33



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres./Vertical distances in feet, VIS in metres. REF HGT : ALT AD

| CAT | VPT (1) (3)<br>RWY 33 |      | MVL/Circling (2) (3) |      |
|-----|-----------------------|------|----------------------|------|
|     | MDA (H)               | VIS  | MDA (H)              | VIS  |
| A   | 2000 (1120)           | 5000 | 2000 (1120)          | 5000 |
| B   | 2000 (1120)           |      | 2000 (1120)          |      |
| C   | 2000 (1120)           |      | 2040 (1150)          |      |
| D   | 2110 (1230)           |      | 2240 (1350)          |      |

Observations : (1) Suite à finale RWY 15. (2) MVL RWY 33, VIS 5000 m. (3) Ne pas descendre en dessous de la MDA avant le début du segment rectiligne d'alignement en finale.

Observations : (1) Following RWY 15 final. (2) Circling RWY 33, VIS 5000 m. (3) Do not descend below MDA before the beginning of straight line segment on final.



**APPROCHE AUX INSTRUMENTS**  
*Instrument approach*

**BALE MULHOUSE**

INA ALTIK / ADOGA RWY 15  
INA ALTIK / ADOGA RWY 33

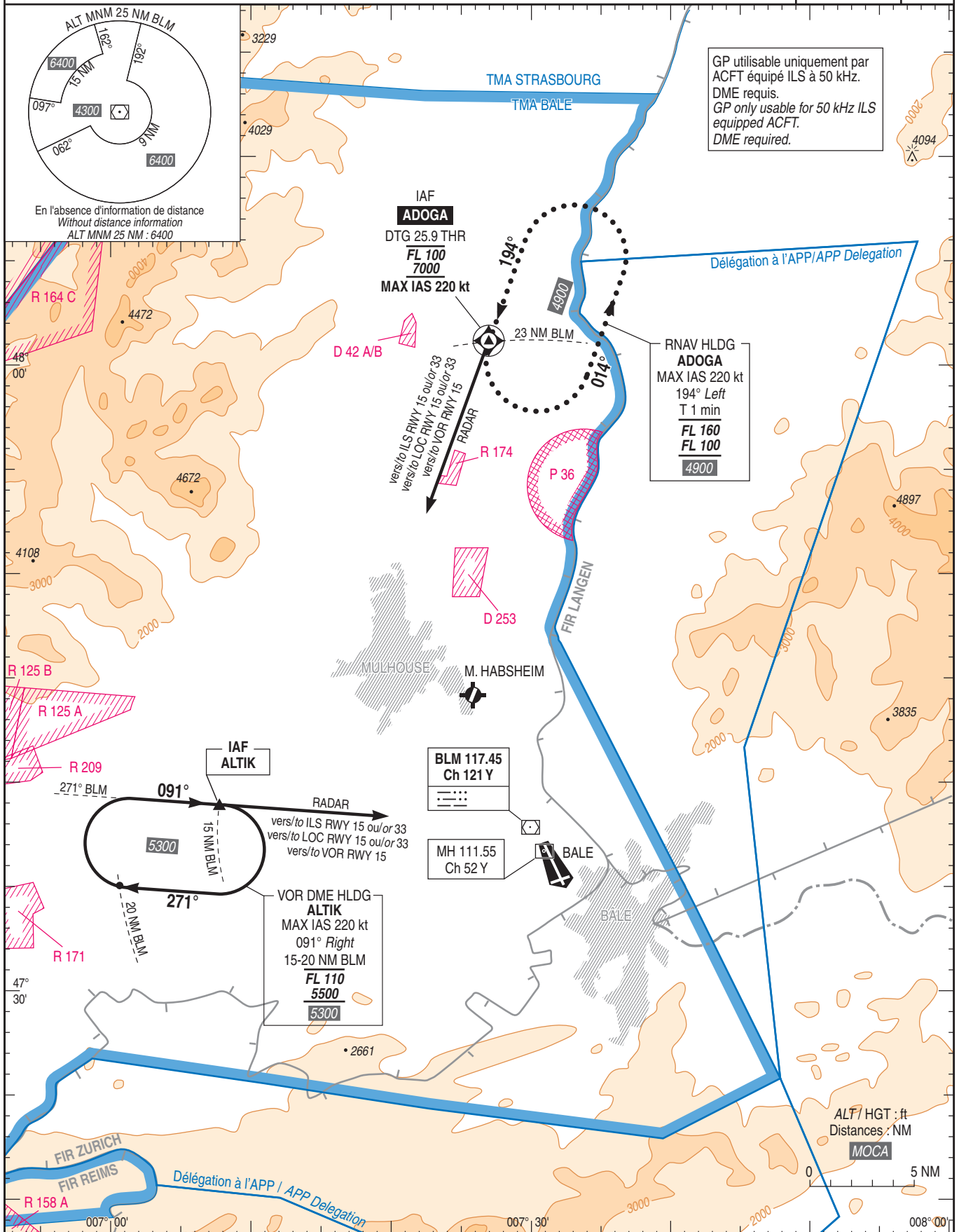
CAT A B C D

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

..... RNAV

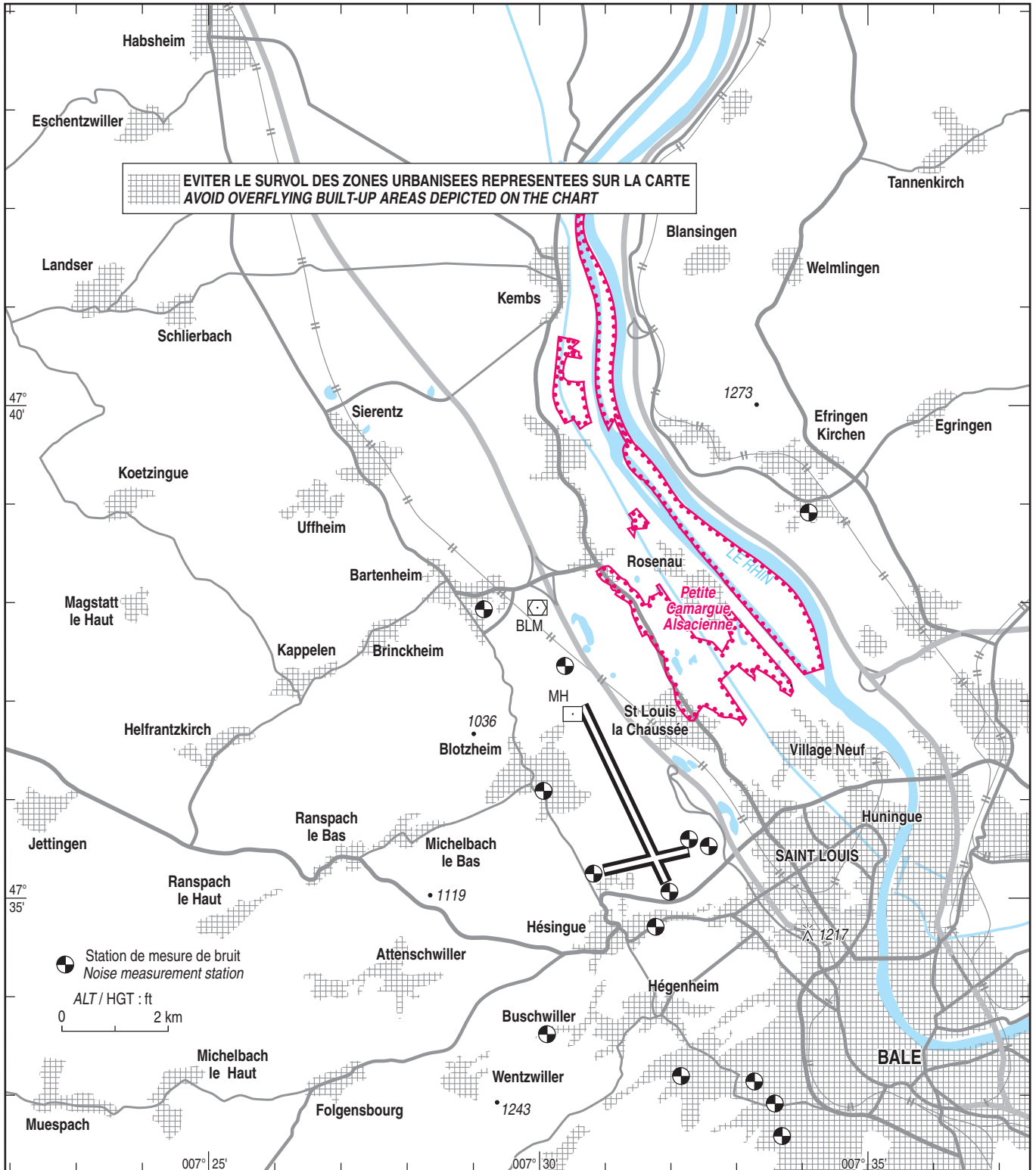
**ILS - DME**  
**MH 111.55**  
RDH : 50

**VAR**  
2°E  
(20)



**ENVIRONNEMENT APPROCHE A VUE**  
*Environment visual approach*

**BALE MULHOUSE**



**CONSIGNES, SAUF IMPERATIF DE SECURITE :**

Survol de la réserve de la Petite Camargue Alsacienne interdit en dessous de 1000 ft AAL.

