

Page 1

Changed chart(s) since Disc 03-2011

ADD = Added chart, REV = Revised chart, DEL = Deleted chart.

ACT	PROCEDURE IDENT	INDEX	REV DATE	EFF DATE
-----	-----------------	-------	----------	----------

No revision activity since Disc 03-2011

LSZG (Grenchen)**General Info**

Grenchen, CHE

N 47° 10.9' E 07° 25.0' Mag Var: 0.0°W

Elevation: 1411'

Public, IFR, Control Tower, Customs, Landing Fee

Pattern Altitude: 1589 feet AGL

Fuel: 100LL, Jet A-1

Repairs: Minor Airframe, Minor Engine

Time Zone Info: GMT+1:00 uses DST

Runway Info

Runway 07-25 3281' x 75' asphalt

Runway 07R-25L 2297' x 66' grass

Runway 07 (65.0°M) TDZE 1407'

Lights: Edge, REIL

Right Traffic

Displaced Threshold Distance 443'

Runway 07R (65.0°M) TDZE 1411'

Runway 25 (245.0°M) TDZE 1407'

Lights: Edge, REIL

Runway 25L (245.0°M) TDZE 1411'

Communications InfoATIS **121.1**Grenchen Tower **120.1**Grenchen Tower **119.7** SecondaryGrenchen Ground Control **121.8****Notebook Info**

AREA
BERN

SWITZERLAND

JEPPESEN

12 JUN 09

10-1V

*Within TMA (D) Bern

BERN ARRIVAL 127.32* (ge, en)

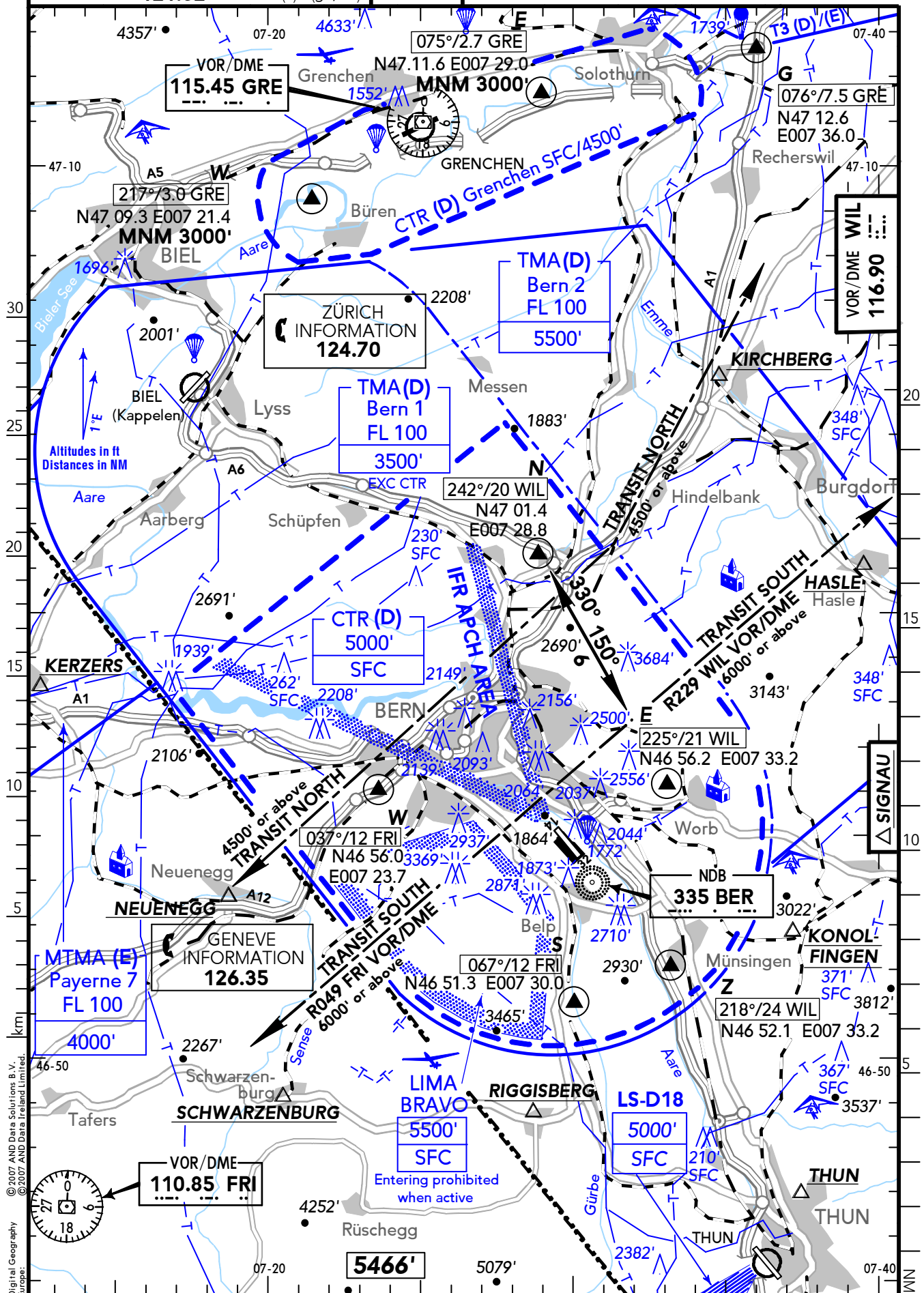
BERN DEPARTURE 127.32 (ge, en)

