



Objet : Modification des procédures conventionnelles de l'AD Strasbourg-Entzheim LFST suite à l'arrêt pour maintenance du NDB SE

En vigueur : Du 16 avril au 07 mai 2018

Description :

Du 16 avril au 07 mai 2018, le NDB SE est indisponible pour cause de travaux.

Les procédures ci-dessous sont créées temporairement pour maintenir la desserte des pistes 05 et 23 de l'aérodrome de Strasbourg-Entzheim avec des procédures conventionnelles.

Cartes IAC : voir en ANNEXES

Liste des procédures conventionnelles d'approche IFR créées à LFST :

- INA y SAV/LUPEN RWY23 voir ANNEXE 3 - annule et remplace la page AD 2 LFST IAC RWY 23 INA ILS LOC NDB VOR de l'AIP
- FNA ILS y / LOC y RWY23 voir ANNEXE 4 - annule et remplace la page AD 2 LFST IAC RWY 23 FNA ILS CAT 123 LOC de l'AIP
- FNA VOR y RWY23, voir ANNEXE 5 - annule et remplace la page AD 2 LFST IAC RWY 23 FNA VOR NDB de l'AIP
- ILS y RWY05, voir ANNEXE 6 - annule et remplace la page AD 2 LFST IAC RWY 05 ILS LOC de l'AIP
- VOR y RWY05, voir ANNEXE 7 - annule et remplace la page AD 2 LFST IAC RWY 05 VOR de l'AIP.

Liste des procédures conventionnelles d'approche IFR suspendues à LFST :

INA SAV/LUPEN/SE RWY 23, FNA ILS CAT I,II,III et LOC RWY 23,
VOR/NDB RWY 23, ILS/LOC RWY 05, VOR RWY 05

SID et STAR modifiés :

- ANNEXE 1 et 1a annulent et remplacent les pages AD 2 LFST SID RWY 05 RNAV CONV et SID RWY 05 RNAV CONV INSTR 01
- ANNEXE 2 et 2a et 2b annulent et remplacent les pages AD 2 LFST STAR RWY 23 CONV et STAR RWY 23 CONV-INSTR 01 et STAR RWY 05 CONV-INSTR 01

STRASBOURG ENTZHEIM
SID RWY 05 - SID RWY 03 KARLSRUHE BADEN ET LAHR
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

CONSIGNES GENERALES

Les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire normalisé de départ. Les itinéraires sont définis pour les ACFT dont les performances de montée permettent d'adopter la pente ATS minimale de 5 % et 7 % pour les départs GTQ, BERUG, EPIKO. Dans le cas contraire les CDT de bord sont tenus de le signaler dès la demande de mise en route.

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

Utilisables uniquement sur clairance de l'APP.

Monter dans l'axe à 1500 ft (995) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) La tour d'altitude 4377 ft dans le 079° de l'ARP à 23 NM impose une pente théorique de montée de 4.1 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATIONS

- Afficher code 7600.
- En VMC : faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome.
- En IMC : poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA, en respectant la trajectoire de départ, au dernier FL assigné ou, si celui-ci n'est pas compatible avec les obstacles, au premier FL de sécurité et ensuite appliquer les éléments du PLN en vigueur.

ITINERAIRES

GTQ 7J : suspendu.

BERUG 7J : suspendu.

EPIKO 7J : suspendu.

LUPEN 7J : monter dans l'axe. A 8 NM STR, tourner à gauche RM 233°. A l'interception du RDL 340° STR, tourner à gauche pour suivre le RDL 301° STR (RM 121°) vers LUPEN (pente théorique : voir Note 3).

GTQ 7K : monter dans l'axe. A 8 NM STR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 120° GTQ (RM 300°) vers GTQ (pente théorique : voir Note 2).

SUL 1N : monter dans l'axe. A 20 NM STR, tourner à droite RM 128° pour intercepter et suivre le RDL 308° SUL. Sauf clairance du CTL, procéder SUL direct. (Pente théorique : voir Note 6 et 7).

KARLSRUHE-BADEN

RNAV : STR 1Y : monter RM 030° à 900ft (491) min jusqu'à SB052, tourner à gauche direct vers SB053 puis SE et STR (pente théorique : voir Note 4).

LAHR

STR 3Q : monter RM 025°. A 6 NM LRD, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 085° STR (RM 265°) vers STR (pente théorique : voir Note 5).

Note 1 : Le franchissement de l'une ou des 2 zones LF-R 198 Donon et LF-R 197 Dabo, lorsqu'actives, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 6.5 % jusqu'à 7000 ft.

Note 2 : le franchissement de l'une ou des 2 zones LF-R 198 Donon et LF-R 197 Dabo, lorsqu'actives, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 7 % jusqu'à 7000 ft.

Note 3 : Le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 3.8 % jusqu'à 5000 ft.

Note 4 : Le franchissement de l'une ou des 2 parties 1.2 Haguenau Sud et 2.3 Haguenau Nord de la TMA de Strasbourg lorsque déclassée en G, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 9.6 % jusqu'à 7000 ft.

Note 5 : Le franchissement de la zone LF-R 199 Neuhof, lorsqu'active, avec une marge verticale de 500 ft, nécessite le maintien d'une pente ATS de 7.7 % jusqu'à 5000 ft.

Note 6 : Cause réception VOR SUL à 8000 MNM, pente ATS 7.3 %.

Note 7 : En cas de déclassement en G de l'une ou des 2 parties 1.2 Haguenau Sud et 2.3 Haguenau Nord de la TMA de Strasbourg, pente ATS 8.4 %. En cas d'impossibilité, en informer le contrôle.

RNAV : STR 1W : monter RM027° à 1000ft (489) min vers TL061. Tourner à gauche direct vers TL062, puis STR.

GENERAL INSTRUCTIONS

ACFT are to comply with specifications stated for each SID. Routings are defined for ACFT with climbing performances allowing to conduct a flight with a minimum ATS slope gradient of 5 % and 7 % for departures GTQ, BERUG, EPIKO. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting.

MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES

Usable only with APP clearance.

Climb in the axis up to 1500 ft (995) (1) then proceed direct in climb up to en route safety altitude.

(1) Tower altitude 4377 ft at 23 NM QDR 079° of the ARP impose a theoretical gradient of 4.1 % up to en route safety altitude.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- Squawk code 7600.

