

AD 2.LFST		
AD 2 LFST SUM	AD 2 LFST TEXT 1	AD 2 LFST TEXT 2
AD 2 LFST ARC	AD 2 LFST AMSR	AD 2 LFST SID 1
AD 2 LFST SID 1 a	AD 2 LFST SID 2	AD 2 LFST SID 2 a
AD 2 LFST STAR 1	AD 2 LFST STAR 1 a	AD 2 LFST STAR 2
AD 2 LFST STAR 2 a		

---

**STRASBOURG ENTZHEIM  
LFST**

---

**Sommaire / Summary**

<b>Objet Subject</b>	<b>Page ou carte Page or chart</b>
Sommaire <i>Summary</i>	AD2 LFST SUM
Consignes générales <i>General rules</i>	AD2 LFST TEXT1 > TEXT2
Carte régionale <i>Area chart</i>	AD2 LFST ARC
Carte radar <i>Radar Chart</i>	AD2 LFST AMSR
SID	AD2 LFST SID1 > SID2
STAR	AD2 LFST STAR1 > STAR2

## STRASBOURG ENTZHEIM

<b>1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE</b>	<b>1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL</b>
<b>1.1</b> Par délégation de REIMS ACC, l'APP de Strasbourg assure les services de la circulation aérienne dans les limites de la TMA STRASBOURG.  Le centre de contrôle d'approche de Strasbourg assure les services de la CA dans la CTR Strasbourg.	<b>1.1</b> STRASBOURG APP, acting on REIMS ACC's authority, provides air traffic services within the STRASBOURG TMA.  Strasbourg APP provides the air traffic services within the Strasbourg CTR.
<b>1.2</b> Par délégation de STUTTGART APP et FRANCFORT ACC, l'APP de STRASBOURG assure les services de la circulation aérienne dans l'espace décrit ci-après :	<b>1.2</b> STRASBOURG APP acting on the authorities of STUTTGART APP and FRANCFORT ACC, provides air traffic services within the airspace described here after:
<b>Partie NORD :</b>  Limites verticales : 2500 ft ASFC - FL 075 (classe E)	<b>NORTH part:</b>  Vertical limits: 2500 ft - FL 075 (class E)
<b>Partie SUD :</b>  Limites verticales : 1000 ft ASFC - FL 095 (classe E)	<b>SOUTH part:</b>  Vertical limits: 1000 ft ASFC-FL 095 (class E)
<b>Limites latérales : voir AIP FRANCE ENR 2.3</b>	<b>Lateral limits: see AIP FRANCE ENR 2.3</b>
<b>1.3</b> L'APP de STRASBOURG assure les fonctions radar conformément à la réglementation nationale à l'intérieur de la TMA et dans les espaces délégués, quelle que soit la fréquence employée, l'indicatif utilisé est alors "STRASBOURG APP" ou "STRASBOURG RADAR".	<b>1.3</b> STRASBOURG APP provides radar functions, in compliance with the national regulation, within the TMA and the delegated airspaces. Whatever the frequency may be, the call-sign will be "STRASBOURG APP" or "STRASBOURG RADAR".
<b>2 CALAGE ALTIMETRIQUE</b>	<b>2 ALTIMETER SETTING</b>
<b>1.1</b> 1013,2 hPa au-dessus de l'altitude ou du niveau de transition.  Altitude de transition 7000 ft AMSL.  Le niveau de transition pour l'ensemble de la TMA de STRASBOURG est calculé par le centre de contrôle d'approche de STRASBOURG.	<b>1.1</b> 1013,2 hPa above the transition level or altitude.  Transition altitude 7000ft AMSL.  The transition level for all the STRASBOURG TMA is calculated by STRASBOURG APP.
<b>3 PROCEDURES</b>	<b>3 PROCEDURES</b>
<b>3.1</b> Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA :	<b>3.1</b> IFR routes within the TMA :
<b>3.1.1</b> Arrivées à destination de STRASBOURG-ENTZHEIM :  Les itinéraires IFR d'arrivées figurent sur les cartes ci-après.	<b>3.1.1</b> Arrivals inbound to STRASBOURG ENTZHEIM:  Arrival IFR routes are represented on following charts.
<b>3.1.2</b> Départs aérodrome de STRASBOURG ENTZHEIM :  Les itinéraires IFR de départ figurent sur les cartes ci-après.  Ils sont identifiés par : - l'aérodrome de départ - l'indicateur de validité.	<b>3.1.2</b> Departure from STRASBOURG ENTZHEIM aerodrome:  Departure IFR routes are represented on following charts.  They are identified by: - Departure aerodrome. - The validity indicator.
<b>3.2</b> Les vols IFR devant transiter dans la TMA seront effectués sous contrôle de l'organisme chargé d'assurer les services de la circulation aérienne tel que précisé au paragraphe 1.	<b>3.2</b> IFR flights transiting within the TMA must be accomplished under the control of the organism responsible for providing air traffic services (cf 1).
<b>4 FONCTIONS RADAR</b>	<b>4 RADAR FUNCTIONS</b>
L'APP de STRASBOURG utilise les fonctions surveillance radar, assistance radar, guidage radar pour rendre les services du contrôle, d'information de vol et d'alerte.	STRASBOURG APP uses radar surveillance, radar assistance and radar guidance to provide the services of control, flight information and alert.
<b>5 PANNE DE COMMUNICATION</b>	<b>5 RADIO COMMUNICATION FAILURE</b>
<b>1.1</b> Afficher le code transpondeur 7600.  Cf cartes.	<b>1.1</b> Squawk 7600.  See charts.
<b>6 TRANSFERT DE COMMUNICATION</b>	<b>6 TRANSFERT OF COMMUNICATION</b>
Les changements de fréquence ont lieu sur instruction de l'organisme responsable du contrôle de l'aéronef. A tout changement de fréquence, le commandant de bord doit appeler sans délai sur la nouvelle fréquence assignée.	Frequency changes take place when instructed by the authority responsible for air traffic control. The pilot in command must call immediately as soon as the frequency is changed.

## STRASBOURG ENTZHEIM

**7 ACTIVITES VELIVOLES**

(cf carte AD2-LFST-ARC).