BERN TOWER 121.02 119.70 (S) (ge, en)

VDF

ATIS

125.12



AREA
BERN

10-1VA

12 JUN 09

JEPPESEN

SWITZERLAND

ACFT entering for LDG or leaving CTR Bern shall proceed via the established routes and control points (clearance by BERN TWR required). MAX ALT within CTR: 4500'.

Monitor Bern ATIS. Confirm ATIS designator on first radio contact.

For transit flights across TMA and CTR Bern, if outside AD op hr no contact with TWR/APP is possible, monitor ATIS for instructions to receive crossing clearance.

Transit flights according to instructions (clearance) from BERN TWR.

During AD op hr transit flights should (if weather conditions permit) follow the published transit routes, unless otherwise instructed by ATC. When GLD sector LIMA BRAVO is active (ATIS) the MNM ALT on TRANSIT SOUTH is 6000'.

Establish radio contact with BERN TWR at least 5 MIN prior to entering the CTR or at Kirchberg, Hasle, Signau, Konolfingen, Thun, Riggisberg, Schwarzenburg, Neueneegg or Kerzers (as depicted on 10-1V).

The intended arrival route shall be submitted on first contact, e.g. HASLE - E.

The climb shall be continued after take-off up to MAX ALT 4500'.

Radio failure ARR: Set transponder on 7600. Without clearance to enter traffic circuit: Leave CTR on shortest way and proceed to the alternate AD. After clearance to enter traffic circuit: Join traffic circuit, look out for light signals from tower, land on RWY-in-use.

Radio failure DEP: Before TKOF: Return to aircraft stand via TWY, looking out for light signals from tower. After TKOF: Set transponder on 7600 and leave the CTR according to the clearance.

Der Einflug in die CTR Bern zur Landung und der Ausflug haben über die festgelegten Flugwege und Kontrollpunkte zu erfolgen (Freigabe durch BERN TWR ist erforderlich). MAX ALT innerhalb CTR: 4500'.

ATIS Bern abhören. ATIS-Kennbuchstaben beim ersten Funkkontakt bestätigen.

Für Transitflüge durch die TMA und CTR Bern muss die ATIS mitgehört werden, um Anweisungen für eine Durchflugbewilligung zu erhalten, sofern außerhalb der Flughafenbetriebszeiten kein Kontakt mit TWR/APP möglich ist.

Für Transitflüge durch die CTR ist ebenfalls eine Freigabe von BERN TWR erforderlich.

Während der AD op hr sollten Transitflüge (wenn es die Wetterbedingungen zulassen) die publizierten Transitrouten benutzen, sofern sie durch ATC keine anderen Anweisungen erhalten. Bei aktiviertem GLD-Sektor LIMA BRAVO (ATIS) beträgt die Mindestflughöhe auf TRANSIT SOUTH 6000'.

Funkkontakt mit BERN TWR spätestens 5 MIN vor Einflug in die CTR aufnehmen oder über Kirchberg, Hasle, Signau, Konolfingen, Thun, Riggisberg, Schwarzenburg, Neueneegg oder Kerzers (wie auf 10-1V abgebildet).

Mit dem ersten Funkkontakt ist die vorgesehene Anflugroute zu melden, z.B. HASLE - E.

Der Steigflug soll nach dem Start bis MAX ALT 4500' kontinuierlich fortgesetzt werden.

Funkausfall bei ARR: Transponder auf 7600 einstellen. Ohne Freigabe für den Einflug in die Platzrunde: CTR auf dem kürzesten Weg verlassen und zum Ausweichflugplatz fliegen. Nach Erhalt der Freigabe für die Platzrunde: Anflug weiterführen, auf Lichtsignale vom Tower achten, auf der in Betrieb stehenden Piste landen.

Funkausfall bei DEP: Vor dem Start: Zurück zum Standplatz über TWY und Lichtsignale vom Tower beachten. Nach dem Start: Transponder auf 7600 einstellen und CTR entsprechend der erhaltenen Freigabe verlassen.

ACFT (LDG ou quitter CTR Bern) doivent procéder par les itinéraires et les points de compte rendu (autorisation nécessaire de BERN TWR). ALT MAX dans la CTR: 4500'.

Ecouter Bern ATIS. Confirmer ATIS au premier contact radio.

Pour les vols de transit en TMA et CTR Bern, si le contact avec la TWR/APP n'est pas possible hors les op hr de l'AD, maintenir la veille sur la fréquence ATIS pour les instructions pour obtenir l'autorisation de traverser.