- In VMC, make a half-turn to land on the AD.

- In IMC, keep on flying until the TMA limits complying with the outgoing tracks at the last FL assigned or if this one is not compatible with obstructions, at the last safe FL then follow as stipulated in the current flight plan in force.

ROUTES

GTQ 7J: is suspended.

BERUG 7J: is suspended.

EPIKO 7J: is suspended.

LUPEN 7J: climb runway heading. At 8 NM STR, turn left MAG 233°. At the

interception of RDL 340° STR turn left to follow RDL 301° STR (MAG 121°) inbound LUPEN (specified gradient: see Note 3).

GTQ 7K: climb runway heading. At 8 NM STR, turn left to intercept and follow RDL 120° GTQ (MAG 300°) inbound GTQ (specified gradient: see Note 2).

SUL 1N: climb runway heading. At 20 NM STR, turn right MAG 128° to intercept and follow RDL 308° SUL. Except instruction from ATC, proceed direct to SUL. (Specified gradient: see Note 6 and 7).

KARLSRUHE-BADEN

RNAV: STR 1Y: climb MAG 030° to 900ft (491) min SB052, left turn, direct to SB053;

to SE; to STR (specified gradient: see Note 4).

LAHR

STR 3Q: climb MAG 025°. At 6 NM LRD, turn left to intercept and follow RDL 085° STR (MAG 265°) inbound STR (specified gradient: see Note 5).

Note 1: the clearing of one or both of the areas LF-R 198 Donon and LF-R 197 Dabo when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 6.5 % up to 7000 ft.

Note 2: the clearing of one or both of the areas LF-R 198 Donon and LF-R 197 Dabo when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 7 % up to 7000 ft.

Note 3: the clearing of the area LF-R 199 Neuhof when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 3.8 % up to 5000 ft.

Note 4: the clearing of one or both of the 1.2 Haguenau Sud and 2.3 Haguenau Nord parts of the Strasbourg TMA when reclassified from D to G, when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 9.6 % up to 7000 ft.

Note 5: the clearing of the area LF-R 199 Neuhof when active with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 7.7 % up to 5000 ft.

Note 6: to receive VOR SUL at 8000 MNM, ATS climb gradient 7.3 %.

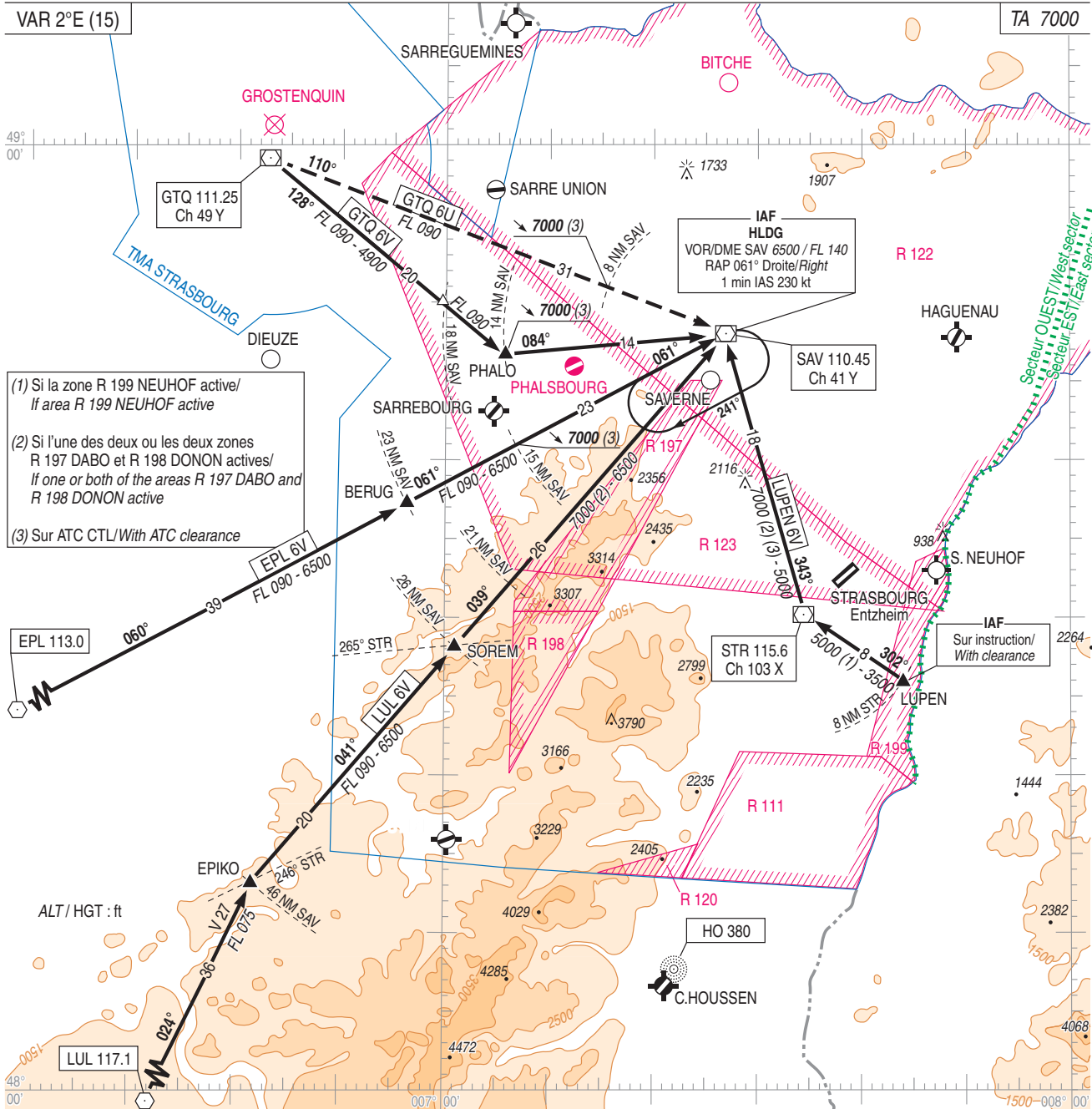
Note 7: in case of reclassification from D to G of one or both of the 1.2 Haguenau Sud and 2.3 Haguenau Nord parts of the Strasbourg TMA, climb gradient 8.4%. If it isn't possible, inform ATC.

RNAV : STR 1W: climb MAG 027° to 1000ft (489) min to TL061. Turn left direct to TL062, to STR.