**7.1 CTR Strasbourg Entzheim**

Certaines activités d'aviation générale, parmi lesquelles une activité de paramoteur peuvent s'exercer dans la sous-partie 1.1 Brumath de la CTR 1 Strasbourg Entzheim.

Tous les jours entre LS-30 et CS+30, en gestion flexible et selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées, la sous-partie 1.1 Brumath de la CTR 1 Strasbourg Entzheim peut être déclassée en G.

Certaines activités d'aviation générale, parmi lesquelles des activités de vol libre peuvent s'exercer dans les volumes de classe G exclus de la CTR Strasbourg Entzheim autour de Mundolsheim et de Hohbuhl.

**7.2 TMA Strasbourg**

Certaines activités d'aviation générale, parmi lesquelles des activités vélivoles, peuvent s'exercer :

- dans les sous-parties 1.2 Haguenau Sud, et 2.3 Haguenau Nord de la TMA Strasbourg,
- dans les zones réglementées LF-R 197 Dabo, LF-R 198 Donon et LF-R 199 Neuhof.

Tous les jours entre LS-30 et CS+30, en gestion flexible et selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées :

- les sous-parties 1.2 Haguenau Sud, et 2.3 Haguenau Nord de la TMA Strasbourg peuvent être déclassées en G,
- les zones réglementées LF-R 197 Dabo, LF-R 198 Donon et LF-R 199 Neuhof peuvent être activées.

Les activités d'aviation générale précitées dans les sous-parties 1.2 Haguenau, et 2.3 Haguenau Nord de la TMA Strasbourg sont connues des autres usagers par une information de déclasserement en G de la ou des sous-parties concernées diffusée au moyen de l'ATIS.

Les activités d'aviation générale précitées dans les zones réglementées LF-R 197 Dabo, LF-R 198 Donon et LF-R 199 Neuhof sont connues des autres usagers par une information d'activation de la ou des zones réglementées concernées diffusée au moyen de l'ATIS.

Des activités vélivoles peuvent également s'exercer selon des modalités décrites par protocole signé entre les services de la circulation aérienne et les associations concernées :

- dans la TMA 5 Strasbourg entre 6500 ft AMSL et FL 085,
- dans la TMA 2 Strasbourg entre 6500 ft AMSL et FL 085, dans les limites latérales de la sous-partie 2.3 Haguenau Nord.

**8 VOLS D'ENTRAINEMENT**

Les vols d'entraînement des ACFT en régime IFR ainsi que des ACFT d'un poids supérieur à 6 tonnes en régime VFR sont interdits :

- tous les jours entre 2000 - 0600 (HIV : + 1 HR)
- les samedis après 1400 (HIV : + 1 HR)
- les dimanches et jours fériés (y compris en droit local).

En dehors de ces interdictions, tous les vols d'entraînement sont soumis à l'autorisation préalable du chef de quart de la tour de contrôle ☎ 03 88 59 63 13.

**9 UTILISATION DE NUIT DE L'AEROPORT**

Elle est définie dans la carte IAC.

**10 GROUPES AUXILIAIRES DE PUISSANCE.**

Les groupes auxiliaires de puissance ne peuvent être mis en marche que pendant :

- 60 minutes avant le départ,
- 20 minutes après l'arrivée.

**7 GLIDING ACTIVITIES**

(Cf chart AD2-LFST-ARC)

**7.1 Strasbourg Entzheim CTR**

General aviation activities, in particular a paramotor activity, may take place in the 1.1 Brumath subpart of the Strasbourg Entzheim CTR 1.

Every day from SR-30 to SS+30, flexibly and according to the terms described in a letter of agreement signed by air traffic services and the concerned associations, the 1.1 Brumath part of the Strasbourg Entzheim CTR 1 can be reclassified from D to G.

General aviation activities, in particular free flight activities, may take place in the G classified parts excluded from the Strasbourg Entzheim CTR around Mundolsheim and Hohbuhl.

**7.2 Strasbourg TMA**

General aviation activities, in particular glider activities, may take place:

- in the 1.2 Haguenau Sud, and 2.3 Haguenau Nord subparts of the Strasbourg TMA,
- in the restricted areas LF-R 197 Dabo, LF-R 198 Donon and LF-R 199 Neuhof.

Every day from SR-30 to SS+30, flexibly and according to the terms described in a letter of agreement signed by air traffic services and the concerned associations:

- the 1.2 Haguenau Sud, and 2.3 Haguenau Nord subparts of the Strasbourg TMA can be reclassified from D to G,
- the restricted areas LF-R 197 Dabo, LF-R 198 Donon and LF-R 199 Neuhof may be activated.

The general aviation activities mentioned above in the 1.2 Haguenau Sud, and 2.3 Haguenau Nord subparts of the Strasbourg TMA are notified to the other users by an information of reclassification from D to G of the affected subpart(s), transmitted through the ATIS.

The general aviation activities mentioned above in the restricted areas LF-R 197 Dabo, LF-R 198 Donon and LF-R 199 Neuhof are notified to the other users by an information of activation of the affected restricted area(s), transmitted through the ATIS.

Glider activities may also take place according to the terms described in a letter of agreement signed by air traffic services and the concerned associations:

- in the Strasbourg TMA 5 from 6500 ft AMSL to FL085,
- in the Strasbourg TMA 2 from 6500 ft AMSL to FL085 within the lateral limits of the 2.3 Haguenau Nord subpart.

**8 TRAINING FLIGHTS**

Training flights are prohibited for IFR aircraft in addition to VFR aircraft whose mass weight is greater than 6 tons.

- every day from 2000 to 0600 (WIN: + 1 HR)
- on Saturdays after 1400 (WIN: + 1 HR)
- On Sundays and public holidays (including extra local public holidays)

A part from the above mentioned prohibited times, all training flights are subject to prior permission from the control tower supervisor ☎ 03 88 59 63 13.

**9 USE OF THE AERODROME AT NIGHT:**

Conditions are defined in the IAC chart.