Vols de transit conformément aux instructions ("clearance") de BERN TWR.

Pendant AD op hr les vols de transit doivent (si les conditions atmosphériques laissent) suivre les itinéraires de transit publiés, sauf autorisation contraire de contrôle. Pendant l'activation du secteur GLD LIMA BRAVO (ATIS) l'ALT MNM sur TRANSIT SOUTH est 6000'.

Etablir le contact radio avec BERN TWR au moins 5 MIN avant d'entrer dans la CTR ou verticale de Kirchberg, Hasle, Signau, Konolfingen, Thun, Riggisberg, Schwarzenburg, Neueneegg, Kerzers (figuré au 10-1V).

Sur premier contact radio la route d'arrivée prévue doit être annoncée, par exemple HASLE - E.

Après le décollage la montée doit être continuée jusqu'au MAX ALT 4500'.

Panne radio à l'arrivée: Code transpondeur 7600. Sans "clearance" pour entrer dans le circuit: Quitter la CTR immédiatement et voler à l'AD de dégagement. Avec "clearance" pour entrer dans le circuit: Entrer dans le circuit, observer les signaux lumineux de la tour, atterrissage sur la piste opérationnelle.

Panne radio DEP: Avant TKOF: Retourner à la poste de stationnement d'aéronef, regardant les signaux lumineux de la tour. Après TKOF: Code transpondeur 7600, et quitter la CTR selon "clearance".

