

AD 2.LFLB		
AD 2 LFLB SUM	AD 2 LFLB TEXT 1	AD 2 LFLB TEXT 2
AD 2 LFLB TEXT 3	AD 2 LFLB TEXT 4	AD 2 LFLB ARC
AD 2 LFLB AMSR	AD 2 LFLB SID 1	AD 2 LFLB SID 1 a
AD 2 LFLB SID 1 b	AD 2 LFLB SID 1 c	AD 2 LFLB STAR RNAV 1
AD 2 LFLB STAR RNAV 1 a	AD 2 LFLB STAR CONV 1	AD 2 LFLB STAR CONV 1 a

---

**CHAMBERY AIX LES BAINS  
LFLB**

---

**Sommaire / Summary**

<b>Objet Subject</b>	<b>Page ou carte Page or chart</b>
Sommaire <i>Summary</i>	AD2 LFLB SUM
Consignes générales <i>General rules</i>	AD2 LFLB TEXT
Carte régionale <i>Area chart</i>	AD2 LFLB ARC
Carte radar <i>Radar chart</i>	AD2 LFLB AMSR
SID	AD2 LFLB SID 1
☛ STAR RNAV	AD2 LFLB STAR RNAV 1
☛ STAR CONV	AD2 LFLB STAR CONV 1

**CHAMBERY AIX LES BAINS****1 ORGANISMES CHARGES DU CONTROLE DE LA CIRCULATION AERIENNE:**

CHAMBERY APP assure pendant ses heures d'ouverture les services de la circulation aérienne à l'intérieur de la TMA CHAMBERY.

En dehors des heures d'ouverture de CHAMBERY APP, LYON APP assure les services de la circulation aérienne dans la partie 1 de la TMA CHAMBERY de 6000 ft AMSL au plafond de la TMA, et dans la partie 2.

**2 CALAGE ALTIMETRIQUE**

1013,2 hPa.

Le niveau de transition est calculé par l'approche de CHAMBERY AIX-LES-BAINS.

L'altitude de transition est fixée à 6500 ft.

**3 EXIGENCES OPERATIONNELLES PARTICULIERES**

En raison des caractéristiques particulières de l'environnement de l'aéroport de CHAMBERY, son utilisation est soumise au respect de dispositions particulières :

- vols d'aviation générale effectués au moyen d'avions dont la capacité maximale certifiée est supérieure ou égale à 10 sièges, à l'exception des sièges pilotes : appliquer les dispositions de l'article 1 ci-dessous ;
- vols d'aviation générale effectués au moyen d'avions dont la capacité maximale certifiée est supérieure ou égale à 20 sièges, à l'exception des sièges pilotes : appliquer les dispositions des articles 1, 2 et 3 ci-dessous ;
- vol de transport aérien public : appliquer les dispositions des articles 1, 2 et 3 ci-dessous.

**1 Consignes d'exploitation**

Tout exploitant devra établir, et porter à la connaissance de ses équipages, des consignes spécifiques à l'aéroport de CHAMBERY précisant :

- les caractéristiques particulières de l'aéroport ;
- les conditions générales d'exploitation incluant les exigences relatives à la classification de l'aéroport et à l'entraînement des équipages ;
- les conditions météorologiques d'accès à l'aéroport ;
- les procédures de départ, d'arrivée et d'approche interrompue en situations normales, anormales et d'urgences ;
- les limitations opérationnelles résultant de l'infrastructure et des trajectoires retenues par l'exploitant incluant les masses maximales d'exploitation et les minima opérationnels.

Ces consignes devront être présentes à bord de l'aéronef.

**2 Formation et compétences du commandant de bord**

Tout commandant de bord appelé à utiliser l'aéroport de CHAMBERY devra avoir reçu une formation préalable spécifique établie par l'exploitant.

Cette formation doit comprendre :

- une formation théorique aux consignes de l'exploitant ;
- une formation pratique sur le type d'aéronef, ou sur simulateur de vol correspondant, incluant la réalisation des procédures prévues par l'exploitant.

Cas 1 : avec une formation sur simulateur de vol dont les capacités additionnelles incluent la scène CHAMBERY, ou une formation sur aéronef sur le site de CHAMBERY, toutes les procédures prévues par l'exploitant et réalisées lors du vol d'entraînement sont autorisées.

La formation en vol sur le site de CHAMBERY : doit être effectuée avec une visibilité horizontale minimum de 5000 m et plafond minimum de 3500 ft.

**1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL**

CHAMBERY APP provides during its operating hours the air traffic services within the CHAMBERY TMA.

Outside CHAMBERY APP operating hours, LYON APP provides the air traffic services within the part 1 of CHAMBERY TMA from 6000 ft AMSL up to the upper limit of the TMA, and in the part 2.

**2 ALTIMETER SETTING**

1013,2 hPa

Transition level is calculated by CHAMBERY AIX-LES-BAINS

Transition altitude has been fixed for 6500 ft.

**3 SPECIFIC OPERATIONAL REQUIREMENTS**

Due to the special characteristics of CHAMBERY airport surroundings, use of this airport is bound by specific rules:

- general aviation flights with aircraft having a maximum passenger seating capacity of 10 and above, crew seats excepted: comply with article 1 below;
- general aviation flights with aircraft having a maximum passenger seating capacity of 20 and above, crew seats excepted: comply with articles 1, 2 and 3 below;
- commercial flights: comply with articles 1, 2 and 3 below.

**1 Operation instructions**

Operator shall set and inform its crew of specific operation instruction for the use of CHAMBERY airport, including:

- special characteristics of the airport;
- general operation instructions including airport classification and crew training;
- weather minima of the airport;
- departure, arrival and missed approach procedure in normal, abnormal and emergency condition;
- operation limitation due to airport configuration and flight tracks to be used, including weight limitation and operation minima.

These instructions shall be in board.

**2 Commander training and proficiency**

Before using CHAMBERY airport, every flight commander shall receive specific training set by the operator.

This training will include :

- operator instruction theoretical training ;
- practical training with relevant aircraft or simulator device, including flight procedure intended to be used by the operator.

Case 1: training with a simulator device having CHAMBERY additional capabilities, or in-flight training at CHAMBERY: all procedure intended to be used by the operator and done in this training are allowed.

In flight training at CHAMBERY must be completed with visibility 5000 m and ceiling 3500 ft minimum.

## CHAMBERY AIX LES BAINS

Cas 2 : avec une formation sur un autre simulateur de vol, les minima publiés pour les approches 18 et les SID 36 peuvent être appliqués.

Les manoeuvres à vue imposées 36 sont autorisées, de jour uniquement, avec une visibilité horizontale minimum de 5000 m et plafond minimum de 3500 ft.

Le décollage en piste 18 est interdit.

Cas 3 : à défaut de formation pratique, seules des opérations de jours avec une visibilité horizontale minimum de 5000 m et le plafond minimum de 3500 ft sont autorisées.

Le décollage en piste 18 est interdit.

Le bénéfice de la formation théorique et pratique est conservé pour les commandants de bord ayant pratiqué l'aéroport de CHAMBERY comme commandant de bord sur un aéronef aux caractéristiques équivalentes dans les 12 mois précédents.