**STRASBOURG ENTZHEIM
STAR RWY 23**
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FIS STRASBOURG	Information	119.450
ATIS STRASBOURG		126.925
APP STRASBOURG	Contrôle/Control	134.575
APP STRASBOURG	Approche/Approach	120.7 (Secteur Ouest/West sector) - 119.575 (Secteur Est/East sector) - 133.1 (s)
TWR STRASBOURG	Tour/Tower	119.250

Sur autorisation particulière de l'ACC
With ATC clearance



- (1) Si la zone R 199 NEUHOF active/
If area R 199 NEUHOF active
- (2) Si l'une des deux ou les deux zones
R 197 DABO et R 198 DONON actives/
If one or both of the areas R 197 DABO and
R 198 DONON active
- (3) Sur ATC CTL/With ATC clearance

Observations :

ARRIVEES :

En dessous du FL 100 : IAS MAX 250 kt.
Niveaux MAX : En cas d'activation de la LF R 122, FL 110 MAX à 8 NM SAV.
En cas d'activité de la LF R 123, FL 140 MAX à BERUG, à 21 NM SAV sur LUL 6V et à l'entrée de la TMA en provenance de GTQ.

Remarks :

ARRIVALS :

Below FL 100 : IAS MAX 250 kt.
FL MAX : In case of activation of LF R 122, FL 110 MAX at 8 NM SAV.
In case of activation of LF R 123, FL 140 MAX at BERUG, 21 NM SAV on LUL 6V and at TMA boundary from GTQ.

STRASBOURG ENTZHEIM STAR RWY 23

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

<p>PANNE DE COM</p> <ul style="list-style-type: none"> - Afficher le code A7600. - Appliquer la procédure décrite ci-dessous : <ul style="list-style-type: none"> - En VMC, poursuivre le vol en conditions VMC pour atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche, et signaler son heure d'arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme ATS approprié. - En IMC, se présenter sur l'IAF SAV au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, s'il est utilisable, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente. - Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - HAP s'il en a accusé réception, - ETA, - heure d'arrivée dans l'attente + 8 minutes. - Descendre à 7000 ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche pour la piste 23. <p>PANNE DE COM SUIVIE D'UNE API</p> <p>Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une nouvelle procédure d'approche. Si cette seconde tentative échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Après une procédure RWY 23 dégager la TMA en suivant le départ POGOL 7H en montée vers le FL 090 et rechercher les conditions VMC. - Après une procédure RWY 05 dégager la TMA en suivant le départ GTK 7K en montée vers le FL 090 et rechercher les conditions VMC. <p>PANNE DE COM CAS PARTICULIER : LE PILOTE N'A PAS CONNAISSANCE DE LA PISTE EN SERVICE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se présenter sur l'IAF SAV au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, s'il est utilisable, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente. - Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - HAP s'il en a accusé réception, - ETA, - heure d'arrivée dans l'attente + 8 minutes. - Descendre à 7000 ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche pour la piste 23, éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 05 est en service. 	<p>COMMUNICATION FAILURE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Squawk code A7600. - The procedure to adopt is described below : <ul style="list-style-type: none"> - In VMC conditions, continue to fly in VMC conditions and land at the nearest suitable aerodrome. Notify the appropriate ATS unit of the time of arrival using the most expeditious means available. - In IMC conditions, proceed to the IAF SAV at the last assigned level that has been acknowledged if this level is available, otherwise at the highest level of the holding pattern. - Maintain this level until the latest of the following times : <ul style="list-style-type: none"> - EAT if it has been acknowledged, - ETA, - time of arrival in the holding pattern + 8 minutes. - Descend 7000 ft QNH in the holding pattern then follow the approach procedure for RWY 23. <p>COMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH</p> <p>Comply with the missed approach procedure described on IAC to perform a new APCH procedure. If the last fails, adhere to procedure for clearing the TMA :</p> <ul style="list-style-type: none"> - After a RWY 23 procedure, clear the TMA following the SID POGOL 7H climbing to FL 090 and seek VMC conditions. - After a RWY 05 procedure, clear the TMA following the SID GTK 7K climbing to FL 090 and seek VMC conditions. <p>COMMUNICATION FAILURE SPECIAL CASE : THE PILOT DOES NOT KNOW THE RUNWAY IN USE</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proceed to the IAF SAV at the last assigned level that was acknowledged if this level is available, otherwise, at the highest level of the holding pattern. - Maintain this level until the latest of the following times : <ul style="list-style-type: none"> - EAT if it has been acknowledged, - ETA, - time of arrival in the holding pattern + 8 minutes. - Descend 7000 ft QNH in the holding pattern then follow the approach procedure for RWY 23, possibly followed by visual circling if the wind determined by the pilot indicates that QFU 05 is in use.
--	--

STRASBOURG ENTZHEIM STAR RWY 05

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

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

- Appliquer la procédure décrite ci-dessous :
 - En VMC, poursuivre le vol en conditions VMC pour atterrir sur l'aérodrome approprié le plus proche, et signaler son heure d'arrivée par les moyens les plus rapides à l'organisme ATS approprié.
 - En IMC, se présenter sur l'IAF ANDOLO au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, s'il est utilisable, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
 - HAP s'il en a accusé réception,
 - ETA,
 - heure d'arrivée dans l'attente + 8 minutes.
- Descendre à 5500 ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche pour la piste 05.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION SUIVIE D'UNE API

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC pour effectuer une nouvelle procédure d'approche. Si cette seconde tentative échoue, appliquer la procédure de dégagement de la TMA suivante :

- Après une procédure RWY 05 dégager la TMA en suivant le départ **GTK 7K** en montée vers le FL 090 et rechercher les conditions VMC.
- Après une procédure RWY 23 dégager la TMA en suivant le départ POGOL 7H en montée vers le FL 090 et rechercher les conditions VMC.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION CAS PARTICULIER : LE PILOTE N'A PAS CONNAISSANCE DE LA PISTE EN SERVICE

- Se présenter sur l'IAF SAV au dernier niveau assigné pour lequel il y a eu un accusé de réception, s'il est utilisable, à défaut le niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à la plus tardive des heures suivantes :
 - HAP s'il en a accusé réception,
 - ETA,
 - heure d'arrivée dans l'attente + 8 minutes.
- Descendre à 7000 ft QNH dans le circuit d'attente puis suivre la procédure d'approche pour la piste 23, éventuellement suivie d'une MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 047° est en service.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