**10 AUXILIARY POWER UNITS**

Auxiliary power units can only be switched on:

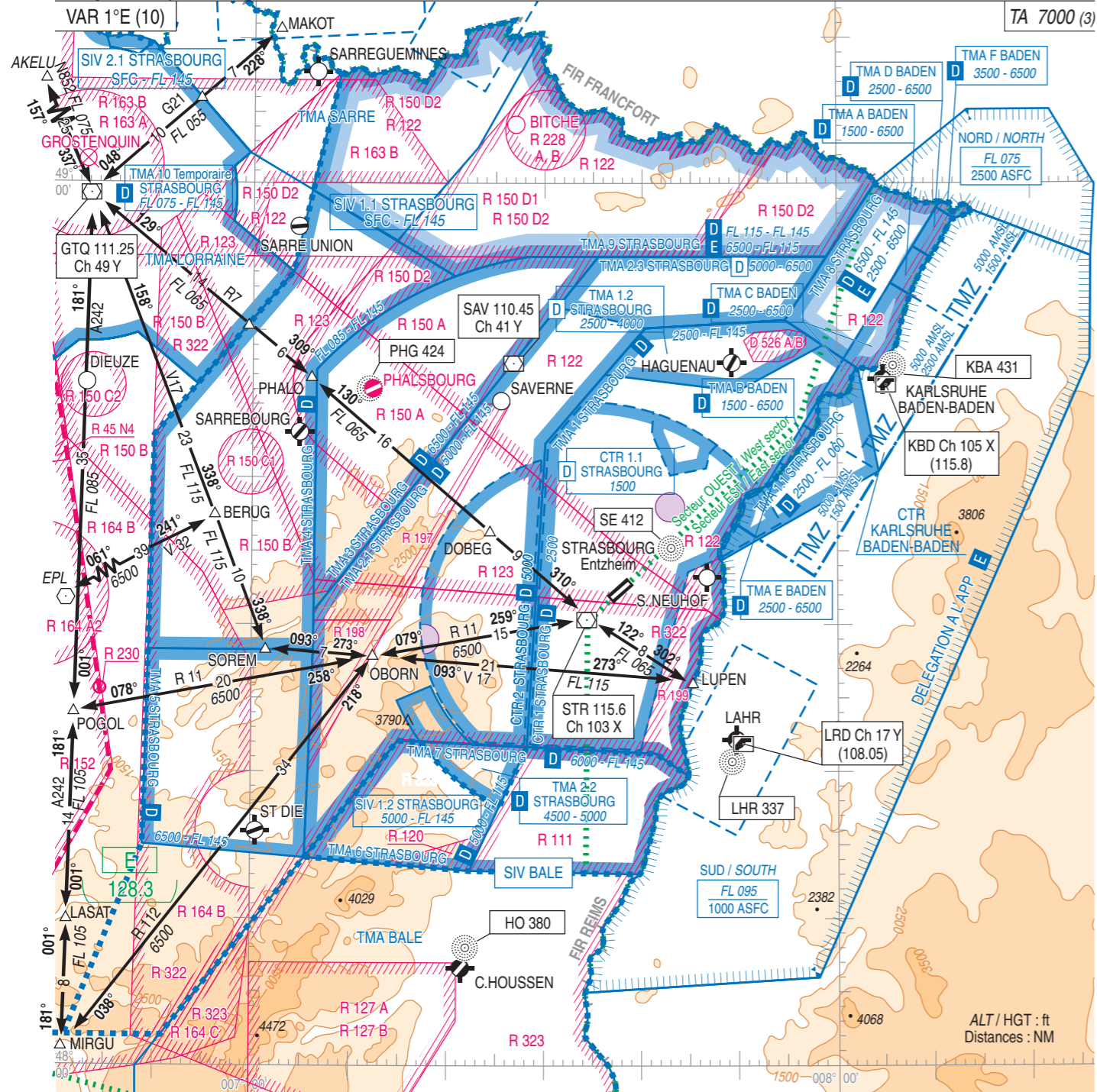
- for 60 minutes before departure,
- for 20 minutes after arrival.

**STRASBOURG ENTZHEIM**  
**Carte régionale**  
**Area chart**

FIS STRASBOURG Information 119.450  
ACC REIMS Contrôle/Control Fréquences des secteurs / Sector frequencies  
ATIS STRASBOURG 126.925  
APP STRASBOURG Contrôle/Control 134.575  
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

Vol libre  
SFC - 500 ASFC



(3) L'altitude de transition au dessus du territoire Allemand et en TMA 10 temporaire est de 5000 ft.  
The transition altitude above German territory and within temporary TMA 10 is 5000 ft.