**RWY 15**

- en finale, respect du plan de descente minimal de 3° - 5.2%.
- l'aéronef doit être aligné sur l'axe de piste au plus tard à 3 NM BLM et à 2000 ft AMSL minimum.

**RWY 33**

- Approche à vue interdite H24.

**INSTRUCTIONS, EXCEPT FOR SAFETY REQUIREMENT :**

Overfly of "Petite Camargue Alsacienne" reserve is prohibited below 1000 ft AAL.

**RWY 15**

- On final approach it is mandatory to follow minimal glide slope of 3° - 5.2%.
- The ACFT must be aligned with RWY centreline at the latest at 3 NM BLM and at 2000 ft AMSL minimum.

**RWY 33**

- Visual approach prohibited H24.

# APPROCHE A VUE

## Visual approach

Ouvert à la CAP  
Public air traffic

# BALE MULHOUSE

## AD 2 LFSB APP 01

16 JUN 22



**ALT AD : 885 (32 hPa)**

**LAT : 47 35 24 N**

**LONG : 007 31 45 E**

**LFSB**

**VAR : 2°E (20)**

VDF

**ATIS : 127.880**

**FIS : 130.900 135.850 RAI : 134.680 (secteurs/sectors T1, T2, T3)**

**APP : BALE Approche/Approach 119.355 - 130.900 - 118.580**

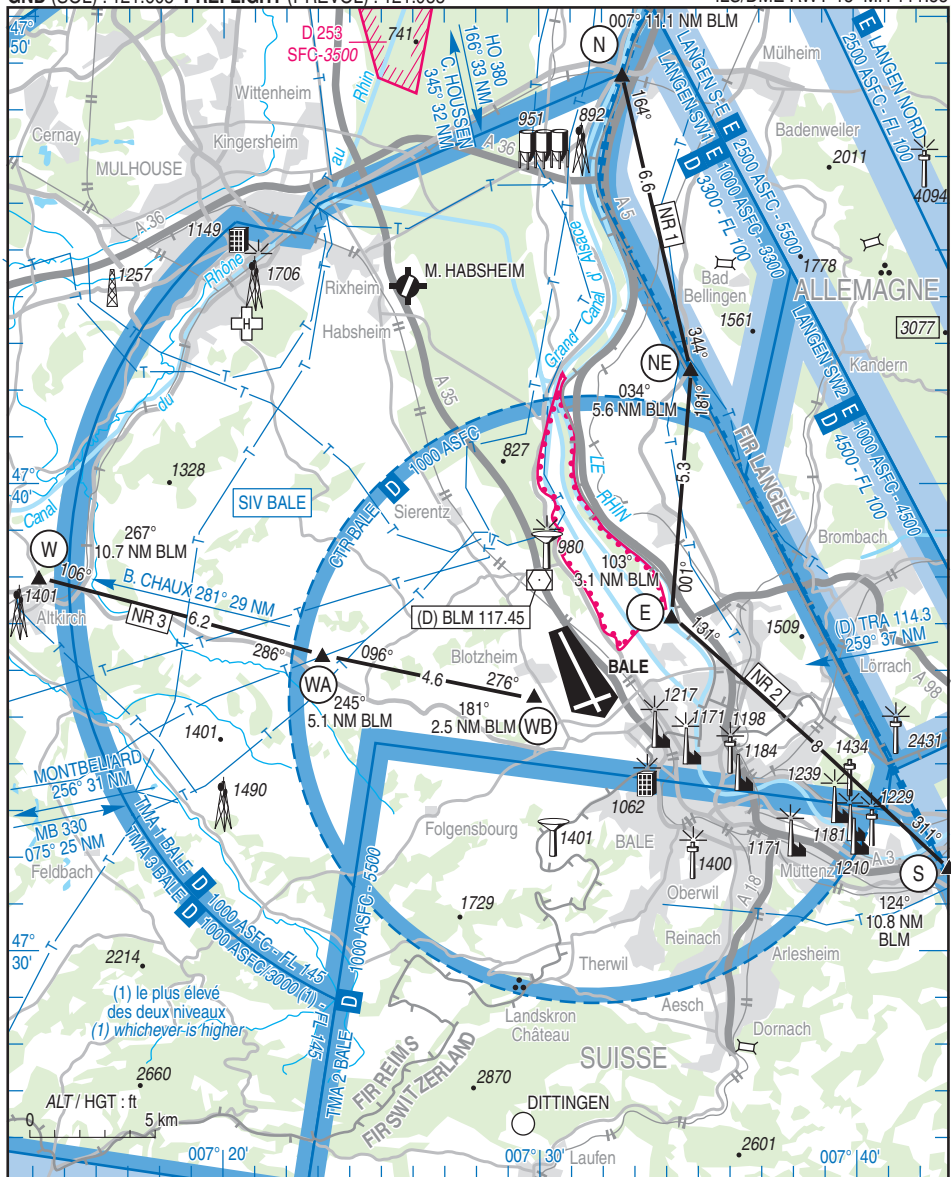
(sur instruction ATC /on ATC instruction) - 129.250 (s)

**TWR : 118.300**

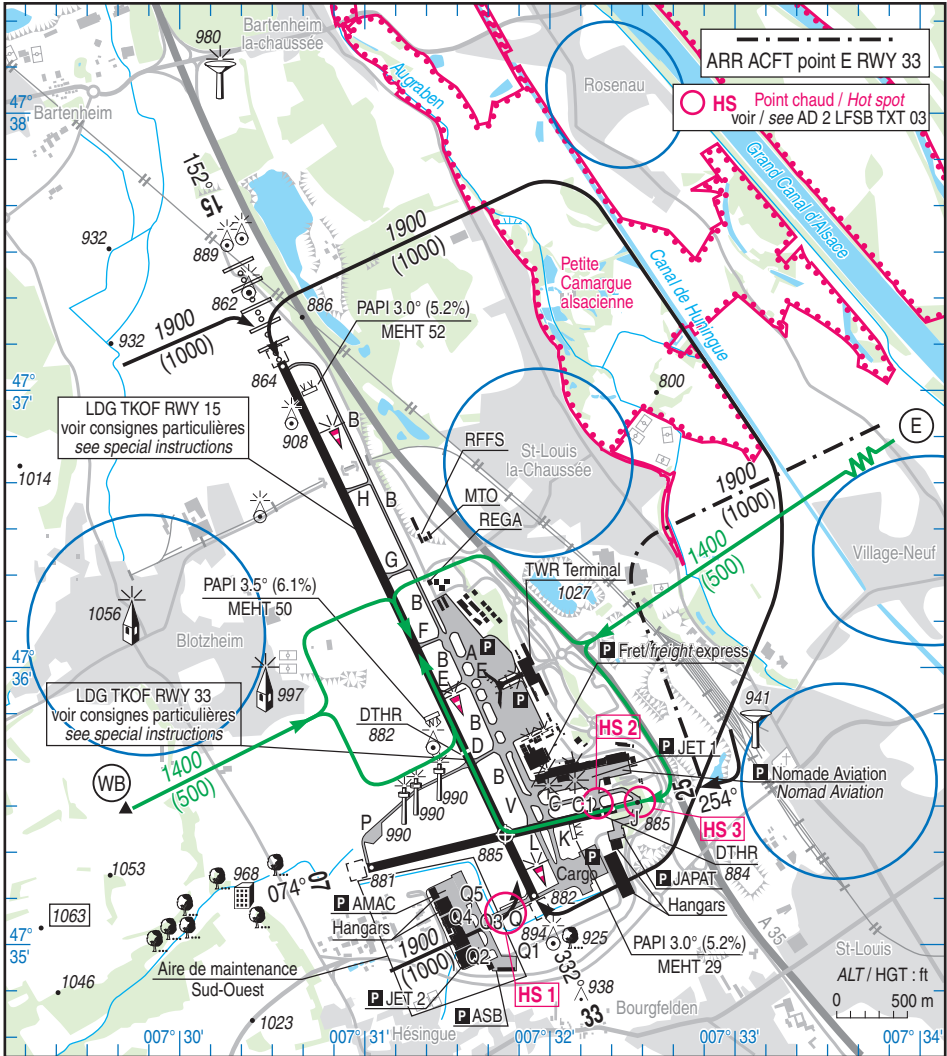
**GND (SOL) : 121.605 PREFLIGHT (PREVOL) : 121.955**