- *The procedure to adopt is described below :*
 - *In VMC conditions, continue to fly in VMC and land at the nearest suitable aerodrome. Notify the appropriate ATS unit of the time of arrival using the most expeditious means available.*
 - *In IMC conditions, proceed to the IAF ANDOLO at the last assigned level that has been acknowledged if this level is available, otherwise at the highest level of the holding pattern.*
- *Maintain this level until the latest of the following times :*
 - *EAT if it has been acknowledged,*
 - *ETA,*
 - *time of arrival in the holding pattern + 8 minutes.*
- *Descend 5500 ft QNH in the holding pattern then follow the approach procedure for RWY 05.*

RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH

Comply with the missed approach procedure described on IAC to perform a new APCH procedure. If the last fails, adhere to procedure for clearing the TMA :

- *After a RWY 05 procedure, clear the TMA following the SID **GTK 7K** climbing up to FL 090 and seek VMC.*
- *After a RWY 23 procedure, clear the TMA following the SID POGOL 7H climbing to FL 090 and seek VMC.*

RADIOCOMMUNICATION FAILURE SPECIAL CASE : THE PILOT DOES NOT KNOW THE RUNWAY IN USE

- *Proceed to the IAF SAV at the last assigned level that was acknowledged if this level is available, otherwise, at the highest level of the holding pattern.*
- *Maintain this level until the latest of the following times :*
 - *EAT if it has been acknowledged,*
 - *ETA,*
 - *time of arrival in the holding pattern + 8 minutes.*
- *Descend 7000 ft QNH in the holding pattern then follow the approach procedure for RWY 23, possibly followed by visual circling if the wind determined by the pilot indicates that QFU 047° is in use.*

AIP SUP
FRANCE

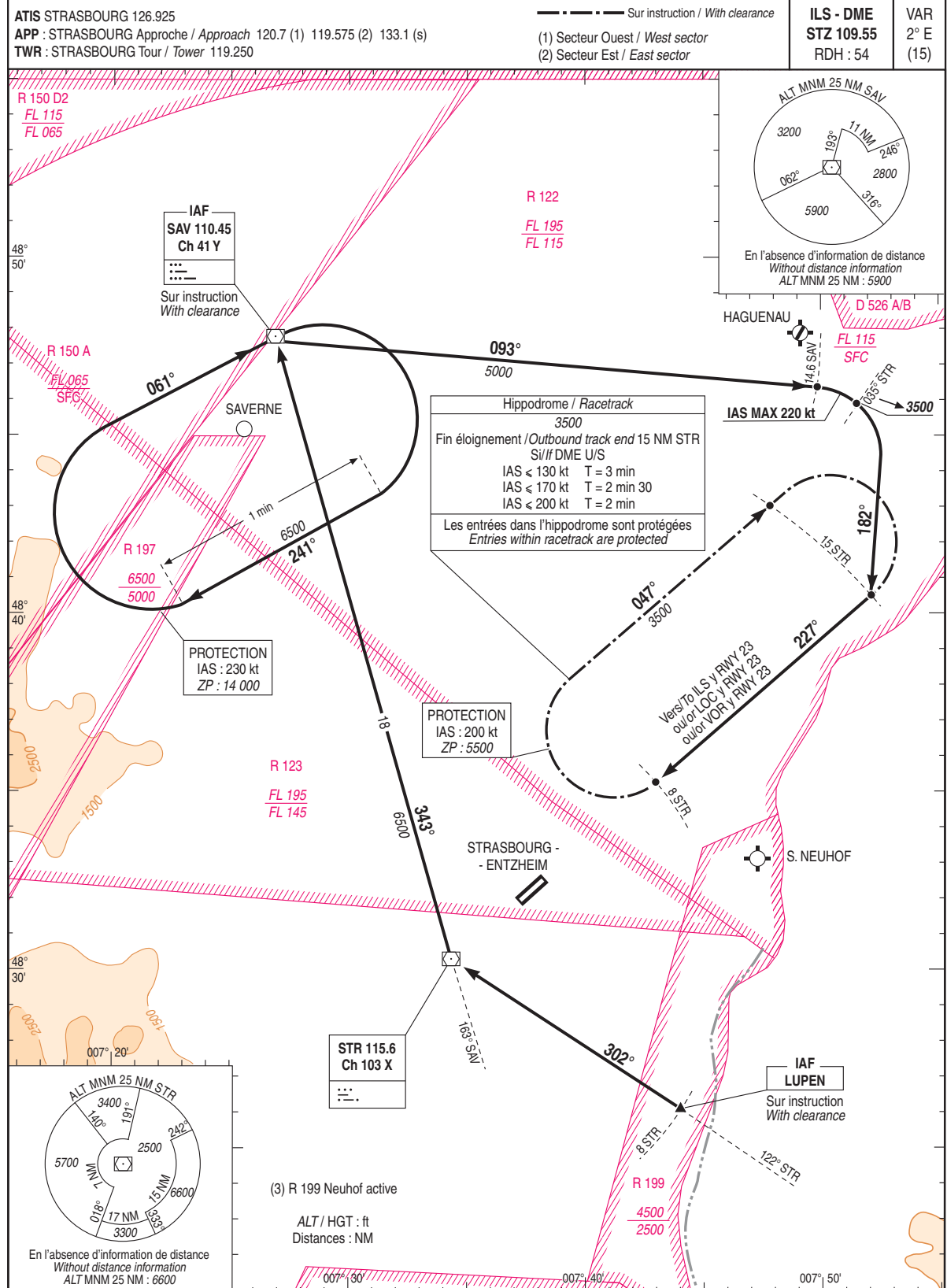
AD 2 LFST IAC RWY23 -INA -ILS LOC NDB VOR

