

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	47°35'24"N 007°31'45"E
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection des pistes 15/33 et 07/25 Intersection of runways 15/33 and 07/25
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	6 km NW de BÂLE, 22 km SE de MULHOUSE
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	885 ft
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	28.48 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	160 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	3.1804°E
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2025 (0.126°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	ETABLISSEMENT PUBLIC FRANCO-SUISSE AD BALE-MULHOUSE
	Adresse / <i>Address</i>	AEROPORT DE BÂLE-MULHOUSE BP 60120 68304 SAINT-LOUIS (FRANCE) FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE Postfach 142 CH-4030 BASEL (SUISSE)
	Telephone	FRANCE : 00 33 (0)3 89 90 31 11 SUISSE : 00 41 (0)61 325 31 11
	FAX	FRANCE : 00 33 (0)3 89 90 35 15 SUISSE : 00 41 (0)61 325 35 15
	TELEX	NIL
	AFS	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 Douanes françaises : 0400-2300 Douanes suisses : 0415-2300 Immigration : H24 French customs : 0400-2300 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 Pas d'avitaillement possible en dehors de ces HOR sauf préavis avant 2000 aux numéros suivants : Mois impairs : SASCA TEL : 03 89 90 29 10 Mois pairs : KLINZING Aviation TEL : +33 6 14 61 13 25 SASCA and KLINZING Aviation : 0400-2200 Refuelling not available outside these SKED except with PN before 2000 to following phone numbers : Odd months : SASCA TEL : 03 89 90 29 10 Even months : KLINZING Aviation TEL : +33 6 14 61 13 25
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 sauf la nuit de 0000 locales à 0600 locales. Postes avions dédiés : jusqu'à code C inclus : postes F5, F6, F7 et couloir Nord. Code D et supérieur : sur poste. Le dégivrage peut être réalisé sur les aires privatives si le produit est aspiré après dégivrage. Provided except at night between 0000 LT and 0600 LT. Stands dedicated : up to code C included : stands F5, F6, F7 and North corridor. Code D and superior : on stand. De-icing can be realised on private areas if the product is aspired after de-icing.
12	Observations / <i>Remarks</i>	Restrictions d'utilisation de l'aéroport : voir AD 2 LFSB.21.1 GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : H24 Airport operating restrictions : see AD 2 LFSB.21.1 GRF (Global Reporting Format) : H24

AD 2 LFSB.4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	Installations modernes de manutention	Modern handling facilities
2	Types de carburants et lubrifiants <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 <i>Fueling facilities and capacities</i>	SCA (stockage) : JET A1 1980 m3 (maximum). SASCA : capacité camions : JET A1 180 m3. Débit : 25/50/105 m3/HR suivant véhicule. KLINZING AVIATION : capacité camions : JET A1 500 m3. Débit : 50/120 m3/HR. AVGAS : 6 m3.	SCA (storage) : JET A1 1980 m3 (maximum). SASCA : trucks capacity : JET A1 180 m3. Fuel flow : 25/50/105 m3/HR according to vehicle. 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 <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 <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>	Assistants d'escale / Ground handling : (1) SWISSPORT TEL : +33 6 01 61 09 08 SITA : BSLKKXH E-mail : bsl.services@swissport.com (2) AIR SERVICE BASEL (ASB) TEL : 00 41 (0)61 567 3700 E-mail : fbo@airservicebasel.com (3) CGS TEL : 00 33 (0)3 89 90 79 50/51 TEL : 00 41 (0)61 325 7950/51 SITA : MLHAPXH E-mail : dm.bsl@cgs-ltd.com (4) AMAC (non-commercial) TEL : 00 41 (0)58 310 3131 E-mail : flightops@amacaerospace.com	

AD 2 LFSB.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

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 (gare), AEROPORT/FREIBURG, AEROPORT/SAINT-LOUIS (gare), AEROPORT/COLMAR (gare). Taxis, voitures de location sans chauffeur (0)3 89 90 31 11 (FRANCE) ou (061) 325 31 11 (SUISSE)	Buses : AIRPORT/BASEL (station), AIRPORT/FREIBURG, AIRPORT/SAINT-LOUIS (station), AIRPORT/COLMAR (station). Taxis, car rental (0)3 89 90 31 11 (FRANCE) or (061) 325 31 11 (SWITZERLAND)
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Hôpitaux à MULHOUSE (22km) - SAINT-LOUIS (6km) - BÂLE (6km) Services d'ambulance français et suisses.	Hospitals in MULHOUSE (22km) - SAINT-LOUIS (6km) - BASEL (6km) French and Swiss ambulances.
5	Services bancaires et postaux <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 *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	9	
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 <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Contacter le SSLIA : (+33)0 3 89 90 18 18	Contact RFFS : (+33)0 3 89 90 18 18
4	Observations / <i>Remarks</i>	Niveau 7 : H24 Niveau 9 pour catégories d'aéronefs 8 et plus : O/R PN 48HR au +33 (0)3 89 90 25 91	Level 7 : H24 Level 9 for ACFT categories 8 and above : O/R PN 48HR at +33 (0)3 89 90 25 91

AD 2 LFSB.7 Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	Neige-Verglas-Plaques de neige : - 9 véhicules multifonctions (lame/balai/soufflerie/épandeuse), - 1 fraise à neige. Verglas : - 1 épandeuse à bras de produit déverglaçant liquide, - 1 épandeuse à bras de produit déverglaçant solide.	Snow-Black ice-Compacted snow : - 9 multifunctional vehicles (blade/sweeper/blowing system/spreader), - 1 snow cutter. Black ice : - 1 de-icing rig with liquid product, - 1 de-icing rig with solid product.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	1. RWY 15/33 sur la totalité de la surface 48 m en cas de verglas 2. Les voies de circulation B, D et L 3. Le reste des voies de circulation donnant l'accès à la RWY 15/33 Les emplacements de l'aire de stationnement nécessaires au trafic sont traités simultanément de la piste et des voies de circulation.	1. RWY 15/33 over its entire surface 48 m in case of ice 2. TWYs B, D and L 3. All remaining TWYs leading to RWY 15/33 The aircraft stands on the parking area required for traffic are treated simultaneously to the RWY and TWYs de-icing operations.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	Déverglaçage des pistes avec KAC, KFOR ou NAAC.	RWY de-icing with KAC, KFOR or NAAC.
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3

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 PRKG principal Nord + Fret express : mixte béton/enrobé	South main PRKG + Cargo : concrete North main PRKG + Fret express : mixed concrete/asphalt
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	PRKG principal Sud : 68 F/B/W/T PRKG principal Nord : 68 F/B/W/T PRKG cargo : 72 R/B/W/T PRKG Fret express : 50 R/B/W/T	Main South PRKG : 68 F/B/W/T Main North PRKG : 68 F/B/W/T Cargo PRKG : 72 R/B/W/T PRKG Fret express : 50 R/B/W/T
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	- 25 m : D, L, Q, V - 24 m : E, F, G - 23 m : A, B, H, K, P, C1, M1, M2 - 22 m : J - 15 m : C	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Béton : C1, F, G, K, P Enrobé : B, H, J, Q, M1, M2 Mixte enrobé/béton : A, C, D, E, L, V	Concrete : C1, F, G, K, P Asphalt : B, H, J, Q, M1, M2 Mixed asphalt/concrete : A, C, D, E, L, V
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	A : - entre D et E : 68 R/B/W/T, - entre E et F : 70 F/B/W/T. B/L : 80 F/B/W/T. J : 68 F/B/W/T. V : 50 F/A/W/T	A: - between D and E : 68 R/B/W/T, - between E and F : 70 F/B/W/T. B/L : 80 F/B/W/T. J : 68 F/B/W/T. 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 Altitude moyenne Fret express : 881 ft Altitude moyenne Cargo : 876 ft.	Average passengers apron altitude : 879 ft Average Fret express apron altitude : 881 ft 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 11A 47°35'52.34"N 007°31'45.73"E 12A 47°35'50.72"N 007°31'45.62"E 14A 47°35'50.22"N 007°31'44.36"E 16A 47°35'50.87"N 007°31'43.90"E 17 47°35'52.78"N 007°31'42.96"E 18 47°35'54.15"N 007°31'42.67"E 2 47°35'51.26"N 007°31'55.23"E 20 47°35'54.03"N 007°31'42.10"E 22 47°35'55.30"N 007°31'41.22"E 24 47°35'55.96"N 007°31'39.82"E 26 47°35'57.86"N 007°31'39.03"E 26A 47°35'58.44"N 007°31'38.65"E 28A 47°35'59.09"N 007°31'38.20"E 29 47°35'59.69"N 007°31'38.95"E 29A 47°35'59.43"N 007°31'39.56"E 3 47°35'52.51"N 007°31'54.36"E 30A 47°35'58.59"N 007°31'41.45"E 32A 47°35'57.44"N 007°31'43.69"E 34 47°35'58.46"N 007°31'46.14"E 35 47°35'59.31"N 007°31'47.75"E 36 47°36'00.92"N 007°31'48.43"E 36A 47°36'01.93"N 007°31'48.42"E 37 47°36'03.79"N 007°31'46.99"E 38 47°36'05.09"N 007°31'45.29"E 39 47°36'06.16"N 007°31'43.03"E 4 47°35'53.84"N 007°31'53.78"E 40 47°36'04.31"N 007°31'36.09"E 41 47°36'05.55"N 007°31'35.22"E 42 47°36'06.80"N 007°31'34.36"E 43 47°36'03.85"N 007°31'34.67"E	43A 47°36'04.86"N 007°31'33.93"E 44 47°36'05.18"N 007°31'33.78"E 45 47°36'06.43"N 007°31'32.91"E 46 47°36'07.68"N 007°31'32.07"E 47 47°36'09.05"N 007°31'32.89"E 48 47°36'10.05"N 007°31'35.98"E 5 47°35'55.24"N 007°31'52.28"E 6A 47°35'55.22"N 007°31'49.36"E 9A 47°35'54.19"N 007°31'45.94"E A1 47°34'55.62"N 007°31'42.54"E F 1 47°35'33.41"N 007°31'55.36"E F 10 47°35'45.77"N 007°31'55.84"E F 11 47°35'47.93"N 007°31'57.87"E F 2 47°35'35.68"N 007°31'53.81"E F 3 47°35'37.13"N 007°31'51.98"E F 4 47°35'38.18"N 007°31'50.16"E F 4A 47°35'40.76"N 007°31'49.98"E F 5 47°35'44.45"N 007°31'47.71"E F 5A 47°35'42.23"N 007°31'49.09"E F 6 47°35'44.61"N 007°31'49.90"E F 7 47°35'45.65"N 007°31'51.48"E F 8 47°35'45.81"N 007°31'53.67"E F 9 47°35'45.57"N 007°31'54.60"E F21 47°35'18.55"N 007°32'11.32"E F22 47°35'15.67"N 007°32'13.32"E J1 47°35'23.24"N 007°32'21.73"E J2 47°35'23.60"N 007°32'18.85"E J3 47°35'22.97"N 007°32'19.99"E J4 47°35'22.97"N 007°32'19.99"E Q 5 47°35'10.51"N 007°31'33.50"E
6	Observations / <i>Remarks</i>	Voir AD 2 LFSB.20.3.1 TWY A, C, C1, J et K limités aux appareils d'envergure inférieure à 36 m.	See AD 2 LFSB.20.3.1 TWY A, C, C1, J and K restricted to ACFT with wingspan lower than 36 m.

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 <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 <i>Visual docking/parking guidance system</i>	NIL. Appareils systématiquement guidés et positionnés sur l'aire de trafic par un véhicule FOLLOW-ME	NIL. 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. Marques "MAX SPAN 36 m" sur TWY A entre les accès N et S de l'aire de trafic.	ICAO-compliant markings. "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. Barres d'arrêt commandables : points d'attente B, L et Q. Barres d'arrêt permanentes : points d'attente D, E, F, G, H, P et sur piste 07/25.	See AD 2 LFSB ADC. Controlled stopbars : holding points B, L and Q. 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.
Pour les aérodromes listés en annexe I de l' arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	For aerodromes listed in Annex I of arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).

AD 2 LFSB.11 Renseignements météorologiques Meteorological information

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	CRA-BALE
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>	
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	CRA-BALE
	Période de validité / <i>Validity period</i>	24 06-12-18-24
4	Type de prévision d'atterrissage <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 <i>Charts, other information</i>	AD WARNING METAR AUTO H24
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	AEROWEB PRO
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR APP
10	Informations complémentaires <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 NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY		Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4		5	6
07	076.90 (074)	1860 x 60	75 R/A/W/T béton / concrete		47°35'16.62"N 007°31'00.92"E ----- GUND NIL	THR : 881ft
25	256.90 (254)	1860 x 60	75 R/A/W/T béton / concrete		47°35'30.30"N 007°32'27.60"E (47°35'28.31"N 007°32'15.51"E) ----- GUND NIL	THR : 883ft DTHR : 884ft
15	154.80 (152)	3900 x 60	90 R/B/W/T béton / concrete		47°37'03.66"N 007°30'35.55"E ----- GUND NIL	THR : 864ft
33	334.80 (332)	3900 x 60	90 R/B/W/T béton / concrete		47°35'09.41"N 007°31'55.04"E (47°35'42.23"N 007°31'32.22"E) ----- GUND NIL	THR : 882ft DTHR : 880ft
RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
07	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL	(1)
25	NIL	NIL	100	NIL	NIL	(2)
15	NIL	NIL	100	4020 x 280	NIL	(3)
33	NIL	NIL	100	4020 x 280	NIL	(4)
(1) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 120 m. Strip dimensions RWY 07 : 1835 x 280 m.						
(2) RESA (aire de sécurité d'extrémité de piste) : 90 x 120 m. Strip dimensions RWY 25 : 1946 x 280 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 <i>Remarks</i>
07	1715	1715	1715	0	ATT RWY 07 interdit. LDG RWY 07 prohibited.
25	1860	1960	1860	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 <i>colour</i>	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur <i>Length</i>	Balisage axial <i>Centerline LGT</i>			
						Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>
07		G-LIH-LED							
25		G-LIH-LED	PAPI 3.0 ° 5.2 %	41 ft					
15	CAT III - 862 m - LIH-LED	G-LIH-LED	PAPI 3.0 ° 5.2 %	52 ft	896 m	3900	15 m	W - W/R - R (1)	LIH-LED
33		G-LIH-LED	PAPI 3.5 ° 6.1 %	50 ft		3900	15 m	W - W/R - R (2)	LIH-LED
RWY ID	Balisage latéral <i>Edge lighting</i>				Extrémité <i>RWY end</i>		SWY		
	Longueur <i>Length</i>	Espacement <i>Spacing</i>	Couleur <i>Colour</i>	Intensité <i>Intensity</i>	Couleur <i>Colour</i>		Longueur <i>Length</i>	Couleur <i>Colour</i>	
07	1115 600	50 m	W Y	LIH-LED	R				
25	260 1000 600	50 m	R W Y	LIH-LED	R				
15	3300 600	50 m	W Y	LIH-LED	R				(1)
33	1120 2180 600	50 m	R W Y	LIH-LED	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. Balisage lumineux LED blanc haute intensité. / 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	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i>	NIL	
	Anémomètre / <i>Anemometer</i>	Voir AD 2 LFSB ADC 01	See AD 2 LFSB ADC 01
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i>	G-LIH-LED : TWY A, B, D, L, N2, S2, Q NIL : TWY C, C1, E, F, G, H, J, K, P, V	
	Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	B-LIL-LED : TWY A, C, C1, D, E, F, G, H, J, K, P, Q, V, L Balises bleues rétro-réfléctrices associées à des feux bleus aux intersections : TWY B.	B-LIL-LED : TWY A, C, C1, D, E, F, G, H, J, K, P, Q, V, L TWY edges blue reflectors associated with blue lights at crossways : TWY B.
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i>	Commutation automatique - 3 réseaux différents : 2 français - 1 suisse.	Automatic switch-over - 3 different networks: 2 French - 1 Swiss.
	Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	0 sec	
5	Observations / <i>Remarks</i>	Feux à éclats THR 15, THR 25 et DTHR 33. Wig-Wag B, K, L, V (intersection 07/25), C, C1, Q et J (sortie JAPAT). En cas de RVR < 550 m, le balisage axial sur N2 et S2 est allumé.	Flashing lights THR 15, THR 25 and DTHR 33. Wig-Wag B, K, L, V (07/25 intersection), C, C1, Q and J (JAPAT exit). If RVR < 550 m, TWY centreline lighting system on N2 and S2 switched on.

AD 2 LFSB.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	TLOF G30 : - Position : 47°36'09.42"N - 007°31'27.35"E - ALT 1017 ft - Dimensions : 23.5 x 23.5 m - Revêtement : enrobé TLOF G31 : - Position : 47°36'08.72"N - 007°31'26.85"E - ALT 1017 ft - Dimensions : 23.5 x 23.5 m - Revêtement : enrobé Réservé aux HEL basés. Voir AD 1.3-2.	TLOF G30 : - Position : 47°36'09.42"N - 007°31'27.35"E - ALT 1017 ft - Dimension : 23.5 x 23.5 m - Surface : asphalt TLOF G31 : - Position : 47°36'08.72"N - 007°31'26.85"E - ALT 1017 ft - Dimension : 23.5 x 23.5 m - Surface : asphalt Reserved for based HEL. See AD 1.3-2.
---	-------------	--	--

AD 2 LFSB.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR BALE partie Franco-suisse 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 ----- SFC	TWR BALE Tour (FR) BALE Tower (EN)	HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7 Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Suisse par délégation de ZURICH ACC. BASEL TWR provides the air traffic services within the Swiss airspace, by delegation of ZURICH ACC.
CTR BALE partie allemande Nord 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 ----- SFC	TWR BALE Tour (FR) BALE Tower (EN)	HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7 Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC. BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC.
CTR BALE partie allemande Est 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 ----- SFC	TWR BALE Tour (FR) BALE Tower (EN)	HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7 Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC. BASEL TWR provides the air traffic services within the German airspace, by delegation of LANGEN ACC.
CTR BALE partie allemande Sud 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 ----- SFC	TWR BALE Tour (FR) BALE Tower (EN)	HOR ATC : voir/see AD 2 LFSB.3.7 Les services de la CA sont rendus par BALE Tour dans l'espace aérien Allemand par délégation de LANGEN ACC. 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) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	BALE Information (FR) <i>BALE Information (EN)</i>	129.250 MHz	H24	Canal 25. Supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction
FIS	BALE Information (FR) <i>BALE Information (EN)</i>	130.905 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
FIS	BALE Information (FR) <i>BALE Information (EN)</i>	134.680 MHz	H24	Canal 8.33. RAI : activation/désactivation des secteurs T1/T2/T3 (espaces délégués Zürich). Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 8.33 frequency. RAI : activation / deactivation of sectors T1/T2/T3 (Zurich delegated airspace) Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
FIS	BALE Information (FR) <i>BALE Information (EN)</i>	135.855 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
APP	BALE Approche (FR) <i>BALE Approach (EN)</i>	125.160 MHz	H24	Canal 8.33. Supplétive sur instruction ATC. / 8.33 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction.
APP	BALE Approche (FR) <i>BALE Approach (EN)</i>	127.285 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
APP	BALE Approche (FR) <i>BALE Approach (EN)</i>	128.910 MHz	H24	Canal 8.33. Sur instruction ATC. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 8.33 frequency. On ATC instruction. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
APP	BALE Approche (FR) <i>BALE Approach (EN)</i>	129.250 MHz	H24	Canal 25. Supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction
APP	BALE Approche (FR) <i>BALE Approach (EN)</i>	130.905 MHz	H24	Canal 8.33. Sur instruction ATC. Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. On ATC instruction. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
APP	BALE Approche (FR) <i>BALE Approach (EN)</i>	133.510 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
APP	BALE Controle (FR) <i>BALE Control (EN)</i>	125.415 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
APP	BALE Controle (FR) <i>BALE Control (EN)</i>	126.990 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
APP	BALE Controle (FR) <i>BALE Control (EN)</i>	129.250 MHz	H24	Canal 25 : supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction
TWR	BALE Prevol (FR) <i>BALE Delivery (EN)</i>	121.955 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
TWR	BALE Sol (FR) <i>BALE Ground (EN)</i>	121.605 MHz	H24	Canal 8.33. Contrôle ACFT au sol sauf RWY. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 8.33 frequency. ACFT ground traffic control except RWY. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
TWR	BALE Tour (FR) <i>BALE Tower (EN)</i>	118.305 MHz	H24	Canal 8.33. Pour décollage et approche finale. / 8.33 kHz frequency. For take off and final approach.
TWR	BALE Tour (FR) <i>BALE Tower (EN)</i>	129.250 MHz	H24	Canal 25. Supplétive sur instruction ATC / 25 kHz frequency. Auxiliary FREQ on ATC instruction
VDF	BALE Gonio (FR) <i>BALE Homer (EN)</i>	118.305 MHz	H24	Canal 8.33 / 8.33 kHz frequency.
VDF	BALE Gonio (FR) <i>BALE Homer (EN)</i>	128.910 MHz	H24	Canal 8.33
VDF	BALE Gonio (FR) <i>BALE Homer (EN)</i>	130.905 MHz	H24	Canal 8.33. Appareils non-équipés 8.33 kHz : voir AD 2 LFSB.23 / 8.33 frequency. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23
VDF	BALE Gonio (FR) <i>BALE Homer (EN)</i>	133.510 MHz	H24	Canal 8.33 / 8.33 kHz frequency.
ATIS	BALE (FR) <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. Appareils non-équipés 8.33 KHz : voir AD 2 LFSB.23 8.33 frequency. Broadcast of ARR/DEP parameters and activity of Areas LF-R 125 and LF-R 127. Non-8.33 kHz aircraft : see AD 2 LFSB.23

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	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location	
VOR-DME	BLM	117.45 MHz CH 121Y	H24	47°37'58.1"N 007°29'58.2"E	886 ft	100 NM(270°..360°) 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 (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 (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 AERIEENNE****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 <i>Names</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Classe <i>Class</i>
Nord <i>North</i>	2500 ft ASFC – FL 100	E
	FL 100 – FL 145	C
Sud-Est <i>South-East</i>	2500 ft ASFC – 5500 ft AMSL	E
	5500 ft AMSL – FL 100	D
	FL 100 – FL 115	C
Sud-Ouest 1 <i>South-West 1</i>	1000 ft ASFC – 3300 ft AMSL	E
	3300 ft AMSL – FL 100	D
	FL 100 – FL 115	C
Sud-Ouest 2 <i>South-West 2</i>	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 <i>Names</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Classe <i>Class</i>
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 <i>Names</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Classe <i>Class</i>
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 <i>Names</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Classe <i>Class</i>
AZ3	2000 ft ASFC – 6500 ft AMSL	E
	6500 ft AMSL – FL 105	C
AZ4 A l'exclusion des secteurs T1, T2, T3 lorsqu'ils sont actifs <i>To the exclusion of T1, T2, T3 sectors when active</i>	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, le plus élevé des deux / <i>which ever is higher</i>	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.

20.2 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.

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Roulage - Généralités

Demi-tours interdits sur la plateforme (taxiways et pistes) à tous les appareils.

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 HS 3)

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.