### 3 Exigences administratives

Les dispositions administratives suivantes sont à observer par l'exploitant préalablement à l'utilisation de l'aéroport de CHAMBERY :

- L'utilisation de procédures de départs non publiées est subordonnée au dépôt auprès de la DSAC Centre-Est d'un dossier présentant la méthode de détermination des trajectoires ainsi que les consignes de l'exploitant et limitations opérationnelles associées :

- le décollage en piste 18 des appareils dont la capacité maximale certifiée est supérieure ou égale à 20 sièges, à l'exception des sièges pilotes, est subordonné à l'obtention d'une autorisation délivrée par la DSAC Centre-Est. Le dossier d'étude devra parvenir à la DSAC Centre-Est au moins 2 semaines avant le début d'exploitation.

### 4 Renseignements complémentaires

Les exploitants sont invités à prendre contact avec la DSAC Centre-Est pour recevoir la note d'information présentant les particularités du site de CHAMBERY. Il pourront ainsi obtenir tout renseignement complémentaire leur permettant d'établir leurs consignes d'exploitation et limitations opérationnelles.

Les dossiers requis à l'article 3 doivent être déposés auprès de la DSAC Centre-Est :

*Case 2 : training with another simulator device : published minima for runway 18 approach and runway 36 departure may be applied.*

*Circle to land with prescribed flight tracks for runway 36 is allowed by day only with visibility 5000 m and ceiling 3500 ft minimum.*

*Take-off from runway 18 is forbidden.*

*Case 3 : failure to comply with practical training : day-only operation with visibility 5000 m and ceiling 3500 ft minimum are allowed.*

*Take-off from runway 18 is forbidden.*

*Proficiency of theoretical and practical training is valid as long as commander flew at CHAMBERY as commander of an equivalent characteristics aircraft in the past 12 months.*

### 3 Administrative requirements

*Following administrative requirements are to be fulfilled by operator prior to using CHAMBERY airport:*

*- use of non-published departure procedure is governed by submission to DSAC Centre-Est of an application showing tracks design methods and including operation instructions and associated performance limitation;*

*- take-off from runway 18 with aircraft having a maximum passenger seating capacity of 20 and above, crew seats excepted, is ruled by DSAC Centre-Est approval. Application must be received by DSAC Centre-Est at least 2 weeks before first flight.*

### 4 Further information

*Operators are encouraged to contact DSAC Centre-Est to receive a note presenting CHAMBERY airport specific characteristics.*

*They shall grab any further information to ease them setting operation instruction and performance limitation.*

*Application mentioned in article 3 shall be sent to DSAC Centre-Est:*

Direction de la sécurité de l'Aviation Civile Centre-Est  
Division Transport Aérien  
B.P. 601  
F-69125 Lyon Saint Exupéry Aéroport  
FAX : 04 72 22 55 56  
e-mail : ta.dsac-ce@aviation-civile.gouv.fr

**L'APPLICATION DE CES DISPOSITIONS FERA L'OBJET DE VERIFICATIONS PAR L'AUTORITE ET TOUT EXPLOITANT OU COMMANDANT DE BORD DEVRA POUVOIR JUSTIFIER QU'IL SATISFAIT AUX EXIGENCES CI-DESSUS.**

**APPLICATION OF THESE RULES ARE SUBJECT TO VERIFICATION BY THE AUTHORITY AND ALL OPERATOR OR COMMANDERS ARE TO BE ABLE TO JUSTIFY THEY COMPLY WITH REQUIREMENTS ABOVE.**

## CHAMBERY AIX LES BAINS

**4 ITINERAIRES****4.1 Itinéraires normalisés d'arrivée aux instruments (STAR)**

Les itinéraires à utiliser figurent sur les cartes ci-après.

Les STAR RNAV sont protégées selon les critères de spécifications de navigation de la RNAV 1 pour les senseurs GNSS et DME / DME.

**4.2 Itinéraires de départ aux instruments (SID)**

Les itinéraires à utiliser figurent sur la carte ci-après.

En dehors des horaires ATS, les demandes de clairance IFR au départ se font exclusivement par appel téléphonique auprès de LYON SAINT EXUPERY ☎ 04 82 90 92 75.

Le décollage doit avoir lieu dans les 10 minutes.

**4.3 Itinéraires de transit**

Les transits à l'intérieur de la TMA ne sont possibles que sur autorisation de l'organisme responsable.

Itinéraires à utiliser : cf cartes ci-après.

**4.4 Fonctions et procédures radar**

CHAMBERY APP utilise les fonctions de surveillance, d'assistance et guidage radar pour rendre les services de contrôle, d'information et d'alerte.

En dehors des heures d'ouverture de CHAMBERY APP, LYON APP peut être amené à utiliser les fonctions radar dans la limite de sa détection conformément à la réglementation nationale. Quelle que soit la fréquence utilisée, l'indicatif employé est alors LYON Approche.

**4.5 Transferts de communications**

Aéronefs à l'arrivée : sont transférés à l'APP, stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par l'organisme perdant au plus tard au franchissement des limites du volume géré par l'APP.

Aéronefs au départ : sont transférés à l'organisme gagnant stables ou en évolution, séparés du trafic contrôlé par l'APP au plus tard au franchissement des limites du volume géré par l'APP.

**5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION A L'ARRIVEE**

- Transpondeur 7600.

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou, à défaut, la plus proche.

- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné pour lequel il y a un accusé de réception s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.

**5.1 Pour les IAF VIRIE et AT**

- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure d'arrivée dans l'attente plus le délai d'attente prévu (s'il a été communiqué par l'APCH et que le pilote en a accusé réception) plus 30 minutes.

- Puis descendre dans le circuit d'attente jusqu'à 6500 ft.

- Quitter alors l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.

**5.2 Pour l'IAF NIMEX****5.2.1 En cas de perte de contact radio dans l'attente NIMEX.**

A l'heure du premier passage à NIMEX + 30 minutes, le pilote maintient ou rejoint le FL 090 dans l'attente, puis quitte NIMEX par virage à gauche pour rejoindre le VOR CBY au FL 090 puis rejoint REVPA, en suivant le radial 232°, intègre l'attente VIRIE, descend dans le circuit d'attente jusqu'à 6500 ft et effectue l'approche standard depuis VIRIE (voir AD2 LFLB IAC 01).

**4 ROUTING****4.1 Standard terminal arrival route (STAR)**

Routes are defined on charts hereafter.

RNAV STAR are protected in accordance with RNAV 1 navigation specification criteria for GNSS and DME / DME sensors.

**4.2 Standard instrument departure (SID)**

Routes are defined on charts hereafter.

Outside ATS hours, IFR clearance requests are done only by phone call to LYON SAINT EXUPERY ☎ 04 82 90 92 75.

Take off must be performed within 10 minutes.

**4.3 transits routing**

Routes within the TMA are usable only under the responsible organism clearance.

Routes are defined on charts hereafter.

**4.4 Functions and radar procedures**

CHAMBERY APP uses radar monitoring, assistance and vectoring functions for providing alert, information and control services.