**ILS/DME RWY 33 BLU 109.35**

**ILS/DME RWY 15 MH 111.55**



16 JUN 22



| RWY | QFU | Dimensions<br><i>Dimension</i> | Nature<br><i>Surface</i> | Résistance<br><i>Strength</i> | TODA | ASDA | LDA  |
|-----|-----|--------------------------------|--------------------------|-------------------------------|------|------|------|
| 15  | 152 | 3900 x 60                      | Revêtue                  | 90 R/B/W/T                    | 4000 | 3900 | 3900 |
| 33  | 332 | 3900 x 60                      | Paved                    | 90 R/B/W/T                    | 4000 | 3900 | 2780 |
| 07  | 074 | 1715 x 60                      | Revêtue                  | 75 R/A/W/T                    | 1715 | 1715 | -    |
| 25  | 254 | 1715 x 60                      | Paved                    | 75 R/A/W/T                    | 1815 | 1715 | 1600 |

**Aides lumineuses :**

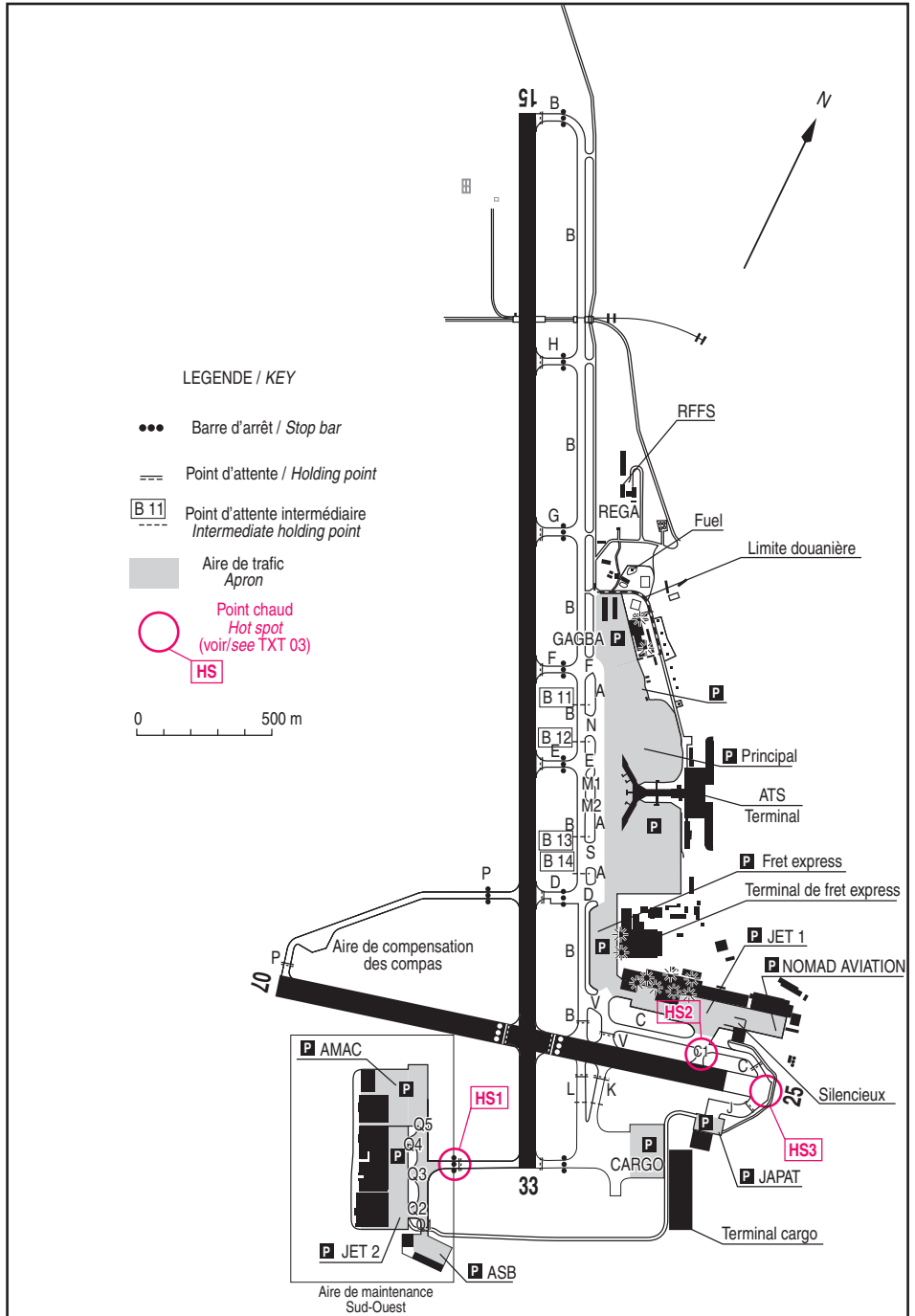
- RWY 07 : RWY HI
- RWY 15 : APCH 862 m et RWY HI
- RWY 25 : RWY HI
- RWY 33 : RWY HI

**Lighting aids :**

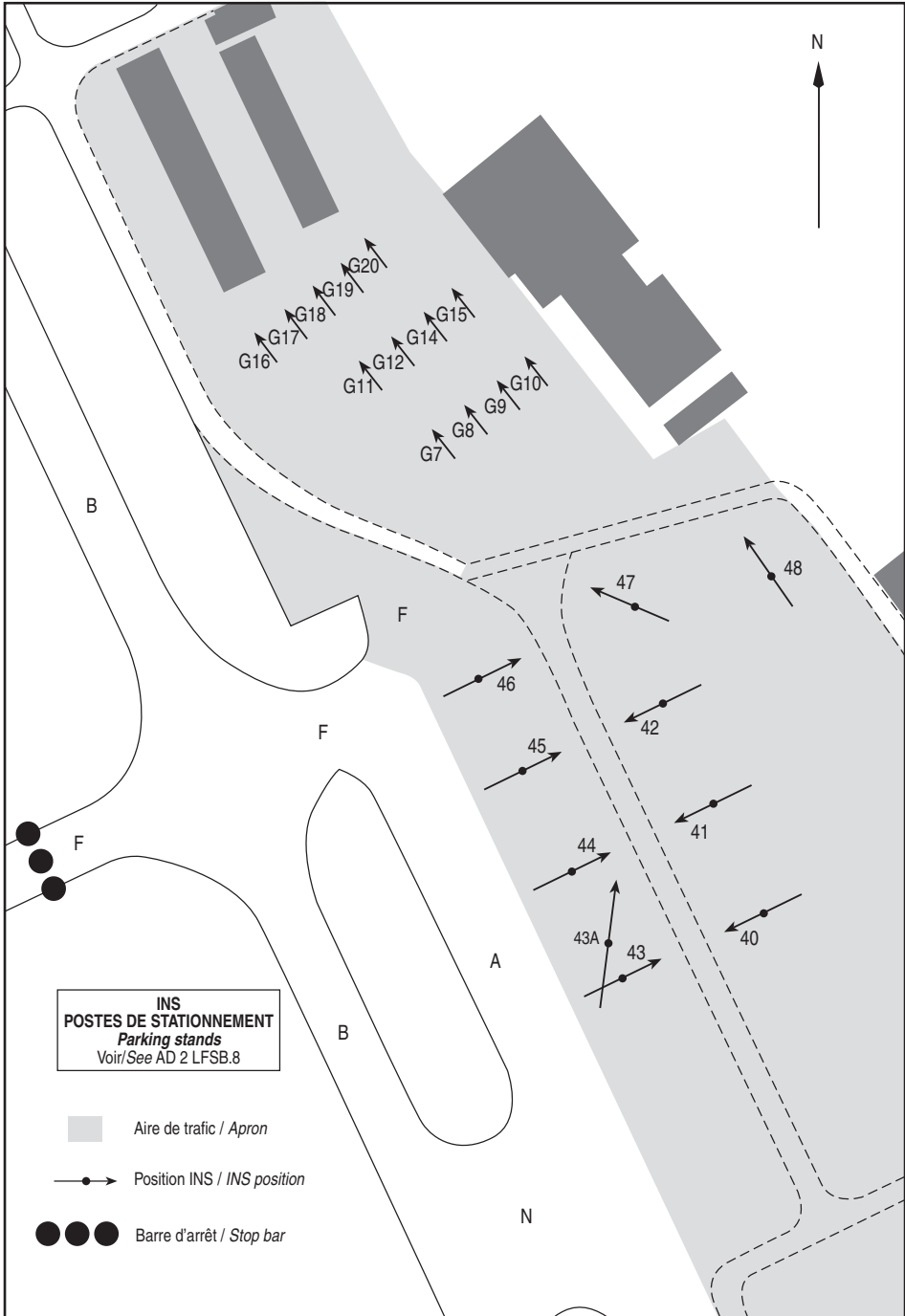
- RWY 07 : RWY LIH
- RWY 15 : APCH 862 m and RWY LIH
- RWY 25 : RWY LIH
- RWY 33 : RWY LIH



16 JUN 22



15 JUL 21



**BALE MULHOUSE****Consignes particulières / Special instructions****Conditions d'utilisation de l'AD**

Service assistance aéroportuaire obligatoire : voir TXT 06.