### STRASBOURG ENTZHEIM Altitudes Minimales de Sécurité Radar Minimum Radar Safety Altitudes

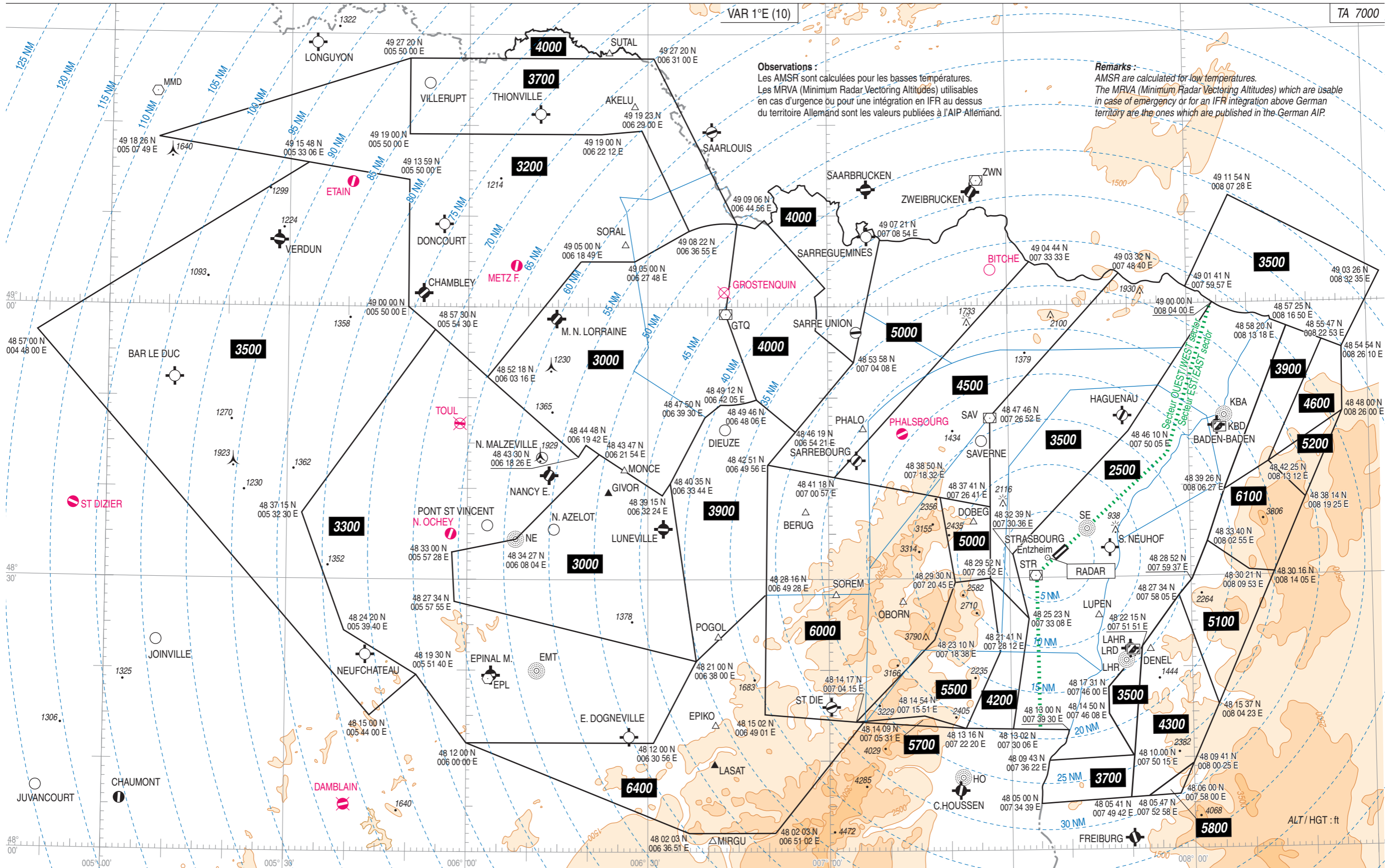
ATIS STRASBOURG 126.925  
APP STRASBOURG Approche/Approach 120.7 (1) - 119.575 (2) - 133.1 (s)  
(1) Secteur Ouest / West sector - (2) Secteur Est / East sector

VAR 1°E (10)

TA 7000

**Observations :**  
Les AMSR sont calculées pour les basses températures.  
Les MRVA (Minimum Radar Vectoring Altitudes) utilisables en cas d'urgence ou pour une intégration en IFR au dessus du territoire Allemand sont les valeurs publiées à l'AIP Allemand.

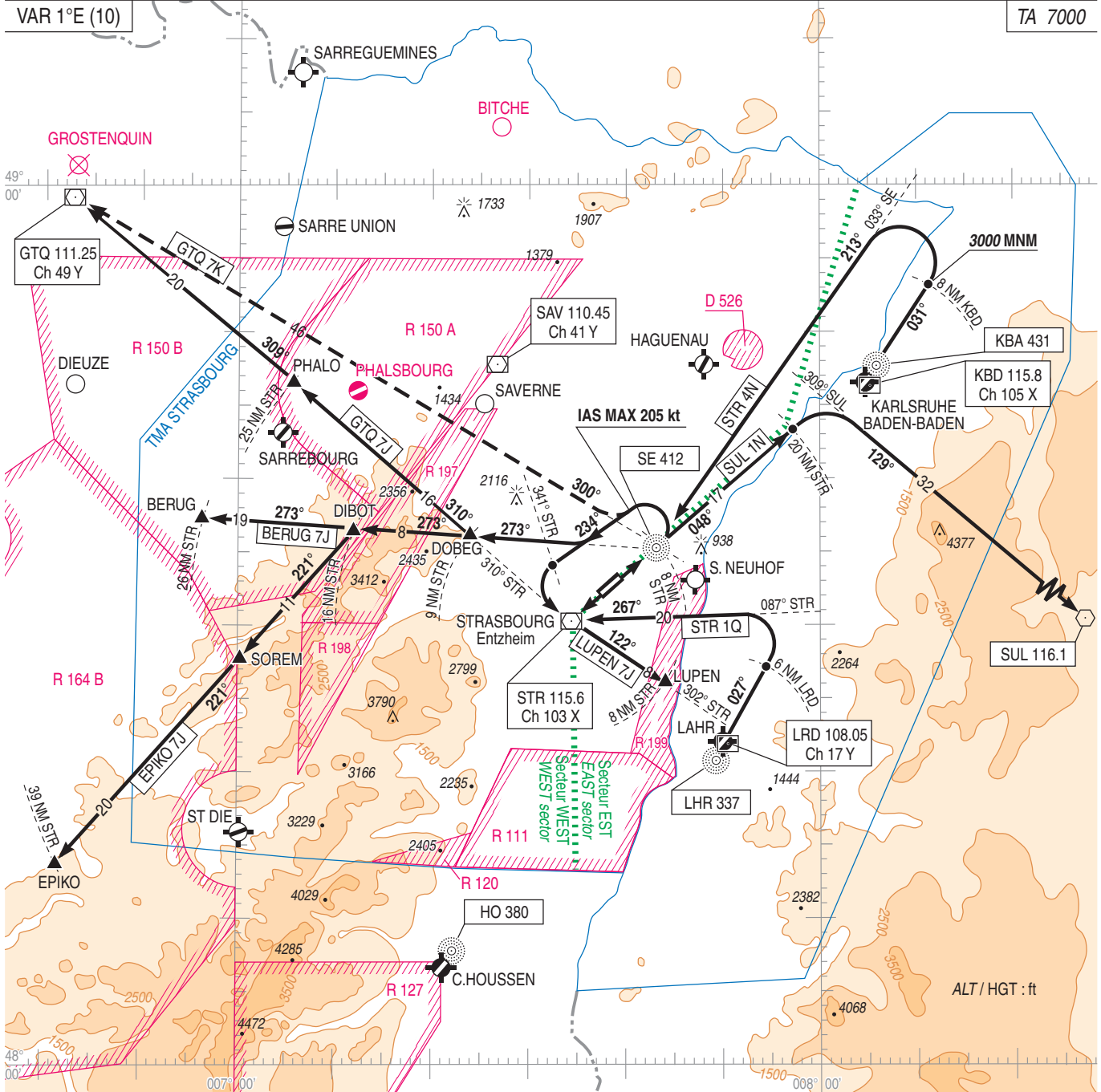
**Remarks :**  
AMSR are calculated for low temperatures.  
The MRVA (Minimum Radar Vectoring Altitudes) which are usable in case of emergency or for an IFR integration above German territory are the ones which are published in the German AIP.