Outside CHAMBERY APP operating hours, LYON APP provides radar functions within its delegation area according to national regulation. Whatever frequency is used, the call sign is therefore LYON Approach

**4.5 Radiocommunication transfers**

Inbound aircraft: are transferred to the APP, being stable or manoeuvring, separated from the controlled traffic by the giving control unit at the latest when crossing the limits of the airspace controlled by the APP.

Outbound aircraft: are transferred to the receiving control unit, being stable or maneuvering, separated from the controlled traffic by the APP at the latest when crossing the limits of the airspace controlled by the APP.

**5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE IN ARRIVAL**

- Squawk 7600.

- Follow or join the authorized STAR or failing that the nearest one.

- Proceed to the IAF at the last acknowledged holding FL if it is usable or failing that, at the highest level in the holding.

**5.1 For VIRIE and AT IAF**

- Hold at this level till the time of arrival in the holding pattern plus the holding delay expected (if it has been transmitted by the APP and if the pilot has acknowledged) plus 30 minutes.

- Then descend into the holding pattern down to 6500 ft.

- Then leave IAF to proceed on approach procedure.

**5.2 For NIMEX IAF****5.2.1 In case of radio failure in NIMEX holding.**

At the time of first crossing at NIMEX + 30 minutes, the pilot has to maintain or join FL 090 in the holding, then leave NIMEX with a left turn to join CBY VOR at FL 090 then join REVPA, following the radial 232°, integrate VIRIE holding, descend into the holding pattern down to 6500 ft and make standard approach from VIRIE (see AD2 LFLB IAC 01).

**✈ CHAMBERY AIX LES BAINS****5.2.2 Après avoir quitté l'attente NIMEX, et pendant le guidage radar, mais avant d'avoir reçu le cap d'interception du localizer CY ou ANM.**

En cas de perte de contact radio, pendant la procédure de guidage, le pilote descendra vers 6500 ft QNH et rejoindra le VOR CBY (en veillant à rester à une distance inférieure à 14 NM DME CBY, conformément aux altitudes minimales de secteurs publiées sur la carte IAC), poursuivra vers REVPA (en éloignement sur le radial 232° de CBY) pour rejoindre VIRIE et débutera l'approche sans délai.

**5.2.3 Après avoir reçu le cap d'interception vers le localizer CY.**

Dans ce cas le pilote continuera jusqu'à l'interception du localizer CY et effectuera l'approche décrite sur la carte AD2 LFLB IAC 02.

**5.2.4 Après avoir reçu le cap d'interception vers le localizer ANM.**

Dans ce cas le pilote continuera jusqu'à l'interception du localizer ANM et effectuera l'approche décrite sur la carte AD2 LFLB IAC 04.

**5.3 Pour l'IAF TOLNA**

Avant d'avoir obtenu la clearance d'approche le pilote poursuit au dernier FL assigné vers l'attente d'AT (il se conforme ensuite § 5.1) et s'il a obtenu l'autorisation d'approche il poursuit.

**5.4 Pendant le guidage pour rejoindre le point VIRIE**

En cas de perte de contact radio, pendant le guidage radar pour rejoindre le point VIRIE, le pilote se conformera aux consignes relatives à l'IAF VIRIE.

**6 PANNE DE COMMUNICATION SUIVIE D'UNE API**

Appliquer la procédure d'API décrite sur le volet IAC puis se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route.

**5.2.2 After having left NIMEX holding, during radar guidance but before reception of CY or ANM localizer interception heading.**

In case of radio failure, during guidance procedure, the pilot has to go down to 6500 ft QNH and join CBY VOR (making sure to keep less than 14 NM from CBY DME, in accordance with sectors minimum altitudes published on IAC), continue to REVPA (outbound on CBY radial 232°) to join VIRIE and start the approach without delay.

**5.2.3 After reception of interception heading to CY localizer.**

In that case the pilot continues until the interception of CY localizer, and then makes the approach described in AD2 LFLB IAC 02.

**5.2.4 After reception of interception heading to ANM localizer.**

In that case the pilot continues until the interception of ANM localizer, and then makes the approach described in AD2 LFLB IAC 04.

**5.3 For TOLNA IAF**

Before receiving his APP clearance, the pilot shall continue up to AT holding at the last assigned level (then according to §5.1). When he gets his APP clearance, he shall continue.

**5.4 During guidance to join VIRIE point**

In case of radio failure, during radar guidance to join VIRIE point, the pilot shall comply with instructions related to VIRIE IAF.

**6 RADIOCOMMUNICATION FAILURE FOLLOWED BY A MISSED APPROACH**

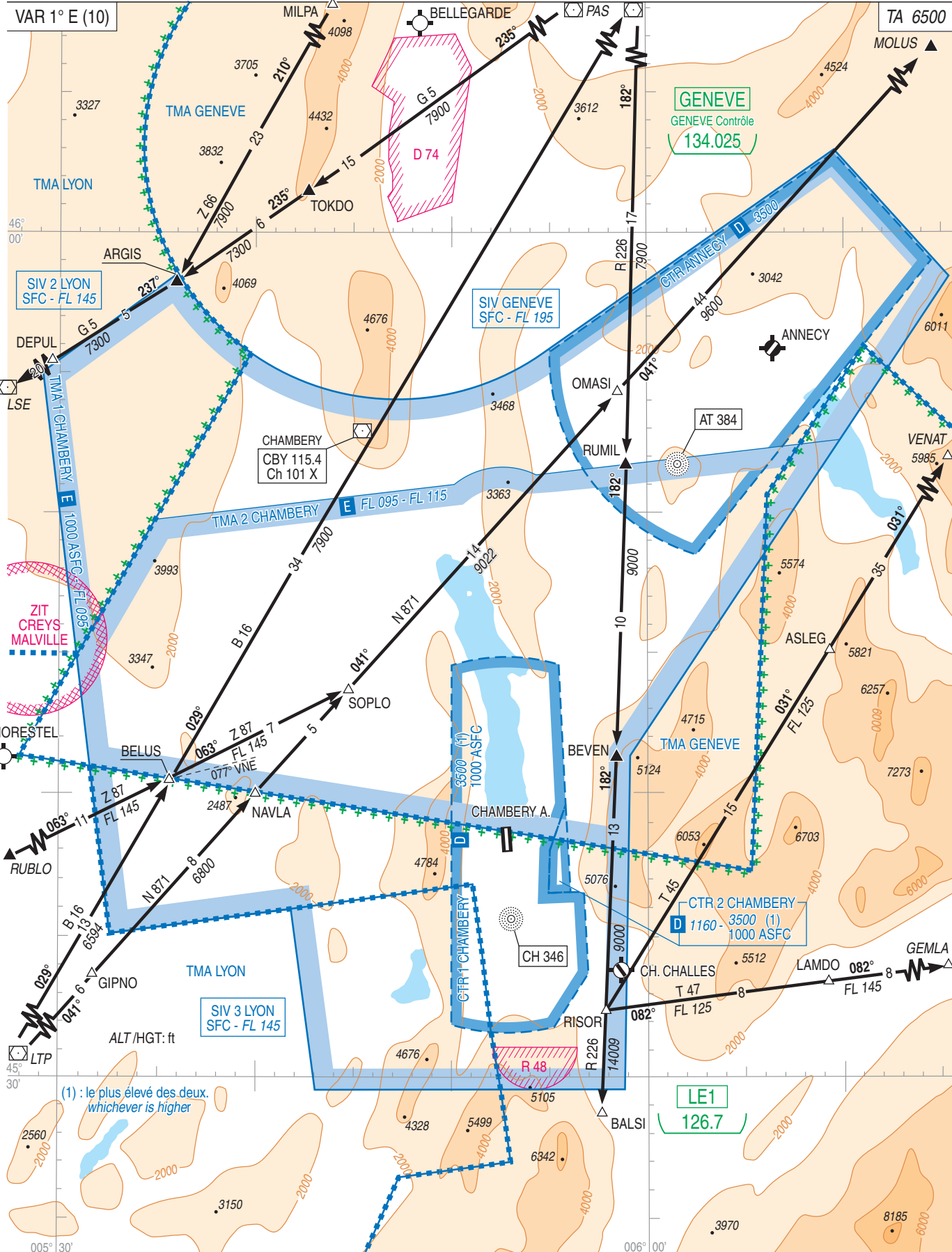
Apply the missed APCH procedure described in the IAC, then divert to the alternate airfield provided in the FPL, climbing up to the minimum en-route safety altitude.