20.1.4 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 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 GROUND HANDLING

20.3.1 Taxiing regulations - Generalities

U-turns forbidden on the platform (taxiways and runways) for all aircraft.

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.

20312 Consignes particulières relatives à l'aire de maintenance Sud-Ouest (HS1)

Voir AD 2 LFSB 20.3.2.3, GMC 01.

20313 Atterrissage RWY 33

Dégagement préférentiel via le TWY H.

20314 Consignes particulières A388 – B748 – A124 – C5M - A225 (code F).**203141 TWY interdits**

Voir AD 2 LFSB GMC 02

203142 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.

203143 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 et sur le PRKG fret express.

203144 Aire de trafic

Postes dédiés et restrictions afférentes :
voir AD 2 LFSB MIA_TEXT 01 à 05

203145 Restrictions complémentaires A388

Véhicule FOLLOW-ME obligatoire pour tout roulage sur les voies de circulation autorisées.

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance sud-ouest (hors aire Air Service Basel) et le point d'attente Q, peut être utilisée par l'Airbus A380-800 uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

L'utilisation de la voie de service parallèle à la voie de circulation B (à l'est de B) est interdite dans sa partie Nord depuis le travers de la voie d'accès du RFFS, lors de toute évolution de l'Airbus A380-800 sur la voie de circulation B entre le seuil 15 et la voie de circulation G.

203146 Restrictions complémentaires 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.

L'utilisation de la voie de service parallèle à la voie de circulation B (à l'est de B) est interdite dans sa partie Nord depuis le travers de la voie d'accès du RFFS, lors de toute évolution de l'Antonov 225 sur la voie de circulation B entre le seuil 15 et la voie de circulation G.

Le stationnement de l'Antonov 225 fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation réglementaires et à l'évolution en toute sécurité des véhicules nécessaires au chargement et au déchargement de l'appareil.

203147 Restrictions complémentaires B748

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance Sud-Ouest et le point d'attente Q, peut être utilisée par le Boeing 747-800F uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

Le stationnement du Boeing 747-800F fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation.

203148 Restrictions complémentaires A124

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance Sud-Ouest et le point d'attente Q, peut être utilisée par l'Antonov 124 uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

Le stationnement de l'Antonov 124 fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation réglementaires

203149 Restrictions complémentaires C-5M

La portion de la voie de circulation Q comprise entre les aires de maintenance Sud-Ouest et le point d'attente Q, peut être utilisée par le Lockheed C-5 Galaxy uniquement si celui-ci est tracté, moteurs coupés.

Le stationnement du Lockheed C-5 Galaxy fait l'objet des restrictions d'exploitation et des aménagements nécessaires au respect des marges de séparation réglementaires.

20315 Consignes particulières B773, A346, A35K.

Restrictions au niveau des voies de circulation dues à l'empiètement des trains d'atterrissage.

20312 Special instructions for the South-West maintenance area (HS1)

See AD 2 LFSB 20.3.2.3, GMC 01.

20313 Landing on RWY 33

Recommended vacating via TWY H.

20314 Specific instructions A388 – B748 – A124 – C5M - A225 (code F).**203141 Prohibited TWYs**

See AD 2 LFSB GMC 02

203142 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.

203143 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 and on express freight apron.

203144 Apron

Dedicated aircraft stands and applicable restrictions :
see AD 2 LFSB MIA_TEXT 01 to 05

203145 Additional restrictions A388

FOLLOW-ME car mandatory for taxiing on the dedicated TWYs.

The section of TWY Q between the south-west maintenance areas (excluding the Air Service Basel area) and holding point Q can only be used by the Airbus A380-800 if it is being towed with the engines shut down.

The use of the service road parallel to taxiway B (east of B) is prohibited in its northern part from across the RFFS access lane, during any movement of the Airbus A380-800 on TWY B between THR 15 and TWY G.

203146 Additional restrictions 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.

The use of the service road parallel to taxiway B (east of B) is prohibited in its northern part from across the RFFS access lane, during any movement of the Antonov 225 on TWY B between THR 15 and TWY G.

The parking area for the Antonov 225 is subject to the operating restrictions and arrangements required to ensure compliance with the regulatory separation margins and the safe movement of the vehicles needed to load and unload the aircraft.

203147 Additional restrictions B748

The section of TWY Q between the south-west maintenance areas (excluding the Air Service Basel area) and holding point Q can only be used by Boeing 747-800F if it is being towed with the engines shut down.

The parking area for Boeing 747-800F is subject to the operating restrictions and arrangements required to comply with the regulatory separation margins.

203148 Additional restrictions A124

The portion of TWY Q between the south-west maintenance areas and holding point Q may be used by the Antonov 124 only if it is being towed with the engines shut down.

The Antonov 124's parking area is subject to operating restrictions and the necessary adjustments to comply with the regulatory separation margins.

203149 Additional restrictions C-5M

The section of TWY Q between the south-west maintenance areas and holding point Q may be used by the Lockheed C-5 Galaxy only if it is being towed with the engines shut down.

The parking area for the Lockheed C-5 Galaxy is subject to the operating restrictions and arrangements required to comply with the regulatory separation margins.

20315 Specific instructions B773, A346, A35K.

Restrictions on the TWYs due to aircraft wheelbase.

~~203151~~ TWYs interdits

Voir AD 2 LFSB GMC 02

20316 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) .

~~203151~~ Prohibited TWYs

See AD 2 LFSB GMC 02

~~20316~~ 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.

Aéronef à l'arrivée :

Quelles que soient les conditions, l'aéronef à destination de la zone de maintenance Sud-Ouest devra toujours suivre la procédure suivante :

L'aéronef dégage au seuil 33 par le TWY Q puis rejoint les aires privatives. Après atterrissage en 15 et dégageant par le TWY D, l'aéronef peut demander à rejoindre la zone de maintenance Sud-Ouest en suivant les instructions du contrôle et les procédures en vigueur. Après franchissement du point d'attente Q, le pilote confirme la piste dégagée sur BALE TWR, puis suit les instructions de l'ATC.

Aéronef au départ :

Le pilote contacte BALE PREVOT pour annoncer un départ, autonome ou tracté selon les conditions précisées dans le tableau ci-après, jusqu'au point d'attente Q, ou BALE SOL en cas de déplacement vers un autre site de la plate-forme. Après instructions de l'ATC, l'aéronef roule ou est tracté jusqu'au point d'attente Q. Il demande la mise en route sur BALE SOL.

Conditions particulières :**À destination de/depuis ASB :**

Pour les aéronefs de code < D, de jour, hors LVP, roulage autonome depuis/vers Q, puis Marshall ASB pour le stationnement.

Pour les aéronefs de code < D, de nuit, ou en conditions LVP, guidage par un Marshall de chez ASB depuis/vers Q.

Les aéronefs de code $\geq$ D sont interdits.

À destination de/depuis JET AVIATION :

Pour les aéronefs de code < D, de jour ou de nuit, hors LVP, roulage et stationnement autonome depuis/vers Q. En conditions LVP, le tractage est obligatoire vers/depuis Q.

Pour les aéronefs de code $\geq$ D, quelles que soient les conditions, le tractage est obligatoire depuis/vers Q.

À destination de/depuis AMAC AEROSPACE FBO :

Pour les aéronefs de code < D, de jour, hors LVP, roulage autonome depuis/vers Q, puis Marshall AMAC pour le stationnement.

Pour les aéronefs de code < D, de nuit, ou en conditions LVP, guidage par un Marshall de chez AMAC depuis/vers Q.

Pour les aéronefs de code $\geq$ D, quelles que soient les conditions, le tractage est obligatoire depuis/vers Q.

À destination de/depuis AMAC AEROSPACE NON-FBO :

Pour les aéronefs de code < D, de jour et de nuit, hors LVP, roulage et stationnement autonome depuis/vers Q.

En conditions LVP, les aéronefs de code < D doivent être tractés depuis/vers Q.

Pour les aéronefs de code $\geq$ D, quelles que soient les conditions, le tractage

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.

Arriving aircraft :

Regardless of external conditions, the aircraft arriving to the Southwest Maintenance Area will always stick to the following procedure :

The aircraft vacates the runway at threshold 33 via TWY Q and reaches the private areas. After landing on runway 15 and clearing via TWY D, the aircraft can ask to reach the Southwest Maintenance Area following the ATC instructions and the active procedures. After crossing the holding point Q, the pilot confirms the vacated runway on BASEL TWR, then follows the ATC instructions.

Departing aircraft :

The pilot contacts BASEL DELIVERY to announce a departure, self-manoeuvring or being towed according to the following table instructions, to the holding point Q, or BASEL GROUND in case of movement to another area of the platform. After ATC instructions, the aircraft taxis or is being towed to holding point Q. Engine start-up is requested on BASEL GROUND.

Particular conditions :**To/From ASB :**

For code < D aircraft, by day, without LVP, self-manoeuvring taxi to/from Q, then ASB Marshalling for parking.

For code < D aircraft, by night or LVP, ASB Marshall guidance from/to Q.

Code $\geq$ D aircraft are prohibited.

To/From JET AVIATION :

For code < D aircraft, by day or by night, without LVP, self-manoeuvring taxi and parking from/to Q. During LVP conditions, towing is mandatory from/to Q.

For code $\geq$ D aircraft, by any conditions, towing is mandatory from/to Q.

To/From AMAC AEROSPACE FBO :

For code < D aircraft, by day, without LVP, self-manoeuvring taxi to/from Q, then AMAC Marshalling for parking.

For code < D aircraft, by night or during LVP conditions, AMAC Marshall guidance from/to Q.

For code $\geq$ D aircraft, by any conditions, towing is mandatory from/to Q.

To/From AMAC AEROSPACE NON-FBO :

For code < D aircraft, by day or night, without LVP conditions, self-manoeuvring taxi and parking from/to Q.

During LVP conditions, code < D aircraft must be towed from/to Q.

For code $\geq$ D aircraft, by any conditions, towing is mandatory from/to Q.

est obligatoire depuis/vers Q.

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 PREVOL en cas de départ ou sur BALE SOL 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 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, l'aéronef doit couper ses moteurs et ne peut poursuivre son déplacement que tracté.

Au départ :

Après un contact initial sur BALE PREVOL 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. L'aéronef est transféré sur BALE TWR avant toute autorisation de roulage.

Consignes d'utilisation de nuit ou en conditions LVP

Pour tous 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 décollage 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. Après transfert sur BALE SOL, l'aéronef doit couper ses moteurs et ne peut poursuivre son déplacement que tracté.

Au départ :

Le pilote contacte BALE PREVOL pour annoncer un départ avec tractage jusqu'à la zone d'arrêt "Q". Après autorisation des services ATC, 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 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 05

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

20341 Balisage axial des voies de circulation

L'espacement des feux de balisage axial installés sur les sections rectilignes principales des voies de circulation B (hors portion entre voies de circulation Delta et Fox), L et Q 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 30 m au lieu 7.5 m sur Q.

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

20342 TWY interdits

Les TWY N1, N3, S1 et S3 sont interdits quand la RVR est inférieure à 550 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.

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.

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 DELIVERY for a departure or on BASEL GROUND 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 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, engines must be shut down and the aircraft towed to the apron.

Departure :

After initial contact has been made on BASEL DELIVERY 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. After having been handed over to BASEL TWR, 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. After having been handed over to BASEL GROUND, engines must be shut down and the aircraft towed to the apron.

Departure :

The pilot informs BASEL DELIVERY for a towed departure to the "Q" holding area. After the authorization has been granted by BASEL GROUND, 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.

20.3.3 Use of parking stands

See AD 2 LFSB MIA_TEXT 01 to 05

Aircraft stands: see AD 2 LFSB APDC 01/02

Apron JET 1 and JAPAT : specific parking instructions.

20.3.4 Taxiing in LVP configuration

20341 Taxiways centreline markings

The spacing between the centerline lights on the main strait sections of taxiways B (excluding the section between taxiway Delta and Fox), L and Q is 30 m instead of 15 m.

The spacing between the centerline lights installed over 60 m before and after turns is 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 is 15 m instead of 7.5 m.

20341 Prohibited TWY

TWY N1, N3, S1 and S3 are prohibited when RVR is less than 550 m.

20.3.5 RWY 07/25

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

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 ACTIVITES SPECIFIQUES**20.4.1 Vols d'entrainements**

Vols d'entrainement en IFR RWY 33 interdits H24

20.4.2 Hélicoptères**20421 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 véliques 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 situées dans la CTA BALE partie 01.

- dans les zones véliques de DITTINGEN.

Ces activités spécifiques sont connues de 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.

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.

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 véliques 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.

20.4.4 ULM

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est interdit aux ULM, sauf ULM basés.

20.4 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS**20.4.1 Training flights**

IFR training flights RWY 33 prohibited H24.

20.4.2 Helicopters**20421 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 in CTA BALE part 01.

- In DITTINGEN gliding areas.

These specific activities can be obtained from BALE Information 130.900 MHz.

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 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 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

Bâle-Mulhouse airport is prohibited to ULM, except home-based ULM.

20.5 UTILISATION DES TRANSPONDEURS SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (A-SMGCS).

20.5.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur Mode-S

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement, vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S.

a) aéronef au départ, avant tout déplacement (repoussage, roulage) :

- saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur :

• l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ...)

• ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR).

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle

b) aéronef à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :

- maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)

- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

20.5 USE OF TRANSPONDERS ON THE MOVEMENT AREA

Basel-Mulhouse airport is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data to improve the accuracy and reliability of the Surface Movement Guidance and Control System (A-SMGCS).

20.5.1 Aircraft equipped with a Mode-S transponder

During any movement on the movement area, check the correct operation of the Mode-S transponder.

a) outbound aircraft, before any movement (push-back, taxiing) :

- enter, using the FMS or the transponder control box :

• the flight identifier as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g.: BAW362, DLH04T, AF651PQ...)

• or in the absence of a flight identifier, the aircraft registration (e.g. FHJCR).

- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)

- select AUTO mode, if available (do not select OFF or STBY)

- display the Mode-A code assigned by ATC

b) inbound aircraft, after landing and until stopping at the parking stand :

- keep the last Mode-A code assigned by ATC displayed

- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)

- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)

c) aéronef en déplacement (tractage, changement de poste de stationnement en autonome ...) :

- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)
- sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)

- afficher le code Mode-A = 0000

d) aéronef au poste de stationnement :

sélectionner OFF ou STBY

20.5.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur Mode-S ou transpondeur Mode-S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode-A assigné par le contrôle ou à défaut le code = 0000 en stoppant la diffusion du mode C tant que l'aéronef n'est pas sur la piste (décollage ou atterrissage), en plaçant le sélecteur de mode sur la position adéquate.

c) aircraft moving (towing, standalone change of parking stand...) :

- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)
- select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)

- display Mode-A code = 0000

d) aircraft at the parking stand :

select OFF or STBY

20.5.2 Aircraft not equipped with Mode-S transponder or Mode-S transponder unavailable

The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with a transponder with an unavailable Mode-S function, moving on the movement area, displays the Mode-A code assigned by ATC or by default the code = 0000, stopping broadcasting of mode C as long as the aircraft is not on the runway (take-off or landing), by setting the mode selector switch to the appropriate position.

AD 2 LFSB.21 Procédures antibruit (et autres dispositions environnementales) Noise abatement procedures (and other environmental provisions)

- Arrêté du 6 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin),
- Arrêté du 28 juillet 2023 relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse.

Le non-respect des dispositions énoncées dans les paragraphes 21.1, 21.2, et 21.3 peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 € pour une personne morale.

- Order of August 6th 2021 restricting the operations of the Basel-Mulhouse airport (Haut-Rhin),
- Order of July 28th 2023 relating to the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at Basel-Mulhouse airport.

A failure to comply with the provisions set out in paragraphs 21.1, 21.2 and 21.3 may be the subject of an infringement statement, and lead the French Authority for Airport Noise Control (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroporutaires - ACNUSA) to impose a penalty in the form of an administrative fine of a maximum amount of 40 000 € for a legal entity.

21.1 RESTRICTIONS ACOUSTIQUES

Voir Arrêté du 06 août 2021 portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (Haut-Rhin).

21.1 RESTRICTIONS BASED ON ACOUSTIC PERFORMANCE

See Decree of August 6th 2021 restricting the operations of the Basel-Mulhouse airport (Haut-Rhin).

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 applicables**21.121 Aéronefs du "chapitre 2"**

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

21.1.2 Applicable restrictions**21.121 "Chapter 2" Aircraft**

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

21.122 Aéronefs du "chapitre 3"

- Aucun aéronef certifié conformément aux normes mentionnées au "chapitre 3" avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut (ETE : - 1 HR) :
 - Atterrir entre 2100 et 2300.
 - Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2100 et 2300.
 - Atterrir entre 0400 et 0500.
- 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).
- Aucun aéronef certifié conformément au "chapitre 3" dont le niveau de bruit certifié au point dit d'approche 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).

21.122 "Chapter 3" Aircraft

- No aircraft certified in accordance with the standards mentioned in "chapter 3" with a cumulative margin of less than 13 EPNdB may (SUMMER : - 1 HR) :
 - Land between 2100 and 2300.
 - Leave the parking stand in order to take-off between 2100 and 2300.
 - Land between 0400 and 0500.
- No aircraft certified in accordance with "Chapter 3" whose certified noise level at the so-called flyover 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 1st, Good Friday, Easter Monday, May 1st, December 25th, and December 26th. (SUMMER : - 1 HR).
- No aircraft certified in accordance with "Chapter 3" whose certified noise level at the so-called approach 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 1st, Good Friday, Easter Monday, May 1st, December 25th, and December 26th. (SUMMER : - 1 HR).

21.123 Restrictions liées aux créneaux horaires**21.123 Restrictions related to time slots**

21.1231 Mouvements d'aéronefs

- a) Aucun vol commercial ne peut (ETE : - 1 HR) :
- Atterrir entre 2300 et 0400 ;
 - Quitter le point de stationnement, en vue d'un décollage, entre 2300 et 0500.
- b) Entre 2100 et 0500 (ETE : - 1 HR) :
- 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.
- c) Tout aéronef au décollage en piste 15 est tenu, entre 2100 et 0600 (ETE : - 1 HR), de décoller depuis l'extrémité de la piste.
- d) Sous réserve des dispositions spécifiques prévues au e), aucun vol commercial ne peut quitter le point de stationnement entre 2200 et 2300 (ETE : - 1 HR).
- e) Les dispositions du d) ne font pas obstacle au décollage entre 2200 et 2300 (ETE : - 1 HR) 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).

21.1231 Aircraft movements

- a) No commercial flight may (SUMMER : - 1 HR) :
- Land between 2300 and 0400 ;
 - Leave the parking stand in order to take-off between 2300 and 0500.
- b) Between 2100 and 0500 (SUMMER : - 1 HR) :
- The movement of aircraft between hangars and parking stands must be carried out using tractors ;
 - Pushback of aircraft using their own engines is prohibited.
- c) Any aircraft taking off from runway 15 is required, between 2100 and 0600 (SUMMER : - 1 HR), to take-off from the end of the runway.
- d) Subject to the specific provisions of e), no commercial flight may leave the parking point between 2200 and 2300 (SUMMER : - 1 HR).
- e) The provisions of d) shall not preclude the take-off between 2200 and 2300 (SUMMER : - 1 HR) 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).

21.1232 Aviation générale

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

21.1232 General Aviation

- No general aviation flight can (SUMMER : - 1 HR) :
- Land between 2100 and 0500
 - Leave the parking stand in order to take-off between 2100 and 0500.

21.1233 Vols d'entraînement

- Les vols d'entraînement sont interdits les jours fériés français (y compris Vendredi Saint et 26 décembre) et suisses et en-dehors des périodes suivantes (ETE : - 1 HR) :
- Du lundi au vendredi, entre 0700 et 1900 ;
 - Le samedi, entre 0700 et 1100.

21.1233 Training flights

- Training flights are prohibited on French (including Good Friday and December 26th) and Swiss public holidays and outside the following periods (SUMMER : - 1 HR):
- Mondays to Fridays, between 0700 and 1900 ;
 - Saturdays, between 0700 and 1100.

21.1234 Essais moteurs

- Entre 2100 et 0500 (ETE : - 1 HR) :
- 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.

21.1234 Engine tests

- Between 2100 and 0500 (SUMMER : - 1 HR) :
- 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.

21.1.3 Exemptions et dérogations

- Les dispositions du chapitre 21.1 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.
- Des dérogations aux règles définies au chapitre 21.1 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.
- L'obtention d'une clearance de mise en route accordée par le contrôle aérien ne vaut pas dérogation aux mesures anti-bruit présentées dans le chapitre 21.1

21.1.3 Exemptions and waivers

- The provisions specified in the paragraph 21.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off :
- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,
 - aircraft in emergency situations due 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.
- Dispensations from the regulations specified in paragraph 21.1 can be exceptionally be granted by the minister in charge of Civil Aviation.
- Obtaining a start-up clearance granted by air traffic control does not constitute a waiver of the anti-noise measures presented in paragraph 21.1.

21.2 PROCEDURES OPERATIONNELLES AU DEPART ET A L'ARRIVEE**21.2.1 Procédures applicables****21211 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.

Procédures de moindre bruit :

Tout type d'avion : atteindre le plus rapidement possible 3000 ft AAL (3900 ft AMSL), tous les appareils utilisant un SID au départ de LFSB doivent adopter un profil de départ NAPD1 (cf. OACI PANS OPS 8168 VOL1) et donc maintenir une vitesse $V_2 + 10$ kt, 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 en configuration décollage. Au delà de 3000 ft AAL, adopter une vitesse de montée normale et rentrer les volets.

21212 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.

21213 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).

21.2.2 Exemptions et dérogations

Les dispositions du chapitre 21.2 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.

Des dérogations aux règles définies au chapitre 21.2 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies au chapitre 21.2 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol.

21.3 RESTRICTIONS APU**21.2 OPERATIONAL PROCEDURES ON DEPARTURE AND ARRIVAL****21.2.1 Applicable procedures****21211 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.

Low noise procedures :

All aircraft types : reach 3000 ft AAL (3900 ft AMSL) as quickly as possible, all aircraft using a SID departing from LFSB must adopt a NAPD1 departure profile (see ICAO PANS OPS 8168 VOL1) and therefore maintain a speed of $V_2 + 10$ kt, or the speed permitted by the aircraft attitude, depending on the aircraft type, up to 3000 ft AAL using the flaps in takeoff configuration. Beyond 3000 ft AAL, adopt a normal climb speed and retract the flaps.

21212 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.

21213 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).

21.2.2 Exemptions and waivers

The provisions specified in paragraph 21.2 do not prevent the following ACFT from landing and/or taking-off :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;
- 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.

Dispensations from the regulations specified in paragraph 21.2 can exceptionally be granted by minister in charge of Civil Aviation.

Pilot in command can waive the regulations defined in §21.2 if they think it is absolutely necessary for flight safety reasons.

21.3 APU RESTRICTIONS

21.3.1 Définitions

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

« TOBT » : Target Off Block Time

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.3.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage ;
- 30 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;
- 60 minutes avant la TOBT, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 5 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution en électricité et en climatisation-chauffage et pendant le délai nécessaire au raccordement des moyens de substitution mobiles ;
- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;
- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.5 Exemptions et dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 21.3.2 à 21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escala dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire,
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol,
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ;
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

21.4. AUTRES MESURES ENVIRONNEMENTALES

21.4.1 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.