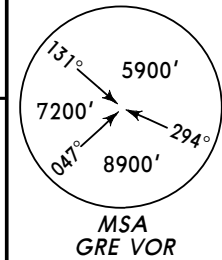
LSZG
GRENCHEN

5 MAR 10

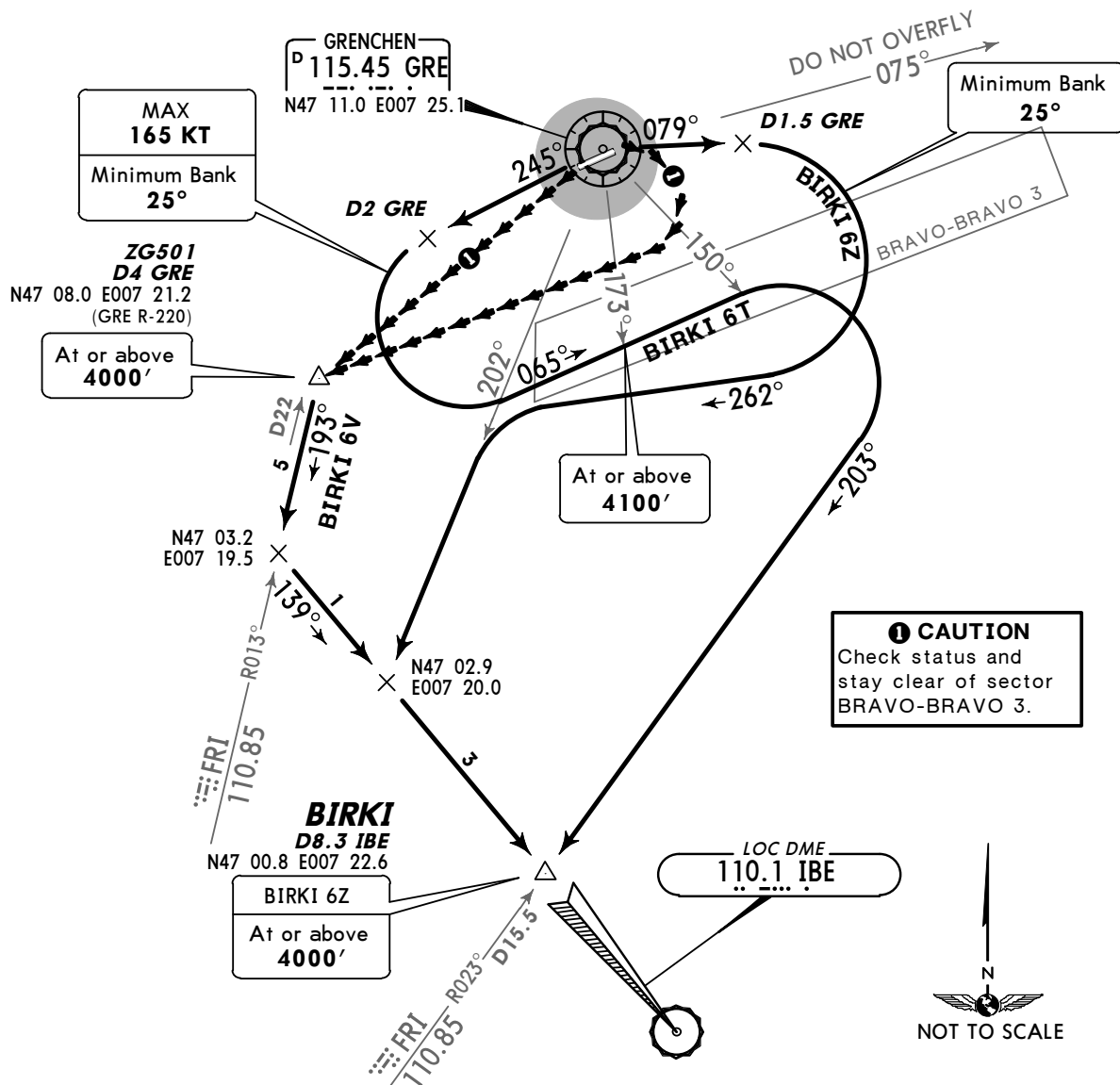
10-3

Eff 11 Mar

SID

Apt Elev
1411'Trans level: By ATC Trans alt: 6000'
EXPECT close-in obstacles: Trees up to 185' above DER
elevation.

BIRKI 6T [BIRK6T] **BIRKI 6V** **BIRKI 6Z [BIRK6Z]** **RWYS 25, 07 DEPARTURES**



These SIDs require minimum climb gradients of

BIRKI 6T: 425' per NM (7%) up to **4800'**.

BIRKI 6Z: 401' per NM (6.6%) up to **2500'**.

Gnd speed-KT	75	100	150	200	250	300
425' per NM	532	709	1063	1418	1772	2127
401' per NM	501	668	1003	1337	1671	2005

Initial climb clearance **5000'**

SID	RWY	ROUTING
BIRKI 6T ②	25	Climb straight ahead, intercept GRE R-245 to D2 GRE, turn LEFT, 065° track until passing GRE R-150, intercept FRI R-023 inbound, intercept IBE to BIRKI.
BIRKI 6V	07/25	In visual conditions proceed to ZG501, maintaining visual ground contact until reaching ZG501, intercept FRI R-013 inbound, intercept IBE to BIRKI.
BIRKI 6Z ②	07	Climb straight ahead, intercept GRE R-079 to D1.5 GRE, turn RIGHT, 262° track, intercept GRE R-202, intercept IBE to BIRKI. Do not fly north of GRE R-075.

② Only available when area BRAVO-BRAVO 3 inactive.

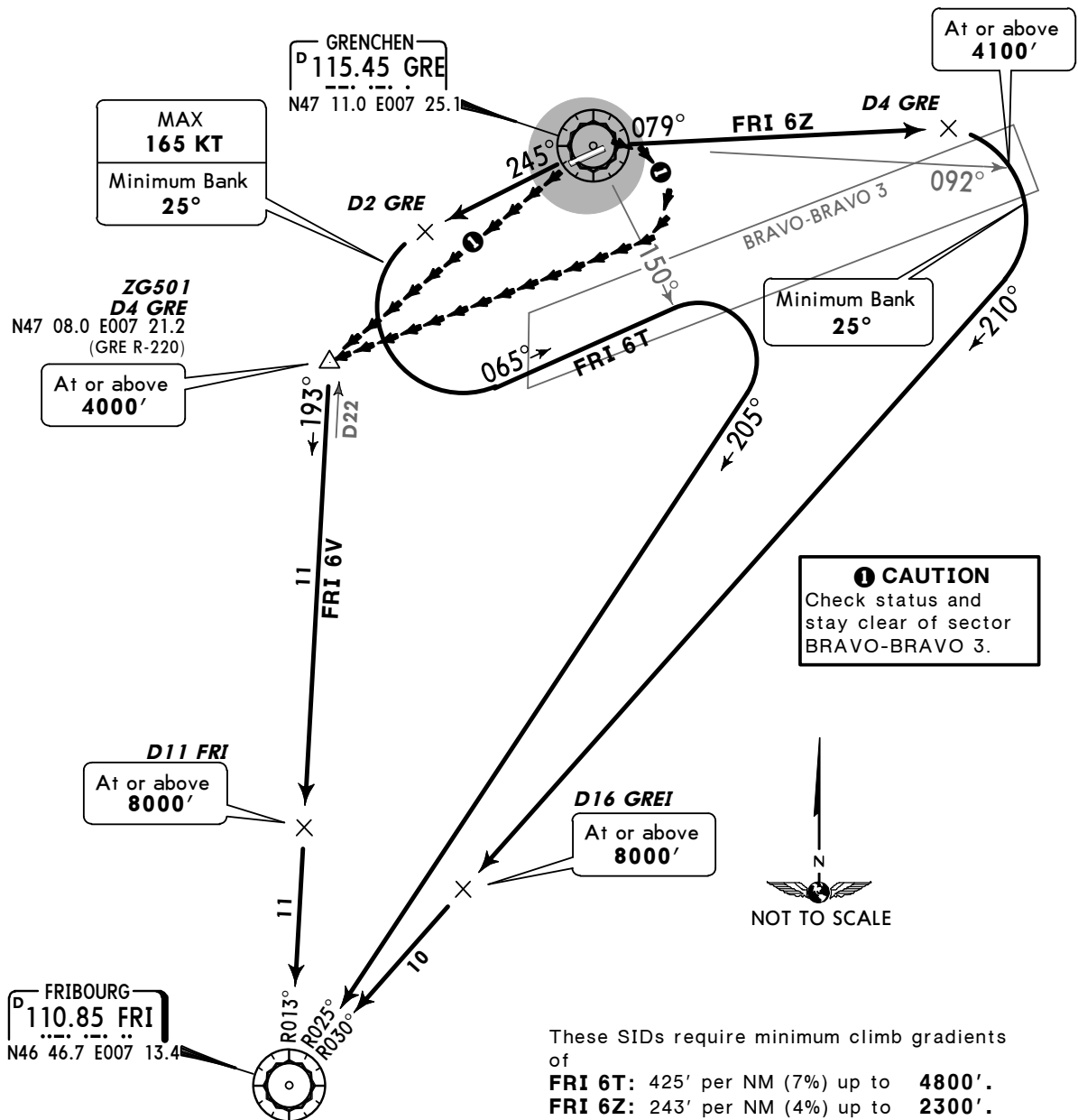
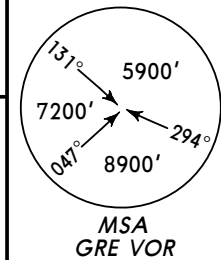
LSZG
GRENCHEN