### CHAMBERY AIX LES BAINS

#### Carte régionale

#### Area chart

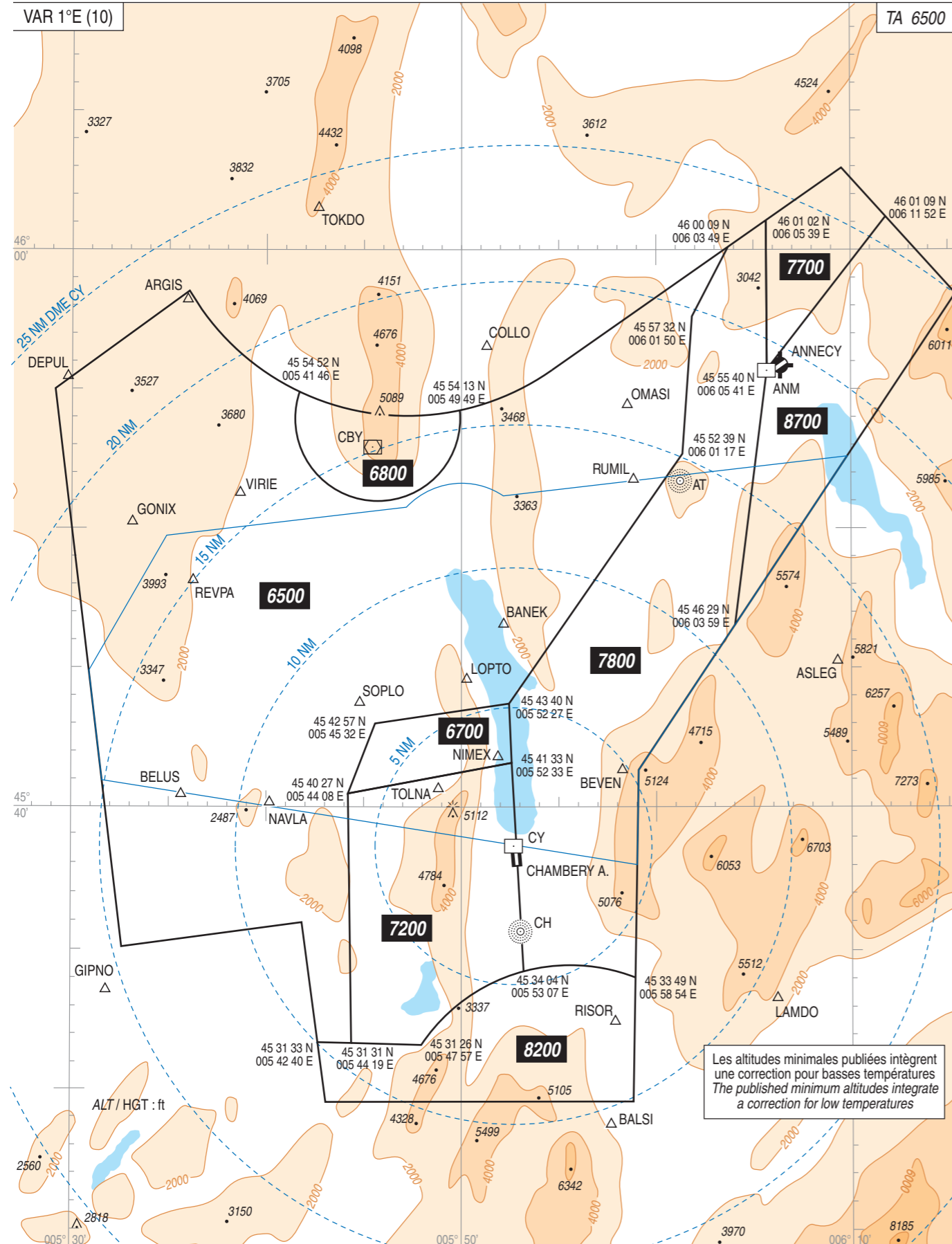
ATIS	CHAMBERY	127.1	LYON Approche/Approach	125.8 en dehors des horaires CHAMBERY APP, dans la TMA 1 de 6000 AMSL au FL 095 et dans la TMA 2.
FIS	CHAMBERY Information	123.7		
APP	CHAMBERY Approche/Approach	121.2 123.7 (s)		Outside of CHAMBERY APP HOR within TMA 1 from 6000 AMSL to FL 095 and within TMA 2.
TWR	CHAMBERY Tour/Tower	118.3		



(1) : le plus élevé des deux.  
whichever is higher

**CHAMBERY AIX LES BAINS**  
**Altitudes Minimales de Sécurité Radar**  
**Minimum Radar Safety Altitudes**

APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.2 123.7(s)  
LYON Approche / Approach 125.8 en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans la TMA 1 de 6000 AMSL au FL095 et dans la TMA 2.  
outside HOR CHAMBERY APP, within TMA 1 from 6000 AMSL up to FL095 and within TMA 2.