21.3.1 Definitions

« Alternative means » : fixed or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.

« TOBT » : Target Off Block Time

21.3.2 Use of alternative means

Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative means provided to the operator is mandatory.

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to:

- 10 minutes prior to the TOBT, on parking stands equipped with alternative means supplying power or air conditioning ;
- 30 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140t ;
- 60 minutes prior to the TOBT, on parking stands not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW ≥ 140 t.

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 5 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is equipped with alternative means supplying power or air conditioning and during the time required to connect the alternative devices;
- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140t ;
- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW ≥ 140 t.

21.3.5 Exemptions and waivers

The captain may not break the rules defined in § 21.3.2 to 21.3.4 unless he deems it necessary for the sake of the flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations for departing from the rules limiting the use of the APU.

The provisions specified in paragraphs 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to the following aircraft :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights,
- for the sake of the flight safety for aircraft in emergency situations,
- military aircraft and State aircraft exclusively assigned to a public service,
- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.

21.4.1 OTHER ENVIRONMENTAL MEASURES

21.4.1 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.

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 AD 2 LFSB IAC RWY33 VPT B est utilisable uniquement sur instructions du contrôle.

22.2.2 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.

MVL interdite au Sud de la piste.

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 Information sur la planification des départs (DPI) messages fourni au centre d'exploitation du gestionnaire de réseau (NMOC) :****22.4.1.1 Données ADS-B nécessaires**

1.1. Dans le cadre du traitement des données ADS-B utilisées par l'exploitant de l'AD et Eurocontrol, les pilotes d'aéronefs équipés du Mode S et dotés de fonctionnalités ADS-B doivent, lorsqu'ils opèrent au sol :

A) sélectionner le mode automatique et le Mode A assigné ou

B) si le mode automatique n'est pas disponible, sélectionner ON et le Mode A assigné :

- à partir de la demande de repoussage.

- après l'atterrissage, jusqu'à ce que l'avion soit arrêté sur son poste de stationnement.

- lorsque l'avion est à l'arrêt, le pilote doit afficher standby.

1.2. Lorsque l'aéronef est capable de communiquer son identification (c'est à dire l'indicatif utilisé en vol), celle-ci doit être saisie (par l'intermédiaire du FMS ou du tableau de commande du transpondeur) au moment de la demande de repoussage.

1.3. L'équipage doit utiliser le format défini par l'OACI pour saisir l'identification de l'avion.

1.4. Afin de ne pas compromettre les performances des systèmes basés sur les fréquences SSR (y compris les TCAS aéroportés et les radars SSR), les TCAS ne doivent pas être sélectionnés avant d'avoir reçu l'autorisation de s'aligner, et doivent être désélectionnés après avoir quitté la piste.

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) (4) jusqu'à 4.2 NM BLU ou 1.9 NM BLM puis route directe en montée (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) (4) jusqu'à 4.2 NM BLU ou 1.9 NM BLM puis route directe en montée (4) jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

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

(4) : Pente ATS 5,5% si zone d'aéromodélisme de BRINCKHEIM (1507

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 AD 2 LFSB IAC RWY33 VPT B chart can be used only following ATS instructions.

22.2.2 RWY 25

PAPI is mandatory day and night.

Approach prohibited when PAPI or RWY identification lights are out of order.

Obstacles (hangars) in the lateral clearing surfaces at THR 25.

Circling prohibited South of RWY.

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 Planning Information (DPI) messages provided to Network Manager Operations Centre (NMOC):****22.4.1.1 ADS-B data required**

1.1. For ADS-B data used by the AD operator and Eurocontrol, pilots of aircraft equipped with Mode S and ADS-B functionality must, when operating on the ground:

A) select automatic mode and the assigned Mode A, or

B) if automatic mode is not available, select ON and the assigned Mode A :

- from the request of push-back.

- after landing, until the aircraft has stopped on his stand.

- when the aircraft is fully parked, the pilot shall select standby.

1.2. When the aircraft is capable of communicating its identification (i.e. the callsign used in flight), this must be entered (via the FMS or transponder control panel) at the time of the push-back request.

1.3. the crew must use the format defined by ICAO to enter the aircraft identification.

1.4. in order not to compromise the performance of systems based on SSR frequencies (including airborne TCAS and SSR radars), TCAS should not be selected before receiving clearance to line up and should be deselected after vacating the runway.

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) (4) MAG 332° up to 4.2 NM BLU or 1.9 NM BLM, then proceed direct route climbing (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) (4) MAG 332° up to 4.2 NM BLU or 1.9 NM BLM, then proceed direct route climbing (4) up to en-route safety altitude.

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

(4) : ATS climb gradient 5.5% if BRINCKHEIM model aircraft flying area

ft) active 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 (voir également rubriques 20.3.2.3 et 20.3.4)

22.5.1 Installations et équipement disponibles

225.1.1 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

Balisage axial, espacement 15m - HI

Balisage latéral, espacement 50m - HI

Feux à éclats DTHR 33

Barres d'arrêt CAT III

225.1.2 Critères de mise en vigueur des LVP

Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées :

Seuil de préparation des LVP : RVR < 800 m et/ou plafond < 300 ft.

LVP en vigueur si : RVR < 550m et/ou plafond < 200ft

Levée des LVP : RVR > ou = 550 m et/ou plafond > ou = 200 ft

225.1.3 Observations

En conditions LVP, dégagement piste 15/33 via piste 07/25 interdit.

(1507 ft) active 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.

Pilots in command must inform when starting. They can ask for assistance to join a non-RNAV route.

22.5 LVP PROCEDURES (see also sections 20.3.2.3 and 20.3.4)

22.5.1 Installations and equipment available

225.1.1 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

Centre line lighting, spacing 15m - LIH

Edge lighting, spacing 50m - LIH

Flashing lights DTHR 33

Stop bars CAT III

225.1.2 Criteria of implementation of LVP

Specific meteorological conditions in which the low visibility procedures shall be initiated, executed and ended :

LVP preparation limit : RVR < 800 m and/or ceiling < 300 ft.

LVP in force if : RVR < 550m and/or ceiling < 200ft

End of LVP : RVR > or = 550 m and/or ceiling > or = 200 ft

225.1.3 Remarks

When LVP conditions, RWY 15/33 exit via RWY 07/25 prohibited.

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.

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 9K 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).

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.

22.6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**Departure :**

Squawk 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.

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 :

Squawk 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.

- From ADOGA, join STAR STR 9K 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.

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 ; e-mail : 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 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.

23.5 RADIOCOMMUNICATIONS

Aéronefs non équipés en 8.33 kHz :

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ BALE Tour 118.300 MHz.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8.33 kHz contacteront les services ATS sur la FREQ BALE Approche 130.900 MHz du sol au FL 145. Au-dessus du FL 145, pas de transit possible pour les appareils non équipés 8.33 KHz.

23.6 Plan de vol

L'aéroport de BÂLE-MULHOUSE est déclaré aéroport coordonné de niveau 2 (dit "à facilitation d'horaires") conformément au règlement de l'UE 95/93. Les paramètres de facilitation sont indiqués sur le site du COHOR

Tout mouvement IFR sur BÂLE-MULHOUSE doit impérativement faire l'objet d'une demande préalable auprès de COHOR respectant le calendrier officiel de IATA. Les demandes doivent impérativement être mises à jour en fonction des changements apportés à leur demande initiale par les exploitants d'aéronefs.

Chaque demande de vol, modification et suppression doit être envoyée à COHOR par e-mail conformément au standard IATA SSIM chapitre 6, ou en utilisant le site internet e-airportslots.aero en ayant obtenu au préalable un identifiant et un mot de passe auprès de COHOR. Pour l'aviation générale et d'affaires, pour les vols IFR depuis ou vers l'aire de stationnement principal, fret express ou cargo, le transporteur doit impérativement soumettre une demande préalable aux sociétés d'assistance (listées en AD 2.4) qui produira ensuite un numéro d'autorisation enregistré auprès du facilitateur COHOR.

Le transporteur doit tenir à jour ses demandes de vols et ajuster son programme de vols en tenant compte des recommandations d'horaire fournies par l'association COHOR.

COHOR contrôle le respect des recommandations d'horaires.

Coordonnées de COHOR :

Site web : www.cohor.org

E-mail : slots@coh.or

Contact : Zhennan ZHAO

+33 1 85 08 69 26

23.1 MANDATORY HANDLING

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 ; e-mail : 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 a 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.

23.5 RADIOCOMMUNICATIONS

Aircraft not 8.33 kHz channel spacing capable :

On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on BALE Tower FREQ 118.300 MHz.

On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 kHz channel spacing shall contact ATS on BALE Approach FREQ 130.900 MHz from ground to FL 145. Above FL 145, no transit possible for aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable.

23.6 FLIGHT PLAN

BASEL-MULHOUSE is designated as a coordinated airport level 2 (known as "schedules facilitation") in accordance with the community regulation 95/93. The facilitation parameters are indicated on the COHOR website.

All IFR movements on BASEL-MULHOUSE must be requested to a prior allocation from the COHOR complying to the official IATA CALENDAR. Requests must be updated according to any changes made to their initial request by aircraft operators.

Each request, modification and deletion shall be sent to COHOR via E-mail in accordance with IATA SSIM format chapter 6, or via the website e-airportslots.aero once they have obtained an identifier and a password from COHOR. For business and general aviation flights, for IFR flight from or to the principal, fret express or cargo apron, the air carrier must submit a prior request to the handling companies (listed in AD 2.4) which will then produce an authorization number registered with the COHOR facilitator.

The carrier must update his airport slots requests and must adjust flights plans in accordance with the schedule recommendations provided by the COHOR association.

COHOR checks compliance with scheduled recommendations.

COHOR contact details :

Website : www.coh.or

E-mail : slots@coh.or

Contact : Zhennan ZHAO

+33 1 85 08 69 26

z.zhao@cohor.org

z.zhao@cohor.org

- AD 2 LFSB.24**

Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25. *For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.*
- AD 2 LFSB.25**

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) *Visual segment surface (VSS) penetration*

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés. *List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.*

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
Sans objet / <i>Not applicable</i>	Sans objet / <i>Not applicable</i>

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

BALE MULHOUSE

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

Aire de stationnement principale avions

Main ACFT apron

Push : pushback (repoussage)

Auto : self manoeuvring (départ autonome)

Instructions pour départ autonome :

- inverseurs de poussée seulement entre 06:00 et 10:00 locale

- virage gauche, droite ou tout droit : sous l'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 marshall

"S" = Sharklets

Poste Stand	Sortie Exit	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Type d'avion Aircraft	Code Category	Observation 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	A772	C	
F5	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
F5A	Push	27.05	27.17	A772	C	
F6	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
F7	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
F8	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	Poste F9 non disponible / Stand F9 not available
	Push	68.40	76.25	B748	F	Postes F7 / F9 / F10 non disponibles / Stands F7 / F9 / F10 not available
F9	Push	60.30	58.82	A332	E	Postes F8 / F10 non disponibles / Stands F8 / F10 not available
F11	Push	47.57	54.08	B762 A306	D	
F21	Push	80.00	76.80	A124 B748 B779	F	
F22	Push	80.00	76.80	A124 B748 B779	F	
1	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
2	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
3	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
4	Push	36.00	44.50	A321S B738S	C	
5	Push	65.00	76.00	A346 B744	E	Postes 4 et 6A non disponibles / Stands 4 and 6A not available
	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	

BALE MULHOUSE

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

Poste Stand	Sortie Exit	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Type d'avion Aircraft	Code Category	Observation Comment
6A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
9A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
11A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
12A	Push	28.50	36.50	CRJ9 DHC8 F100	C	
14A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
16A	Push	36.00	39.50	A320S B738S	C	
17	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
18	Push	65.00	71.00	A343 B744	E	Postes 17 et 20 non disponibles / Stands 17 and 20 not available.
	Push	65.00	75.36	A346	E	Stop à / at "A346" bar. Postes 17 et 20 non disponibles. Pas de dégivrage sur Poste / Stands 17 and 20 not available. No de-icing on stand.
20	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	Poste 18 non disponible / Stand 18 not available.
22	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
24	Push	36.00	39.50	A320S B738S	C	
26	Push	26.50	31.00	BA46	C	Poste 26A non disponible / Stand 26A not available.
26A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	Poste 26 non disponible / Stand 26 not available.
28A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
29	Push	36.00	34.00	A319S	C	Poste 29A non disponible / Stand 29A not available.
29A	Push	28.50	36.50	CRJ9 DHC8 F100	C	Poste 29 non disponible / Stand 29 not available.
30A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
32A	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
34	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
35	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
	Push	65.00	74.00	B77W	E	Postes 34, 36 et 36A non disponibles / Stands 34, 36 and 36A not available.

BALE MULHOUSE

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

Poste Stand	Sortie Exit	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Type d'avion Aircraft	Code Category	Observation Comment
36	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	Poste 36A non disponible / Stand 36A not available.
	Push	38.05	47.32	B752	C	Postes 35, 36A et 37 non disponibles / Stand 35, 36A and 37 not available.
36A	Push	36.00	37.57	A320S	C	Poste 36 non disponible / Stand 36 not available.
37	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C/B	
38	Push	44.00	47.50	A310 B752S	D	
	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
	Auto	24.00	32.50	CRJ7 E145	B	Poste 37 non disponible si code B sur 38 / Stand 37 not available if code B on 38. Poste 37 disponible si code A sur 38 / Stand 37 available if code A on 38.
39	Push	44.00	48.00	A310 B752S	D	
	Auto	24.00	32.50	CRJ7 E145	B	Poste 38 non disponible si code B sur 39 / Stand 38 not available if code B on 39. Poste 38 disponible si code A sur 39 / Stand 38 available if code A on 39.
40	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
41	Push	36.00	46.50	A321S B739S MD90	C	
42	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
43	Push	36.00	39.50	A320S B738S	C	
	Auto	27.05	32.50	ATR72	C	ATR seulement code C auto - voir instructions de repoussage. Only C code ATR is allowed Auto - see pushback instructions.
	Auto	24.00	32.50	CRJ7 E145	B	CRJ7 / E145 s'arrête sur barre code C - voir instructions de repoussage. CRJ7 / E145 stops on C code bar - see pushback instructions.
43A	Push	45.00	54.10	A306	D	Postes 43 et 44 non disponibles / Stand 43 and 44 not available.
44	Push	36.00	39.50	A320S B738S	C	
45	Push	36.00	39.50	A320S B738S	C	
46	Push	36.00	44.50	A321S B739S	C	
	Auto	24.00	32.50	CRJ7 E145	B	CRJ7 / E145 s'arrête sur barre code C - voir instructions de repoussage. CRJ7 / E145 stops on C code bar - see pushback instructions.
	Auto	Diamètre rotor / Rotor diameter : 10.80	13.54	H145	HPT	Autorisé demi-tour sur poste et virage à gauche / Turnback available on position and left turn. ASSISTANCE DU MARSHALL POUR LES ARRIVEES ET LES DEPARTS / ASSISTANCE OF MARSHALL FOR ARRIVAL AND DEPARTURES.
47	Push	36.00	44.50	A321S B739S AT72	C	
48	Push	36.00	37.60	A320S	C	Si le poste 48 est occupé, pas de repoussage sur le couloir Nord. If stand 48 occupied, no pushback on Northern corridor.

BALE MULHOUSE

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

Poste Stand	Sortie Exit	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Type d'avion Aircraft	Code Category	Observation Comment
A1	Auto	27.00	30.00	GLEX	C	ASB zone privée. Envergure < 36 m : ARR / DEP autonomes. Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone. <i>ASB private zone.</i> <i>Wingspan < 36 m : arrival / departure under its own power.</i> <i>Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited.</i>
G7	Auto	11.00	14.50	C 172	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone <i>GAC private zone</i> <i>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited</i>
G8	Auto	11.00	14.50	C 172	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone <i>GAC private zone</i> <i>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited</i>
G9	Auto	11.00	14.50	C 172	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone <i>GAC private zone</i> <i>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited</i>
G10	Auto	11.00	14.50	C 172	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone <i>GAC private zone</i> <i>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited</i>
G11	Auto	13.50	14.50	DA 42	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone <i>GAC private zone</i> <i>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited</i>
G12	Auto	11.00	13.50	PA 28	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone <i>GAC private zone</i> <i>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited</i>
G14	Auto	11.00	14.50	C 172	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone <i>GAC private zone</i> <i>Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited</i>

BALE MULHOUSE

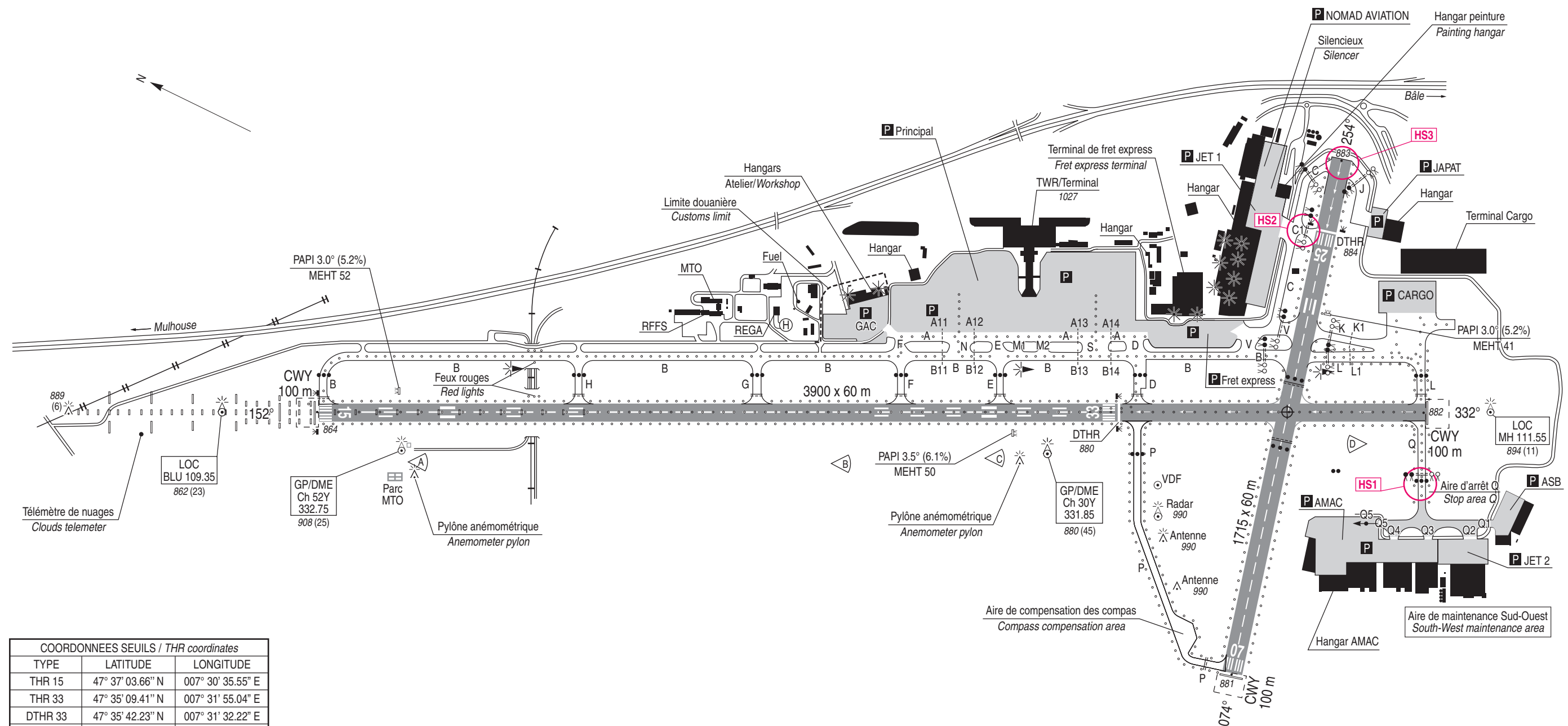
Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

Poste Stand	Sortie Exit	Envergure MAX (m) MAX wingspan (m)	Longueur MAX (m) MAX length (m)	Type d'avion Aircraft	Code Category	Observation Comment
G15	Auto	11.00	14.50	C 172	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone GAC private zone Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited
G16	Auto	12.50	17.50	C 421	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone GAC private zone Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited
G17	Auto	12.00	15.50	P 68	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone GAC private zone Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited
G18	Auto	12.00	15.50	P 68	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone GAC private zone Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited
G19	Auto	11.00	13.50	PA 28	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone GAC private zone Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited
G20	Auto	11.00	14.50	C 172	A	GAC zone privée Envergure < 18 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 18 m et 27 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 27 m : accès interdit à la zone GAC private zone Wingspan < 18 m : arrival / departure under its own power. Wingspan between 18 m and 27 m : towing mandatory Wingspan above 27 m : access to the zone prohibited
G30	Auto	Diamètre rotor 10.06	11.70	R44 H120	HPT	GAC zone privée Réservé aux avions basés GAC private zone Reserved to home-based aircraft
G31	Auto	Diamètre rotor 10.06	11.70	R44 H120	HPT	GAC zone privée Réservé aux avions basés GAC private zone Reserved to home-based aircraft
J1	Auto	29.00	31.00	GLEX	C	JAPAT zone privée Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone JAPAT private zone Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited
	Auto	Diamètre rotor 16.20	19.50	H225 H135	HPT	Poste Hélicoptères / Helicopter spot
J2	Auto	26.20	24.00	FA7X	C	JAPAT zone privée Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone JAPAT private zone Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited
J3	Auto	26.20	24.00	FA7X	C	JAPAT zone privée Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone JAPAT private zone Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited
J4	Auto	26.20	24.00	FA7X	C	JAPAT zone privée Envergure < 29 m : ARR / DEP autonomes. Envergure entre 29 m et 36 m : tractage obligatoire Envergure supérieure à 36 m : accès interdit à la zone JAPAT private zone Wingspan < 29 m arrival / departure under its own power. Wingspan between 29 m and 36 m : towing mandatory Wingspan above 36 m : access to the zone prohibited
Q5	Auto	36.00	44.50	A321S	C	AMAC zone privée Le demi-tour en autonome sur le poste est interdit. Le départ du poste est autorisé, après que l'avion ait effectué un 180° assisté par un push. AMAC private zone. Self-maneuvring turn-around is prohibited. The departure from the stand position is authorized, after the aircraft has completed a 180° assisted by a push.

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

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

VAR 2° E (2020)



COORDONNEES SEUILS / <i>THR coordinates</i>											
TYPE		LATITUDE		LONGITUDE							
THR 15		47° 37' 03.66" N		007° 30' 35.55" E							
THR 33		47° 35' 09.41" 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' 30.30" N		007° 32' 27.60" E							

RWY	BALISAGE/ <i>Lighting</i>		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE <i>Surface</i>	RESIST. <i>Strength</i>	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
07	NIL	LIH-LED	1715 (1)	1715 (1)	1715 (1)	(2)	Revêtue	75 R/A/W/T	NIL	NIL	NIL	NIL
25	NIL	LIH-LED	1860	1960	1860	1600	<i>Paved</i>		1500	1500	1500	1500
15	LIH 862 m	LIH-LED	3900	4000	3900	3900	Revêtue	90 R/B/W/T	150	150	150	200
33	NIL	LIH-LED	3900	4000	3900	2780	<i>Paved</i>		550	550	550	550
									RWY 15 : LVTO avec/with RVR < 150 m autorisés/approved.			