RWY 07 : utilisable uniquement au décollage en VFR de jour et réservée aux avions basés. Piste interdite à l'atterrissage.

RWY 25 : approche interdite en cas de panne du PAPI ou des feux d'identification de seuil de piste.

Aéroport interdit aux planeurs.

Aéroport interdit aux ULM, sauf aux ULM basés.

HEL : voir AD 3 LFSB TXT.

Piste 33 en service : l'itinéraire N° 3 W-WA-WB est soumis à restrictions d'utilisation.

**AD operating conditions**

*Mandatory general aviation handling service : see TXT 06.*

*RWY 07 : available only for VFR TKOF in daylight and for home based ACFT. RWY prohibited for landing.*

*RWY 25 : approach prohibited when PAPI or RWY identification lights are out of order.*

*Airport prohibited to gliders.*

*Airport prohibited to ULM, except home based ULM.*

*HEL : see AD 3 LFSB TXT.*

*RWY 33 in use : routing NR 3 W-WA-WB have to comply with use restrictions.*

**Procédures et consignes particulières****PROCEDURES D'ARRIVEE, DE DEPART ET DE TRANSIT VFR ET VFR SPECIAL DANS LA CTR BALE - AVIONS****1 - POINTS DE COMPTE RENDU ARR/DEP ET TRANSIT****Procedures and special instructions****ARRIVAL, DEPARTURE AND TRANSIT FOR VFR AND SPECIAL VFR FLIGHTS WITHIN BALE CTR - AIRCRAFTS****1 - REPORTING POINTS ARR/DEP AND TRANSIT**

| Points    | Coordonnées<br><i>Coordinates</i> | Noms<br><i>Names</i>   |
|-----------|-----------------------------------|--|
| <b>E</b>  | 47°37'09"N - 007°34'21"E          | Barrage (pointe Sud îlot sur le Rhin) N de Huingue<br><i>Dam (Southern point of island on the Rhin river) N of Huingue</i> |
| <b>N</b>  | 47°48'54"N - 007°32'34"E          | Pont de Chalampé sur le Rhin<br><i>Bridge of Chalampé over the Rhin</i>  |
| <b>NE</b> | 47°42'27"N - 007°34'51"E          | Intersection routes nationales N3 et K 6345<br><i>Intersection national roads N3 and K 6345</i>                            |
| <b>S</b>  | 47°31'36"N - 007°42'53"E          | Pont sur autoroute au NE de Pratteln<br><i>Motorway bridge NE of Pratteln</i>  |
| <b>W</b>  | 47°37'57"N - 007°14'09"E          | Cimenterie N d'Altkirch<br><i>Cement industry N of Altkirch</i>  |
| <b>WA</b> | 47°36'00"N - 007°22'53"E          | Entre les 2 lignes HT sur la route de crête<br><i>Between the two high intensity flare lines on crest road</i>             |
| <b>WB</b> | 47°35'20"N - 007°29'43"E          | Radar  |

| Points    | Altitude préférentielle<br><i>Preferred altitude</i> |      |         |
|-----------|--|------|---------|
|           | ARR  | DEP  | TRANSIT |
| <b>E</b>  | 2500   | 2200 | 2500    |
| <b>N</b>  | 2500   | 2200 | 2500    |
| <b>NE</b> | 2500   | 2200 | 2500    |
| <b>S</b>  | 3000   | 2500 | 3000    |
| <b>W</b>  | 3000   | 2500 | 3000    |
| <b>WA</b> | 3000   | 2500 | 3000    |
| <b>WB</b> | 1900   | 1900 | 2500    |



## BALE MULHOUSE

### 2 - PROCEDURES D'ARRIVEE

Le contact radio pour entrer dans la CTR devra s'établir sur la fréquence de BALE TWR 3 min avant le survol des points N, S, W.

Sauf clairance particulière du contrôle, les avions survoleront les itinéraires suivants :

- Itinéraire N° 1 : N - NE - E,
- Itinéraire N° 2 : S - E,
- Itinéraire N° 3 : W - WA - WB.

### 3 - PROCEDURES DE DEPART

Au premier contact, indiquer le nombre de personnes à bord.

Sauf clairance particulière du contrôle, les avions survoleront les itinéraires suivants :

- sortie N : itinéraire N° 1 : E - NE - N,
- sortie S : itinéraire N° 2 : E - S,
- sortie W : itinéraire N° 3 : WB - WA - W.

Après décollage en piste 25, se reporter sur le point WB, sauf instruction contraire du contrôle.

### 4 - PROCEDURES DE TRANSIT

Premier contact sur la fréquence de BALE TWR 3 min avant le premier point de report.

### 5 - CONSIGNES DIVERSES

Circuits en vol : 1900 ft AMSL, circuit préférentiel RWY 07/25 par le N.

Survol petite Camargue Alsacienne altitude minimale : 1900 ft AMSL.

Afin de diminuer les nuisances sonores, les circuits basse hauteur sont interdits (inférieurs à 1000 ft AAL).

Roulage interdit hors RWY et TWY.

Avions monomoteurs et multimoteurs en régime VFR d'un poids inférieur ou égal à 5,7 t :

- Piste 15 : LDG et TKOF travers TWY G :  
LDA / TORA / ASDA : 2370 m, TODA : 2470 m
- Piste 33 : LDG DTHR 33 : LDA : 2780 m

TKOF travers TWY E : TORA / ASDA : 2400 m, TODA : 2500 m

### 6 - SECTEURS TMA BALE T1-T2-T3

Les secteurs T1-T2-T3 ont un statut HX.

Se référer à AIP Suisse ENR 1.4 et AIP France ENR 2.1.

Activables H24.

Vérification du statut de l'espace obligatoire avant pénétration.

Activation/désactivation annoncée par :

**RAI 134.680 - Veille permanente obligatoire.**

TEL : 03 89 90 34 67 depuis la France.

(0)61 325 34 67 depuis la Suisse.

### 2 - ARRIVAL PROCEDURES

Radio contact to enter the CTR will be established with BALE TWR 3 min before overflying the points N, S, W.

Except special ATC clearance, ACFT will use the following routings :

- Routing NR 1 : N - NE - E,
- Routing NR 2 : S - E,
- Routing NR 3 : W - WA - WB.

### 3 - DEPARTURE PROCEDURES

At first contact, say number of persons on board.

Except special ATC clearances, aeroplanes will use the following routings :

- exit N : routing NR 1 : E - NE - N,
- exit S : routing NR 2 : E - S,
- exit W : routing NR 3 : WB - WA - W.

After TKOF RWY 25, report over point WB, except otherwise ATC instructions.

### 4 - TRANSIT PROCEDURES

First radio contact with BALE TWR 3 min before the first report point.

### 5 - MISCELLANEOUS INSTRUCTIONS

Circuits flight : 1900 ft AMSL, preferential pattern RWY 07/25 by the N.

Overflying "petite Camargue Alsacienne" minimum altitude : 1900 ft AMSL.

To diminish noise nuisance, low altitude traffic patterns are prohibited (below 1000 ft AAL).

Taxiing prohibited except on RWY and TWY.

Single or multiengines ACFT in VFR with weight less than or equal to 5,7 t :

- RWY 15 : LDG and TKOF abeam TWY G :  
LDA / TORA / ASDA : 2370 m, TODA : 2470 m
  - RWY 33 : LDG DTHR 33 : LDA : 2780 m
- TKOF abeam TWY E : TORA / ASDA : 2400 m, TODA : 2500 m

### 6 - BALE TMA SECTORS T1-T2-T3

TMA sectors T1-T2-T3 have HX status.