**STRASBOURG ENTZHEIM**  
**SID RWY 05 - SID RWY 03 KARLSRUHE/BADEN et /and LAHR**  
(Protégés 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'APP  
With APP clearance



**Observations :**  
Les SID décrits pour les aéroports de LAHR et KARLSRUHE/BADEN-BADEN sont établis pour une configuration en QFU lié avec LFST.

**Remarks :**  
SID described for the fields of LAHR and KARLSRUHE/BADEN-BADEN are established for a configuration with QFU accorded with LFST's.

**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** : monter dans l'axe. A SE, tourner à gauche RM 234° pour intercepter le QDR 273° SE (RM 273°). A DOBEG, intercepter le QDR 310° STR (RM 310°) vers PHALO, GTQ ensuite (pente théorique : voir Note 1).

**BERUG 7J** : monter dans l'axe. A SE, tourner à gauche RM 234° pour intercepter et suivre le QDR 273° SE (RM 273°) vers BERUG (Pente théorique : voir Note 1).

**EPIKO 7J** : monter dans l'axe. A SE, tourner à gauche RM 234° pour intercepter et suivre le QDR 273° SE (RM 273°). A DIBOT, tourner à gauche pour suivre le RDL 221° SAV (RM 221°) vers EPIKO (pente théorique : voir Note 1).

**LUPEN 7J** : monter dans l'axe. A SE, tourner à gauche RM 234°. A l'interception du RDL 341° STR, tourner à gauche pour suivre le RDL 302° STR (RM 122°) vers LUPEN (pente théorique : voir Note 3).

**GTQ 7K** : monter dans l'axe. A SE, tourner à gauche pour intercepter et suivre le QDR 300° SE (RM 300°) vers GTQ (pente théorique : voir Note 2).

**SUL 1N** : monter dans l'axe. A 20 NM STR, tourner à droite RM 129° pour intercepter et suivre le RDL 309° SUL. Sauf clairance du CTL, procéder SUL direct. (Pente théorique : voir Note 6 et 7).

**KARLSRUHE-BADEN**

**STR 4N** : monter RM 031°. A 8 NM KBD, 3000 ft (2596) MNM, tourner à gauche pour intercepter et suivre le QDR 033° SE (RM 213°) vers SE, puis STR (pente théorique : voir Note 4).

**LAHR**

**STR 1Q** : monter RM 027°. A 6 NM LRD, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 087° STR (RM 267°) 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 déclassé 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.

**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**: climb runway heading. At SE turn left MAG 234° to intercept and follow QDR 273° SE (MAG 273°). At DOBEG, intercept QDR 310° STR (MAG 310°) inbound PHALO, GTQ next (specified gradient: see Note 1).

**BERUG 7J**: climb runway heading. At SE, turn left MAG 234° to intercept and follow QDR 273° SE (MAG 273°) inbound BERUG (specified gradient: see Note 1).

**EPIKO 7J**: climb runway heading. At SE, turn left MAG 234° to intercept and follow QDR 273° SE (MAG 273°). At DIBOT, turn left to follow RDL 221° SAV (MAG 221°) inbound EPIKO (specified gradient: see Note 1).

**LUPEN 7J**: climb runway heading. At SE, turn left MAG 234°. At the interception of RDL 341° STR turn left to follow RDL 302° STR (MAG 122°) inbound LUPEN (specified gradient: see Note 3).

**GTQ 7K**: climb runway heading. At SE turn left to intercept and follow QDR 300° SE (MAG 300°) inbound GTQ (specified gradient: see Note 2).

**SUL 1N**: climb runway heading. At 20 NM STR, turn right MAG 129° to intercept and follow RDL 309° SUL. Except instruction from ATC, proceed direct to SUL. (Specified gradient: see Note 6 and 7).

**KARLSRUHE-BADEN**

**STR 4N**: climb MAG 031°. At 8 NM KBD, 3000 ft (2596) MNM, turn left to intercept and follow QDR 033° SE (MAG 213°) inbound SE, STR next (specified gradient: see Note 4).

**LAHR**

**STR 1Q**: climb MAG 027°. At 6 NM LRD, turn left to intercept and follow RDL 087° STR (MAG 267°) 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 %.