APPROCHE AUX INSTRUMENTS
Instrument approach

STRASBOURG ENTZHEIM

CAT A B C D

INA_y SAV/LUPEN RWY 23



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

STRASBOURG ENTZHEIM

Instrument approach

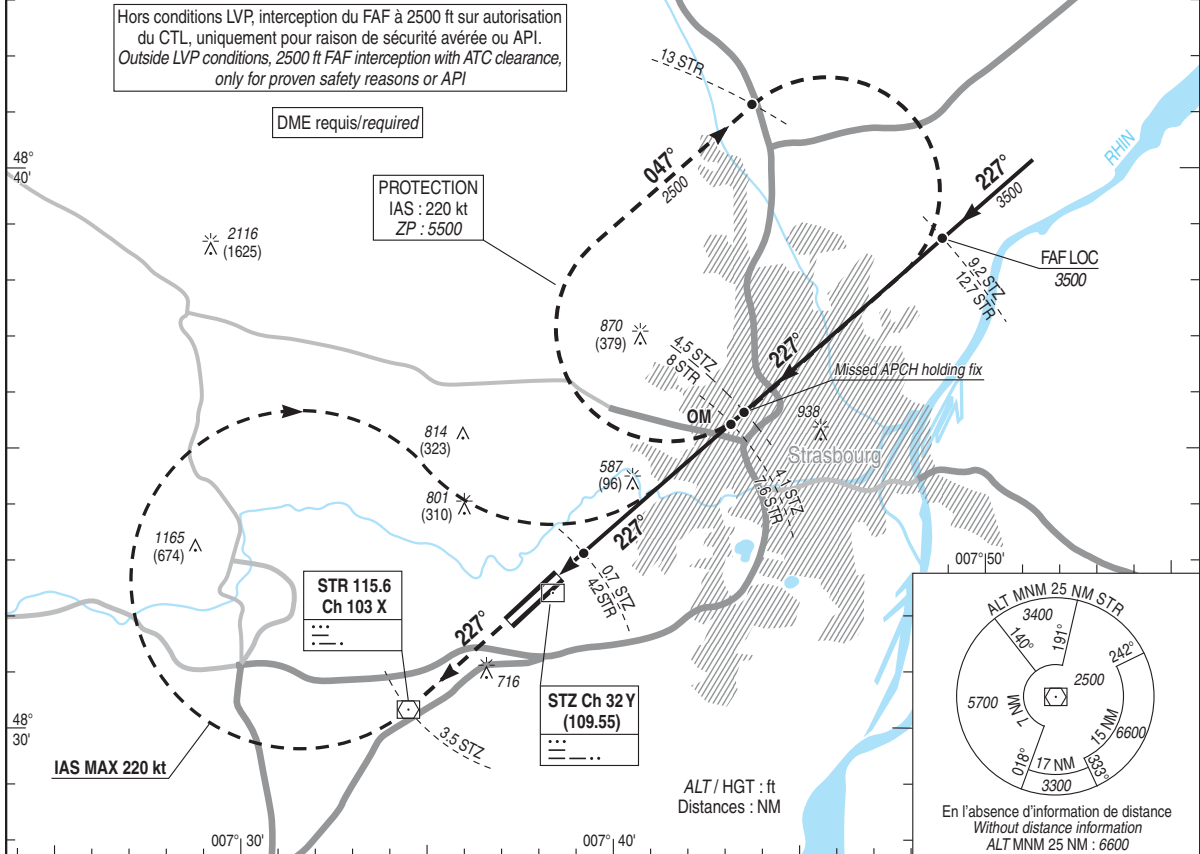
FNA ILS y CAT I ou/ou ILS y CAT II et/and III ou/or

CAT A B C D

FNA LOC y RWY 23

ALT AD : 505, THR : 491 (18 hPa)

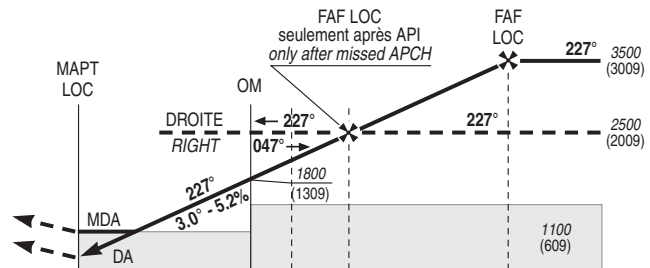
ATIS STRASBOURG 126.925	(1) Secteur Ouest / West sector	ILS - DME	VAR
APP : STRASBOURG Approche / Approach 120.7 (1) 119.575 (2) 133.1 (s)	(2) Secteur Est / East sector	STZ 109.55	2°E
TWR : STRASBOURG Tour / Tower 119.250		RDH : 54	(15)



TA : 7000

API : Monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 047° STR (RM 047°) en montée vers 2500 (2009). A 8 NM STR, intégrer l'attente 8 NM/13 NM STR et suivre les instructions du CTL.
Monter à 2400 (1909) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb straight ahead. At STR, turn right to intercept and follow RDL 047° STR (MAG 047°) climbing up to 2500 (2009). At 8 NM STR, join holding 8 NM/13 NM STR and follow ATC clearance. Climb up to 2400 (1909) prior to level acceleration.



THR ← (NM)	0.5	3.9	4.3	6.1	9
DME STZ ← (NM)	0.7	4.1	4.5	6.3	9.2
DME STR ← (NM)	4.2	7.6	8.0	9.8	12.7

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS		LOC OCH : 334		OCH ILS CAT 1	OCH ILS CAT 2	MVL/Circling		DME STZ
	DA (H)	RVR	MDA (H)	RVR			MDA (H)	VIS	
A					144	49	1110 (620)	1500	NM 5 4 3 2
B					156	60	1120 (630)	1600	ALT 2082 1763 1445 1126
C	690 (200)	550	830 (340)	800	172	74	1270 (780)	2400	(HGT) (1591) (1272) (954) (635)
D					186	91	1570 (1080)	3600	
DL					190	95			

Observations / Remarks : Base OCH ILS CAT 1 cat C, D et DL : ACFT au point d'arrêt ; CAT 2 sauf cat DL : plan sol.

OCH base ILS CAT 1 cat C, D et DL : ACFT at holding point ; CAT 2 except cat DL : ground level.