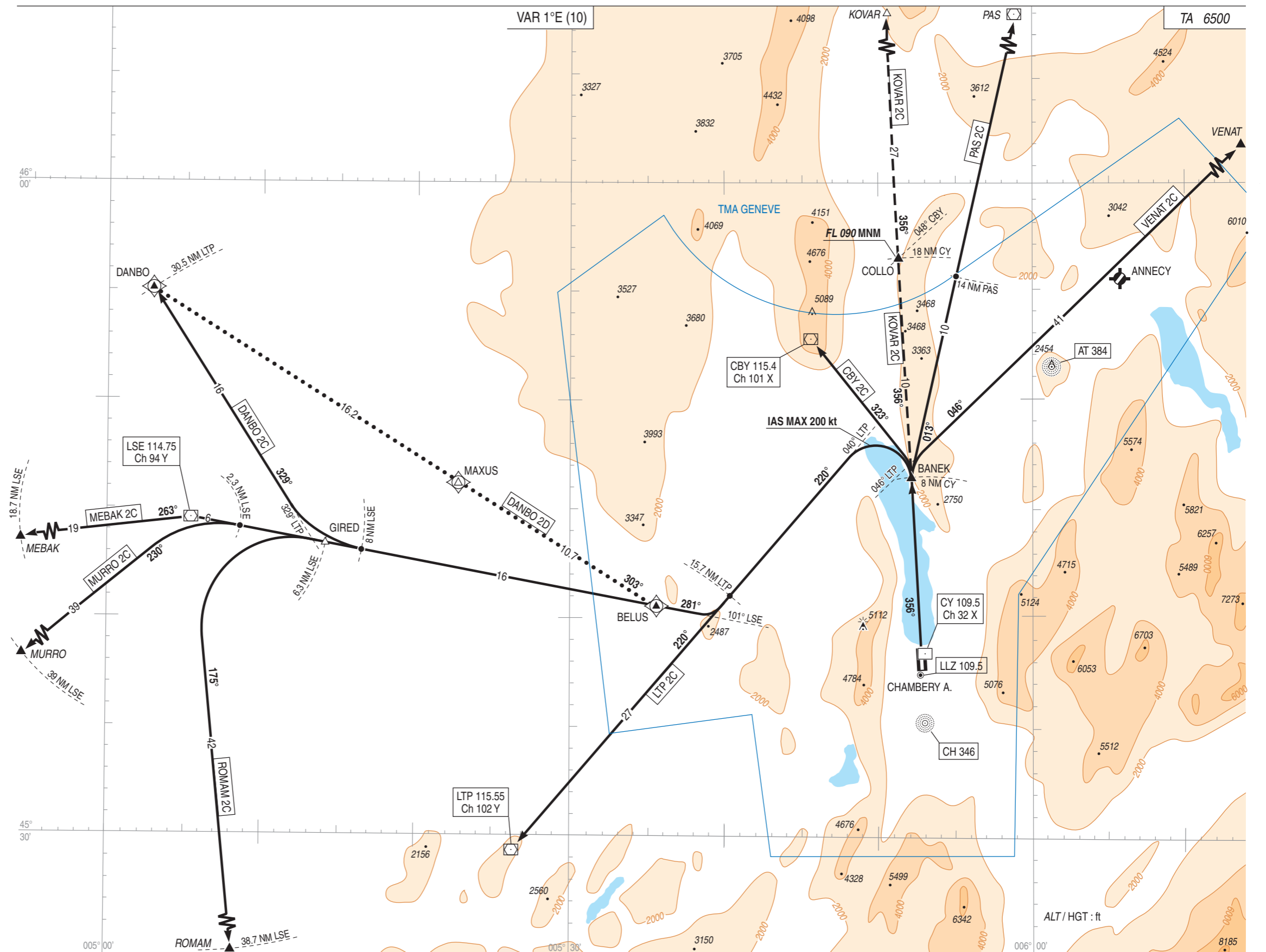




### CHAMBERY AIX LES BAINS SID RWY 36 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

ATIS CHAMBERY 127.1      FIS : CHAMBERY Information 123.7  
TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.3  
APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.2 123.7 (s)  
LYON Approche/Approach 125.8 en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans la TMA 1 de 6000 AMSL au FL095 et dans la TMA 2.  
outside HOR CHAMBERY APP, within TMA 1 from 6000 AMSL up to FL095 and within TMA 2.

..... RNAV (DME/DME, VOR/DME LTP, GNSS)  
← Sur clearance ATC uniquement / Only on ATC clearance



**CHAMBERY AIX LES BAINS**  
**SID RWY 36**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RWY 36	ROUTES <i>Routings</i>	PENTES <i>Slopes</i>
<p><b>CBY 2C (CHAMBERY)</b> réservé aux vols intérieurs TMA CHAMBERY</p> <p><b>CBY 2C (CHAMBERY)</b> <i>Reserved for local flights TMA CHAMBERY</i></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à gauche 143° CBY (RM 323°) vers CBY.</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY). At BANEK, left 143° CBY (MAG 323°) to CBY.</i></p>	<p>Pente 6,1 % MNM jusqu'à 5000 ft (note 3)</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 5000 ft (see note 3)</i></p>
<p><b>KOVAR 2C</b> sur CLR ATC uniquement</p> <p><b>KOVAR 2C</b> <i>Only with ATC clearance</i></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°), vers BANEK, COLLO, KOVAR.</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK, COLLO, KOVAR.</i></p>	<p>Pente 6,1 % MNM jusqu'à 3200 ft (note 2) Contrainte ATS : pente 7,6 % MNM pour atteindre FL 090 MNM à COLLO (note 5)</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 3200 ft (see note 2) ATS: slope 7.6 % MNM to reach FL 090 at COLLO (see note 5)</i></p>
<p><b>PAS 2C (PASSEIRY)</b> pour vol NON-RNAV uniquement et via G32 et J41</p> <p><b>PAS 2C (PASSEIRY)</b> <i>Non RNAV flights and via G32 and J41</i></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à droite 193° PAS (RM 013°) vers PAS.</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY), At BANEK, right 193° PAS (MAG 013°) to PAS.</i></p>	<p>Pente 6,1 % MNM jusqu'à 3200 ft (note 2)</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 3200 ft (see note 2)</i></p>
<p><b>VENAT 2C</b> interdit UK et IRL, FIR PARIS, TMA DEAUVILLE et pour tra- fic avec un RFL inférieur au FL 125.</p> <p><b>VENAT 2C</b> <i>Prohibited UK and IRL, PARIS FIR, DEAUVILLE TMA and not available for traffic with RFL below FL 125.</i></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à droite (IAS MAX 200 kt) 046° LTP (RM 046°) (IAS MAX 220 kt sauf instruction de GENEVE ATC) vers VENAT.</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY) At BANEK, right (IAS MAX 200 kt) 046° LTP (MAG 046°) (IAS MAX 220 kt except otherwise instructed by GENEVA ATC) to VENAT.</i></p>	<p>Pente 6,1 % MNM jusqu'à 3600 ft (note 4).</p> <p>Contrainte ATS : pente 8,1 % MNM jusqu'au FL 130 (note 5)</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 3600 ft (see note 4) ATS: slope 8,1 % MNM up to FL 130 (see note 5)</i></p>
<p><b>LTP 2C</b> Réservé destination LFLY, LFL et LFLS</p> <p><b>LTP 2C</b> <i>Reserved destination LFLY, LFL and LFLS</i></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à gauche (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (RM 220°), vers LTP.</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY), At BANEK, left (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (MAG 220°) to LTP.</i></p>	<p>Pente 6,1 % MNM jusqu'à 4100 ft (note 1)</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 4100 ft (see note 1)</i></p>
<p><b>DANBO 2C</b> Interdit destination BENELUX Non RNAV uniquement</p> <p><b>DANBO 2C</b> <i>Prohibited destination BENELUX, Non RNAV only</i></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à gauche (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (RM 220°) vers LTP, à D 15.7 LTP, à droite 101° LSE (RM 281°) vers BELUS, à D 8 LSE à droite 329° LTP (RM 329°) vers DANBO (D30,5 LTP).</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY). At BANEK, left (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (MAG 220°) to LTP, at D 15.7 LTP, right 101° LSE (MAG 281°) to BELUS, at D8 LSE right 329° LTP (MAG 329°) to DANBO (D30,5 LTP).</i></p>	<p>Pente 6,1% MNM jusqu'à 4100 ft (note 1) Contrainte ATS : pente 9,3 % pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur à FL 110</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 4100 ft (see note 1) ATS: slope 9.3 % MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level upper than FL 110.</i></p>