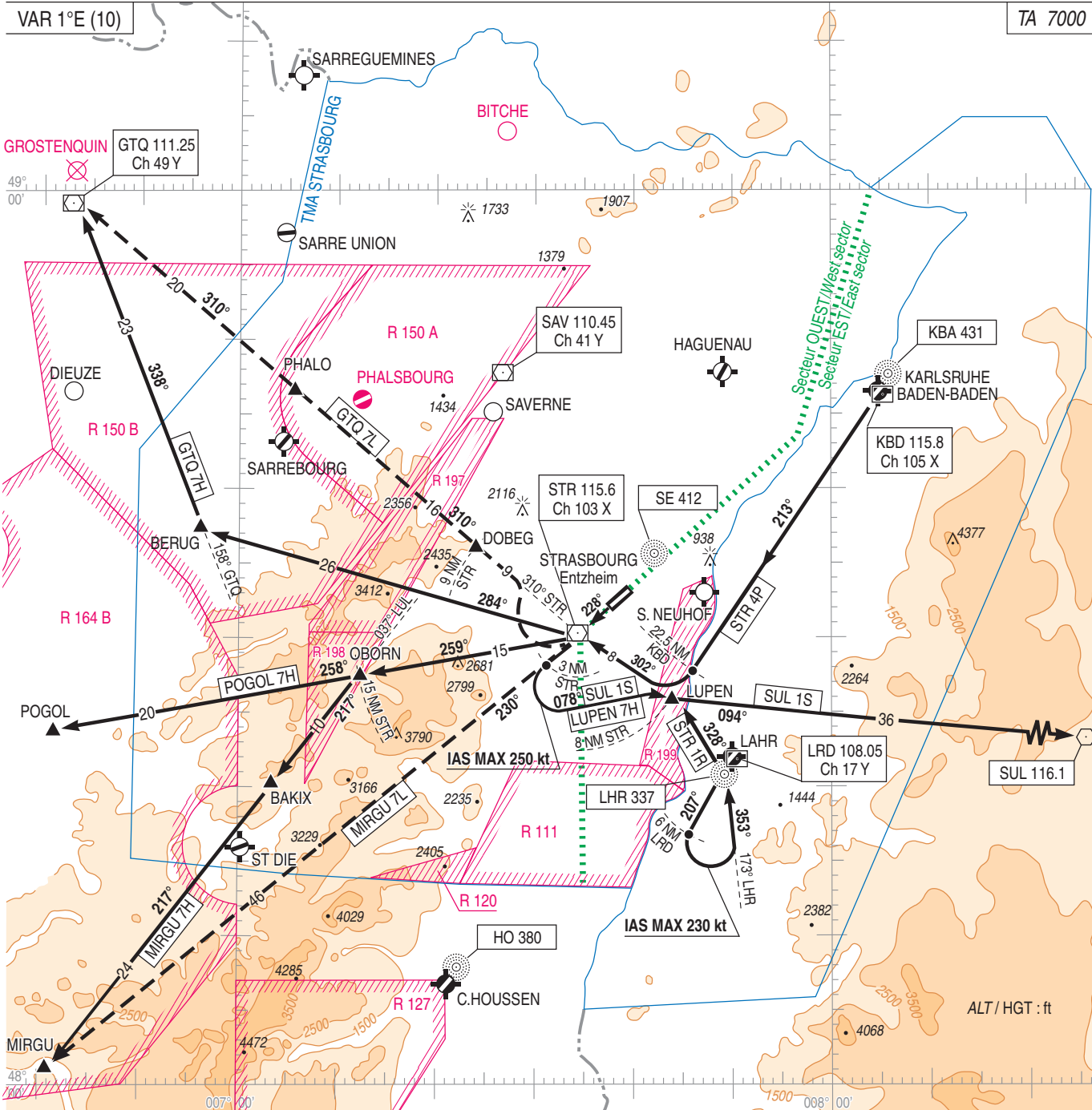
**Note 7**: in case of reclassification from D to G of one or both of the 1.2 Haguenau Sud and 2.3 Haguenau Nord parts of the Strasbourg TMA, climb gradient 8.4%. If it isn't possible, inform ATC.



**STRASBOURG ENTZHEIM**  
**SID RWY 23 - SID RWY 21 KARLSRUHE/BADEN et/and LAHR**  
(Protégés 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 instruction de l'APP  
With APP clearance



**Observations :**

Les SID décrits pour les aéroports de LAHR et KARLSRUHE/BADEN-BADEN sont établis pour une configuration en QFU lié avec LFST.

**Remarks :**

SID described for the fields of LAHR and KARLSRUHE/BADEN-BADEN are established for a configuration with QFU accorded with LFST's.

**STRASBOURG ENTZHEIM**  
**SID RWY 23 - SID RWY 21 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 8 % pour les départs GTQ, POGOL, MIRGU. 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 (997) (1) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

(1) Le relief d'altitude 2799 ft dans le 231° de l'ARP à 11 NM impose une pente théorique de montée de 4.9 % 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 7H** : monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 284° STR (RM 284°). A BERUG, tourner à droite pour suivre le RDL 158° GTQ (RM 338°) vers GTQ (pente théorique : voir Notes 1 et 4).

**POGOL 7H** : monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 259° STR (RM 259°) vers OBORN puis POGOL (pente théorique : voir Notes 2 et 4).

**MIRGU 7H** : monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 259° STR (RM 259°). A OBORN, tourner à gauche pour suivre le RDL 037° LUL (RM 217°) (pente théorique : voir Notes 2 et 4).

**LUPEN 7H** : monter dans l'axe. A 3 NM STR, tourner à gauche RM 078° pour intercepter et suivre le RDL 124° STR (RM 124°) vers LUPEN (pente théorique : voir Note 5).

**GTQ 7L** : monter dans l'axe. A STR, tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 310° STR (RM 310°) vers GTQ (pente théorique : voir Note 4)

**MIRGU 7L** : monter dans l'axe jusqu'à STR puis RDL 230° STR (RM 230°) vers MIRGU (pente théorique : voir Note 3).

**SUL 1S** : monter dans l'axe. A 3 NM STR, tourner à gauche RM 078° vers LUPEN en montée pour intercepter et suivre le RDL 274° SUL (RM 094°) à 8000. Sauf clairance du CTL, procéder SUL direct. (Pente théorique : voir Notes 6 et 8).

**KARLSRUHE-BADEN**

**STR 4P** : monter RM 213° vers LUPEN pour intercepter et suivre le RDL 122° STR (RM 302°) vers STR (pente théorique : voir Note 6).

**LAHR**

**STR 1R** : monter RM 207°. A 6 NM LRD, tourner à gauche pour intercepter et suivre le QDM 173° LHR (RM 353°). A LHR, suivre le QDR 328° LHR (RM 328°) vers LUPEN (pente théorique : voir Note 7).

**Note 1** : le relief d'altitude 3412 ft dans le QDR 270° de l'ARP à 16 NM impose une pente théorique de montée de 4 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Note 2** : La tour d'altitude sommitale 2681 ft dans le QDR 246° de l'ARP à 11 NM impose une pente théorique de montée de 4.2 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Note 3** : le relief d'altitude 2799 ft dans le QDR 231° de l'ARP à 11 NM impose une pente théorique de montée de 4,3 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

**Note 4** : 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 8.9 % 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 8,5 % jusqu'à 5000 ft.

**Note 6** : 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 4,8 % jusqu'à 5000 ft.

**Note 7** : 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 5.4 % jusqu'à 5000 ft.

**Note 8** : Cause réception VOR SUL à 8000 MNM, pente ATS 9.1%.

**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 8 % for departures GTQ, POGOL, MIRGU. If unable to do so the pilot must notify the TWR when first contacting.

**MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES**

Usable on with APP clearance.