Refer to Swiss AIP ENR 1.4 and French AIP ENR 2.1.

Activation possible H24.

Airspace status check mandatory before penetration.

Activation/deactivation announced by :

**RAI 134.680 - Constant listening mandatory.**

TEL : 03 89 90 34 67 from France.

(0)61 325 34 67 from Switzerland.

---

**BALE MULHOUSE**


---

**7 - RESTRICTIONS D'EXPLOITATION (Arrêté du 06/05/2020).**

← Voir AD 2 LFSB 21.

 Heures de départ : poste de stationnement.  
 Heures d'arrivée : heure de toucher des roues.

**a) Trafic commercial**

Vols de lignes régulières : TFC interdit entre 2300 et 0400 (LDG) ou 0500 (TKOF) (ETE : - 1 HR).

**b) Aviation générale**

← b) Aviation générale LDG et TKOF interdits entre 2100 et 0500. (ETE : - 1 HR).

**c) Exemptions et dérogations**

Ces restrictions ne font pas obstacles à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel des aéronefs suivants :

- Aéronefs effectuant des missions à caractère sanitaire ou humanitaire.
- Aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol.
- Aéronefs militaires et aéronefs appartenant à l'Etat et exclusivement affectés à un service public
- Aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

← Des dérogations à ces restrictions peuvent être accordées à titre exceptionnel par le Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Les formulaires de demande de dérogation peuvent être demandés au +33 (0)3 89 90 33 33.

d) Vols d'entraînement soumis à autorisation téléphonique préalable du Chef de quart. Ils sont interdits aux ACFT IFR ainsi qu'aux ACFT en VFR d'un poids supérieur à 5,7 t :

- tous les jours : 1900 - 0700 (ETE : - 1 HR).
- DIM et JF français et suisses.
- SAM : 1100 - 1900 (ETE : - 1 HR).

**8 - EXPLOITATION TWY C-C1-J ET AIRE DE MAINTENANCE SUD-OUEST (HS 1-2-3)**
**HS** : Hot spot (point chaud)

 Etre très attentif aux clairances de traversée, alignement et roulage. La traversée ou l'alignement piste, ainsi que le roulage sur les TWY ne s'effectuent que sur **clairance explicite de contrôle**.

**Le collationnement** de toute instruction est **exigé**.

**HS1** : L'exploitation de l'aire Sud-Ouest fait l'objet d'un protocole définissant les conditions de gestion des entrées et sorties de cette aire de maintenance.

Prendre contact préalablement avec Jet-Aviation, AMAC ou ASB avant de rejoindre cette aire.

**7 - OPERATIONS RESTRICTIONS (Order of 06/05/2020).**

See AD 2 LFSB 21.

 Departure times : apron stand.  
 Arrival times : touchdown time on the RWY.

**a) Commercial traffic**

Scheduled flights : TFC prohibited between 2300 and 0400 (LDG) or 0500 (TKOF) (SUM : - 1 HR).

**b) General aviation**

LDG and TKOF forbidden between 2100 and 0500. (SUM : - 1 HR).

**c) Exemptions and derogations**

These restrictions do not prevent the following ACFT from LDG and TKOF, exceptionally :

- ACFT performing ambulance or humanitarian missions.
- ACFT in emergency situation due to flight safety reasons
- Military aircraft and state aircraft and exclusively performing public service missions.
- ACFT operating for government missions

Exceptions to these restrictions may be exceptionally granted by the French Minister for Civil Aviation.

Forms to apply for an exception may be obtained by calling +33 (0)3 89 90 33 33.

d) Training flights require a prior telephonic clearance of the TWR supervisor. They are prohibited for IFR ACFT and VFR ACFT with more than 5,7 t weight :

- every day : 1900 - 0700 (SUM : - 1 HR).
- SUN and french HOL and swiss HOL.
- SAT : 1100 - 1900 (SUM : - 1 HR).

**8 - OPERATION OF TWY C-C1-J AND SOUTH-WEST MAINTENANCE AREA (HS 1-2-3)**
**HS** : Hot spot

 Particular attention shall be paid to the crossing, lining up and taxiing clearances. For crossing or alignment with runway as well as taxiing on TWYs, an **explicit control clearance must be obtained**.

**Readback is required** for any instruction.

**HS1** : The use of the South-West area is subject to a protocol that defines the conditions for managing the entries/exits in/from this maintenance area.

Before joining this area, come into contact with Jet-Aviation, AMAC or ASB.

## BALE MULHOUSE

**HS2** : En raison du manque de visibilité, et malgré l'utilisation de moyens vidéo la surveillance de l'accès et de la sortie de l'aire d'entretien Jet-Aviation / Swiss reste difficile.

Même remarque pour l'accès et la sortie de la piste 07/25, via le TWY C1.

**HS3** : En raison du manque de visibilité, et malgré l'utilisation de moyens vidéo, la surveillance de l'alignement ou de la sortie de la piste 07/25, via les TWY C et J, reste difficile.

Même remarque pour les traversées de piste via ces deux TWY.

### **9 - ARRIVEES/DEPARTS BASE HELICOPTERE REGA (EC145 de la garde aérienne Suisse de sauvetage)**

L'aide médicale d'urgence apportée par l'hélicoptère de la REGA peut entraîner des mouvements à contre QFU sur cette plateforme.

Le service de contrôle de BALE MULHOUSE assure les espacements entre cet hélicoptère et les avions au roulage sur le TWY B, ou présents aux divers points d'attente.

Une information de trafic sera faite aux équipages sur tous mouvements sur cette plateforme.

### **VFR Spécial**

En présence de trafic IFR :

VIS : 3000 m - Plafond 1000 ft.

En l'absence de trafic IFR :

VIS : 1500 m - Plafond : 600 ft.

### **Equipement AD**

Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé de radars primaire et secondaire (voir AD 1.0)

### **Consignes particulières de radiocommunication**

Panne de radiocommunication :

Si possible utiliser le téléphone portable pour contacter la TWR au TEL : 03 89 90 26 41/78 31.

A l'arrivée :

a) Avant réception de la clairance d'entrée dans le circuit de piste, sortir de la CTR par l'itinéraire VFR le plus approprié.

b) Après réception de la clairance d'entrée dans le circuit de piste, poursuivre son atterrissage sur la piste en service.

Au départ :

a) Avant la réception de la clairance de décollage : ne pas décoller.

b) Après la réception de la clairance de décollage : décoller et sortir de la CTR suivant les autorisations reçues.

**HS2** : Due to lack of visibility, despite video means utilisation, monitors of the access and exit of/from Jet-Aviation / Swiss services stands difficult.

Same remark for access and exit RWY 07/25 via TWY C1.

**HS3** : Due to lack of visibility, despite video means utilisation, monitor of line-up or vacation of RWY 07/25 via TWY C or J, stands difficult.

Same remark for crossings of RWY via these two TWY.

### **9 - ARRIVALS/DEPARTURES HELICOPTER BASE REGA (EC145 of Swiss rescue )**

The emergency medical aid provided by the helicopter of the REGA may cause counter-QFU movements on this platform.

The control unit ensures spacing between this helicopter and the aircraft taxiing on TWY B, or present at the different holding points.

A traffic information will be given to the crews as regards any movement on this platform.

### **Special VFR**

With IFR traffic:

VIS : 3000 m - Ceiling 1000 ft.

Without IFR traffic:

VIS : 1500 m - Ceiling : 600 ft.

### **AD equipment**

Traffic surveillance equipment : AD equipped with primary and secondary surveillance radars (see AD 1.0)

### **Special radiocommunication instructions**

Radiocommunication failure:

If possible, use mobile phone to contact TWR  
TEL : 03 89 90 26 41/78 31.

On arrival:

a) Before reception of the entry clearance in the circuit, leave the CTR via the most appropriate VFR routings.

b) After reception of the entry clearance in the circuit, continue the landing on the RWY in use.

On departure:

a) Before reception of TKOF clearance : do not take-off.

b) After reception of TKOF clearance : take off and leave the CTR according to received clearances.