**CHAMBERY AIX LES BAINS**  
**SID RWY 36**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RWY 36	ROUTES <i>Routings</i>	PENTES <i>Slopes</i>
<p><b>DANBO 2D</b> En partie RNAV (note 6) Interdit destination BENELUX</p> <p><b>DANBO 2D</b> <i>Partly RNAV (see note 6)</i> <i>Prohibited destination</i> <i>BENELUX</i></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à gauche (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (RM 220°) vers LTP, à D 15.7 LTP à droite 101° LSE (RM 281°) vers BELUS, puis direct MAXUS, puis DANBO.</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY), at BANEK, left (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (MAG 220°) to LTP, at D 15.7 LTP right 101° LSE (MAG 281°) to BELUS then direct MAXUS and DANBO.</i></p>	<p>Pente 6.1 % MNM jusqu'à 4100 ft (note 1) Contrainte ATS : pente 9,3 % pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur à FL 110</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 4100 ft (see note 1)</i> <i>ATS: slope 9.3 % MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level upper than FL 110</i></p>
<p><b>MEBAK 2C</b></p> <p><b>MEBAK 2C</b></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à gauche (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (RM 220°) vers LTP. A D15,7 LTP à droite 101° LSE (RM 281°) vers BELUS, puis LSE, à LSE, à gauche 263° LSE (RM 263°) vers MEBAK (D18,7 LSE).</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY). At BANEK, left (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (MAG 220°) to LTP. At D15.7 LTP, right 101° LSE (MAG 281°) to BELUS, then LSE, at LSE, left 263° LSE (MAG 263°) to MEBAK (D18.7 LSE).</i></p>	<p>Pente 6,1% MNM jusqu'à 4100 ft (note 1) Contrainte ATS : pente 9,3 % pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur à FL 110. Si niveau de croisière demandé supérieur à FL195, FL 200 MNM à MEBAK</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 4100 ft (see note 1)</i> <i>ATS: slope 9.3% MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level upper than FL 110 (see note 5).</i> <i>If cruising level upper than FL195, FL 200 MNM at MEBAK</i></p>
<p><b>MURRO 2C</b></p> <p><b>MURRO 2C</b></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à gauche (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (RM 220°) vers LTP. A D15,7 LTP à droite 101° LSE (RM 281°) vers BELUS, et LSE, à D2,3 LSE à gauche 230° LSE (RM 230°) vers MURRO (D39 LSE).</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY). At BANEK, left (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (MAG 220°) to LTP. At D15.7 LTP right 101° LSE (MAG 281°) to BELUS and LSE, at D2.3 LSE, left 230° LSE (MAG 230°) to MURRO (D39 LSE).</i></p>	<p>Pente 6,1 % MNM jusqu'à 4100 ft (note 1) Contrainte ATS : pente 9,3 % pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur à FL 110</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 4100 ft (see note 1)</i> <i>ATS: slope 9.3 % MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level upper than FL 110</i></p>
<p><b>ROMAM 2C</b></p> <p><b>ROMAM 2C</b></p>	<p>Monter sur l'axe ILS CY (RM 356°) jusqu'à BANEK (D8 CY), à BANEK, à gauche (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (RM 220°) vers LTP. A D15,7 LTP à droite 101° LSE (RM 281°) vers BELUS, et LSE, à D 6,3 LSE, à gauche 175° LSE (RM 175°) vers ROMAM (D38,7 LSE).</p> <p><i>Climb on LOC axis CY (MAG 356°) to BANEK (D8 CY). At BANEK, left (IAS MAX 200 kt) 040° LTP (MAG 220°) to LTP. At D15.7 LTP right 101° LSE (MAG 281°) to BELUS and LSE, at D 6.3 LSE, left 175° LSE (MAG 175°) to ROMAM (D38.7 LSE).</i></p>	<p>Pente 6,1 % MNM jusqu'à 4100 ft (note 1) Contrainte ATS : pente 9,3 % pour atteindre FL 110 MNM à BELUS, si niveau de croisière supérieur à FL 110</p> <p><i>Slope 6.1 % MNM up to 4100 ft (see note 1)</i> <i>ATS: slope 9.3 % MNM to reach FL 110 MNM at BELUS if cruising level upper than FL 110</i></p>

**CHAMBERY AIX LES BAINS**  
**SID RWY 36**  
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

**Pentes obstacles :**

Note 1 : Pente théorique 6,1 % MNM déterminée par le relief MONT CORSUET 2750 ft. L'obstacle 3800 ft impose le maintien de cette pente jusqu'à 4100 ft.

Note 2 : Pente théorique 6,1 % MNM jusqu'à 3200 ft déterminée par le relief MONT CORSUET 2750 ft.

Note 3 : Pente théorique 6,1 % MNM déterminée par le relief MONT CORSUET 2750 ft. Le pylône 5089 ft situé sur le relief du Grand Colombier impose le maintien de cette pente jusqu'à 5000 ft.

Note 4 : Pente théorique 6,1 % MNM déterminée par MONT CORSUET 2750 ft. Le relief "Tête du Parmelan" 6010 ft impose le maintien de cette pente jusqu'à 3600 ft.

**Pentes dues aux contraintes ATS :**

Note 5 : En cas d'impossibilité de maintenir la pente ATS prescrite, le pilote doit aviser l'organisme ATC.

**Partie RNAV des SID :**

Note 6 : protégés pour tout capteur (VOR/DME de référence LTP, DME/DME, GNSS).

**Obstacles gradients:**

Note 1: Theoretical gradient 6.1 % MNM determined by the MONT CORSUET relief 2750 ft. The 3800 ft obstacle requires to maintain this climb gradient up to 4100 ft.

Note 2: Theoretical gradient 6.1 % MNM up to 3200 ft determined by the MONT CORSUET relief 2750 ft.

Note 3: Theoretical gradient 6.1 % MNM up to 3200 ft determined by the MONT CORSUET relief 2750 ft. The 5089 ft pylon located on the "Grand Colombier" relief requires to maintain this climb gradient up to 5000 ft.

Note 4: Theoretical gradient 6.1 % MNM, determined by the MONT CORSUET 2750 ft. The 6010 ft relief "Tête du Parmelan" requires to maintain this climb gradient up to 3600 ft.

