

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

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

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

**Procédures moindre bruit**

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

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

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

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

☛

**2 RWY 33 et 25**

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

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

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

**3 PROCEDURE DE DEGAGEMENT DE LA TMA**

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

**4 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD-2.LFSB.22

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

Voir AD-2.LFSB.22

**6 PANNE DME**

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

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

**1 INBOUND PROCEDURES**

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

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

**Noise abatement procedures**

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

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

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

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

**2 RWY 33 and 25**

- VMC: perform down wind leg at 2500 AMSL.

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

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

**3 PROCEDURE TO VACATE THE TMA**

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

**4 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

See AD-2.LFSB.22

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

See AD-2.LFSB.22

**6 DME FAILURE**

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

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