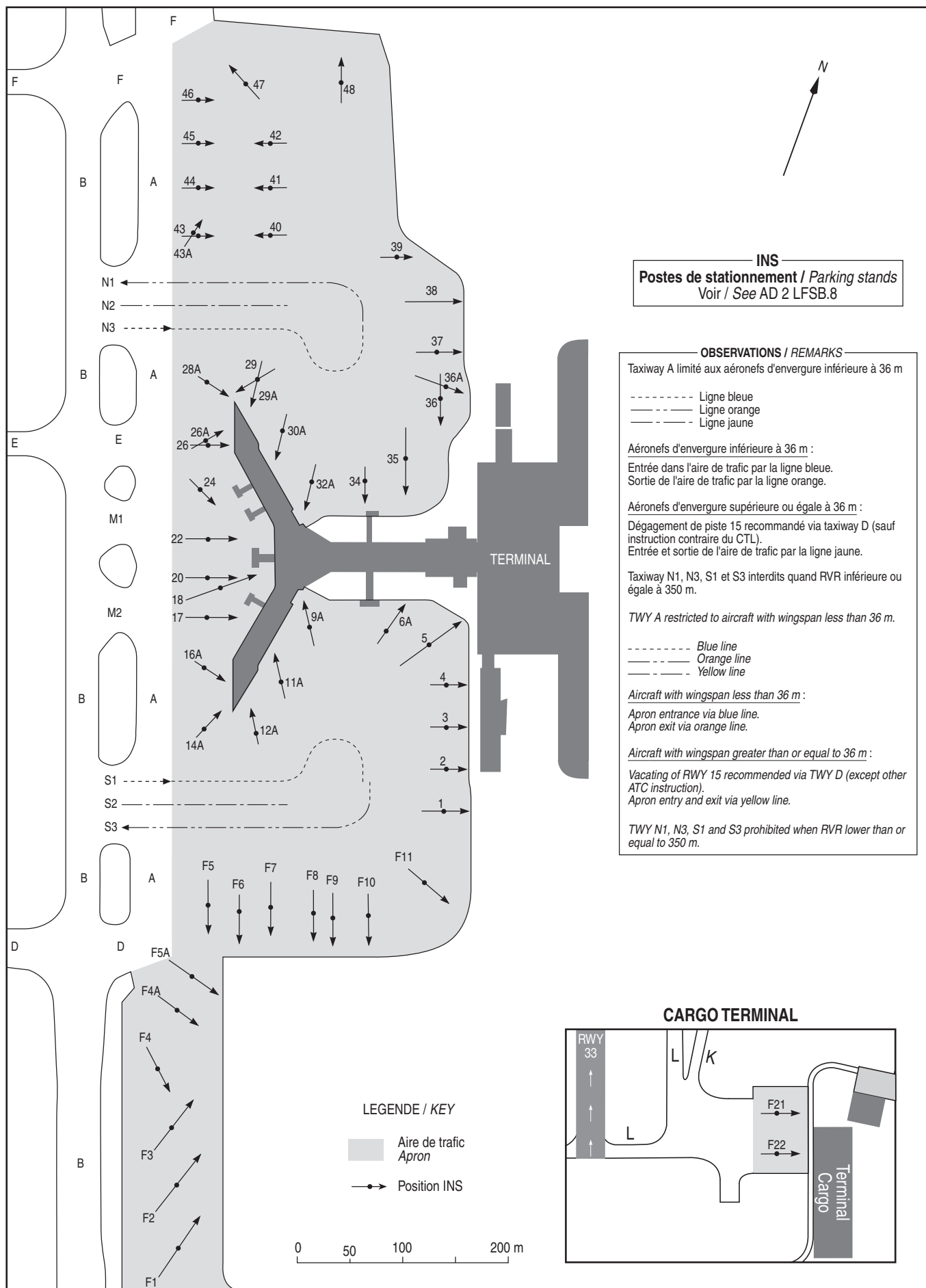
(1) Décollage RWY 07 uniquement en VFR de jour / *TKOF RWY 07 only for daytime VFR flights.*
(2) Atterrissage RWY 07 interdit / *LDG RWY 07 prohibited.*

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

	Diffusomètre / <i>Scatterometer</i>
	Barre d'arrêt / <i>Stop bar</i>
	Point d'attente / <i>Holding point</i>
	Point d'attente intermédiaire / <i>Intermediate holding point</i>
	Aire de trafic / <i>Apron</i>
	Wig-Wag
	Point chaud / <i>Hot spot</i> (voir /see AD 2 LF5B GMC 01)

ALT / HGT : ft
GUND : 160 ft

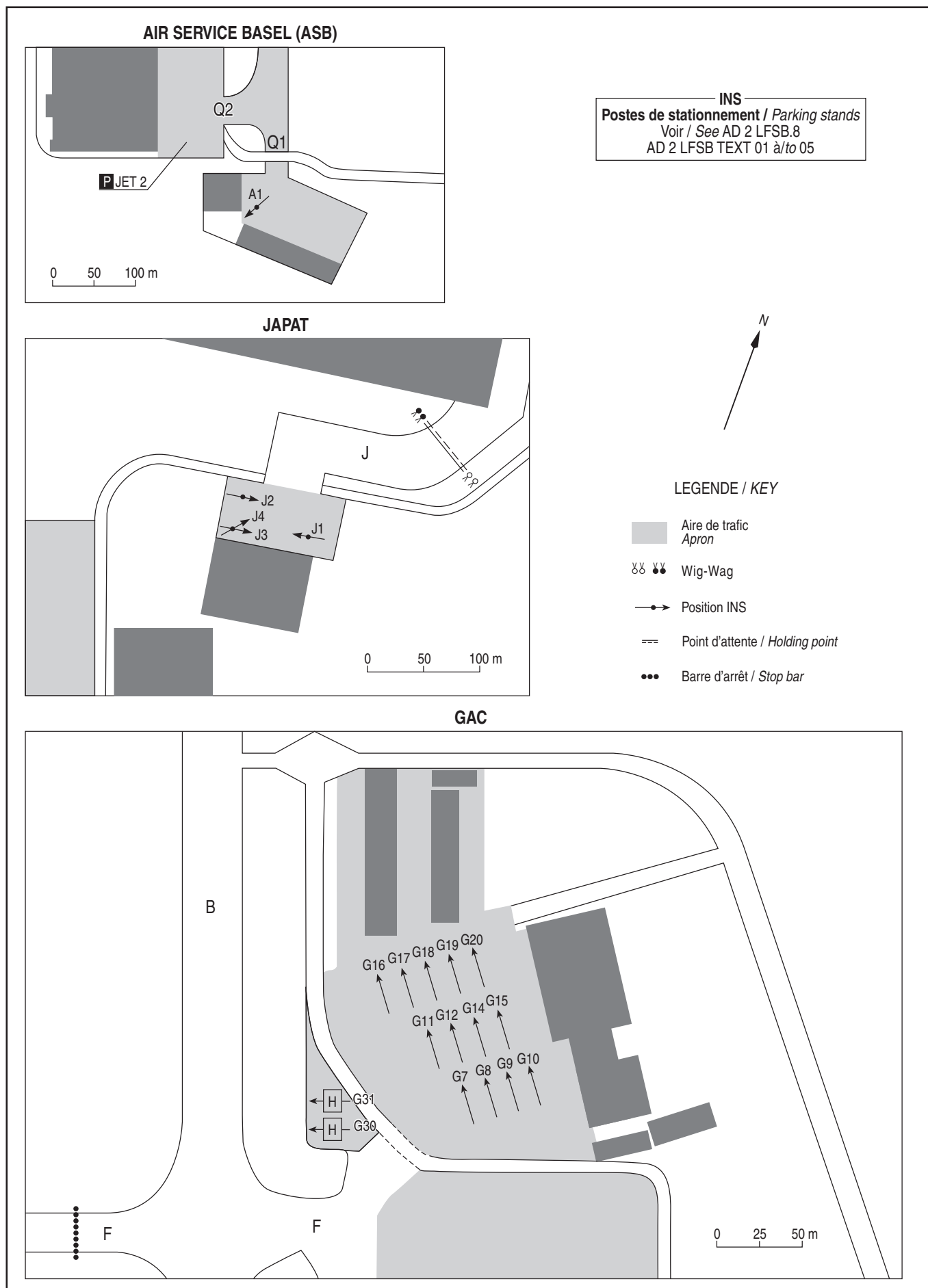
0 50 100 500 m

AIRE DE STATIONNEMENT
*Parking areas***BALE MULHOUSE**

AIRES DE STATIONNEMENT PRIVATIVES

Private parking areas

BALE MULHOUSE



MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

BALE MULHOUSE

AVERTISSEMENTS / WARNINGS

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

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).

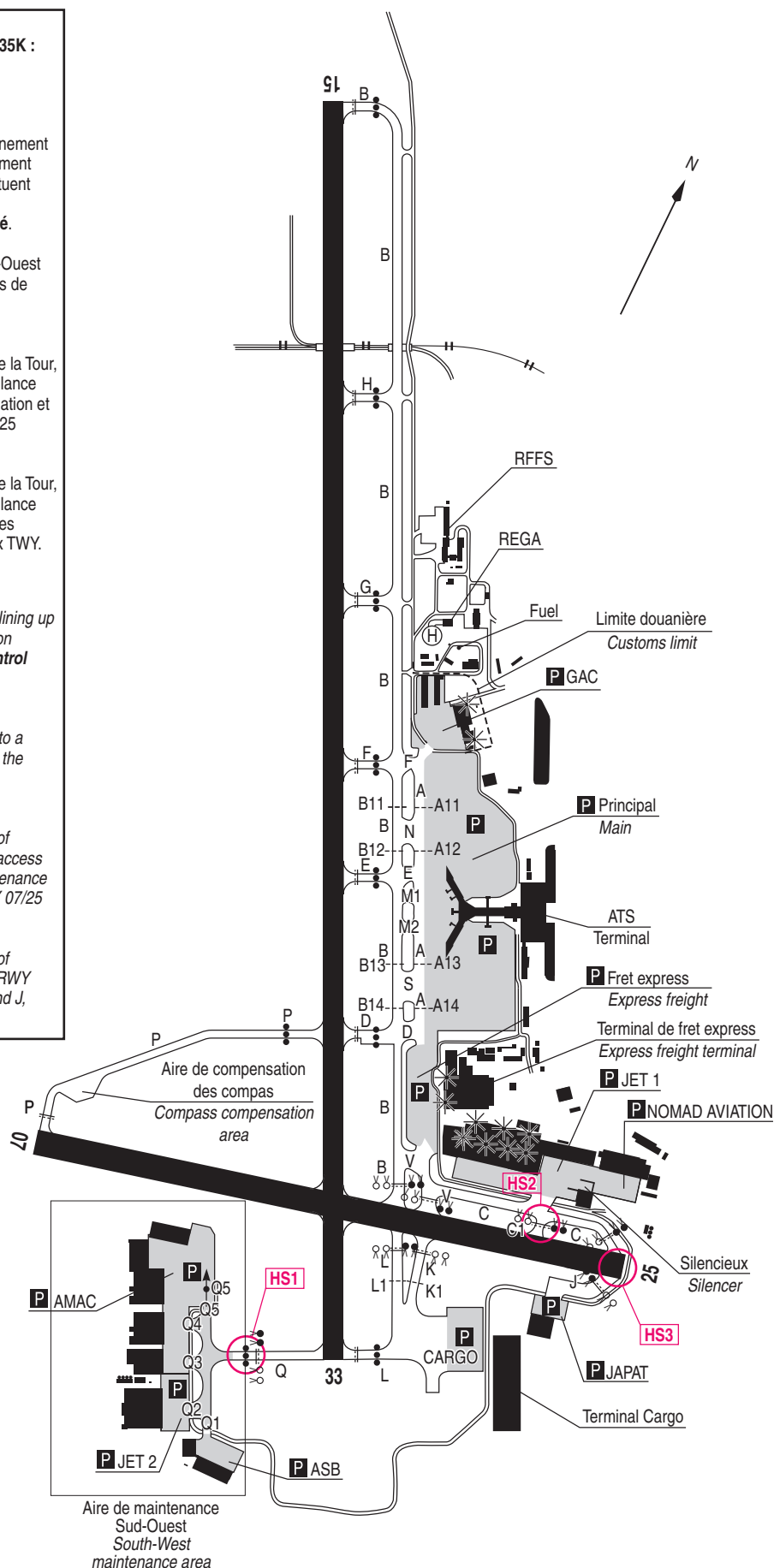
HS2 : Due to lack of visibility from TWR, the use of video equipment makes it difficult to monitor the access and exit to/from the Jet-Aviation and Swiss maintenance area, as well as the access and exit to/from RWY 07/25 via TWY C1.

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.

LEGENDE / KEY

- ... Barre d'arrêt / Stop bar
- == Point d'attente / Holding point
- Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point
- Aire de trafic / Apron
- ⌘ ⌘ Wig-Wag
- Point chaud / Hot spot
- HS

0 500 m



MOUVEMENTS A LA SURFACE A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - B779 - C5M - A35K

BALE MULHOUSE

Ground movements A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - B779 - C5M - A35K

AVERTISSEMENTS / WARNINGS

Voir restrictions complémentaires de roulage /
See additional taxiing restrictions :
AD 2 LFSB.20

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 - B779 - C5M - A35K.
TWY prohibited A346 - B748 - A124 - A388 - B773 - B779 - C5M - A35K.

Postes de stationnement dédiés sur le parking principal : F8, F21-F22, 5 et 18.
Postes de stationnement aire de maintenance Sud-Ouest :
contacter les sociétés gestionnaires.

Dedicated parking stands on the main apron : F8, F21-F22, 5 and 18.
Available parking stands on the South-West Maintenance Area :
contact the managing companies.

LEGENDE / KEY

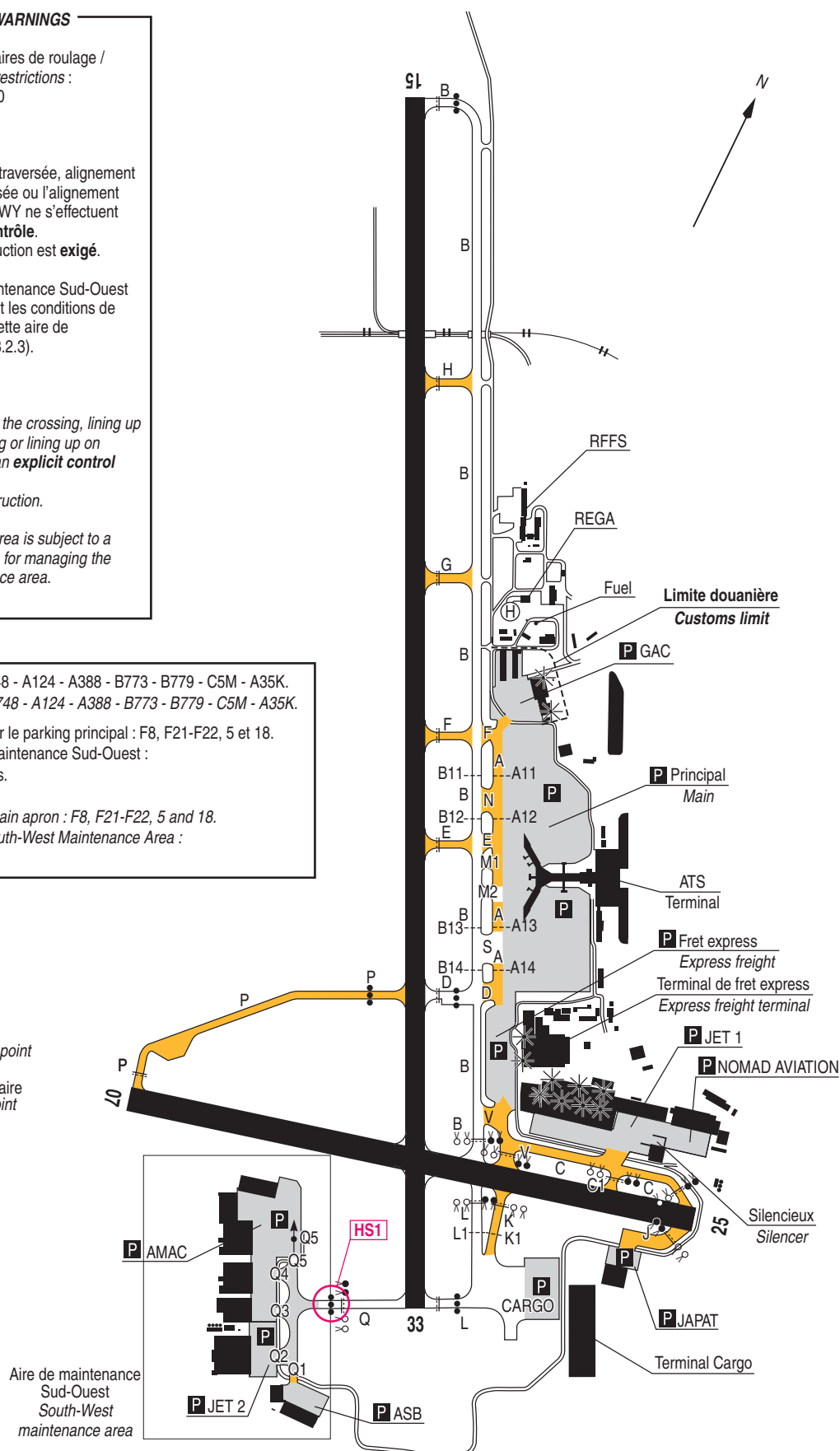
- Barre d'arrêt / Stop bar
- Point d'attente / Holding point
- Point d'attente intermédiaire / Intermediate holding point

■ Aire de trafic / Apron

⌘ ⌘ Wig-Wag

○ Point chaud / Hot spot
HS

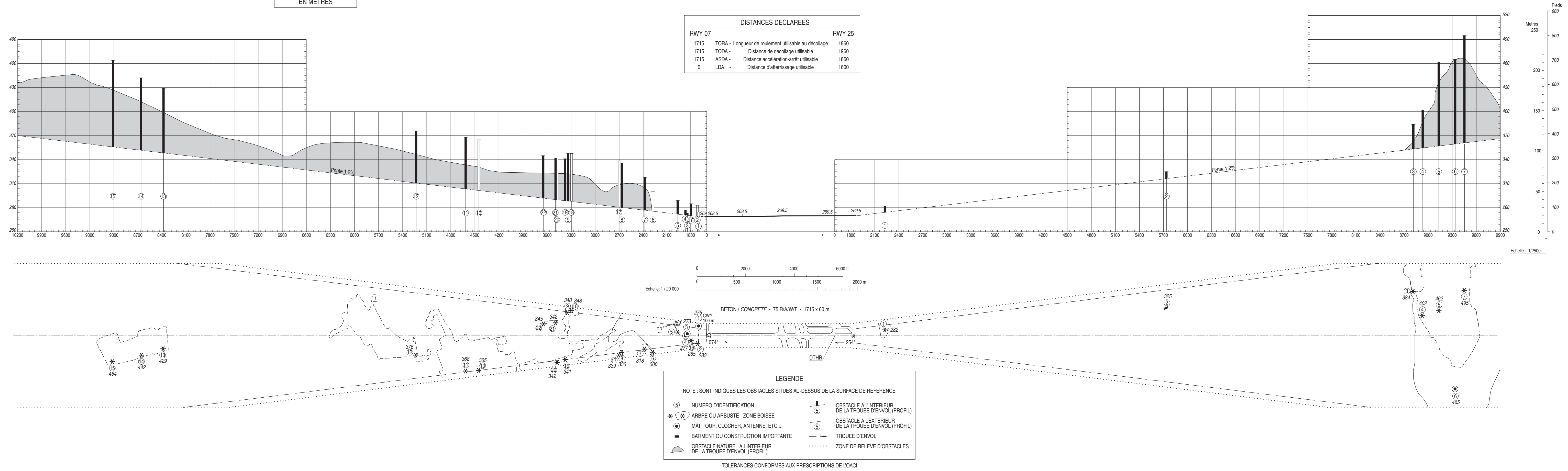
0 500 m



BALE MULHOUSE

RWY 07/25

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES



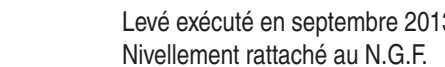
Trouée courbe

BALE MULHOUSE

Curved funnel

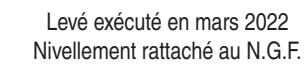
RWY 15

DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



BALE MULHOUSE
RWY 15/33

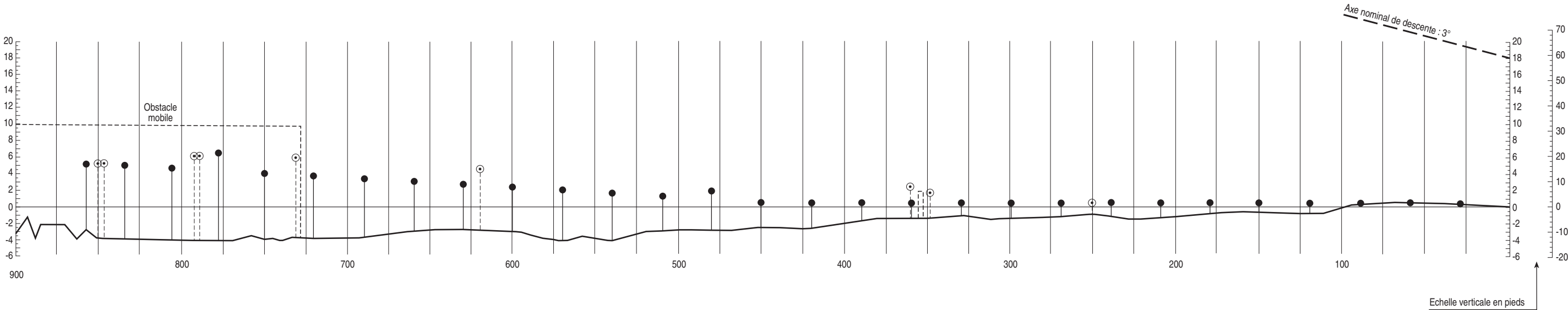
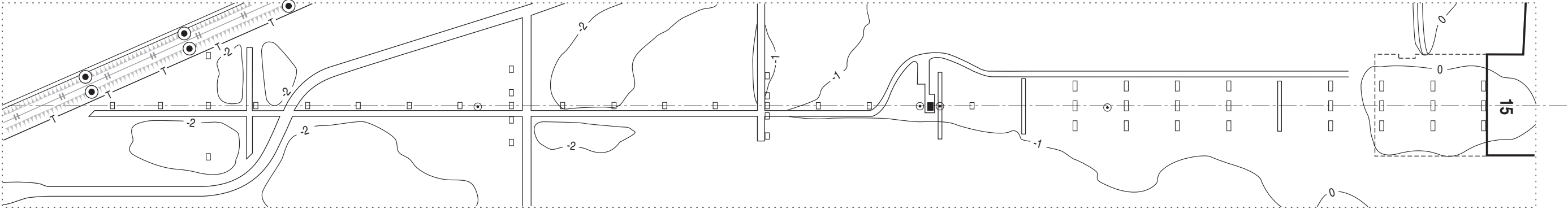
DIMENSIONS ET ALTITUDES EN METRES



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.