**ATS slopes:**

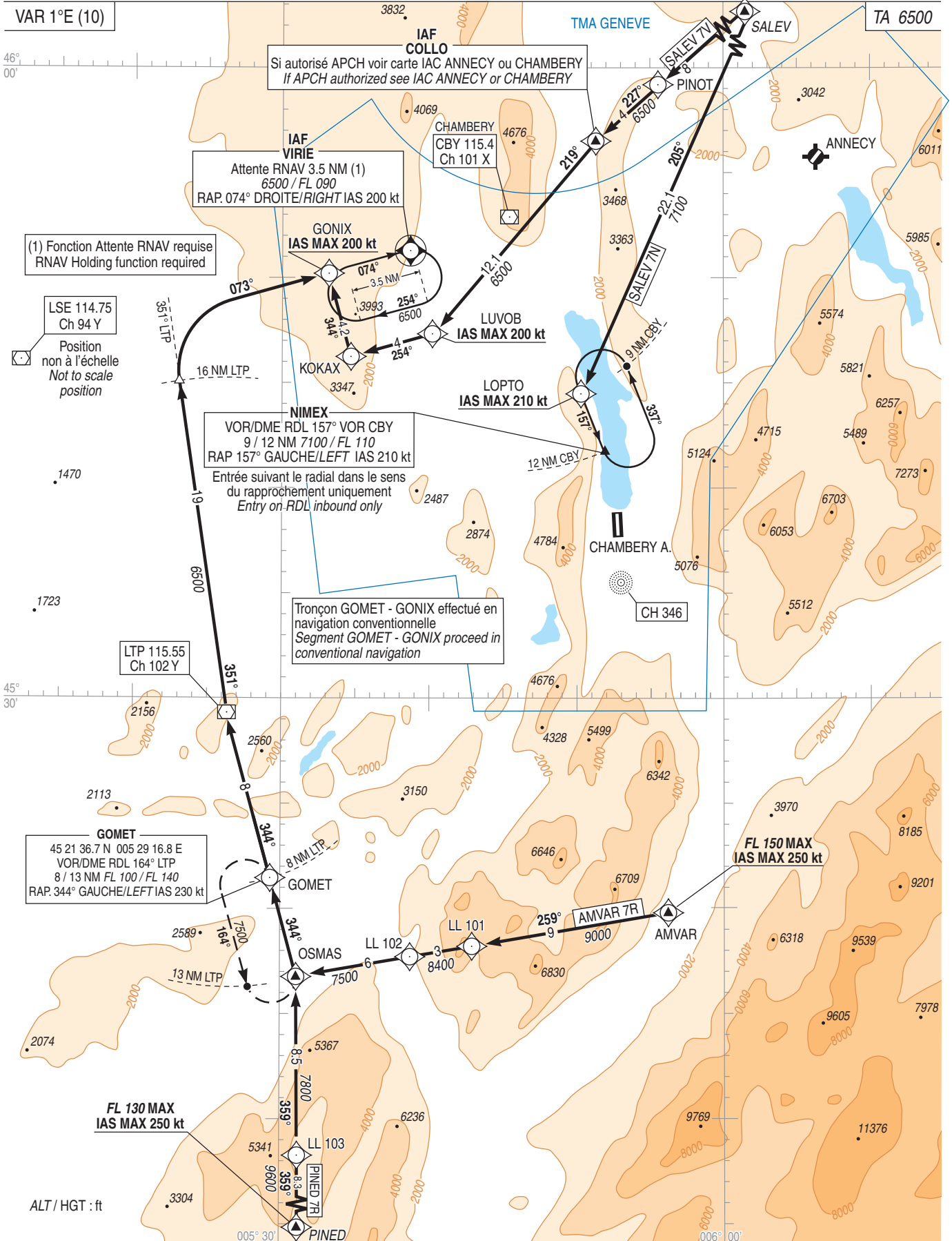
Note 5: in case of impossibility to maintain the ATS climb gradient required, the pilot must inform the appropriate ATC unit.

**SID RNAV Parts:**

Note 6: Protected for all sensors (LTP reference VOR/DME, DME/DME, GNSS).

### CHAMBERY AIX LES BAINS STAR RNAV CHAMBERY AIX LES BAINS - ANNECY MEYTHET (Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

ATIS CHAMBERY 127.1 FIS : CHAMBERY Information 123.7 TWR : CHAMBERY Tour/Tower 118.3 - TWR : ANNECY Tour/Tower 118.2  
APP : CHAMBERY Approche/Approach 121.2 123.7 (s)  
LYON Approche/Approach 125.425 en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans la TMA 1 de 6000 AMSL au FL095 et dans la TMA 2.  
outside HOR CHAMBERY APP, within TMA 1 from 6000 AMSL up to FL095 and within TMA 2.



**CHAMBERY AIX LES BAINS**  
**STAR RNAV CHAMBERY AIX LES BAINS - ANNECY MEYTHET**  
 (Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

Compte tenu des particularités des procédures d'APCH d'ANNECY et CHAMBERY, CHAMBERY APP ne communique pas d'EAT mais un délai d'attente prévu aux aéronefs pour lesquels le début de la procédure d'approche doit être retardé.

*Taking into account the specific APCH procedures for ANNECY and CHAMBERY, CHAMBERY APP will not issue an EAT but an expected holding delay to ACFT for which the APCH procedure has to be delayed.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD2 LFLB TEXT 3.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

See AD2 LFLB TEXT 3

STAR	Points caractéristiques <i>Significant points</i>	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RMK
SALEV 7V	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ SALEV</li> <li>◇ PINOT</li> <li>◆ COLLO</li> <li>◇ LUVOB</li> <li>◇ KOKAX</li> <li>◇ GONIX</li> <li>◆ VIRIE</li> </ul>	Voir/See ENR 4.3	IAS 200 kt MAX IAS 200 kt MAX IAS 200 kt MAX IAF, IAS 200 kt MAX
SALEV 7N	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ SALEV</li> <li>◇ LOPTO</li> <li>◆ NIMEX</li> </ul>	Voir/See ENR 4.3	IAS 210 kt MAX IAF
AMVAR 7R	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ AMVAR</li> <li>◇ LL 101</li> <li>◇ LL 102</li> <li>◇ OSMAS</li> <li>◆ GOMET</li> <li>◇ LTP</li> <li>△ 16 NM LTP</li> <li>◇ GONIX</li> <li>◆ VIRIE</li> </ul>	Voir/See ENR 4.3 45 18 14 N, 005 42 58 E 45 17 44 N, 005 38 47 E Voir/See ENR 4.3 Voir/See ENR 4.3 Voir/See ENR 4.4  Voir/See ENR 4.3 Voir/See ENR 4.3	FL 150 MAX, IAS 250kt MAX  Tronçon GOMET-GONIX effectué en navigation conventionnelle <i>Segment GOMET-GONIX proceed in conventional navigation</i> D9 CBY, IAS 200 kt MAX IAF, IAS 200 kt MAX
PINED 7R	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ PINED</li> <li>◇ LL 103</li> <li>◇ OSMAS</li> <li>◆ GOMET</li> <li>◇ LTP</li> <li>△ 16 NM LTP</li> <li>◇ GONIX</li> <li>◆ VIRIE</li> </ul>	Voir/See ENR 4.3 45 08 17 N, 005 31 12 E Voir/See ENR 4.3 Voir/See ENR 4.3 Voir/See ENR 4.4  Voir/See ENR 4.3 Voir/See ENR 4.3	FL 130 MAX D 45 LSE ; IAS 250 kt MAX  Tronçon LTP-GONIX effectué en navigation conventionnelle <i>Segment LTP-GONIX proceed in conventional navigation</i> D9 CBY, IAS 200 kt MAX IAF, IAS 200 kt MAX