OM - THR	3.9 NM	70 kt 3 min 21	85 kt 2 min 45	100 kt 2 min 20	115 kt 2 min 02	130 kt 1 min 48	160 kt 1 min 28	185 kt 1 min 16
OM - MAPT	3.4 NM	2 min 55	2 min 24	2 min 02	1 min 46	1 min 34	1 min 16	1 min 06



API	OCH	IDENT	VSS
X		X	X

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

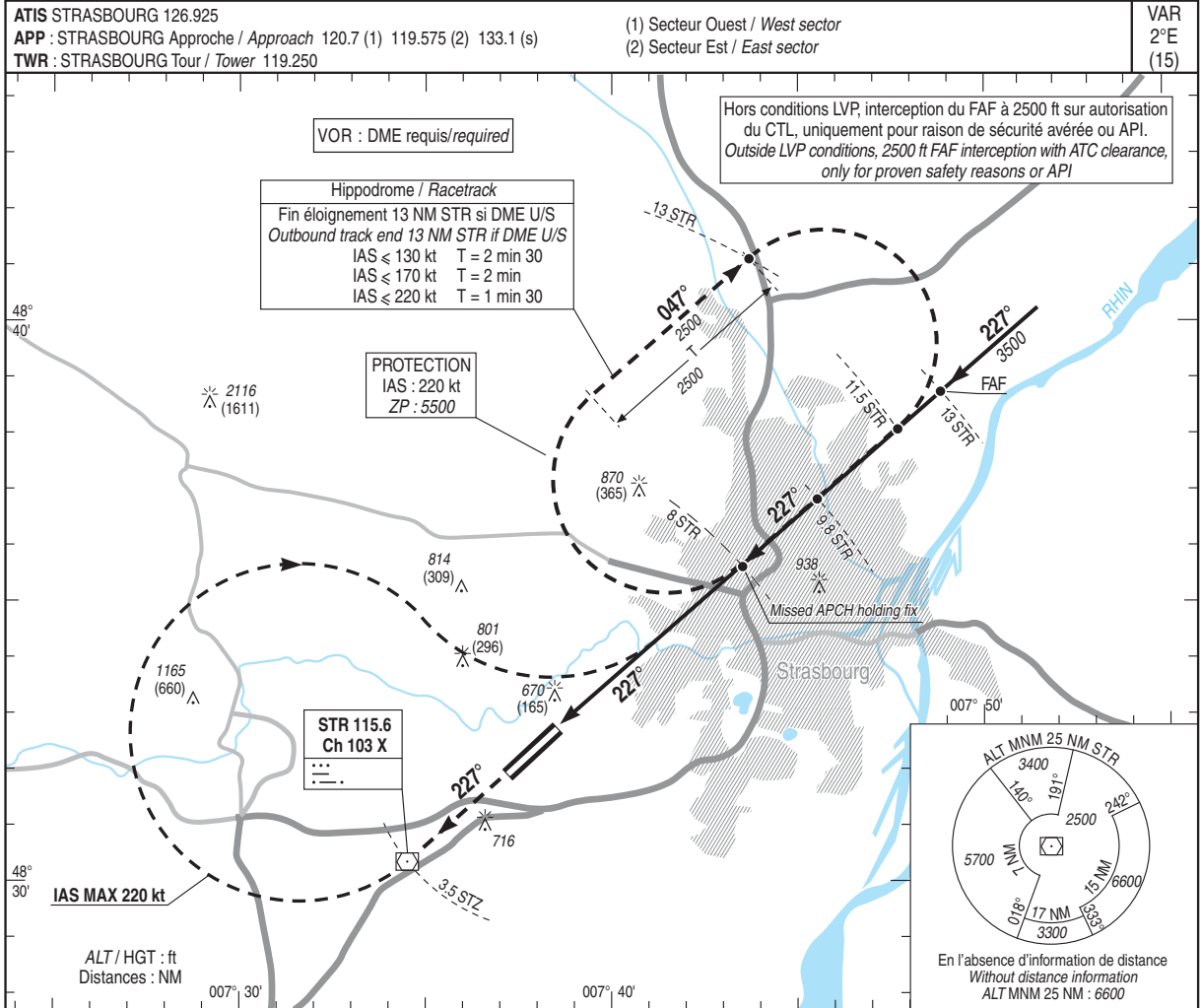
STRASBOURG ENTZHEIM

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 505 (19 hPa), THR : 491

FNA VOR y RWY 23



TA : 7000

API : Monter RDL 047° STR (RM 227°).
 A STR ou 1300 (795) minimum, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 047° STR (RM 047°) en montée vers 2500 (1995). A 8 NM STR, intégrer l'attente 8 NM/13 NM STR et suivre les instructions du CTL.
Ne pas virer avant le MAPT (1).
 Monter à 2400 (1895) avant d'accélérer en palier.
 (1) Si virage au MAPT, pente ATS 5.8%.

Missed APCH : Climb RDL 047° STR (RM 227°).
 At STR or 1300 (795) minimum, turn right to intercept and follow RDL 047° STR climbing up to 2500 (1995). At 8 NM STR, join holding 8 NM / 13 NM STR and follow ATC clearance.
Do not turn before MAPT (1).
 Climb up to 2400 (1895) prior to level acceleration.
 (1) If turning at MAPT, ATS slope 5.8%.

THR ← (NM)
 DME STR ← (NM)

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

CAT	VOR OCH : 419		MVL/Circling		DME STR						
	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	NM	9	8	7	6	5	
A	930 (420)	1200	1110 (600)	1500	ALT	2260	1941	1623	1305	986	
B			1120 (610)	1600	(HGT)	(1755)	(1436)	(1118)	(800)	(481)	
C			1270 (770)	2400							
D			1570 (1070)	3600							
			70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt		
			3 min 21	2 min 45	2 min 20	2 min 02	1 min 48	1 min 28	1 min 16		
			2 min 55	2 min 24	2 min 02	1 min 46	1 min 34	1 min 16	1 min 06		
VSP (ft/min)			370	450	525	605	685	845	975		