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

Activité véliplane Gliding activity

← — sur instruction ATC / on ATC instruction

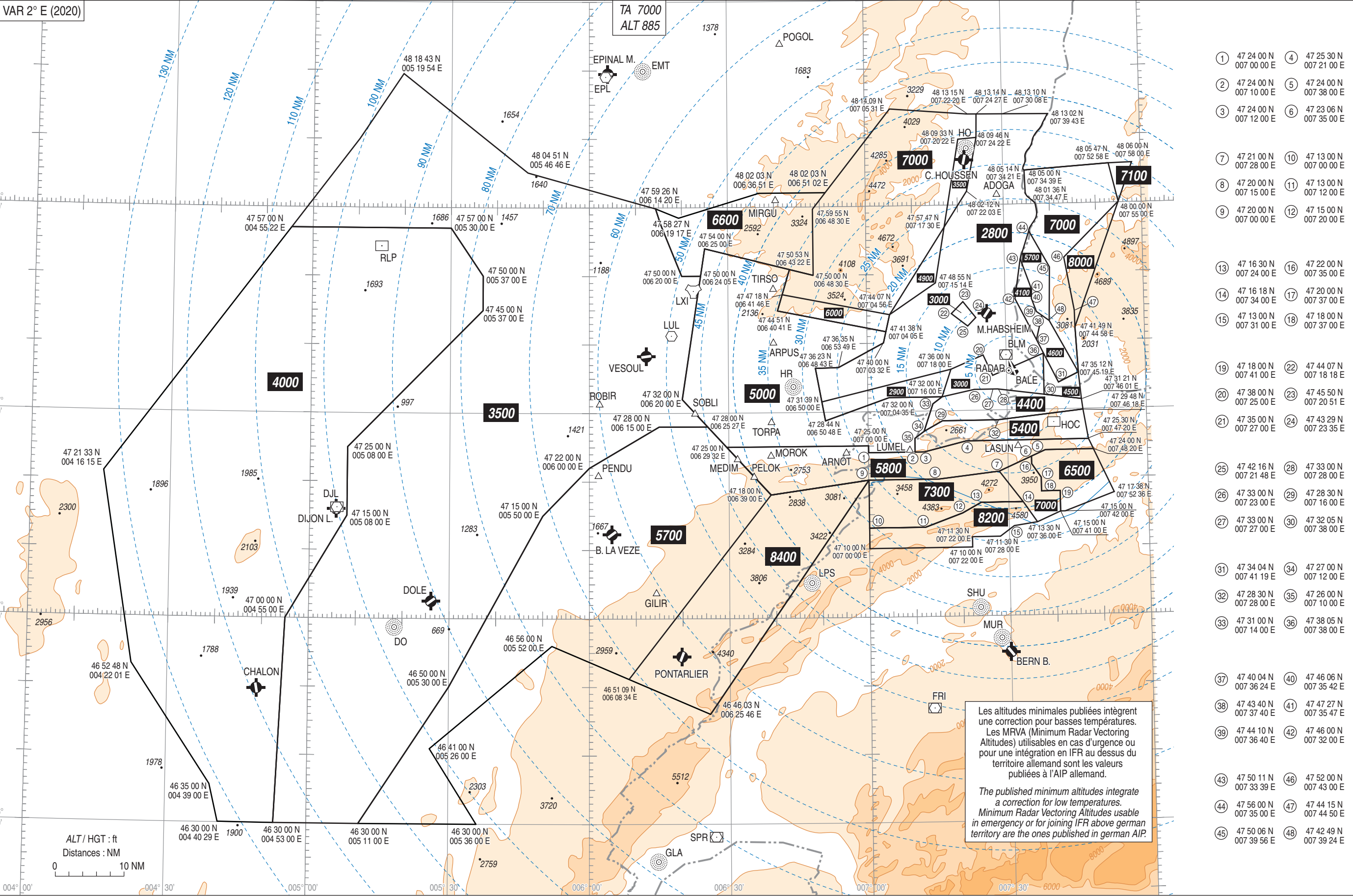


Activité T1/T2/T3
annoncée sur RAI : 134.680 MHz
T1/T2/T3 activity
noticed on AIT : 134.680 MHz
: (0)3 89 90 34 67 (France)
(0)61 325 34 67 (Suisse)

BALE MULHOUSE
Altitudes Minimales de Sécurité Radar
Minimum Radar Safety Altitudes

FREQ : voir / see AD 2 LFSB COM 01

VAR 2° E (2020)



DATA

BALE MULHOUSE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNP	CONV	SID STAR	IAC
ADOGA	voir / <i>see</i> ENR 4.3	X	X		X
ALTIK	voir / <i>see</i> ENR 4.3	X	X		X
BLM	voir / <i>see</i> 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	

←					
←					
ELBEG	voir / <i>see</i> ENR 4.4	X	X	X	
LUMEL	voir / <i>see</i> ENR 4.4	X	X	X	
OLBEN	47°18'16.0"N 007°37'46.0"E	X		X	
TORPA	voir / <i>see</i> ENR 4.4	X		X	
MOROK	voir / <i>see</i> ENR 4.4	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 / <i>see</i> ENR 4.4	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 / <i>see</i> ENR 4.4	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 MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MNM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS MAX (kt)	vertical angle (°) / 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										

BALE MULHOUSE

PRECODING FNA RNP RWY 15

FNA RNP RWY 15										
RMK		MAG VAR 2020 02.5°E					REF NAV AID :			
Leg sequence	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)
APCH	IF	IVDEV	-	-	-	-	-	4000	6000	205
	TF	FSB15	-	152	154.7	4.0	-	4000	4000	-
	TF	RW15	Yes	152	154.7	9.7	-	-	-	-
	TF	TSB15	Yes	152	154.8	2.5	-	-	4000	-
	DF	ALTIK	-	-	-	-	R	-	5500	200
HLDG	-	ALTIK	-	-	-	-	-	-	-	-

BALE MULHOUSE

SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 15

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFSB
Runway	15
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E15A
LTP/FTP Latitude	473703.6600N
LTP/FTP Longitude	0073035.5500E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	312.1
FPAP Latitude	473509.4100N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-114.2500
FPAP Longitude	0073155.0400E
Delta FPAP Longitude (seconds)	79.4900
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 02 13 06 0C 0F 00 00 01 35 31 05 58 6F 6F 14 3C 0F 39 03 31 20 6C 83 FC 04 6D 02 F4 01 2C 01 64 00 C8 AF EE 67 6D 56
Calculated CRC Value	EE676D56
Supplied CRC Value	EE676D56
Comparison Result	OK

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP 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 MAG °	Direction True °	Distance (NM or min)	Turn	MINM level (FL or AMSL ft)	MAX level (FL or AMSL ft)	IAS MAX (kt)	vertical angle (°) / 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 33 05 2C F3 6C 14 F8 C9 3A 03 61 20 36 86 02 43 3E FE F4 01 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	GNSS only				MAG VAR 2015 1.7°E			Ref NAVD 15		
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)	Nav Spec
ELBEG 7S										
	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
OLBEN 7Y										
	CF	SB616		153	154.9					RNAV 1
	TF	OLBEN		174	176.0	10.0	R			RNAV 1
OLBEN 7S										
	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
LUMEL 7S										
	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
TORPA 7S										
	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
MOROK 7S										
	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
LASAT 7S										
	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
SID RNAV RWY 33
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 33									
RMK	GNSS only	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	MAG VAR 2020 2.5°E		
Procedure Identification	Path Terminator						Turn direction	MMI Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)
ELBEG 8M									
	CA			332	334.7			1900	
	CF	SB701	Yes	332	334.7				
	DF	ELBEG					R		220
OLBEN 8N									
	CA			332	334.7			1900	
	CF	SB701	Yes	332	334.7				
	DF	SB703					R		220
	TF	OLBEN		186	188.6	15.6	R		
LUMEL 8N									
	CA			332	334.7			1900	
	CF	SB533	Yes	332	334.7				
	DF	SB705					L		
	TF	LUMEL		218	220.9	8.4			
MOROK 8N									
	CA			332	334.7			1900	
	CF	SB533	Yes	332	334.7				
	DF	SB705					L		
	TF	SB618		254	256.7	12.2	R		
	TF	MOROK		251	253.6	14.4	L		
TORPA 8N									
	CA			332	334.7			1900	
	CF	SB533	Yes	332	334.7				
	DF	SB705					L		
	TF	SB618		254	256.7	12.2	R		
	TF	TORPA		271	273.6	13.8	R		

BALE MULHOUSE
Fréquences / Frequencies**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.

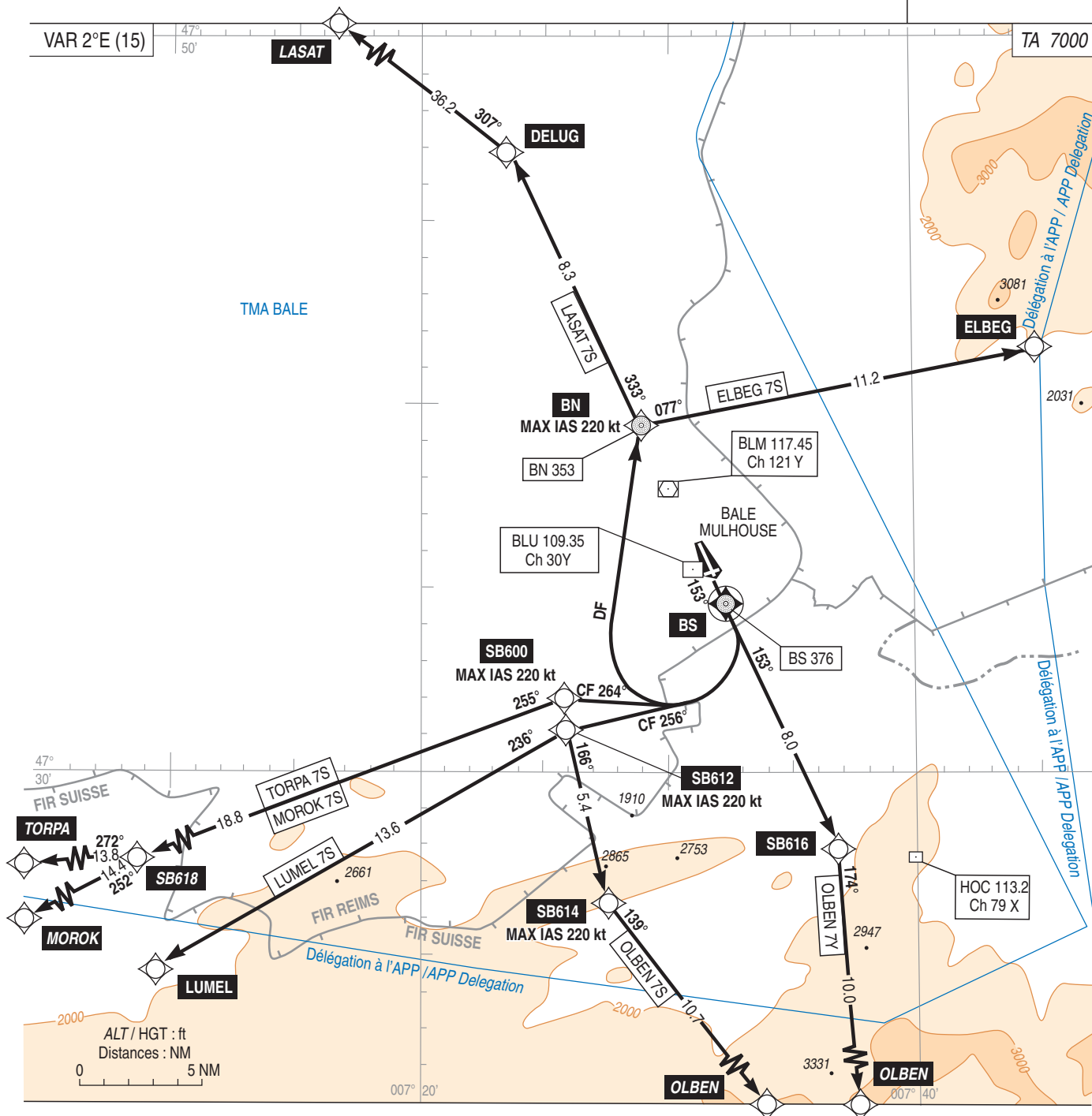
A frequency can then be replaced by another of equivalent characteristics.

ATIS BALE	Paramètres ARR et DEP / Activité LF-R 125 et LF-R 127 <i>Parameters ARR and DEP / Activity LF-R 125 and LF-R 127</i>	127.880
TWR BALE	Prévol / <i>Delivery</i>	121.955
	Sol / <i>Ground</i>	121.605
	Tour / <i>Tower</i>	118.305
	Tour supplétive sur instruction ATC / <i>Tower auxiliary on ATC instruction</i>	129.250
APP BALE	Approche / <i>Approach</i>	133.510 – 127.285
	Approche supplétive sur instruction ATC / <i>Approach auxiliary on ATC instruction</i>	129.250 – 125.160
	Contrôle / <i>Control</i>	125.415 – 126.990
	Contrôle supplétive sur instruction ATC / <i>Control auxiliary on ATC instruction</i>	129.250 – 125.160
	Sur instruction ATC / <i>On ATC instruction</i>	128.910 – 130.905
GONIO BALE	Gonio / VDF	118.305 – 128.910 – 133.510 – 130.905
SIV BALE	SIV 1.1 / 1.2 / 1.3	130.905
	SIV 1.1 / 1.2 / 1.3 supplétives sur instruction ATC / <i>auxiliary on ATC instruction</i>	129.250
	SIV 2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 2.5	135.855
	SIV 2.1 / 2.2 / 2.3 / 2.4 / 2.5 supplétives sur instruction ATC / <i>auxiliary on ATC instruction</i>	129.250
	RAI : activation – désactivation secteurs / <i>activation – deactivation sectors</i> T1 / T2 / T3 (espaces délégués / <i>delegated spaces Zurich</i>)	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	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler". Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route. Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route. Départs omnidirectionnels : voir AD 2.LFSB.22. <i>The underlined waypoints are WPs to be "overflowed".</i> <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> <i>The routes are defined for ACFT with climb performances allowing the minimum ATS gradient to be adopted.</i> <i>If there is any difficulty in complying with this gradient, the Pilot in command must report this at start-up.</i> <i>Multidirectional departures: see AD 2.LFSB.22.</i>		
	(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%. <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>		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale 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. <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. <i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i> <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. <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. En cas d'activation des zones LF-R127 A/B, les aéronefs sont guidés par BALE APP pour contourner ces zones. <i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i> <i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i> <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. <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. <i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i> <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. <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. <i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i> <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. <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. <i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i> <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. <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. <i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i> <i>ATS climb gradient : 7.8% up to 7000 ft.</i>
OLBEN 7Y	Monter dans l'axe jusqu'à SB616, OLBEN ensuite. <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. Utilisable uniquement entre 0600 et 2100 (ETE : - 1 HR) sur demande du CDB après vérification que son ACFT fait partie des ACFT autorisés : - aéronefs à hélices munis du CLN, - aéronefs turboréacteurs certifiés conformément aux normes de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, volume 1, 2 ^{ème} partie, chapitre 3, et dont le niveau de bruit de certification au survol est inférieur à 89 EPNdB. <i>Theoretical climb gradient : 5% (1) up to the en-route safety altitude.</i> <i>ATS climb gradient : 8.4% up to 7000 ft.</i> <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> - propeller aircraft with a CLN (noise level certificate), - 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.

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

RNAV 1
GNSS seulement / *only*



BALE MULHOUSE
SID RNAV RWY 33
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

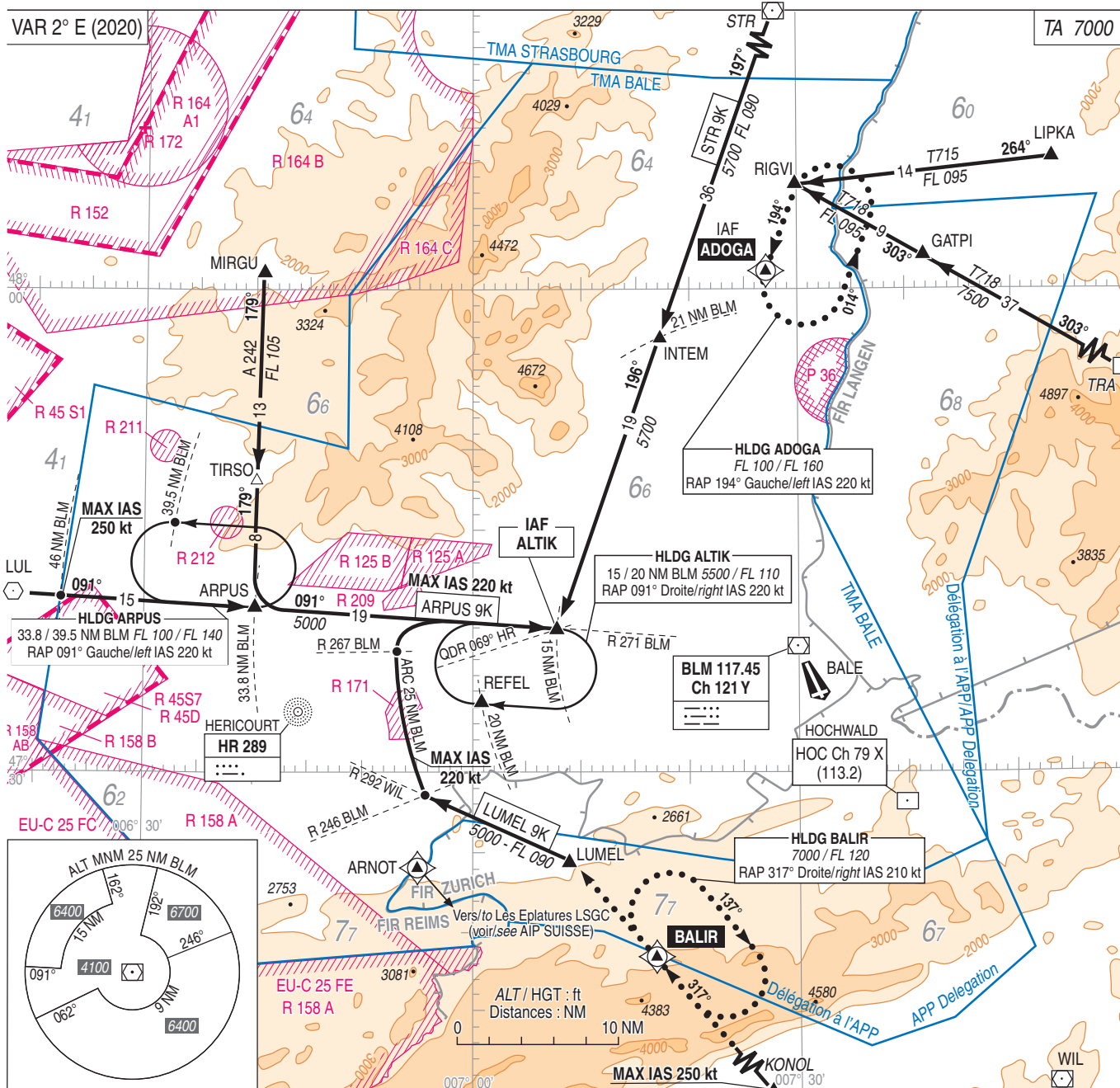
SID RNAV RWY 33			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV 1 GNSS seulement / <i>only</i> .		
Climb gradient	Voir / <i>See</i> RMK.		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler". Pour les ACFT non équipés et les ACFT dans l'incapacité d'effectuer une SID RNAV 1, suivre les instructions ATC. Les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route. Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale. En cas de difficulté à respecter cette pente, les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la mise en route. Départs omnidirectionnels : voir AD 2 LFSB 22. <i>The underlined waypoints are fly-over WPT.</i> <i>For unequipped ACFT and ACFT that cannot perform SID RNAV 1, follow ATC instructions.</i> <i>The pilot in command must report this at start-up.</i> <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 pilot in command must report this at start-up.</i> <i>Omnidirectional departures : see AD 2 LFSB 22.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
ELBEG 8M	Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB701 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à droite vers ELBEG. (MAX IAS 220 kt). <i>Climb in the axis. At the earliest at <u>SB701</u> and at 1900 (1036) (1) minimum, turn right towards ELBEG.</i> (MAX IAS 220 kt).	7000 ft	Pente théorique de montée : 5 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 5,9 %. <i>Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.</i> <i>ATS climb gradient : 5.9 %.</i>
TORPA 8N	Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB533 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis SB618 et TORPA. <i>Climb in the axis. At the earliest at <u>SB533</u> 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. Pente ATS : 10 % jusqu'à 3100. <i>Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.</i> <i>ATS climb gradient : 10 % up to 3100.</i>
MOROK 8N	Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB533 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis SB618 et MOROK. <i>Climb in the axis. At the earliest at <u>SB533</u> 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. Pente ATS : 10 % jusqu'à 3100. <i>Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.</i> <i>ATS climb gradient : 10 % up to 3100.</i>
LUMEL 8N	Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB533 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à gauche vers SB705 puis LUMEL. <i>Climb in the axis. At the earliest at <u>SB533</u> 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. Pente ATS : 10 % jusqu'à 3100. <i>Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.</i> <i>ATS climb gradient : 10 % up to 3100.</i>
OLBEN 8N	Monter dans l'axe. Au plus tôt à SB701 et à 1900 (1036) (1) minimum, tourner à droite vers SB703 (MAX IAS 220 kt) puis OLBEN. <i>Climb in the axis. At the earliest at <u>SB701</u> and at 1900 (1036) (1) minimum, turn right towards SB703 (MAX IAS 220 kt) then OLBEN.</i>	7000 ft	Pente théorique de montée : 5 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Pente ATS : 5,9 %. <i>Minimum theoretical climb gradient : 5 % up to the en-route safety altitude.</i> <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 CONV RWY ALL**
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

◀.....RNAV



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

1	PROCEDURES D'ARRIVEE → STR 9K : 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.	1	INBOUND PROCEDURES STR 9A : 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 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.	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 DE DEGAGEMENT DE LA TMA Rechercher les conditions VMC sur le RDL 262° BLM à 4300 ft AMSL jusqu'aux limites de la TMA.	3	PROCEDURE TO VACATE THE TMA Seek VMC on RDL 262° BLM at 4300 ft AMSL as far as TMA limits.
4	PANNE DE RADIOCOMMUNICATION Voir AD 2.LFSB.22	4	RADIOCOMMUNICATION FAILURE See AD 2.LFSB.22
5	PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API Voir AD 2.LFSB.22	5	RADIOCOMMUNICATION FAILURE AND MISSED APPROACH (API) See 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.	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.