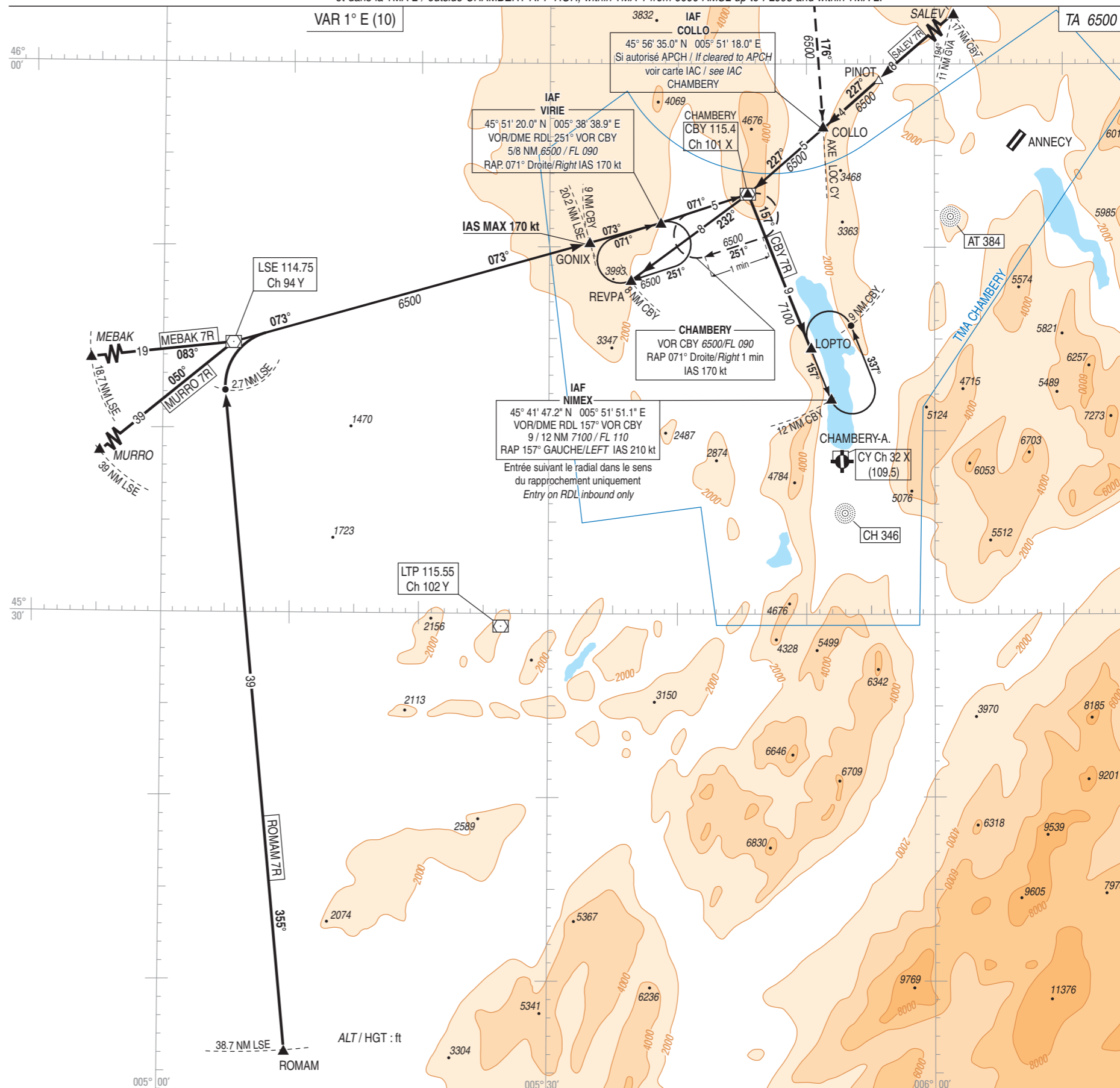
### CHAMBERY AIX LES BAINS STAR CONV (Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

ATIS CHAMBERY 127.1 - FIS : CHAMBERY Information 123.7 - TWR : CHAMBERY Tour / Tower 118.3

APP : CHAMBERY Approche / Approach 121.2 - 123.7 (s)

LYON Approche / Approach 125.425 en dehors des HOR CHAMBERY APP, dans la TMA 1 de 6000 AMSL au FL095  
et dans la TMA 2 / outside CHAMBERY APP HOR, within TMA 1 from 6000 AMSL up to FL095 and within TMA 2.

Sur clearance ATC  
On ATC clearance



**CHAMBERY AIX LES BAINS**  
**STAR CONV**  
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

Compte tenu des particularités des procédures d'APCH de CHAMBERY, CHAMBERY APP ne communique pas d'EAT mais un délai d'attente prévu aux aéronefs pour lesquels le début de la procédure d'approche doit être retardé.

*Taking into account the specific APCH procedures for CHAMBERY, CHAMBERY APP will not issue an EAT but an expected holding delay to ACFT for which the APCH procedure has to be delayed.*

**PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**

Voir AD2 LFLB TEXT 3.

**RADIOCOMMUNICATION FAILURE**

See AD2 LFLB TEXT 3

STAR	Points caractéristiques <i>Significant points</i>	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RMK
<b>SALEV 7 R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ SALEV</li> <li>△ PINOT</li> <li>▲ COLLO</li> <li>☒ CBY</li> <li>▲ REVPA</li> <li>▲ VIRIE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See AD2 LFLB .19</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> </ul>	IAS 170 kt MAX IAF
<b>MEBAK 7R</b> Interdit au TFC en provenance FIR et UIR PARIS, TMA LFRG, UK et Irlande <i>Prohibited for TFC coming from FIR and UIR PARIS, TMA LFRG, UK and Ireland.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ MEBAK</li> <li>☒ LSE</li> <li>▲ GONIX</li> <li>▲ VIRIE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.1</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> </ul>	D 9 CBY : IAS 170 kt MAX IAF
<b>MURRO 7R</b> Interdit au TFC en provenance FIR et UIR PARIS, TMA LFRG, UK et Irlande <i>Prohibited for TFC coming from FIR and UIR PARIS, TMA LFRG, UK and Ireland.</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ MURRO</li> <li>☒ LSE</li> <li>▲ GONIX</li> <li>▲ VIRIE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.1</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> </ul>	D 9 CBY : IAS 170 kt MAX IAF
<b>ROMAM 7R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▲ ROMAM</li> <li>☒ LSE</li> <li>▲ GONIX</li> <li>▲ VIRIE</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.1</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> </ul>	D 9 CBY : IAS 170 kt MAX IAF
<b>CBY 7R</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>☒ CBY</li> <li>▲ LOPTO</li> <li>▲ NIMEX</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voir/See AD2 LFLB .19</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> <li>Voir/See ENR 4.3</li> </ul>	IAS 210 kt MAX IAF