5 MAR 10

(10-3A)

Eff 11 Mar

SID

Apt Elev
1411'Trans level: By ATC Trans alt: 6000'
EXPECT close-in obstacles: Trees up to 185' above DER
elevation.FRIBOURG 6T (FRI 6T)
FRIBOURG 6V (FRI 6V)
FRIBOURG 6Z (FRI 6Z)
RWYS 25, 07 DEPARTURES

These SIDs require minimum climb gradients of

FRI 6T: 425' per NM (7%) up to 4800'.

FRI 6Z: 243' per NM (4%) up to 2300'.

Gnd speed-KT	75	100	150	200	250	300
425' per NM	532	709	1063	1418	1772	2127
243' per NM	304	405	608	810	1013	1215

FRI 6T, 6Z: Initial climb clearance 5000'
FRI 6V: Initial climb clearance 6000'

SID	RWY	ROUTING
FRI 6T ②	25	Climb straight ahead, intercept GRE R-245 to D2 GRE, turn LEFT, 065° track until passing GRE R-150, intercept FRI R-025 inbound to FRI.
FRI 6V	07/25	In visual conditions proceed to ZG501, maintaining visual ground contact until reaching ZG501, intercept FRI R-013 inbound to FRI.
FRI 6Z ②	07	Climb straight ahead, intercept GRE R-079 to D4 GRE, turn RIGHT, intercept FRI R-030 inbound to FRI.

② Only available when area BRAVO-BRAVO 3 inactive.

LSZG
GRENCHEN

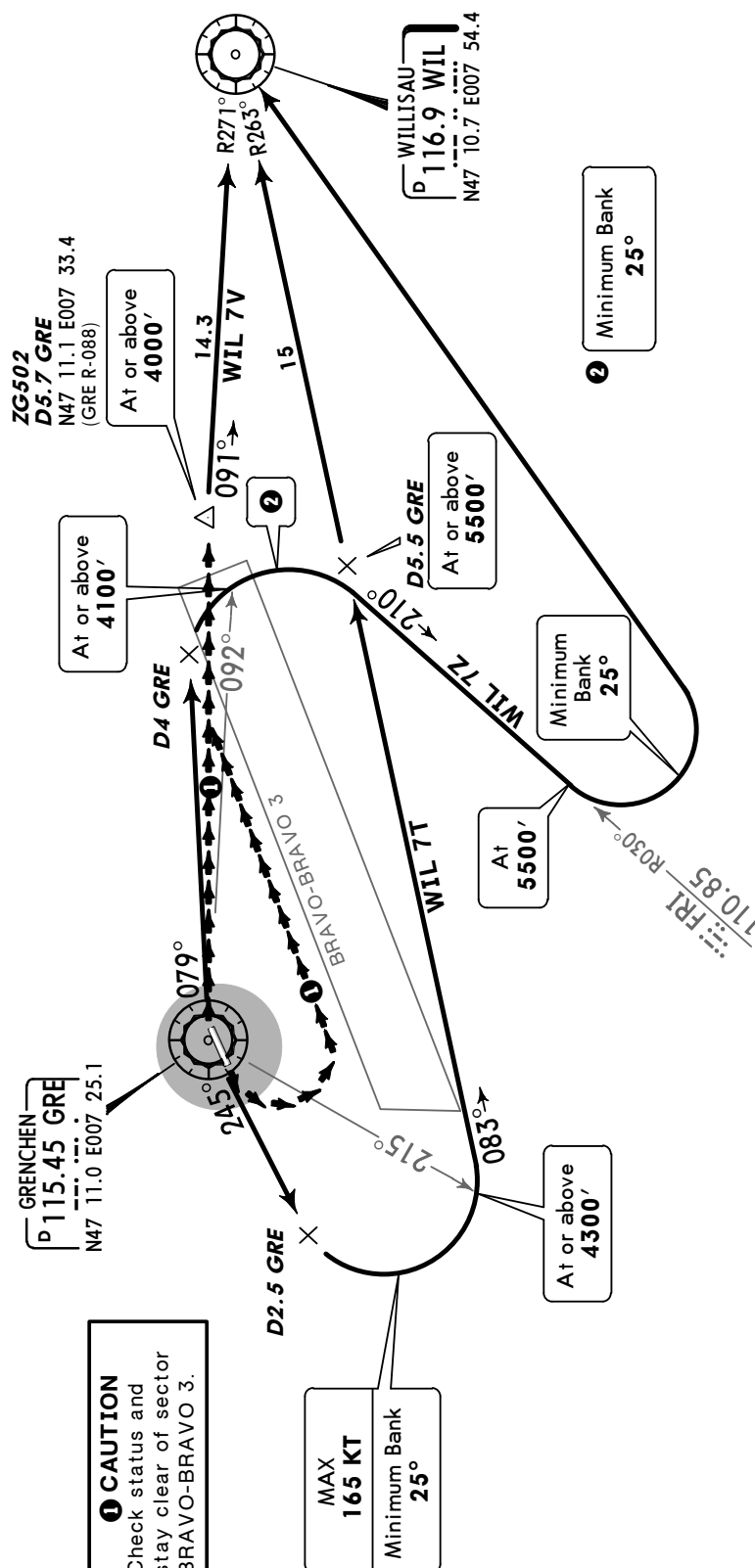
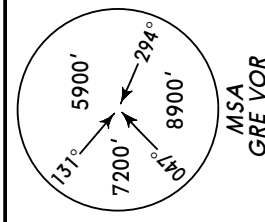
JEPPESEN GRENCHEN, SWITZERLAND
22 MAY 09 10-3B Eff 4 Jun