BALE MULHOUSE

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

ou/or LOC Y RWY 15

VOR Y RWY 15

VAR
2°E
(20)

GP utilisable uniquement par
ACFT équipé ILS à 50 kHz.
DME requis.
*GP only usable for 50 kHz ILS
equipped ACFT.
DME required.*



Missed APCH : Climb **RWY axis** to **4000 (3136) MAX.**
At **3.5 NM BLM**, turn **right MAG 275°** climbing to 5500 (4636). Except otherwise instructed, intercept **RDL 230° BLM** then **15 NM BLM course** to **ALTIK.**
Climb to 3800 (2936) prior to level acceleration.

REF HGT : ALT THR

Observations / Remarks :	NIL
--------------------------	-----

Non disponible / *Not available*

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 API 3%		OCH ILS CAT 1 API 3%	OCH ILS CAT 2 API 3%	CAT 3 API 3% APPR RWY 15 homologuée pour CAT 2 et 3
	DA (H)	RVR			
A	1070 (200)	550	145	58	CAT 3 API 3% APPR RWY 15 approved for CAT 2 and 3
B			156	70	
C			180	81	
D			191	94	
DL			197	94	

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

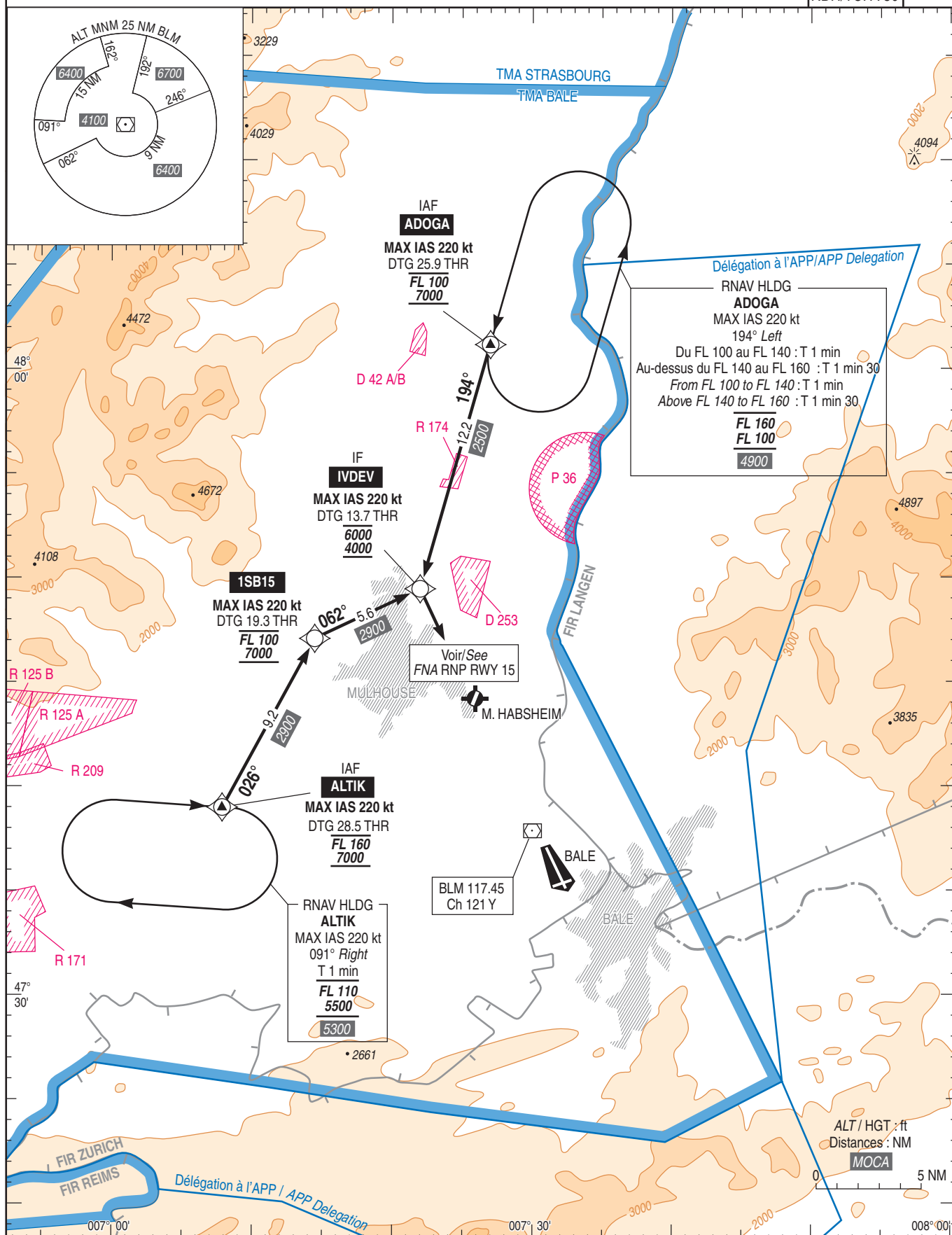
BALE MULHOUSE

CAT A B C D

INA **RNAV** (GNSS) RWY 15

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

EGNOS	VAR
Ch 61881	2°E
E15A	(2020)
RDH/TCH : 50	



APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach
CAT A B C D

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

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 API 3%		OCH ILS CAT 1 API 3%	OCH ILS CAT 2 API 3%	CAT 3 API 3% APPR RWY 15 homologuée pour CAT 2 et 3 CAT 3 API 3% APPR RWY 15 approved for CAT 2 and 3
	DA (H)	RVR			
A	1070 (200)	550	145	58	
B			156	70	
C			180	81	
D			191	94	
DL			197	94	

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

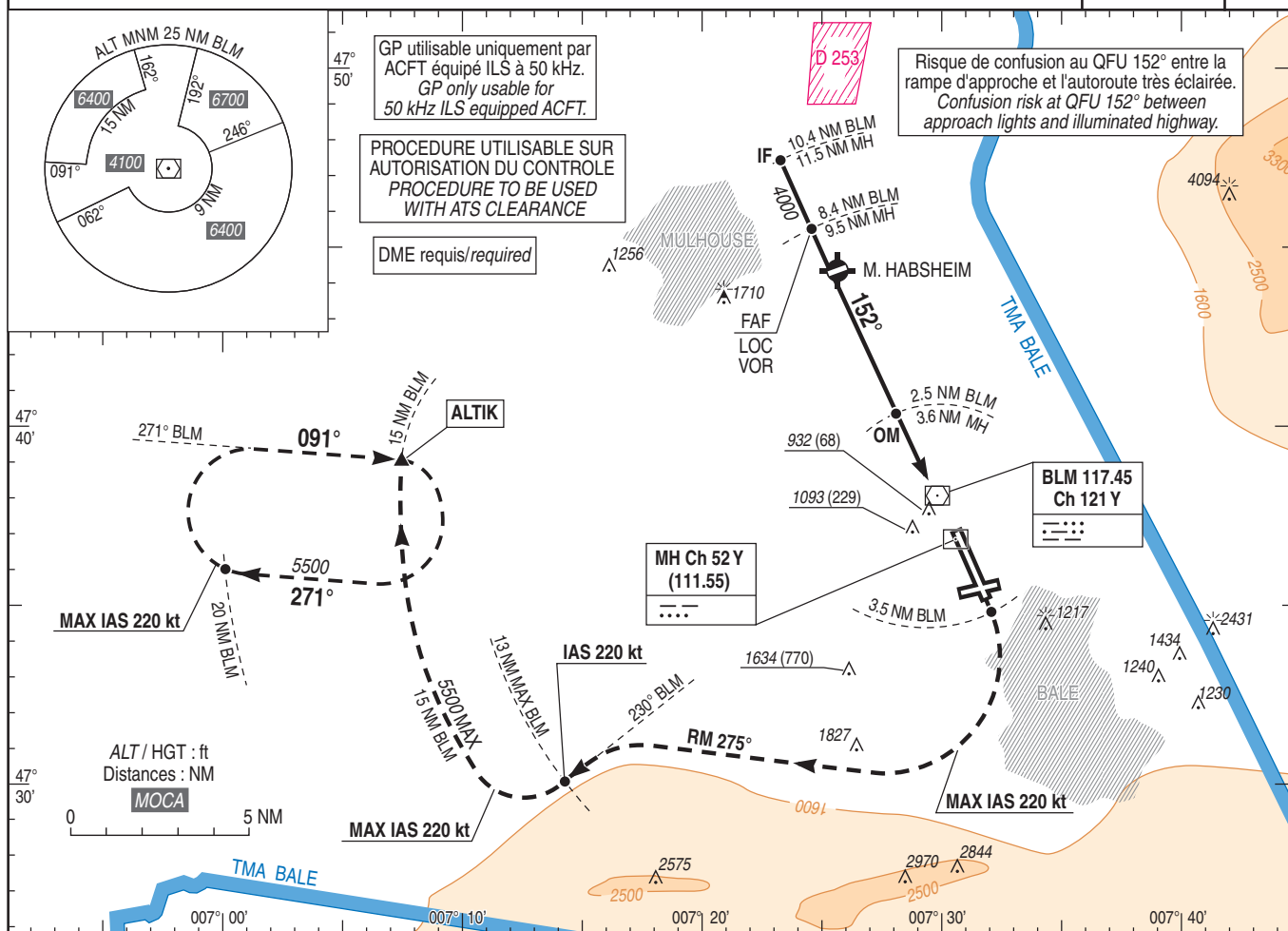
BALE MULHOUSE

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

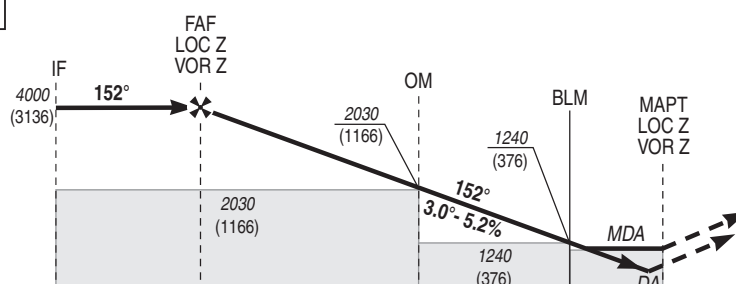
ou/or LOC Z RWY 15

FNA VOR Z RWY 15

ILS - DME
MH 111.55
RDH : 50

VAR
2°E
(20)

TA : 7000



API : Monter **dans l'axe vers 4000 (3136) MAX. A 3.5 NM**
BLM, tourner à **droite RM 275°** en montée vers **5500**
 (4636). Sauf clairance contraire, intercepter le **RDL 230°**
BLM puis l'arc **15 NM BLM** vers **ALTIK**.
 Monter à **3800 (2936)** avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb **RWY axis** to **4000 (3136) MAX**. At **3.5 NM BLM**, turn **right MAG 275°** climbing to 5500 (4636). Except clearance otherwise instructed, intercept **RDL 230° BLM** then **15 NM BLM course** to **ALTIK**. Climb to 3800 (2936) prior to level acceleration.

	10.4	8.4	2.5	0	0.5
→ 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 API 2.5%				LOC Z + DME BLM			DME BLM								
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	MDA (H)	RVR	OCH									
A	1110 (240)	550	237	131	1230 (360)	900	360	NM	8	7	6	5	4	3	2	1
B	1110 (250)	550	244	145				ALT	3780	3461	3143	2825	2506	2188	1869	1551
C	1140 (270)	600	269	158				(HGT)	(2916)	(2597)	(2279)	(1961)	(1642)	(1324)	(1005)	(687)
D	1150 (290)	650	282	170												
DL	1160 (290)	650	288	170				-	-	-						

Observations / Remarks : NIL.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - THR	9.4 NM	8 min 03	6 min 38	5 min 38	4 min 54	4 min 20	3 min 31	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 / <i>Not available</i>						

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

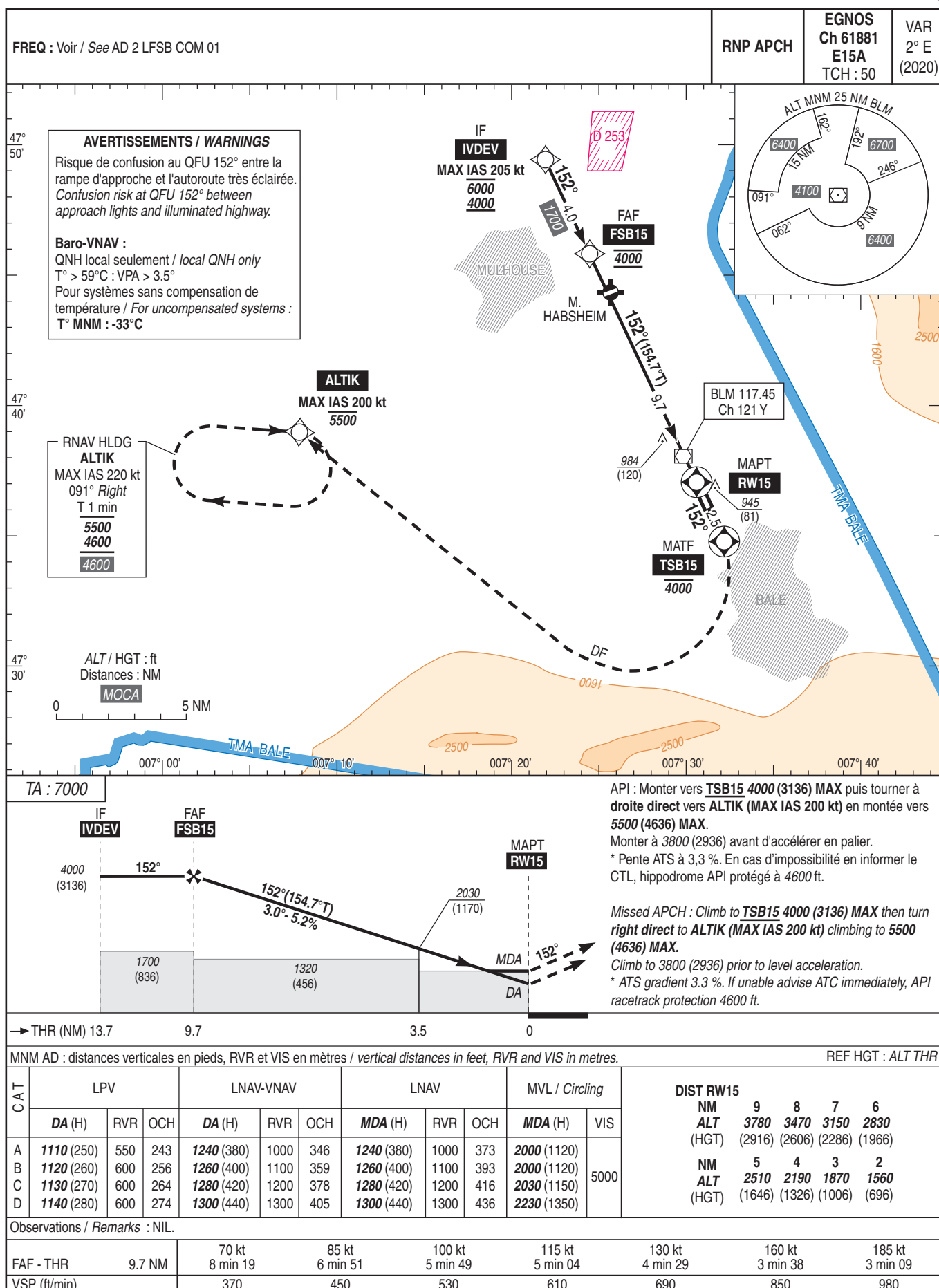
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 885, THR : 864 (32 hPa)

BALE MULHOUSE

FNA RNP RWY 15



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BALE MULHOUSE

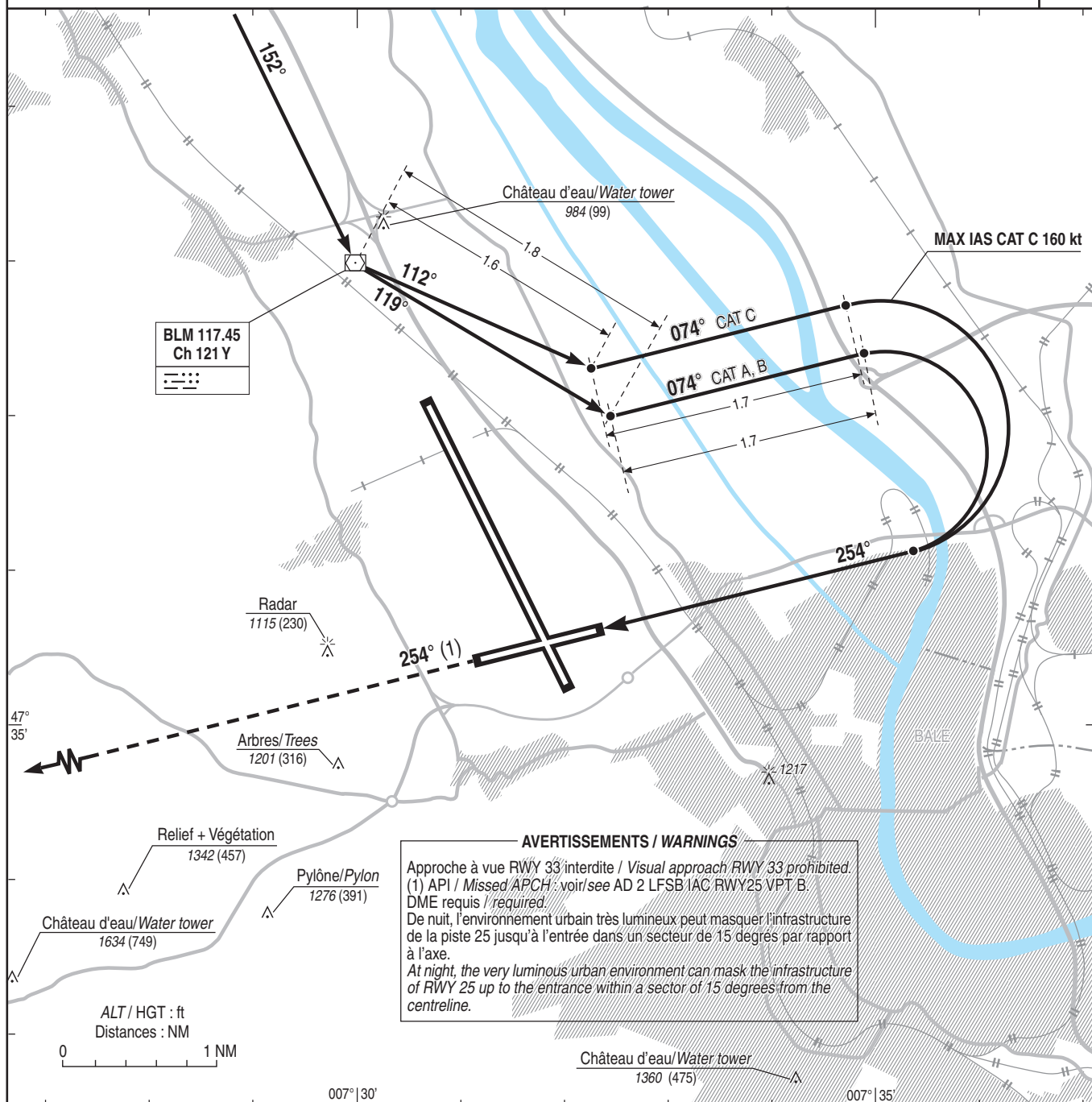
Instrument approach

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
(2020)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT A ⁽²⁾ RWY 25		MVL / Circling ⁽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 / Remarks :

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

(3) MVL / Circling RWY 25 : interdite au Sud de la piste / prohibited South of the runway.

MVL / Circling RWY 33 : VIS 5000 m.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BALE MULHOUSE

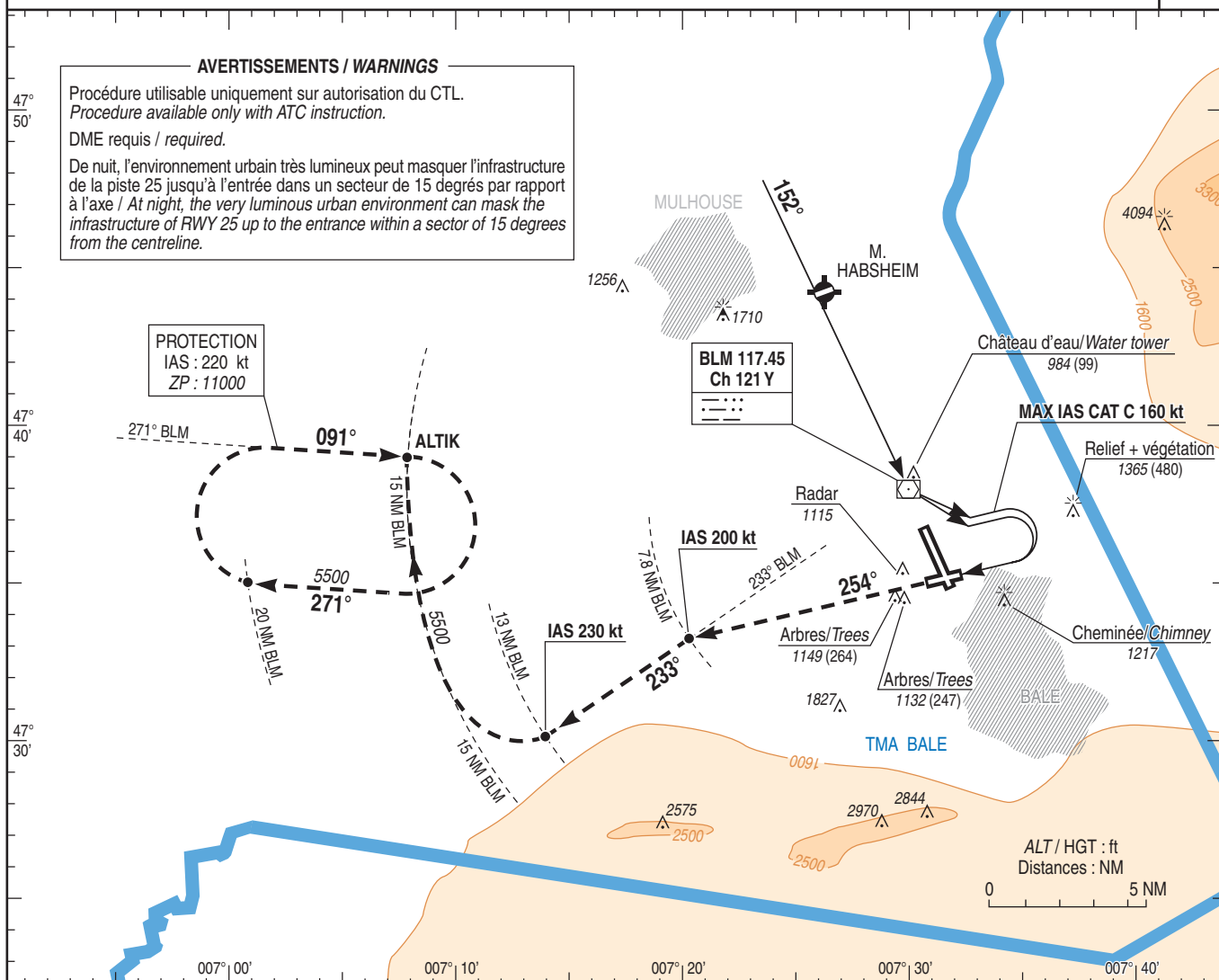
Instrument approach

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
(2020)

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.