---

**BALE MULHOUSE**


---

**Informations diverses / Miscellaneous**

Horaires sauf indication contraire / *Timetables unless otherwise specified*  
 UTC HIV ; HOR ETE : -1HR / *UTC WIN ; SKED SUM : -1HR*

- 1 - **Situation / Location** : 6 km NW Bâle, 22 km SE Mulhouse (68 - Haut Rhin).
- 2 - **ATS** : H24 - FRANCE : Aéroport de BALE MULHOUSE, BP 120, 68304 Saint-Louis.  
 TEL : 03 89 90 31 11 - FAX : 03 89 90 25 77.  
 SUISSE : Aéroport de BALE MULHOUSE, Case postale 4030, Bâle.  
 TEL : (061) 325 31 11 - FAX : (061) 325 25 77.
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : Agréé / *Approved*.
- 4 - **Exploitant d'aérodrome / AD operator** : Etablissement Public Franco-Suisse de l'aéroport de BALE MULHOUSE.  
 Convention Franco-Suisse du 4 juillet 1949.
- 5 - **CAA** : Délégation Bâle-Mulhouse (voir / *see* GEN).
- 6 - **BRIA** : LE BOURGET (voir / *see* GEN).
- 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : RSFTA / *AFTN*.  
 Acheminement FPL VFR / *Addressing VFR FPL* : voir / *see* GEN 12.
- 8 - **MET** : VFR : voir / *see* GEN VAC ; IFR : voir / *see* AIP GEN 3.5 ; Station : H24.
- 9 - **Douanes, Police / Customs, Police** : Police : H24.  
 Douanes / *Customs* FR : 0400-2300.  
 Douanes / *Customs* S : 0415-2300.
- 10 - **AVT** : Carburants / *Fuel* : JET A1 AVGAS - (CIV-MIL).  
 SASCA et / *and* KLINZING Aviation : 0400-2200.  
 Pas d'avitaillement possible en dehors de ces HOR, sauf préavis avant 2000 auprès des avitailleurs.  
*No refuelling available outside these SKED except PN before 2000 to the refuellers.*  
 Contacts :  
 Mois impairs / *Odd months*  
 SASCA  
 TEL : +33(0) 3 89 90 29 10 - FAX : +33(0) 3 89 90 49 75.  
 Mois pairs / *Even months*  
 KLINZING Aviation  
 TEL : +33(0) 3 89 90 48 10 - FAX : +33(0) 3 89 90 48 12.
- ← 11 - **RFFS** : Niveau 7 / *Level 7* : pour vols de classe 7 et inférieur / *for flights up to CAT 7 and lower*.  
 Niveau 9 / *Level 9* : pour vols de classe 8 et supérieur / *for flights from CAT 8 and higher*.
- 12 - **Périal animalier / Wildlife strike hazard** : Permanent.
- 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangars** : Possible.
- 14 - **Réparations / Repairs** : Toutes et entretien / *All repairs and maintenance*.
- 15 - **ACB** : GAGBA.
- 16 - **Transports** : Sur AD, à Bâle, Mulhouse et Saint-Louis.  
*On AD, at Bâle, Mulhouse and Saint-Louis.*  
 Navette d'autobus / *Bus shuttle* :  
 Aéroport / Bâle, Aéroport / Mulhouse, Aéroport / Fribourg,  
 Aéroport / Colmar, Aéroport / Belfort / Montbéliard.  
 Taxis, voitures de location sans chauffeur / *Taxis, car rental without driver*.
- 17 - **Hotels, restaurants** : Bâle, Mulhouse, Saint-Louis.

---

## BALE MULHOUSE

---

**18 - Divers / Miscellaneous :** service d'assistance aviation générale / *General aviation handling service* :  
Tout vol VFR non basé et souhaitant stationner à l'Aéroport de Bâle-Mulhouse est subordonné à une demande de PPR et au dépôt d'un plan de vol. Le PPR (disponible sur le site web) doit être adressé au service Apron Control entre 0700 et 1600 (ETE : - 1 HR) 24 heures avant l'horaire du vol (1).  
Pour des raisons de sûreté et de sécurité, l'assistance est obligatoire pour l'aviation générale non basée.  
Il est impératif de prendre contact avec le gestionnaire aéroportuaire (EuroAirport +33 (0)3.89.90.33.33) avant le départ de l'aéroport d'origine pour accord préalable. (Voir AD 2 LFSB 4).  
L'accompagnement des pilotes et des passagers sur les parkings éloignés est obligatoire et est assuré par le gestionnaire aéroportuaire.  
(1) site web : [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com) ; e-mail : [ppr-lfsb@euroairport.com](mailto:ppr-lfsb@euroairport.com) ; TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33 (France) - 00 41 (0)61 325 33 33 (Suisse).  
*Every non based VFR flight wishing to park at Bale-Mulhouse airport is subject to a PPR request and to FPL filing. the PPR (available on the website) must be addressed to Apron Control service between 0700 and 1600 (SUM : - 1 HR) 24 hours before the flight schedule (1).*  
*For safety and security reasons, handling is compulsory for all non-based general aviation flights.*  
*It is mandatory to contact the airport operator (EuroAirport +33 (0)3.89.90.33.33) before the departure from the origin airport for prior agreement. (See AD 2 LFSB 4).*  
*Pilots and passengers have to be transported to remote aircraft positions by the airport operator's bussing department*  
(1) website : [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com) ; e-mail : [ppr-lfsb@euroairport.com](mailto:ppr-lfsb@euroairport.com) ; TEL : 00 33 (0)3 89 90 33 33 (France) - 00 41 (0)61 325 33 33 (Swiss).  
**GRF** (service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste / *Global reporting format*): 0400-2300



**Objet : Remplacement temporaire du VOR/DME « STR ».**

**En vigueur : Du 19 mai 2022, 0000 UTC au 30 novembre 2022, 2359 UTC**

Lieu : FIR Reims : LFEE - AD : Strasbourg Entzheim LFST, Bale Mulhouse LFSB, Colmar Houssen LFGA

**Mise en service d'un VOR/DME Provisoire sans changement d'indicatif (STR) :**

Dans le cadre du renouvellement du VOR/DME STR, ce dernier est indisponible du jeudi 19 mai 2022 (cycle AIRAC 05/22) au mercredi 30 novembre 2022 inclus.

Pour pallier cette coupure, un VOR/DME Mobile Provisoire sera mis en service à proximité (118 m) du 19 mai 2022 jusqu'au 30 novembre 2022 inclus. Ce VOR/DME Mobile Provisoire garde le même indicatif (STR) et répond aux caractéristiques spécifiques définies ci-dessous :

**VOR/DME Mobile Provisoire**

**Indicatif : STR**

**Fréquence : 115.05 MHz**

**Coordonnées : 48°30'16.98"N - 007°34'14.55"E**

**Impacts sur les procédures d'approches, d'attente, de départs (SID) et d'arrivées (STAR) :**

Compte tenu de la proximité de l'emplacement du VOR/DME Mobile Provisoire avec celui du VOR/DME « STR » qui est temporairement remplacé, les radiales et distances DME des procédures basées sur STR demeurent dans les tolérances de repères.

Dans ce cadre, les différentes procédures de vol aux instruments des aérodromes concernés par le changement sont décrites ci-dessous.

**Impacts sur le réseau de routes ATS (AWY) et sur les itinéraires de transit normalisés en espace aérien inférieur :**

Le VOR/DME Mobile Provisoire remplace le VOR/DME STR publié à l'AIP France (ENR 4.1) dans la définition :

- Des routes ATS (AWY réf AIP France ENR 3.1) :
  - R7
  - R11
  - T131

**Cartes et volets de l'information aéronautique impactés :**

Le VOR/DME Mobile Provisoire défini préalablement, remplace le VOR/DME STR publié à l'AIP France pour les procédures suivantes (référencement AIP France entre parenthèses) :

**Strasbourg Entzheim (LFST)**

- **Départs**

Tout SID CONV RWY05 (réf. AD2 LFST SID RWY05 CONV)

Tout SID CONV RWY23 (réf. AD2 LFST SID RWY23 CONV)

Tout SID RNAV RWY23 (réf. AD2 LFST SID RWY23 RNAV)

STR RNAV RWY05 1W (réf. AD2 LFST SID RWY05 RNAV)

- **Arrivées**

Toutes STAR CONV RWY 05 (réf. LFST STAR RWY05 CONV)

STAR LUPEN 6V - LUL 6V (réf. LFST STAR RWY05 CONV)

RNP

STAR RNAV RWY 03 et 21 (réf. AD2 LFST STAR RNAV EDSB RWY03-21 EDTL RWY 03-21)

- **Approches**

RNAV MIRGU/LUPEN RWY 05 (réf. AD 2 LFST IAC RWY05 - INA RNAV-ILS LOC)

RNP RWY05 (réf. AD 2 LFST IAC RWY05 FNA RNP)

RNAV GTQ/BERU/SOREM/LUPEN RWY23 (réf. AD 2 LFST IAC RWY23 - INA RNAV-ILS LOC)

