

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

- |   |  |
|---|--|
| <p><b>1</b> <b>PROCEDURES D'ARRIVEE</b><br/>→ <b>STR 0K</b> : utilisables uniquement avec l'accord préalable de REIMS ACC et STRASBOURG APP.<br/><b>Non utilisable en cas d'activation des zones LFR 127 A/B.</b><br/><b>Procédure moindre bruit</b><br/>1a) Les approches doivent s'effectuer selon un angle égal ou supérieur à l'angle de la trajectoire de descente définie par :<br/>- L'ILS ou le PAPI piste 15 : 3.0° (5.2%)<br/>- L'ILS ou le PAPI piste 33 : 3.5° (6.1%)<br/>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.<br/>1c) La diminution de la vitesse et la sortie des trainées 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.</p> <p><b>2</b> <b>RWY 33 et 25</b><br/>- en VMC : effectuer l'étape vent arrière à 2500 AMSL.<br/>- en IMC : effectuer l'étape vent arrière à la plus grande hauteur compatible avec le maintien des références visuelles au sol.<br/>L'APCH finale RWY 33 devra s'effectuer en utilisant dans la mesure du possible, les indications fournies par le PAPI.</p> <p><b>3</b> <b>PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA</b><br/>Rechercher les conditions VMC sur le RDL 262° BLM à 4300 ft AMSL jusqu'aux limites de la TMA.</p> <p><b>4</b> <b>PANNE DE RADIOCOMMUNICATION</b><br/>Voir AD 2.LFSB.22</p> <p><b>5</b> <b>PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API</b><br/>Voir AD 2.LFSB.22</p> <p><b>6</b> <b>PANNE DME</b><br/>- au sol : le point HOMBO peut être confirmé par les distances 6,4 NM BLM Ch 121Y (117.45).<br/>- à bord : prévenir le contrôle et utiliser les temps d'éloignement mentionnés sur les IAC correspondantes.</p> | <p><b>1</b> <b>INBOUND PROCEDURES</b><br/><b>STR 0K</b> : usable only with prior permission REIMS ACC and STRASBOURG APP.<br/><b>Unusable when LFR 127 A/B areas are active.</b><br/><b>Noise abatement procedures</b><br/>1a) Approaches must be carried out in compliance with an angle equal or above the descent flight path angle set to :<br/>- ILS or PAPI RWY 15 : 3.0° (5.2%)<br/>- ILS or PAPI RWY 33 : 3.5° (6.1%)<br/>1b) Descent path shall be selected so as to maintain clean configuration as long as possible with regard to safety and requirements of ATC.<br/>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.</p> <p><b>2</b> <b>RWY 33 and 25</b><br/>- VMC : perform down wind leg at 2500 AMSL.<br/>- IMC : perform down wind leg at the maximum height complying with the maintaining of ground visual references.<br/>Final APCH RWY 33 will be performed using, as much as possible, information delivered by PAPI.</p> <p><b>3</b> <b>PROCEDURE TO VACATE THE TMA</b><br/>Seek VMC on RDL 262° BLM at 4300 ft AMSL as far as TMA limits.</p> <p><b>4</b> <b>RADIOCOMMUNICATION FAILURE</b><br/>See AD 2.LFSB.22</p> <p><b>5</b> <b>RADIOCOMMUNICATION FAILURE AND MISSED APPROACH (API)</b><br/>See AD 2.LFSB.22</p> <p><b>6</b> <b>DME FAILURE</b><br/>- on ground : HOMBO point can be confirmed by 6,4 NM BLM Ch 121Y (117.45).<br/>- on board : advise ATC and use the outbound flying times mentioned on corresponding IAC.</p> |
|---|--|