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT B RWY 25		MVL / Circling	
	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 :

(1) Suite à finale RWY 15 / Following RWY 15 final.

(2) MVL / Circling RWY 25 : interdite au Sud de la piste / prohibited South of the runway.

MVL / Circling RWY 33 : VIS 5000 m.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

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

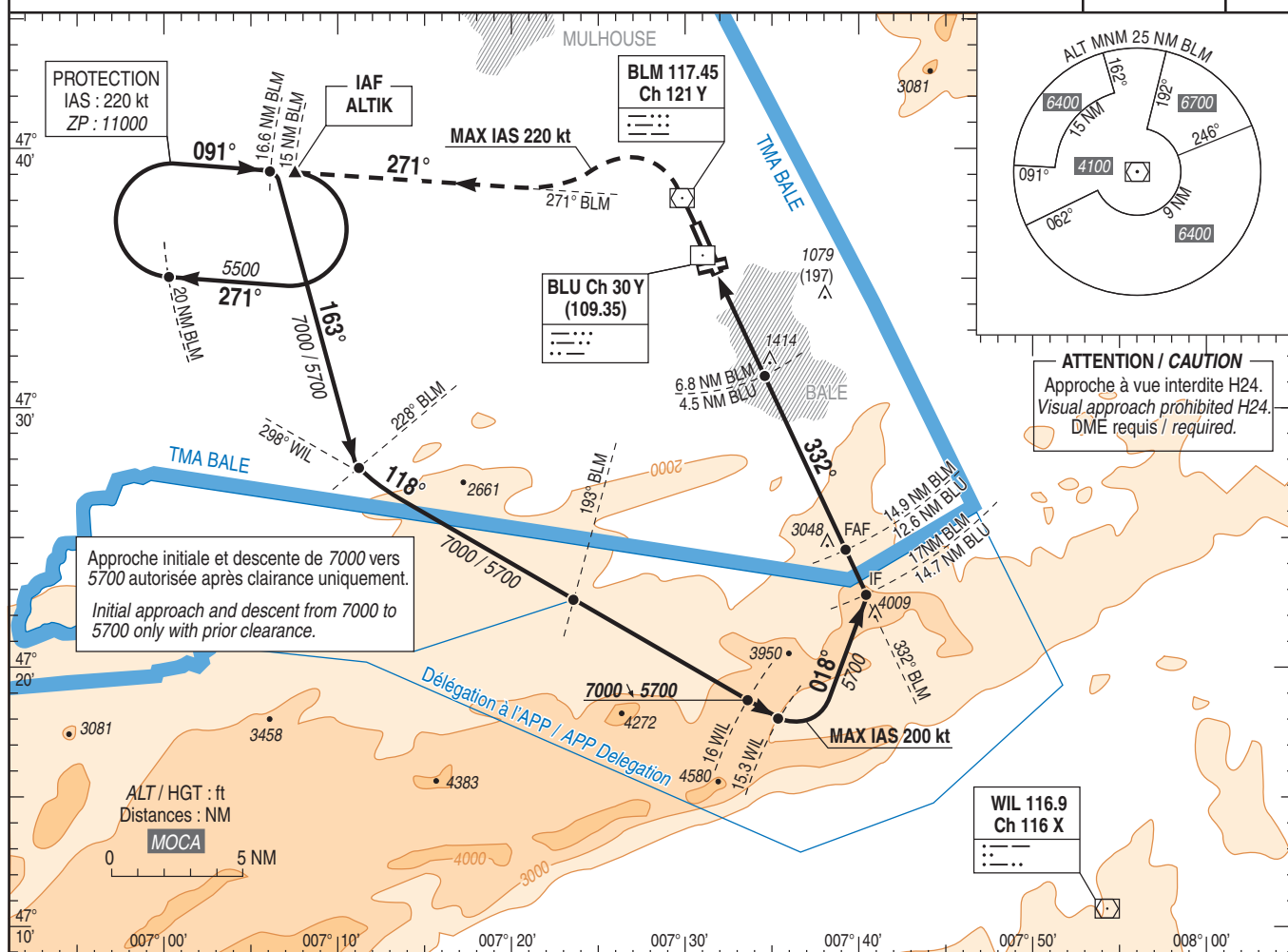
BALE MULHOUSE

ILS X CAT I

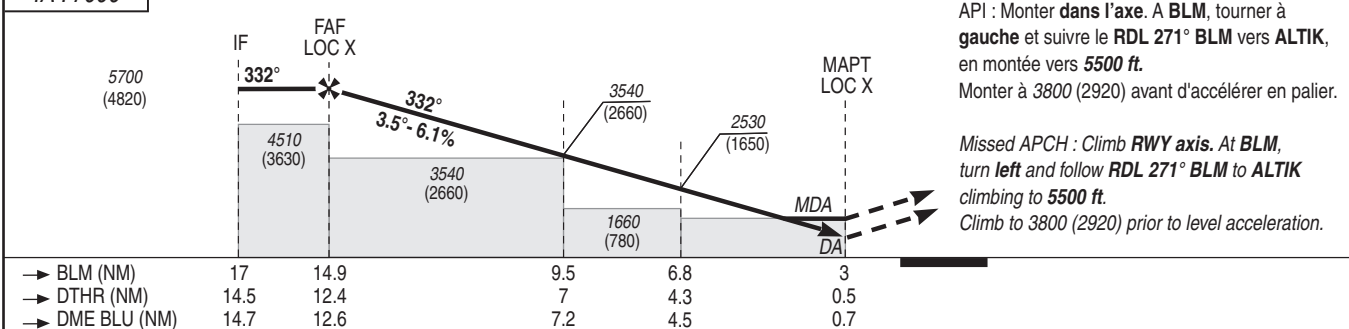
ou/or LOC X RWY 33

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

ILS - DME
BLU 109.35
RDH : 50

VAR
2°E
(20)

TA : 7000



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	
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	1080 (200)	1200	186	1370 (490)	1500	482	2000 (1120)	5000
B	1080 (200)		194		1500		2000 (1120)	
C	1090 (210)		209		2300		2030 (1150)	
D	1110 (230)		221		2300		2230 (1350)	
DL	-	-	222	-	-	-	-	-

DME BLU

NM	12	11	10	9	8	7	6	5	4
ALT	5342	4970	4598	4227	3855	3483	3112	2740	2369
(HGT)	(4462)	(4090)	(3718)	(3347)	(2975)	(2603)	(2232)	(1860)	(1489)

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 / <i>Not available</i>						

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

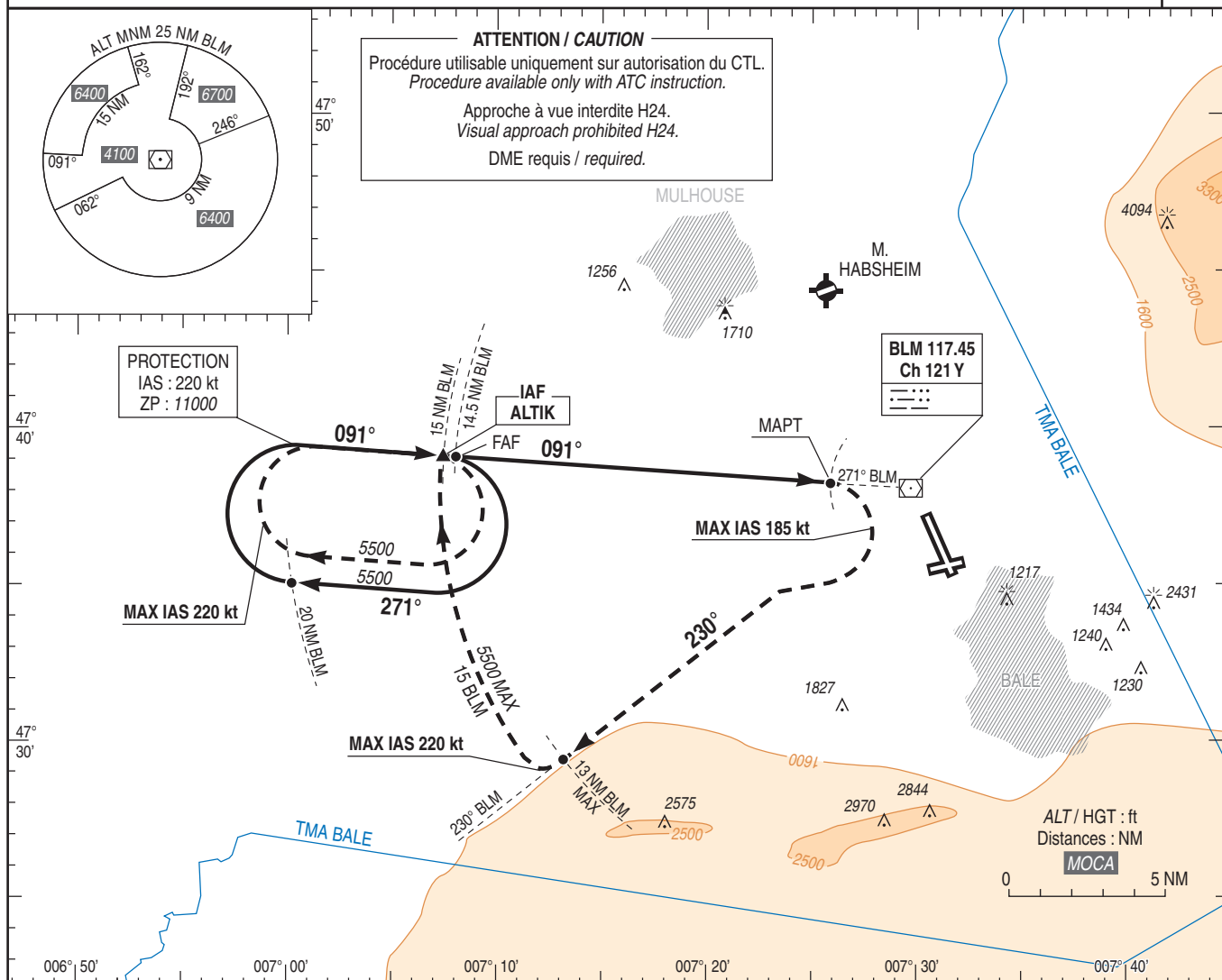
Instrument approach

BALE MULHOUSE

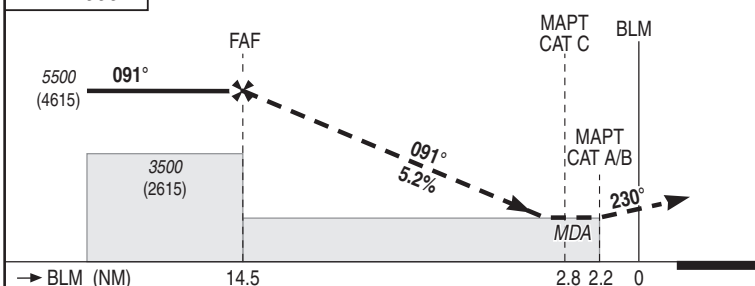
CAT A B C

/INA VPT A RWY 33

FREQ : voir / see AD 2 LFSB COM 01

VAR
2°E
(20)

TA : 7000



API : Au MAPT, tourner à **droite** pour intercepter **RM 230°** (RDL 230° BLM) en montée.
Sauf clairance contraire, intercepter l'arc **15 NM BLM** à **5500** (4615) **MAX** vers **ALTIK**.
Monter à **3800** (2915) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At MAPT turn **right** to intercept **MAG 230°** (RDL 230° BLM) climbing.
Except otherwise instructed, intercept **15 NM BLM** DME course at **5500** (4615) **MAX** towards **ALTIK**.
Climb to **3800** (2915) prior to level acceleration.

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VPT (1)		DME BLM							
	MDA (H)	VIS	NM	10	9	8	7	6	5	4
A			ALT	4090	3780	3460	3190	2830	2510	2200
B	2000 (1120)	5000	(HGT)	(3205)	(2895)	(2575)	(2305)	(1945)	(1625)	(1315)
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

Instrument approach

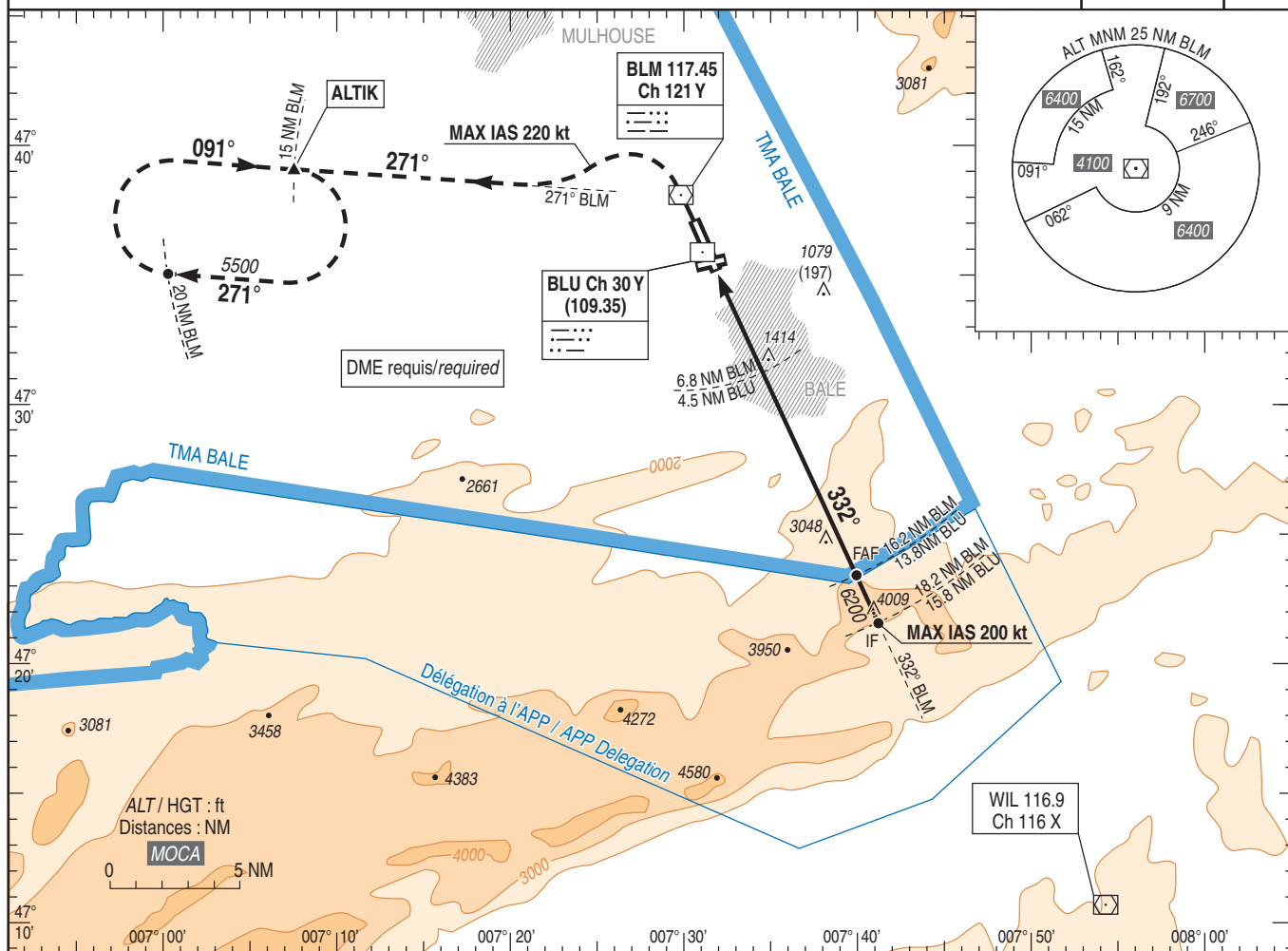
CAT A B C D

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

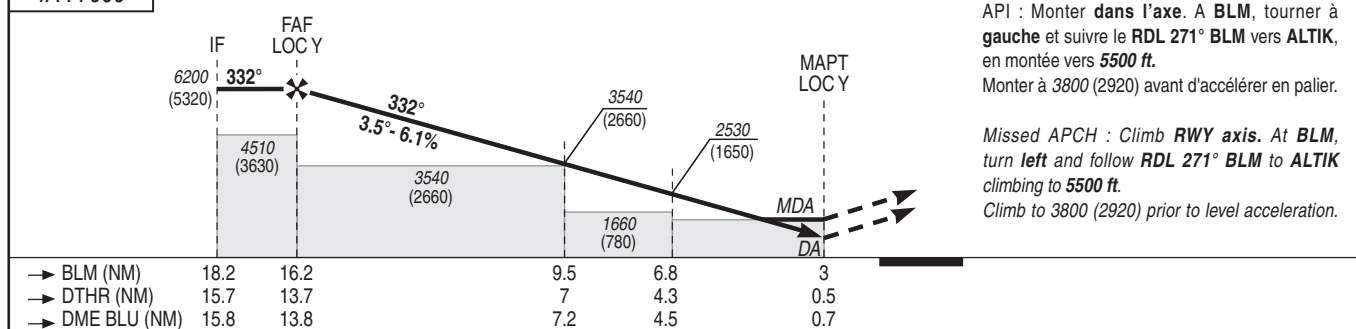
BALE MULHOUSE

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

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

ILS - DME
BLU 109.35
RDH : 50VAR
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)	18.2	16.2	9.5	6.8	3
→ DTHR (NM)	15.7	13.7	7	4.3	0.5
→ DME BLU (NM)	15.8	13.8	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 Y			LOC Y			MVL/Circling		DME BLU NM ALT (HGT)	13	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)		5713	5342	4970	4598	4227	3855	3483	3112	2740	2369	
B	1080 (200)	1200	194	1370 (490)	1500	482	2000 (1120)	5000	(4833)	(4462)	(4090)	(3718)	(3347)	(2975)	(2603)	(2232)	(1860)	(1489)	
C	1090 (210)		209		2300		2030 (1150)												
D	1110 (230)		221		2300		2230 (1350)												
DL	-	-	222	-	-	-	-	-											

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

FAF - DTHR	13.7 NM	70 kt	11 min 45	85 kt	9 min 40	100 kt	8 min 13	115 kt	7 min 09	130 kt	6 min 19	160 kt	5 min 08	185 kt	4 min 27
FAF - MAPT	13.2 NM		11 min 19		9 min 19		7 min 55		6 min 53		6 min 06		4 min 57		4 min 17
VSP (ft/min)															

Non disponible / Not available

BALE MULHOUSE

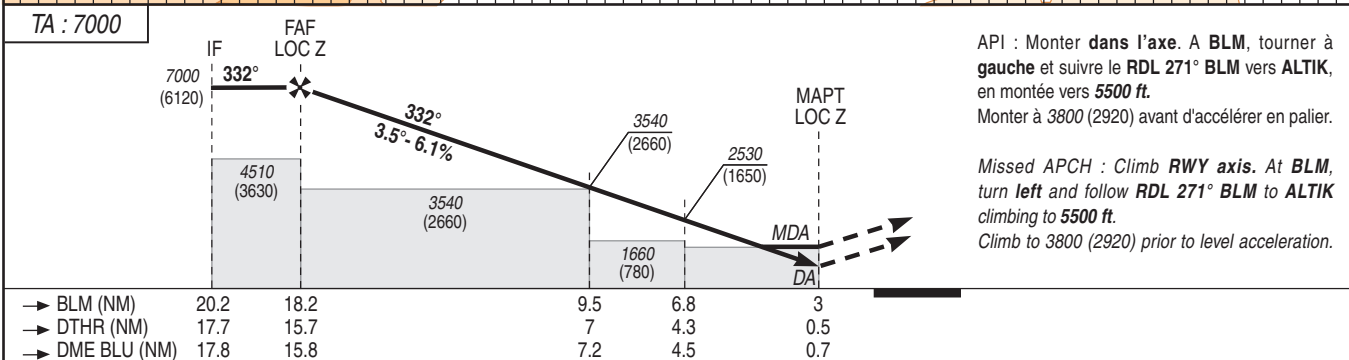
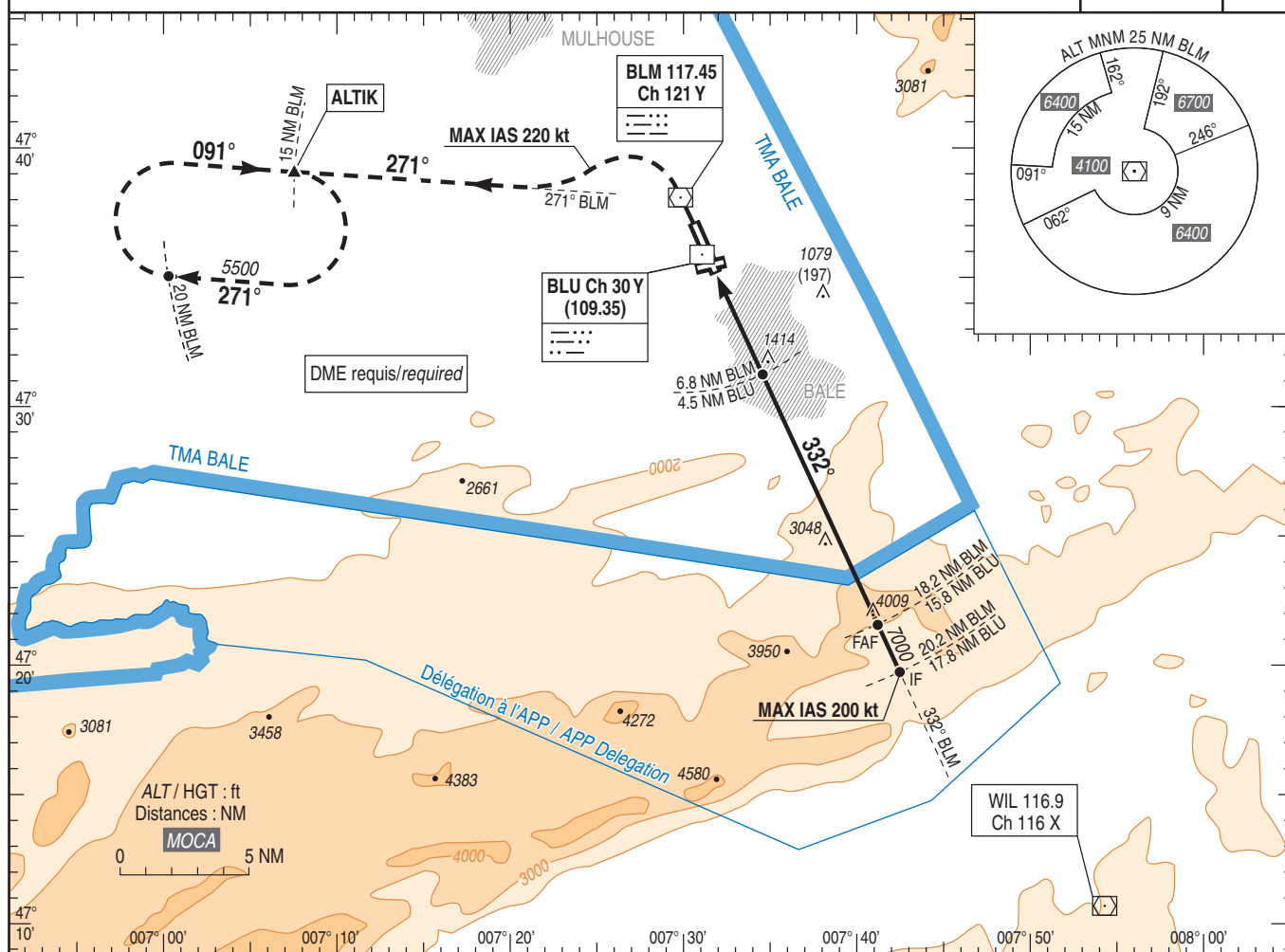
CAT A B C D