SID

Apt Elev
1411'

Trans level: By ATC Trans alt: 6000'
EXPECT close-in obstacles: Trees up to 185' above DER elevation.

WILLISAU SEVEN TANGO (WIL 7T)
WILLISAU SEVEN VICTOR (WIL 7V)
WILLISAU SEVEN ZULU (WIL 7Z)
RWYS 25, 07 DEPARTURES



Gnd speed-KT	75	100	150	200	250	300
286' per NM	357	476	714	952	1190	1428
243' per NM	304	405	608	810	1013	1215

These SIDs require minimum climb gradients of
WIL 7T: 286' per NM (4.7%) up to 2700'.
WIL 7Z: 243' per NM (4%) up to 2300'.

Initial climb clearance 6000'	
SID	RWY
WIL 7T	25
WIL 7V	07/25
WIL 7Z	07
Only available when area BRAVO-BRAVO 3 inactive.	

ROUTING	
WIL 7T	Climb straight ahead, intercept GRE R-245 to D2.5 GRE, turn LEFT, intercept WIL R-263 inbound to WIL.
WIL 7V	In visual conditions proceed to ZG502, maintaining visual ground contact until reaching ZG502, intercept WIL R-271 inbound to WIL.
WIL 7Z	Climb straight ahead, intercept GRE R-079 to D4 GRE, turn RIGHT, intercept FRI R-030 inbound, at 5500' turn LEFT to WIL.