Climb in the axis up to 1500 ft (997) (1) then proceed direct in climb up to en route safety altitude.

(1) Relief altitude 2799 ft at 11 NM QDR 231° of the ARP impose a theoretical gradient of 4.9 % 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 7H**: climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 284° STR (MAG 284°). At BERUG, turn right to follow RDL 158° GTQ (MAG 338°) inbound GTQ. (specified gradient: see Notes 1 and 4).

**POGOL 7H**: climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 259° STR (MAG 259°) inbound OBORN then POGOL. (specified gradient: see Notes 2 and 4).

**MIRGU 7H**: climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 259° STR (MAG 259°). At OBORN, turn left to follow RDL 037° LUL (MAG 217°) (specified gradient: see Notes 2 and 4).

**LUPEN 7H**: climb runway heading. At 3 NM STR turn left MAG 078° to intercept and follow RDL 124° STR (MAG 124°) inbound LUPEN (specified gradient: see Note 5).

**GTQ 7L**: climb runway heading. At STR turn right to intercept and follow RDL 310° STR (MAG 310°) inbound GTQ (specified gradient: see Note 4).

**MIRGU 7L**: climb runway heading to STR then RDL 230° STR (MAG 230°) inbound MIRGU. (specified gradient: see Note 3).

**SUL 1S** : climb runway heading. At 3 NM STR, turn left MAG 078° to LUPEN climbing to intercept and follow RDL 274° SUL (MAG 094°) at 8000. Except instruction from ATC, proceed direct to SUL. (Specified gradient : see Notes 6 and 8).

**KARLSRUHE-BADEN**

**STR 4P**: climb MAG 213° inbound LUPEN to intercept and follow RDL 122° STR (MAG 302°) inbound STR (specified gradient: see Note 6).

**LAHR**

**STR 1R**: climb MAG 207°. At 6 NM LRD, turn left to intercept and follow QDM 173° LHR (MAG 353°). At LHR, follow QDR 328° LHR (MAG 328°) inbound LUPEN (specified gradient: see Note 7).

**Note 1**: relief of altitude 3412 ft at 16 NM QDR 270° of the ARP imposes a theoretical gradient of 4 % up to the en route safety altitude.

**Note 2**: tower of altitude 2681 ft at the top, 11 NM QDR 246° of the ARP imposes a theoretical gradient of 4.2 % up to the en route safety altitude.

**Note 3**: relief of altitude 2799 ft at 11 NM QDR 231° of the ARP imposes a theoretical gradient of 4.3 % up to the en route safety altitude.

**Note 4**: 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 8.9 % up to 7000 ft.

**Note 5**: the clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 8.5 % up to 5000 ft.

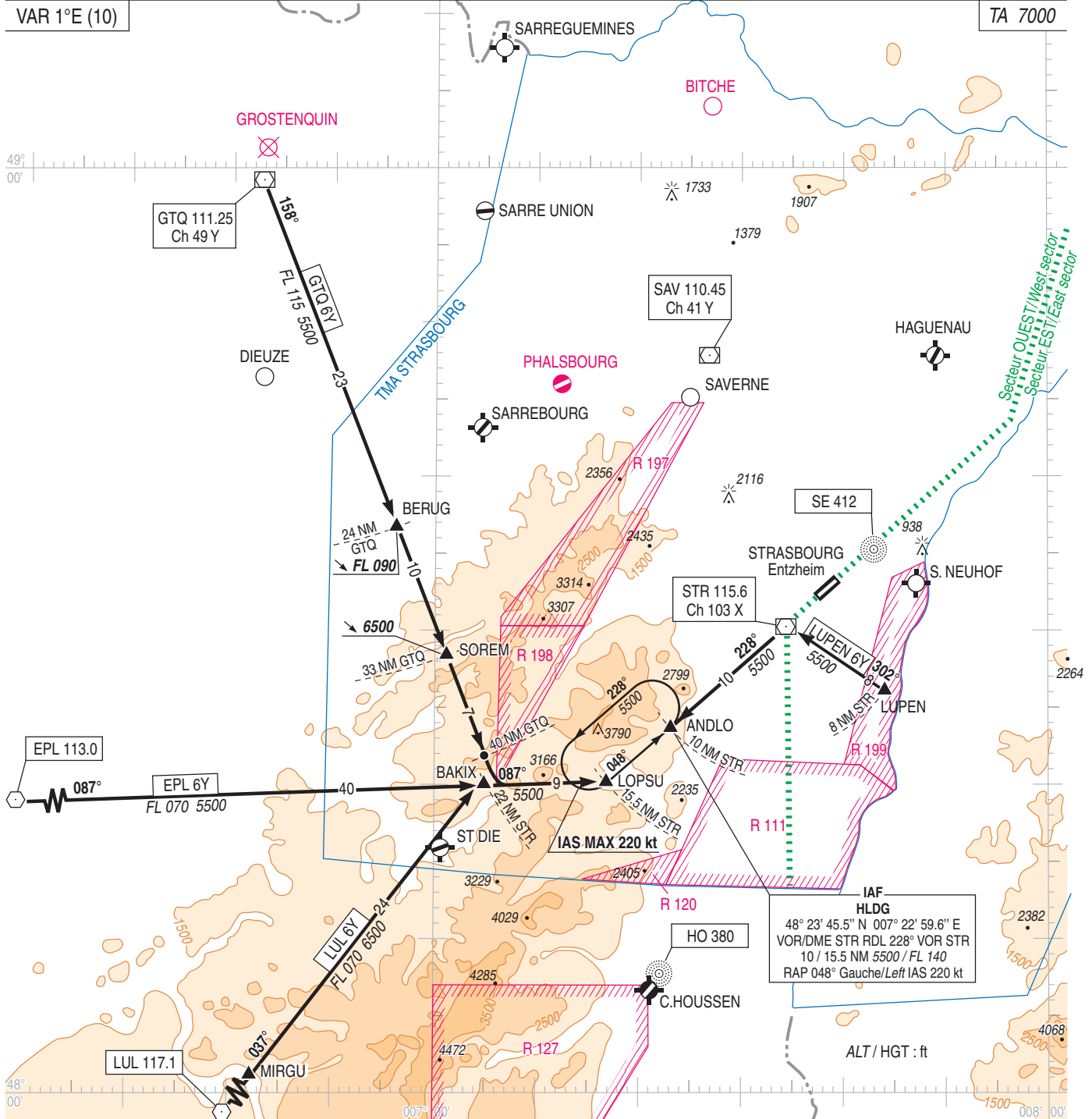
**Note 6**: the clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 4.8 % up to 5000 ft.