API	IDENT	VSS
X	X	X

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

STRASBOURG ENTZHEIM

Instrument approach

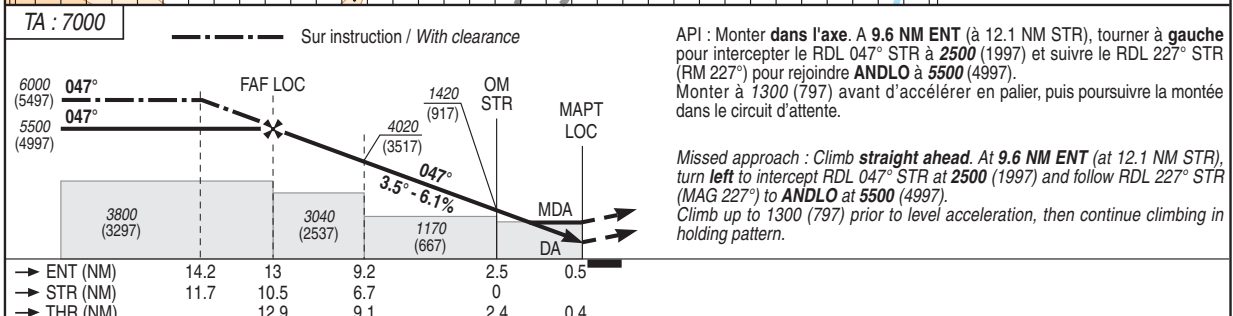
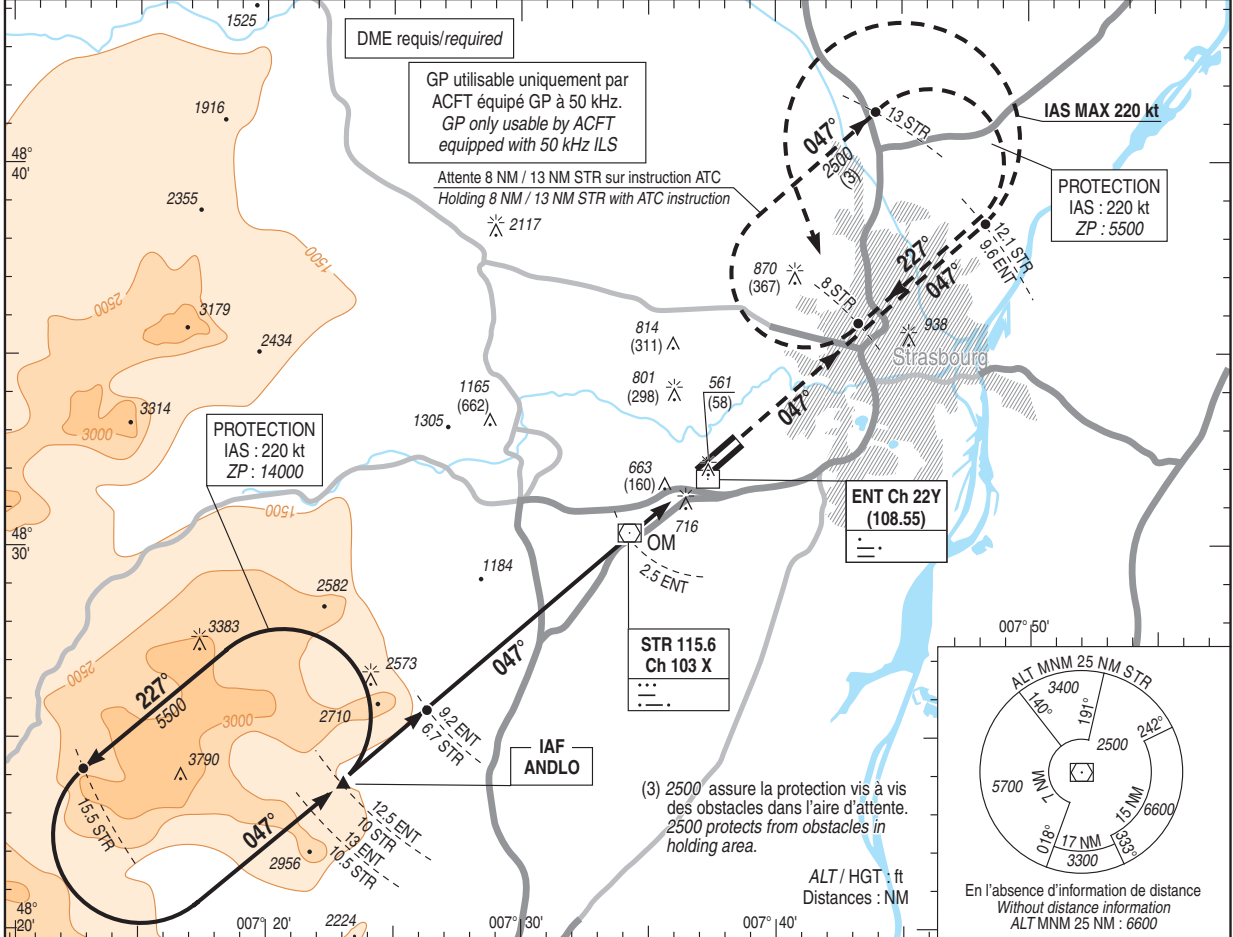
CAT A B C D

ALT AD : 505, THR : 503 (18 hPa)

ILS y ou/or LOC y RWY 05

ATIS STRASBOURG 126.925
 APP : STRASBOURG Approche / Approach 120.7 (1) 119.575 (2) 133.1 (s)
 TWR : STRASBOURG Tour / Tower 119.250
 (1) Secteur Ouest / West sector
 (2) Secteur Est / East sector

ILS - DME	VAR
ENT 108.55	2°E
RDH : 50	(15)



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

CAT	ILS		LOC+DME ENT OCH : 354		OCH ILS CAT 1	MVL/Circling		DME ENT												
	DA (H)	RVR	MDA (H)	RVR		MDA (H)	VIS	NM	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4		
A	710 (200)	1200	860 (360)	1600	142	A	1110 (600)	1500	NM	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	
B					153	B	1120 (620)	1600	ALT	5333	4962	4590	4218	3847	3475	3103	2732	2360	1988	
C					166	C	1270 (770)	2400	(HGT)	(4830)	(4459)	(4087)	(3715)	(3344)	(2972)	(2600)	(2229)	(1857)	(1485)	
D					177	D	1570 (1070)	3600	NM	3	2	1	ALT	1617	1245	874				
DL				181	DL				(HGT)	(1114)	(742)	(371)								

Observations/Remarks : NIL

2.5 NM ENT - MAPT	2.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
2.5 NM ENT - THR	2.4 NM	1 min 43	1 min 25	1 min 12	1 min 03	0 min 55	0 min 45	0 min 39
VSP (ft/min)		2 min 03	1 min 42	1 min 26	1 min 15	1 min 06	0 min 54	0 min 47