LSZG/ZHI

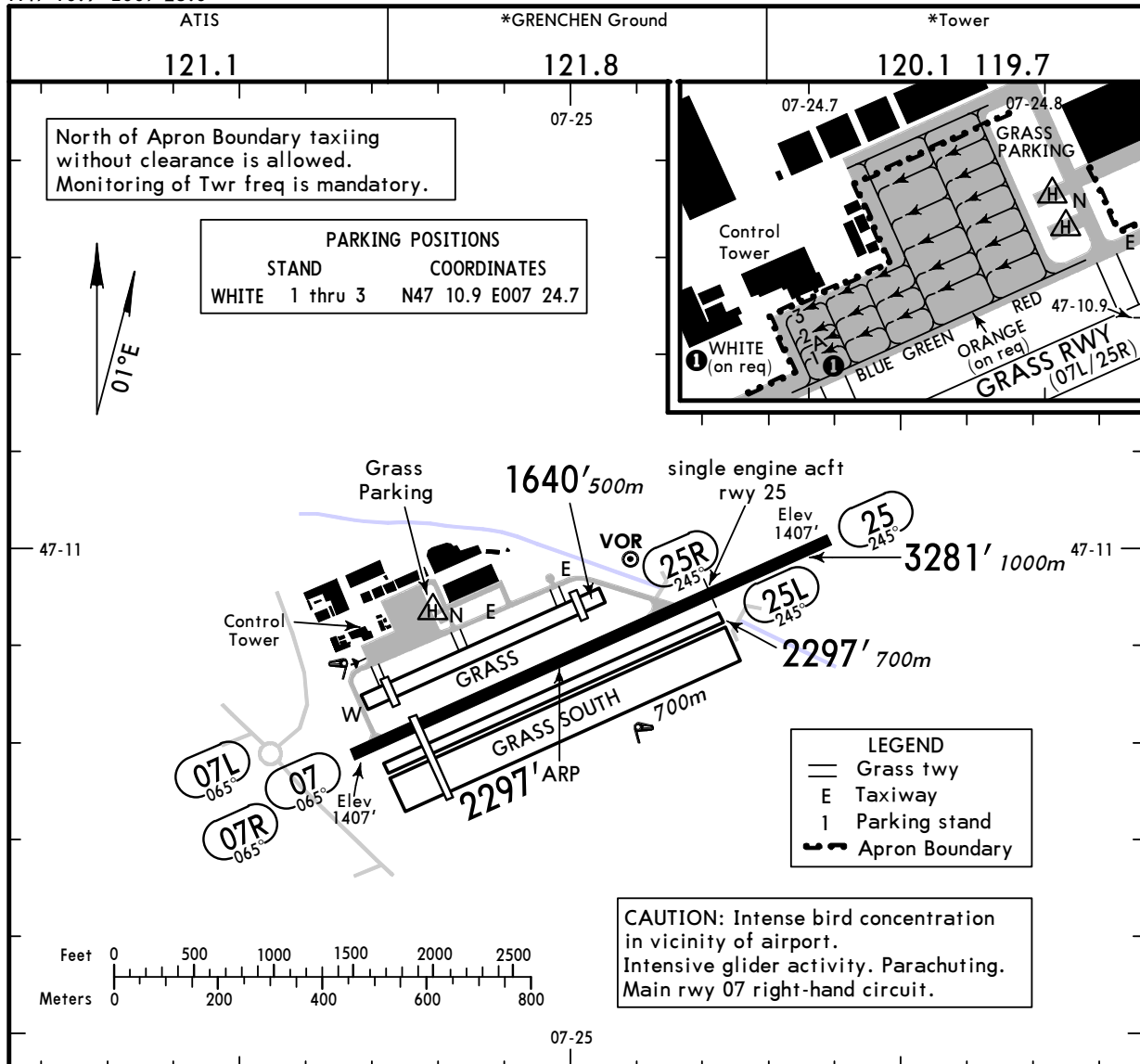
Apt Elev 1411'

N47 10.9 E007 25.0

JEPPESEN GRENCHEN, SWITZERLAND

24 SEP 10 (10-9)

GRENCHEN



ADDITIONAL RUNWAY INFORMATION

RWY		USABLE LENGTHS LANDING BEYOND		TAKE-OFF	WIDTH
		Threshold	Glide Slope		
07 25	HIRL APAPI-L (angle 3.5°, MEHT 10')	2838' 865m			75'
	HIRL REIL APAPI-L (angle 3.5°, MEHT 18')	④		3232' 985m	23m
07L 25R	Grass runway	1427' 435m			98'
		1476' 450m			30m
07R 25L	Grass runway	2001' 610m			66'
				2001' 610m	20m
07 25	Grass runway (South)	2001' 610m			230' 70m

② grooved

③ WARNING: APAPI only to be used within 3 NM from threshold runway 25.

④ Single engine acft: 2460'(750m).

Standard

TAKE-OFF ①

	LVP must be in Force RCLM (Day only) or RL	RCLM (Day only) or RL	NIL (DAY only)
A			
B	250m	400m	500m
C	NOT APPLICABLE		
D			

① Operators applying U.S. Ops Specs: CL required below 300m.