**Note 7**: the clearing of restricted area LF-R 199 Neuhof when active, with a vertical margin of 500 ft requires to maintain an ATS climb gradient of 5.4 % up to 5000 ft.

**Note 8**: to receive VOR SUL at 8000 MNM, ATS climb gradient 9.1%.

**STRASBOURG ENTZHEIM  
STAR RWY 05**  
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

FIS STRASBOURG	Information	119.450
ATIS STRASBOURG		126.925
APP STRASBOURG	Contrôle/Contrôle	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



**Observations :**

**ARRIVEES :** En dessous du FL 100 : IAS MAX 250 kt.

**Remarks :**

**ARRIVALS :** Below FL 100 : IAS MAX 250 kt.

**STRASBOURG ENTZHEIM**  
**STAR RWY 05**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

- Afficher le code A7600.
- 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 ANDLO 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 BERUG 7J 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 049° est en service.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

- Squawk code A7600.
- The procedure to adopt is described below :
  - In VMC, 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, proceed to the IAF ANDLO 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 BERUG 7J climbing up to FL 090 and seek VMC.
- After a RWY 23 procedure, clear the TMA following the SID POGOL 7H climbing up to FL 090 and seek VMC.

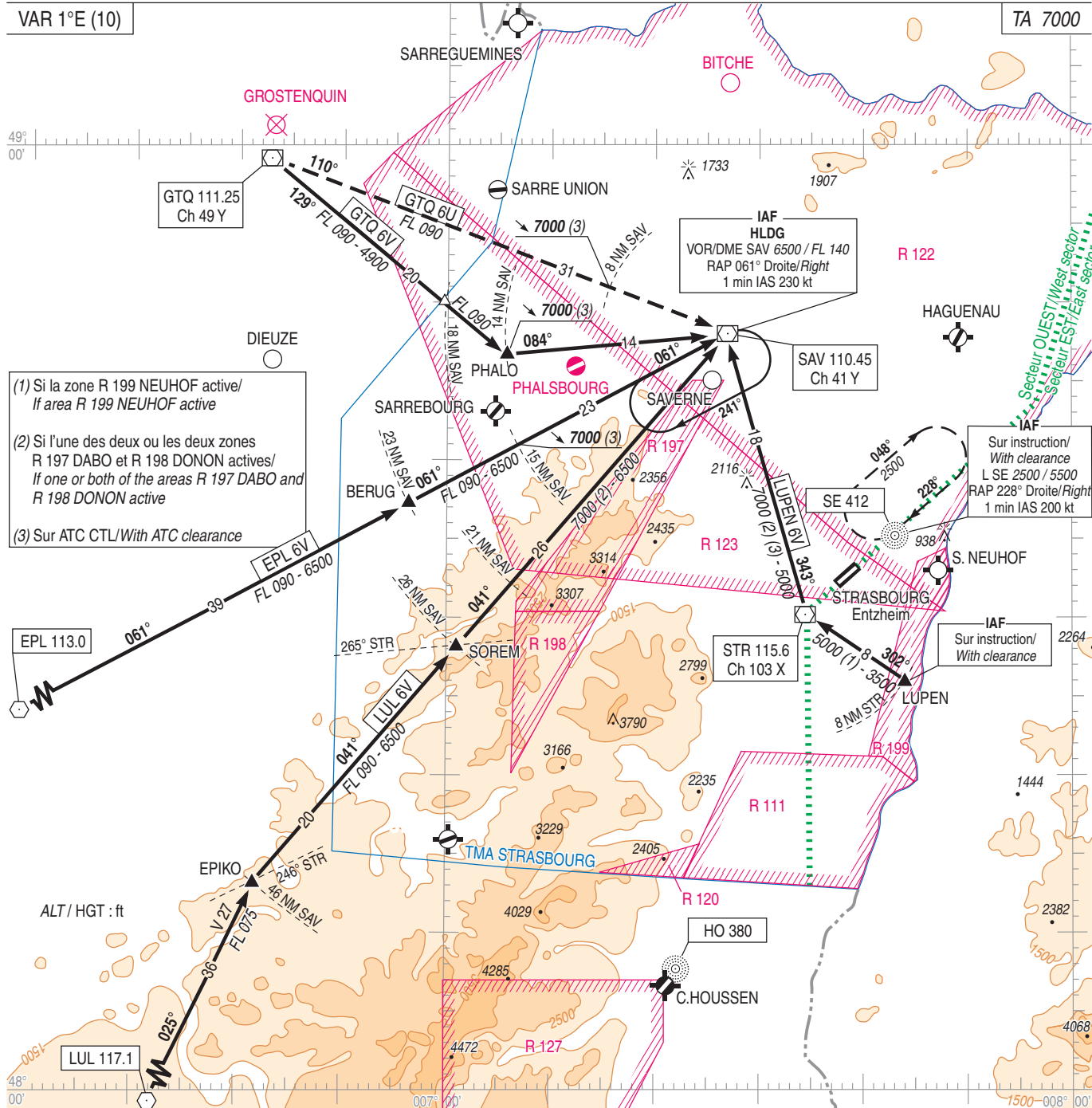
**RADIOCOMMUNICATION FAILURE SPECIAL CASE : THE PILOT DOES NOT KNOW THE RUNWAY IN USE**

- 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 049° is in use.

**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  
(Protégées pour CAT A, B, C, D)****PANNE DE COM**

- Afficher le code A7600.
- 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 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 :
    - 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.

**PANNE DE COM 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 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 BERUG 7J en montée vers le FL 090 et rechercher les conditions VMC.

**PANNE DE COM 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 05 est en service.

**COMMUNICATION FAILURE**

- Squawk code A7600.
- The procedure to adopt is described below :
  - 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 :
    - 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.

**COMMUNICATION 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 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 BERUG 7J climbing to FL 090 and seek VMC conditions.

**COMMUNICATION 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 05 is in use.