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

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

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

ILS - DME
BLU 109.35
RDH : 50

VAR
2°E
(20)

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 Z			LOC Z			MVL/ <i>Circling</i>		DME BLU NM ALT (HGT)	15 6456 (5576)	14 6085 (5205)	13 5713 (4833)	12 5342 (4462)	11 4970 (4090)	10 4598 (3718)
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A	1080 (200)	1200	186	1370 (490)	1500	482	2000 (1120)	5000							
B	1080 (200)		194		1500		2000 (1120)								
C	1090 (210)		209		2300		2030 (1150)								
D	1110 (230)		221		2300		2230 (1350)								
DL	-	-	222	-	-	-	-	-							

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

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
FAF - DTHR	15.7 NM	13 min 27	11 min 04	9 min 25	8 min 11	7 min 15	5 min 53	5 min 05
FAF - MAPT	15.2 NM	13 min 02	10 min 44	9 min 07	7 min 56	7 min 00	5 min 42	4 min 56
VSP (ft/min)		Non disponible / <i>Not available</i>						

Non disponible / *Not available*

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

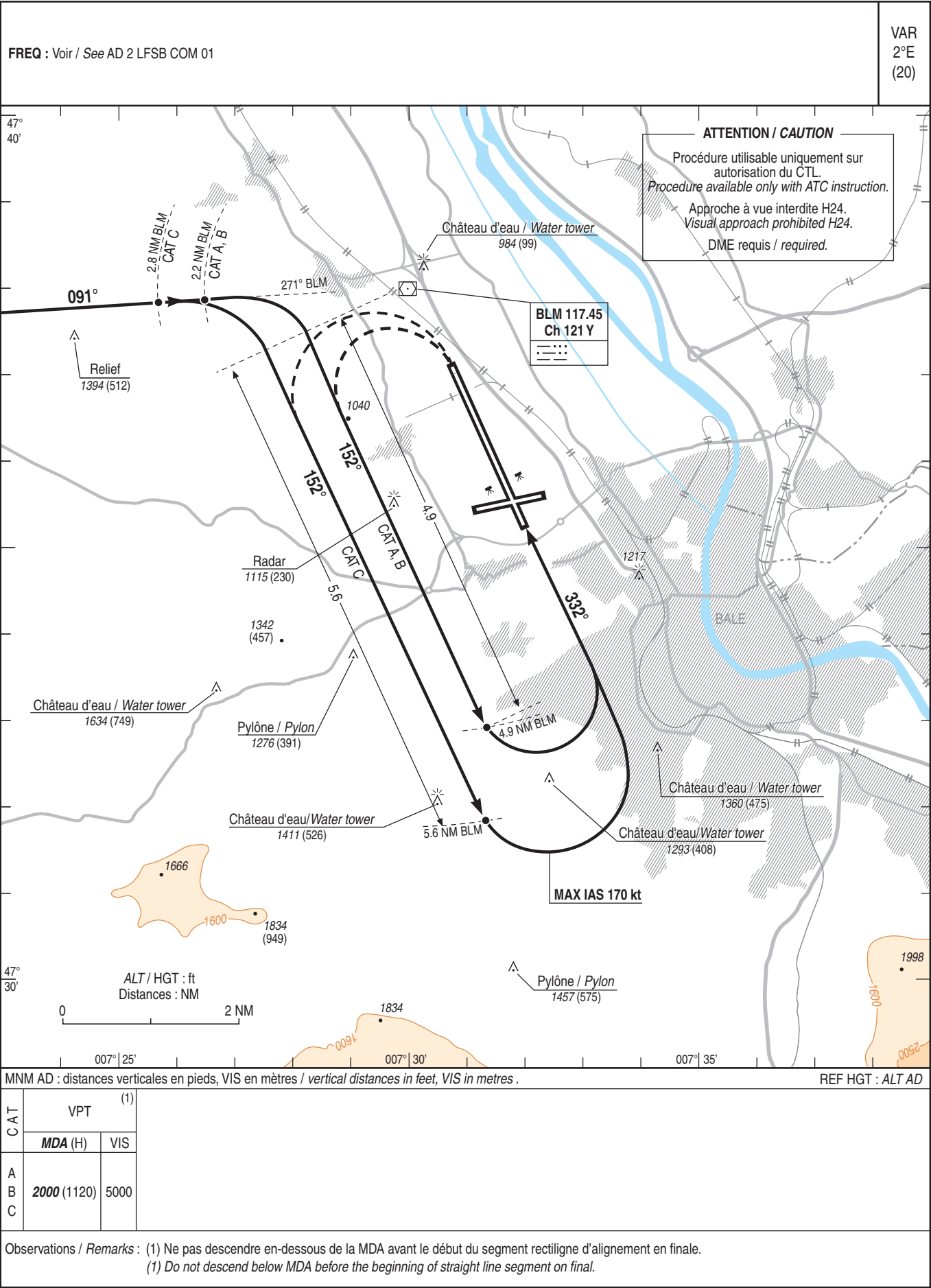
Instrument approach

CAT A B C

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

BALE MULHOUSE

FNA VPT A RWY 33



SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

AMDT 08/23 CHG : Ajout remarque DME requis.

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

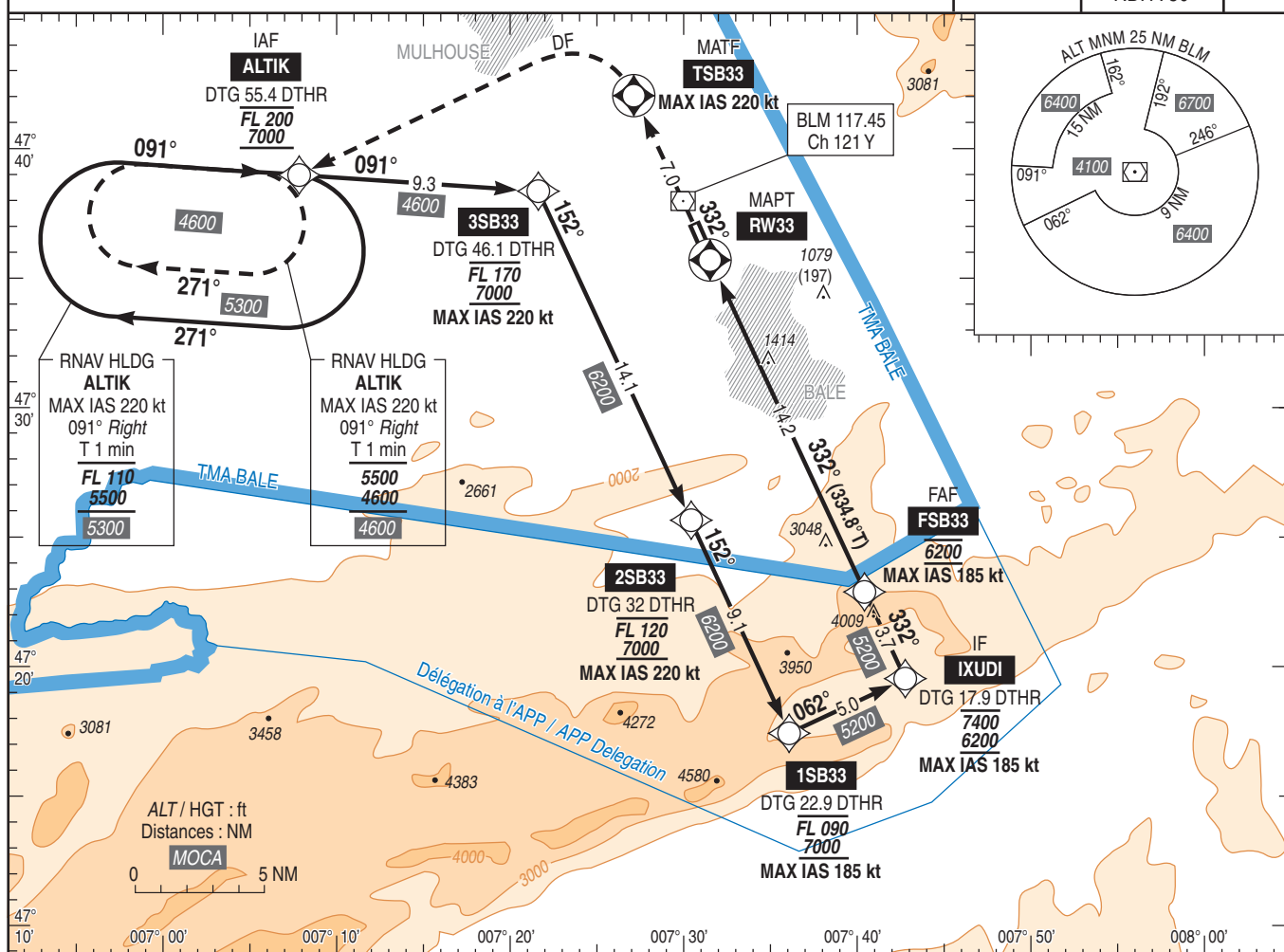
ALT AD : 885, DTHR : 880 (31 hPa)

BALE MULHOUSE

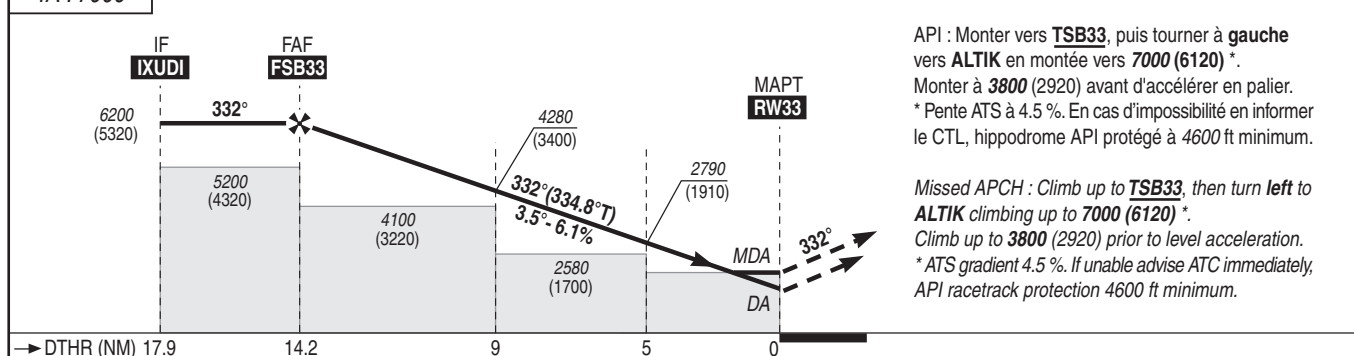
RNP RWY 33

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

RNP APCH

EGNOS
Ch 70008
E33A
RDH : 50VAR
2°E
(20)

TA : 7000



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

Observations / Remarks : NIL.

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

BALE MULHOUSE

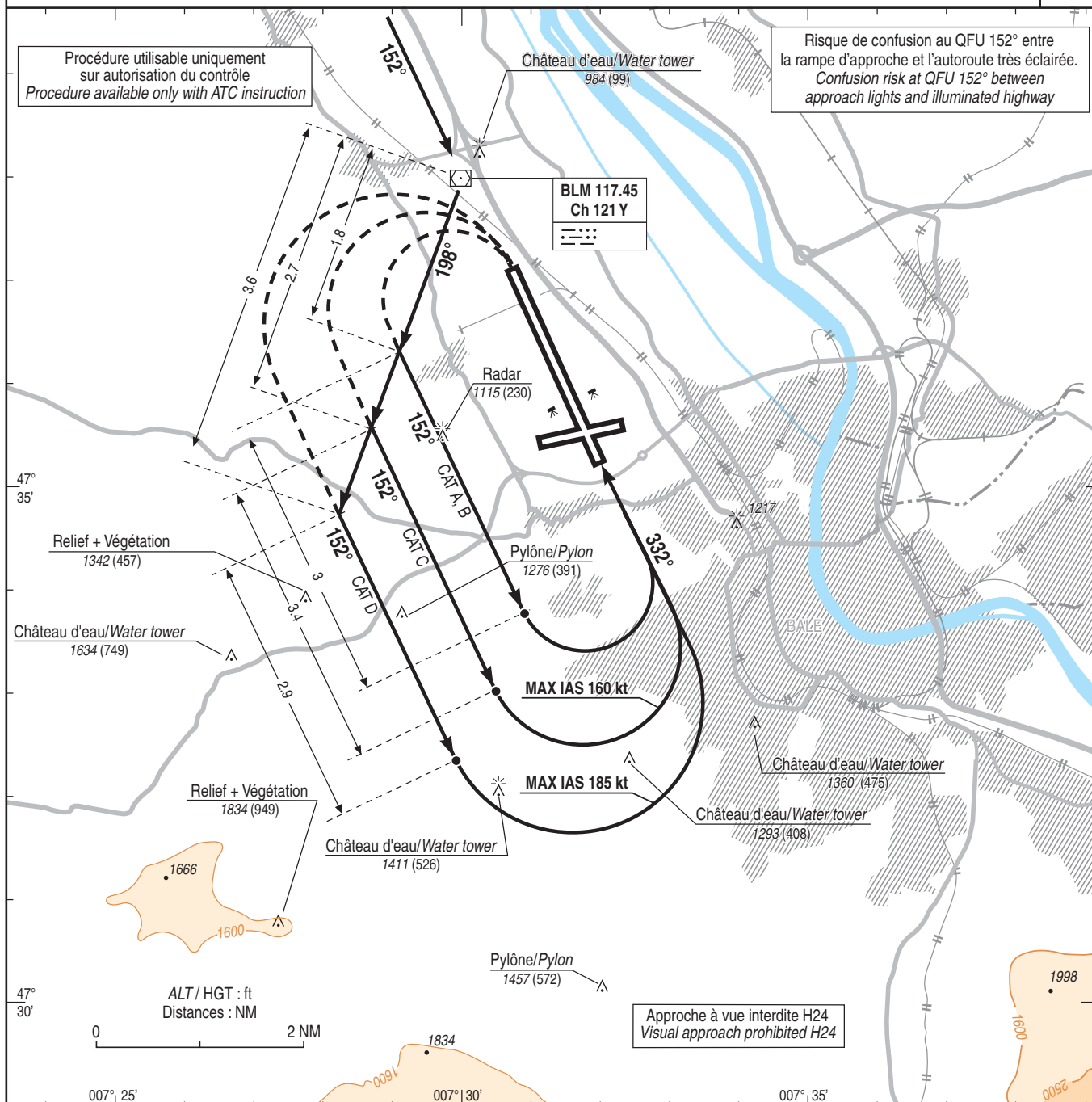
Instrument approach

CAT A B C D

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

VPT B RWY 33

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 (1) (3) 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.

BALE MULHOUSE

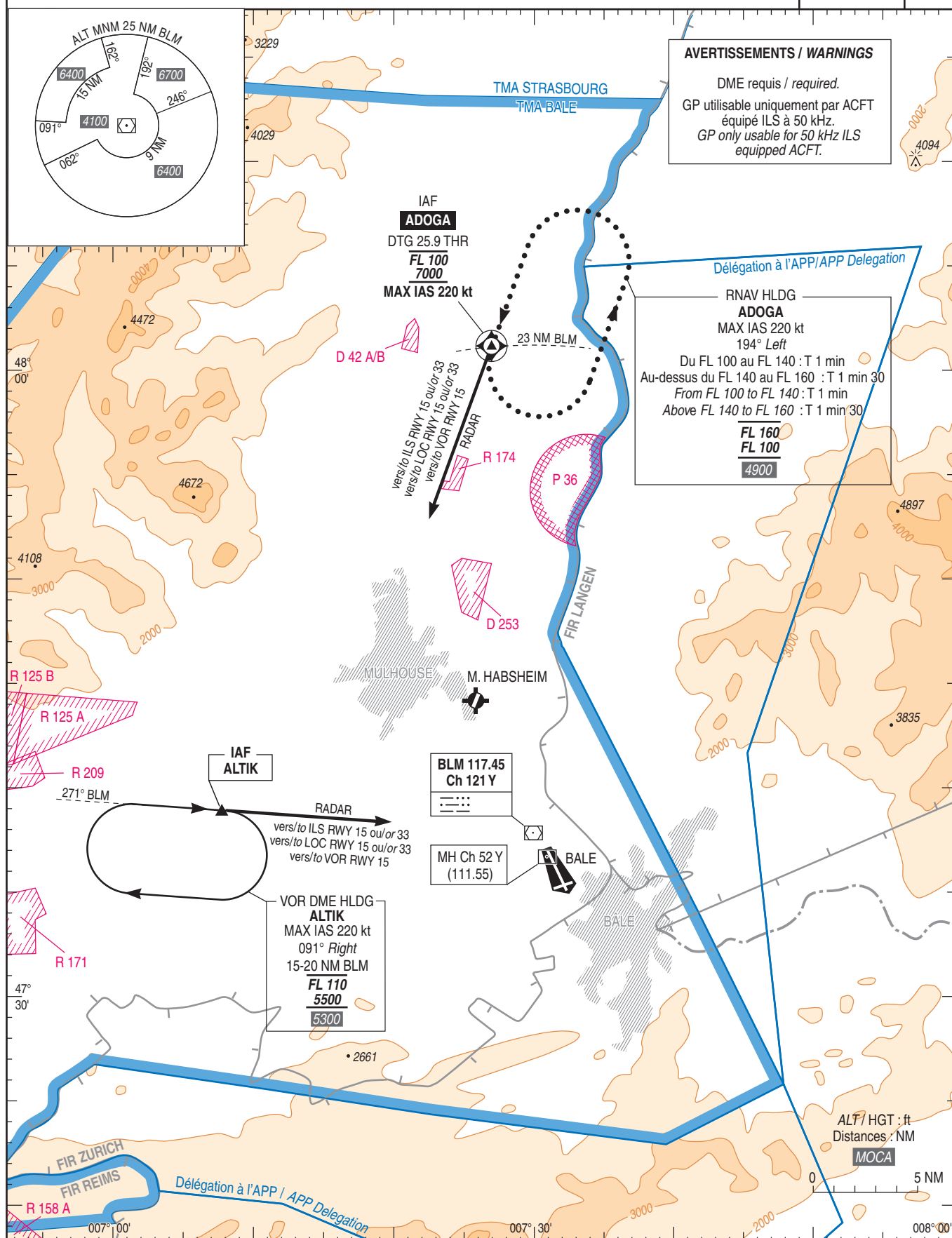
INA ALTIK / ADOGA RWY 15
INA ALTIK / ADOGA RWY 33

CAT A B C D

FREQ : Voir / See AD 2 LFSB COM 01

• • • • • RNAV

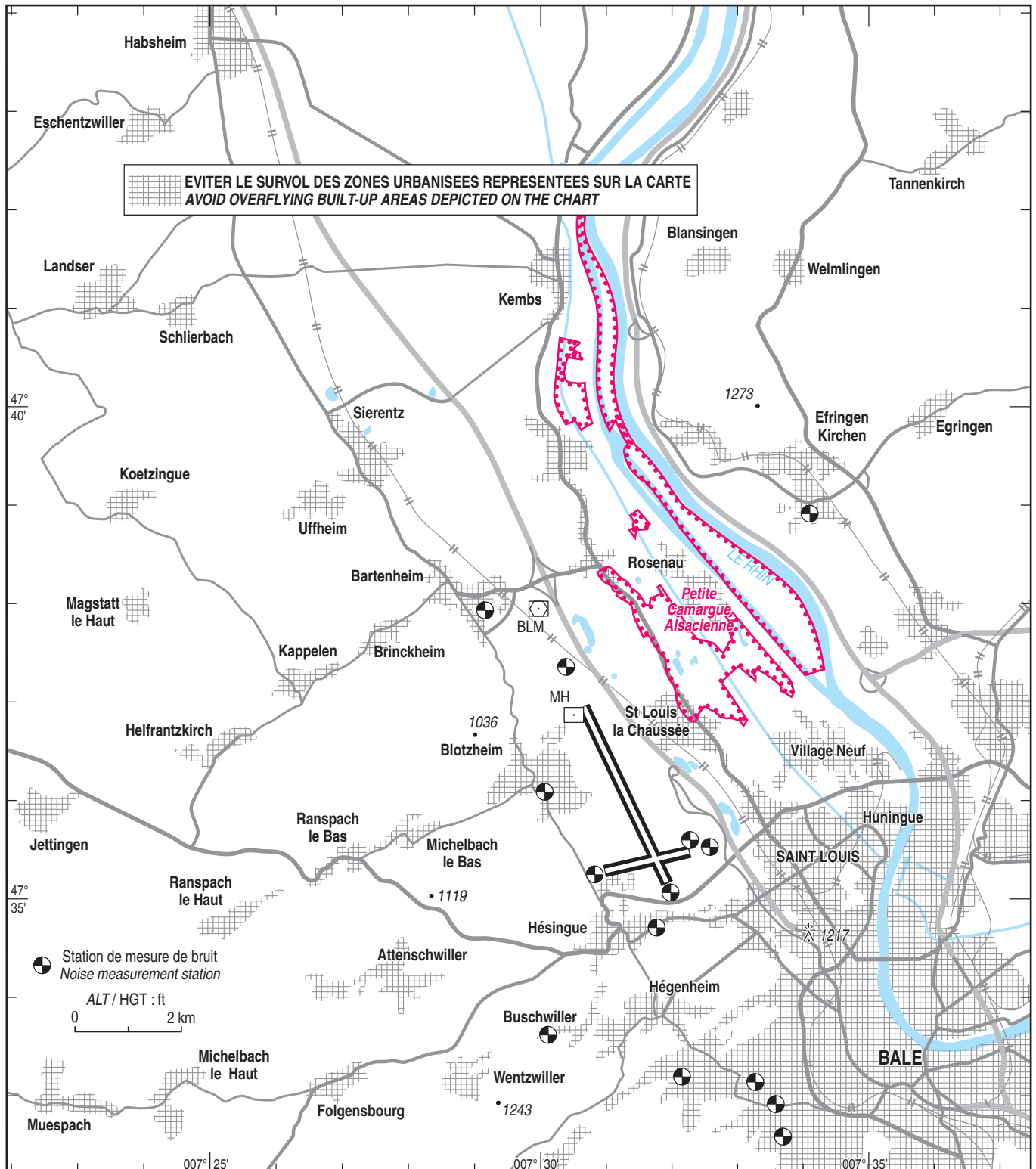
ILS - DME
MH 111.55
RDH : 50

VAR
2°E
(2020)

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 25 : MVL interdite au Sud de la piste.

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 25 : Circling prohibited South of RWY.

RWY 33 : Visual approach prohibited H24.