Non disponible / Not available



API	OCH	IDENT	VSS
X		X	X

© SIA

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

STRASBOURG ENTZHEIM

Instrument approach

CAT A B C D

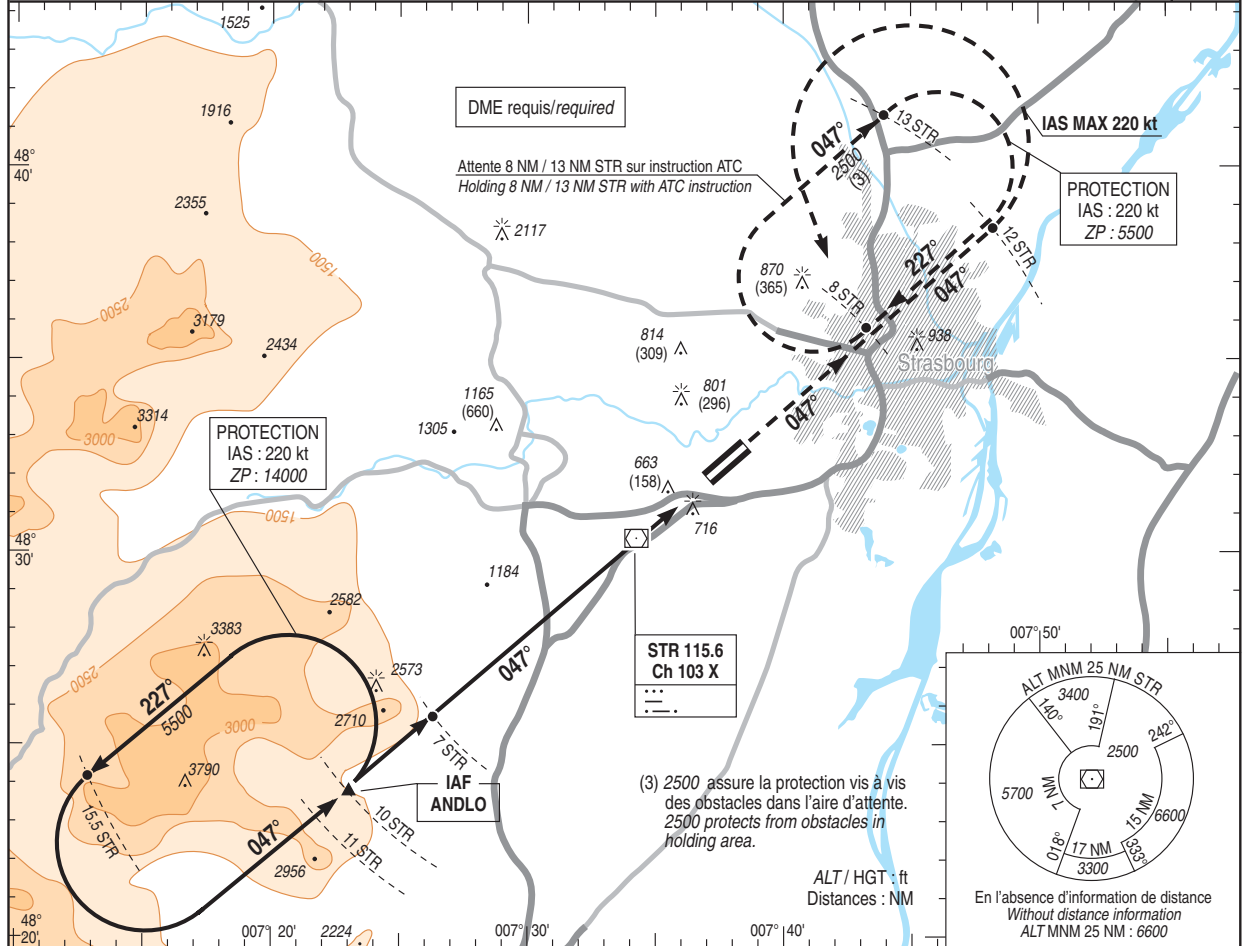
ALT AD : 505 (19 hPa), THR : 503

VOR y RWY 05

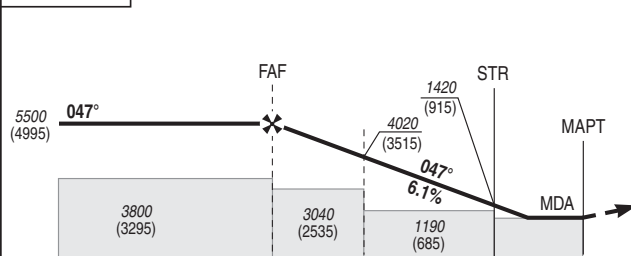
ATIS STRASBOURG 126.925
 APP : STRASBOURG Approche / Approach 120.7 (1) 119.575 (2) 133.1 (s)
 TWR : STRASBOURG Tour / Tower 119.250

(1) Secteur Ouest / West sector
 (2) Secteur Est / East sector

VAR
2°E
(15)



TA : 7000



API : Monter sur RDL 047° STR (RM 047°).
 A 12 NM STR, tourner à gauche pour intercepter le RDL 047° STR à 2500 (1997) et suivre le RDL 227° STR (RM 227°) pour rejoindre ANDLO à 5500 (4997).
 Monter à 1300 (795) avant d'accélérer en palier, puis poursuivre la montée dans le circuit d'attente.

Missed APCH : Climb RDL 047° STR (MAG 047°).
 At 12 NM STR, turn left to intercept RDL 047° STR at 2500 (1997) and follow RDL 227° STR (MAG 227°) to ANDLO at 5500 (4997).
 Climb up to 1300 (795) prior to level acceleration, then continue climbing in holding pattern.

→ STR (NM)	11	7	0	2
→ THR (NM)	13.4	9.4	2.4	0.4

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

CAT	VOR OCH : 404		MVL / Circling		DME STR
	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	
A	960 (410)	1500	1110 (600)	1500	NM 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 ALT 5126 4755 4385 4014 3643 3272 2902 2531 2161 1790 (HGT) (4621) (4250) (3880) (3509) (3138) (2767) (2397) (2026) (1656) (1285)
B		1500	1120 (610)	1600	
C		1900	1270 (770)	2400	
D		1900	1570 (1070)	3600	

Observations / Remarks : NIL

STR - MAPT	2.0 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
STR - THR	2.4 NM	1 min 43	1 min 25	1 min 12	1 min 03	0 min 55	0 min 45	0 min 39
VSP (ft/min)		2 min 03	1 min 42	1 min 26	1 min 15	1 min 06	0 min 54	0 min 47

Non disponible / Not available



API	IDENT	VSS
X	X	X