RNP RWY 23 (réf. AD 2 LFST IAC RWY23 FNA RNP)

SAV/LUPEN/SE RWY 23 (réf. AD 2 LFST IAC RWY23 - INA - ILS LOC NDB VOR)

ILS Z/LOC Z RWY 05 (réf. AD 2 LFST IAC RWY05 ILS Z LOC Z)

ILS Y/LOC Y RWY 05 (réf. AD 2 LFST IAC RWY05 ILS Y LOC Y)

VOR Z RWY 05 (réf. AD 2 LFST IAC RWY05 VOR Z)

VPT RWY 05 (réf. AD 2 LFST IAC RWY05 VPT)

ILS Y/LOC Y RWY 23 (réf. AD 2 LFST IAC RWY23 FNA ILS Y CAT123 LOC Y)

ILS Z/LOC Z RWY 23 (réf. AD 2 LFST IAC RWY23 FNA ILS Z CAT123 LOC Z)

VOR Y RWY 23 (réf. AD 2 LFST IAC RWY23 FNA VOR Y)

VOR Z/NDB Z RWY 23 (réf. AD 2 LFST IAC RWY23 FNA VOR Z NDB Z)

**Bale Mulhouse (LFSB)**

- **Arrivées**

STAR STR 8K (réf. AD2 LFSB STAR RWY ALL CONV)

**Colmar Houssen (LFGA)**

- **Approches**

NDB Y RWY 19 (réf. AD 2 LFGA IAC RWY 19 NDB Y)

NDB Z RWY 19 (réf. AD 2 LFGA IAC RWY 19 NDB Z)



**Aérodromes VAC**

EPINAL DOGNEVILLE LFSE  
LUNEVILLE CROISMARE LFQC  
DIEUZE GUEBLANGE LFQZ  
SARREGUEMINES NEUNKIRCH LFGU  
SARRE UNION LFQU  
SAVERNE STEINBOURG LFQY  
SARREBOURG BUHL LFGT  
SAINT DIE REMOMEIX LFGY  
COLMAR HOUSSEN LFGA  
STRASBOURG ENTZHEIM LFST  
MULHOUSE HABSHEIM LFGB

**Hélistations**

EPINAL  
ST-AVOLD  
SELESTAT  
COLMAR  
MULHOUSE  
STRASBOURG HAUTEPIERRE  
STRASBOURG N.H.C

**Allemagne :****Lahr (EDTL)**

ILS/LOC RWY 21 (réf. AD 2 EDTL 4-2-1)  
NDB RWY 21 (réf. AD 2 EDTL 4-4-2)  
SID CONV RWY 03 (réf. AD 2 EDTL 5-7-1)  
SID CONV RWY 21 (réf. AD 2 EDTL 5-7-3)  
SID RNAV RWY 03 (réf. AD 2 EDTL 5-7-5)  
SID RNAV RWY 21 (réf. AD 2 EDTL 5-7-7)

**Karlsruhe Baden-Baden (EDSB)**

SID CONV RWY 21 (réf. AD 2 EDSB 5-7-3)  
SID RNAV RWY 03 (réf. AD 2 EDSB 5-7-5)  
SID RNAV RWY 21 (réf. AD 2 EDSB 5-7-7)

## ANNEXE 01 : AD 2 LFST DATA 01

| Identification | Coordonnées<br>Coordonnées   | RNAV | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|----------------|------------------------------|------|------|-------------|-----|
| EPL            | REF ENR 4.1                  |      | X    | X           |     |
| GTQ            | REF ENR 4.1                  | X    | X    | X           | X   |
| LUL            | REF ENR 4.1                  |      | X    | X           |     |
| SAV            | REF ENR 4.1                  | X    | X    | X           | X   |
| SE             | REF AD 2 LFST.19             | X    | X    | X           | X   |
| STR            | 48°30'16.98"N 007°34'14.55"E | X    | X    | X           | X   |
| RW05           | 48°31'52.30"N 007°36'57.71"E | X    |      |             | X   |
| RW23           | 48°32'43.59"N 007°38'25.59"E | X    |      |             | X   |

|     |                  |   |   |   |  |
|-----|------------------|---|---|---|--|
| KBA | REF AD 2 EDTL.19 | X |   | X |  |
| LHR | REF AD 2 EDTL.19 | X | X | X |  |
| SUL |                  |   | X | X |  |

|       |                            |   |   |   |   |
|-------|----------------------------|---|---|---|---|
| ANDLO | REF ENR 4.4                |   | X | X | X |
| BAKIX | REF ENR 4.4                | X | X | X | X |
| BERUG | REF ENR 4.4                | X | X | X | X |
| DIBOT | REF ENR 4.4                |   | X | X |   |
| DOBEG | REF ENR 4.4                |   | X | X |   |
| EPIKO | REF ENR 4.4                |   | X | X |   |
| LUPEN | REF ENR 4.4                | X | X | X | X |
| LOPSU | REF ENR 4.4                | X | X | X | X |
| MIRGU | REF ENR 4.4                | X | X | X | X |
| OBORN | REF ENR 4.4                | X | X | X |   |
| PHALO | REF ENR 4.4                |   | X | X |   |
| POGOL | REF ENR 4.4                | X | X | X |   |
| REPDA | 48°20'53.2"N 007°44'26.6"E | X |   | X |   |
| SOREM | REF ENR 4.4                | X | X | X | X |

|                |                            |  |   |  |   |
|----------------|----------------------------|--|---|--|---|
| IF RWY 05      | 48°20'25.8"N 007°17'24.0"E |  | X |  | X |
| IF RWY 23      | 48°40'09.5"N 007°51'13.0"E |  | X |  | X |
| FAP/FAF RWY 05 | 48°23'03.1"N 007°21'55.6"E |  | X |  | X |
| FAP/FAF RWY 23 | 48°38'38.6"N 007°48'36.0"E |  | X |  | X |

|       |                              |   |  |   |   |
|-------|------------------------------|---|--|---|---|
| SB052 | 48°53'43.52"N 008°11'22.29"E | X |  | X |   |
| SB053 | 48°56'27.63"N 008°05'04.66"E | X |  | X |   |
| FST05 | 48°23'04.4"N 007°21'57.8"E   | X |  |   | X |
| FST23 | 48°38'50.3"N 007°48'56.4"E   | X |  |   | X |
| ST415 | 48°38'11.8"N 007°47'49.9"E   | X |  |   | X |
| ST420 | 48°30'19.5"N 007°34'18.9"E   | X |  |   | X |
| ST425 | 48°42'23.0"N 007°42'23.4"E   | X |  |   | X |
| ST430 | 48°33'34.3"N 007°28'48.6"E   | X |  |   | X |
| ST435 | 48°33'36.2"N 007°26'44.3"E   | X |  |   | X |
| ST445 | 48°24'56.4"N 007°11'26.6"E   | X |  |   | X |
| ST600 | 48°38'29.92"N 007°38'36.45"E | X |  | X |   |
| ST602 | 48°35'44.08"N 007°33'50.74"E | X |  | X |   |
| IST23 | 48°41'01.5"N 007°52'41.2"E   | X |  |   | X |
| STA17 | 48°45'41.6"N 007°49'58.1"E   | X |  |   | X |
| STB28 | 48°43'08.0"N 007°33'11.5"E   | X |  |   | X |
| STB40 | 48°40'21.6"N 007°15'29.4"E   | X |  |   | X |
| STG48 | 48°53'22.3"N 007°05'31.4"E   | X |  |   | X |
| STM27 | 48°14'09.3"N 007°05'25.8"E   | X |  |   | X |
| STM33 | 48°14'38.1"N 006°56'33.6"E   | X |  |   | X |
| STS26 | 48°40'49.0"N 007°36'19.8"E   | X |  |   | X |
| STS40 | 48°34'20.9"N 007°18'08.7"E   | X |  |   | X |
| TL061 | 48°27'11.04"N 007°53'44.02"E | X |  | X |   |
| TL062 | 48°30'57.52"N 007°50'07.16"E | X |  | X |   |
| TL053 | 48°16'38.53"N 007°45'13.06"E | X |  | X |   |
| TL054 | 48°16'25.91"N 007°51'28.22"E | X |  | X |   |



**Objet** : Prolongation de l'expérimentation de modification des procédures de départ RNAV vers TORPA,  
MOROK en piste 15 AD Bâle Mulhouse LFSB

**En vigueur** : Du 19 mai 2022, 0000 UTC au 31 décembre 2022, 2359 UTC

**CE SUP AIP ANNULE ET REMPLACE LE SUP AIP 243/21**

### **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](mailto: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](mailto: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<br>Coordinates   | RNP | CONV | SID<br>STAR | IAC |
|----------------|------------------------------|-----|------|-------------|-----|
| → SB533        | 47°39'42.1" N 007°28'44.7" E | X   |      | X           |     |
| → SB515        | 47°34'47.0" N 007°32'10.5" E | X   |      | X           |     |
| SB600          | 47°32'15.8"N 007°26'46.2"E   | X   |      | X           |     |
| SB612          | 47°31'47.1"N 007°26'05.9"E   | X   |      | X           |     |
| SB614          | 47°26'27.9"N 007°27'45.8"E   | X   |      | X           |     |
| SB616          | 47°28'11.8"N 007°36'44.7"E   | X   |      | X           |     |
| SB618          | 47°27'55.2"N 006°59'45.7"E   | X   |      | X           |     |
| ←              |                              |     |      |             |     |
| ←              |                              |     |      |             |     |
| ←              |                              |     |      |             |     |

|       |                            |   |   |   |  |
|-------|----------------------------|---|---|---|--|
| DELUG | voir / see ENR4.4          | X |   | X |  |
| LASAT | voir / see ENR4.4          | X |   | X |  |
| ELBEG | voir / see ENR4.4          | X | X | X |  |
| LUMEL | voir / see ENR4.4          | X | X | X |  |
| OLBEN | 47°18'16.0"N 007°37'46.0"E | X |   | X |  |
| TORPA | voir / see ENR4.4          | X |   | X |  |
| MOROK | voir / see ENR4.4          | X |   | X |  |

ANNEXE 2 / APPENDIX 2

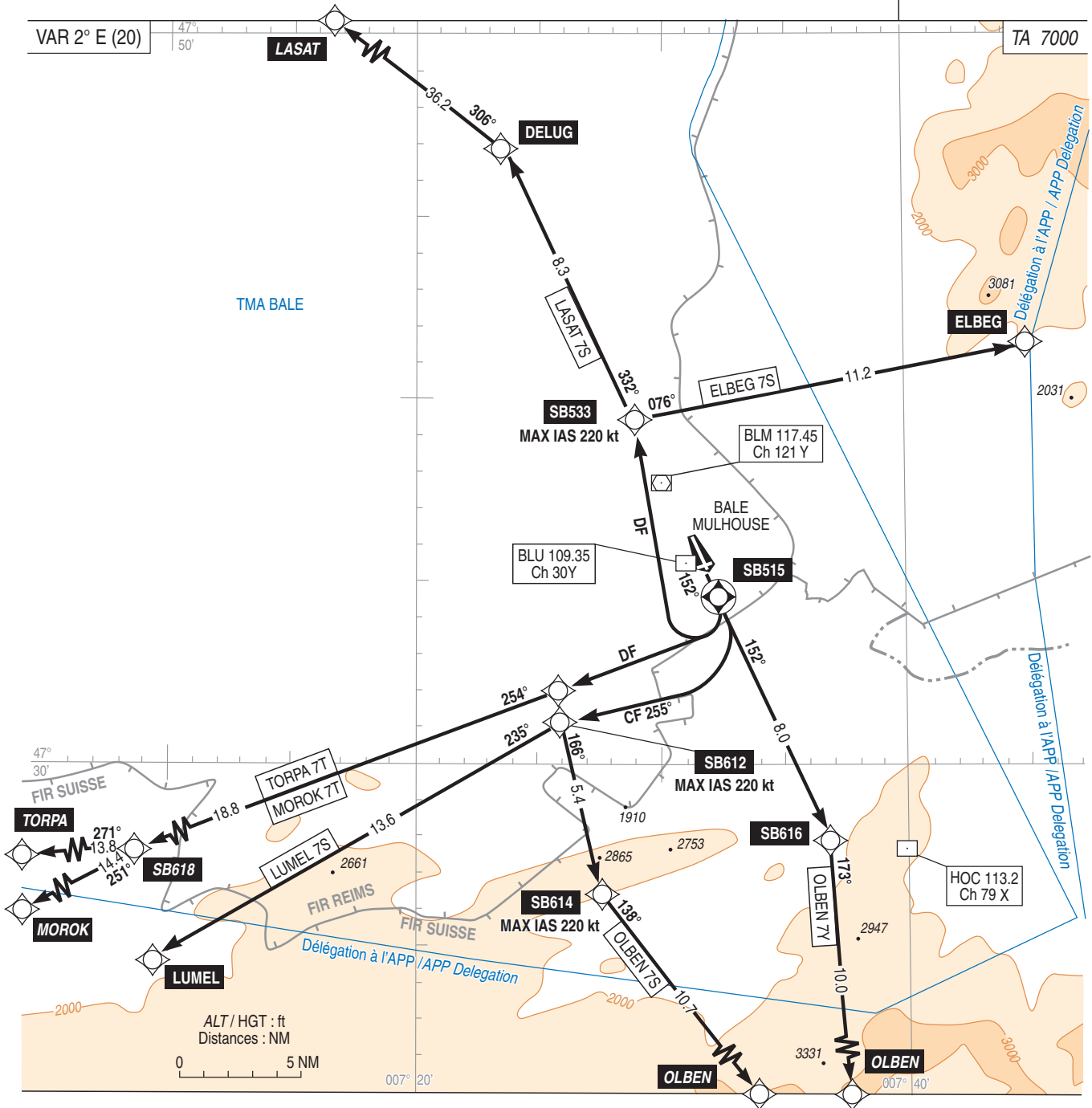
AIP SUP  
FRANCE

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





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

| SID RNAV RWY<br>15       |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|--------------------|------------------------------|------------------------------|---------------|----------|
| RMK                      | GNSS only       |                         |          |                   |                    |               | MAG VAR 2020 2,5°E |                              |                              | Ref NAVAI D : |          |
| 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 |
| <b>ELBEG7S</b>           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|                          | CF              | SB515                   | Y        | 152               | 154.9              |               |                    |                              |                              |               | RNAV 1   |
|                          | CA              |                         |          | 152               | 154.9              |               |                    | 1900                         |                              |               | RNAV 1   |
|                          | DF              | SB533                   |          |                   |                    |               | R                  |                              |                              | 220 kt        | RNAV 1   |
|                          | TF              | ELBEG                   |          | 076               | 078.9              | 11.2          | R                  |                              |                              |               | RNAV 1   |
| <b>OLBEN7Y</b>           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|                          | CF              | SB616                   |          | 152               | 154.9              |               |                    |                              |                              |               | RNAV 1   |
|                          | TF              | OLBEN                   |          | 173               | 176.0              | 10.0          | R                  |                              |                              |               | RNAV 1   |
| <b>OLBEN7S</b>           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|                          | CF              | SB515                   | 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   |
| <b>LUMEL7S</b>           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|                          | CF              | SB515                   | 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   |
| <b>TORPAT7</b>           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|                          | CF              | SB515                   | 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   |
| <b>MOROK7T</b>           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|                          | CF              | SB515                   | 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   |
| <b>LASAT7S</b>           |                 |                         |          |                   |                    |               |                    |                              |                              |               |          |
|                          | CF              | SB515                   | Y        | 152               | 154.9              |               |                    |                              |                              |               | RNAV 1   |
|                          | CA              |                         |          | 152               | 154.9              |               |                    | 1900                         |                              |               | RNAV 1   |
|                          | DF              | SB533                   |          |                   |                    |               | R                  |                              |                              | 220 kt        | RNAV 1   |
|                          | TF              | DELUG                   |          | 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"<br>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<br>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<br>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>SB515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB533 (IAS MAX 220 kt) puis ELBEG  | 7000ft       | Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft   |
| LASAT 7S   | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB 515</u> et à 1900 (1015) (2) minimum, tourner à droite vers SB533 (IAS MAX 220 kt), puis DELUG et LASAT   | 7000ft       | Pente théorique de montée : 5%(1) jusqu'à l'altitude de sécurité en route<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft<br>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>SB515</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<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft   |
| MOROK 7T   | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</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<br>Pente ATS : 7.8% jusqu'à 7000ft   |
| LUMEL 7S   | Monter dans l'axe. Au plus tôt à <u>SB515</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<br>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<br>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<br>Pente ATS : 8.4% jusqu'à 7000ft<br>Utilisable uniquement entre 0600 et 2100 (ETE : -1HR) sur demande du CDB après vérification que son ACFT fait partie des ACFT autorisés :<br>- aéronef à hélices munis du CLN<br>- aéronefs turboréacteurs certifiés conformément aux normes de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, volume 1, 2 <sup>ème</sup> 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