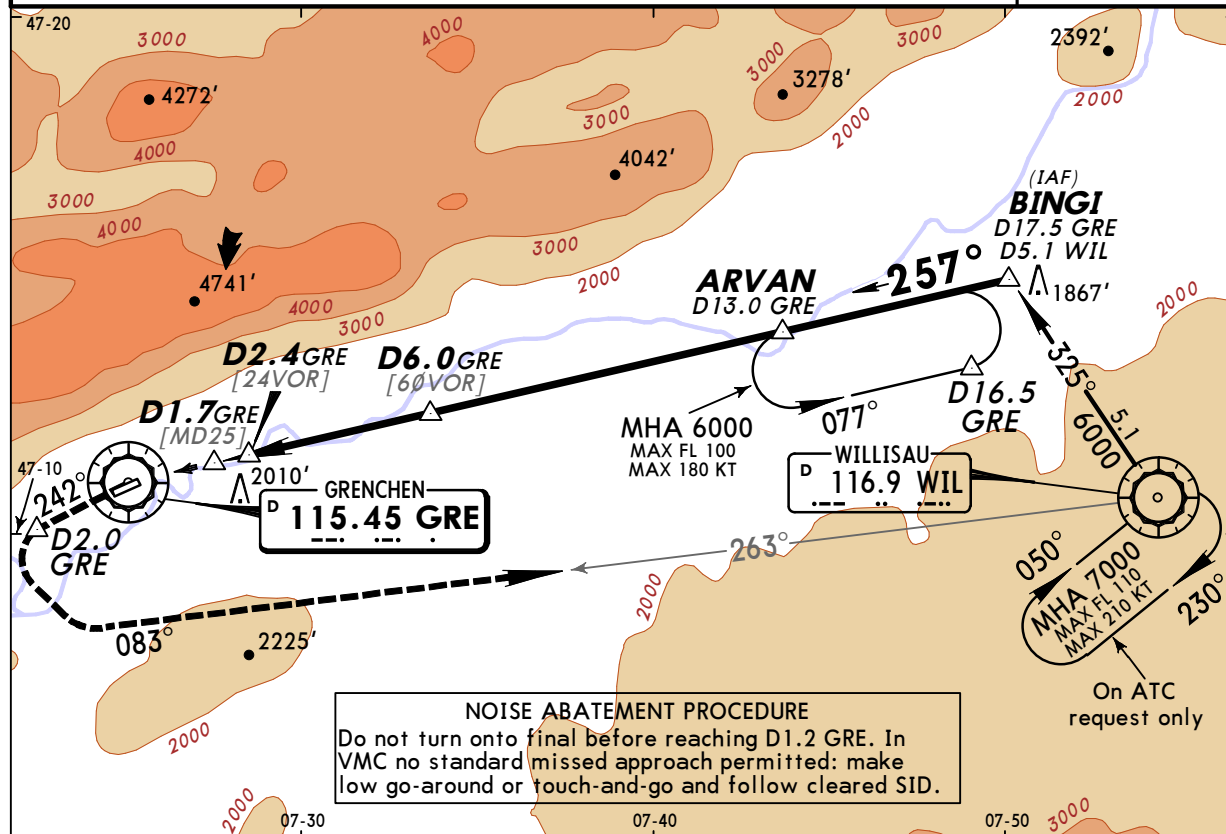
LSZG/ZHI
GRENCHEN

JEPPESEN
24 SEP 10 (13-1) CAT A & B

GRENCHEN, SWITZERLAND
(GPS) VOR Rwy 25

BRIEFING STRIP

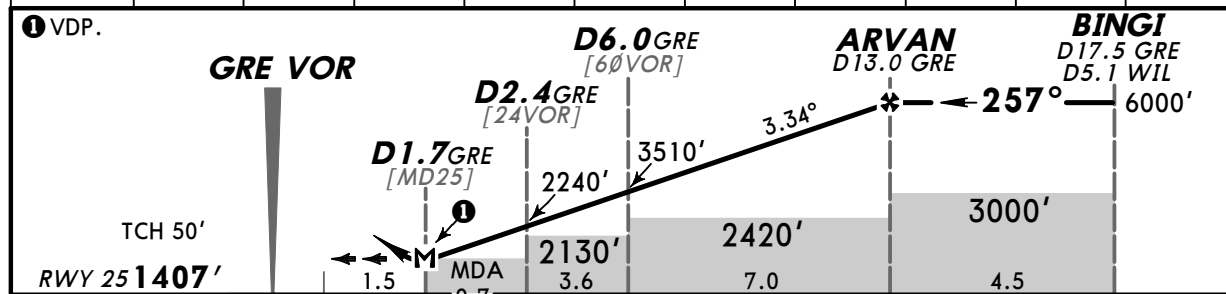
ATIS 121.1		*GRENCHEN Tower 120.1 119.7		*Ground 121.8	
VOR GRE 115.45	Final Apch Crs 257°	Procedure Alt ARVAN 6000' (4593')	DA(H) 2010' (603')	Apt Elev 1411' RWY 1407'	
MISSED APCH: Climb STRAIGHT AHEAD to GRE VOR. At GRE VOR turn LEFT to intercept R-242 outbound GRE VOR. At D2.0 GRE turn LEFT (MAX 150 KT) to intercept R-263 WIL. Proceed to WIL VOR. Initial climb clearance 6000'.					
Alt Set: hPa		Rwy Elev: 50 hPa	Trans level: By ATC		Trans alt: 6000'
CAUTION: Do not overshoot final.					



NOISE ABATEMENT PROCEDURE
Do not turn onto final before reaching D1.2 GRE. In VMC no standard missed approach permitted: make low go-around or touch-and-go and follow cleared SID.

GRE DME	2.0	3.0	4.0	5.0	7.0	8.0	9.0	10.0	11.0	12.0
ALTITUDE	2100'	2450'	2810'	3160'	3870'	4230'	4580'	4940'	5290'	5650'

① VDP.



Gnd speed-Kts	70	90	100	120	140	160	REIL APAPI-L	GRE 115.45 ↑	LT	GRE 115.45 R-242	D2.0 GRE
Descent angle	3.34°	414	532	591	709	827					
MAP at D1.7 GRE											

Standard

STRAIGHT-IN LANDING RWY 25

CIRCLE-TO-LAND ①

Not authorized
North of runway

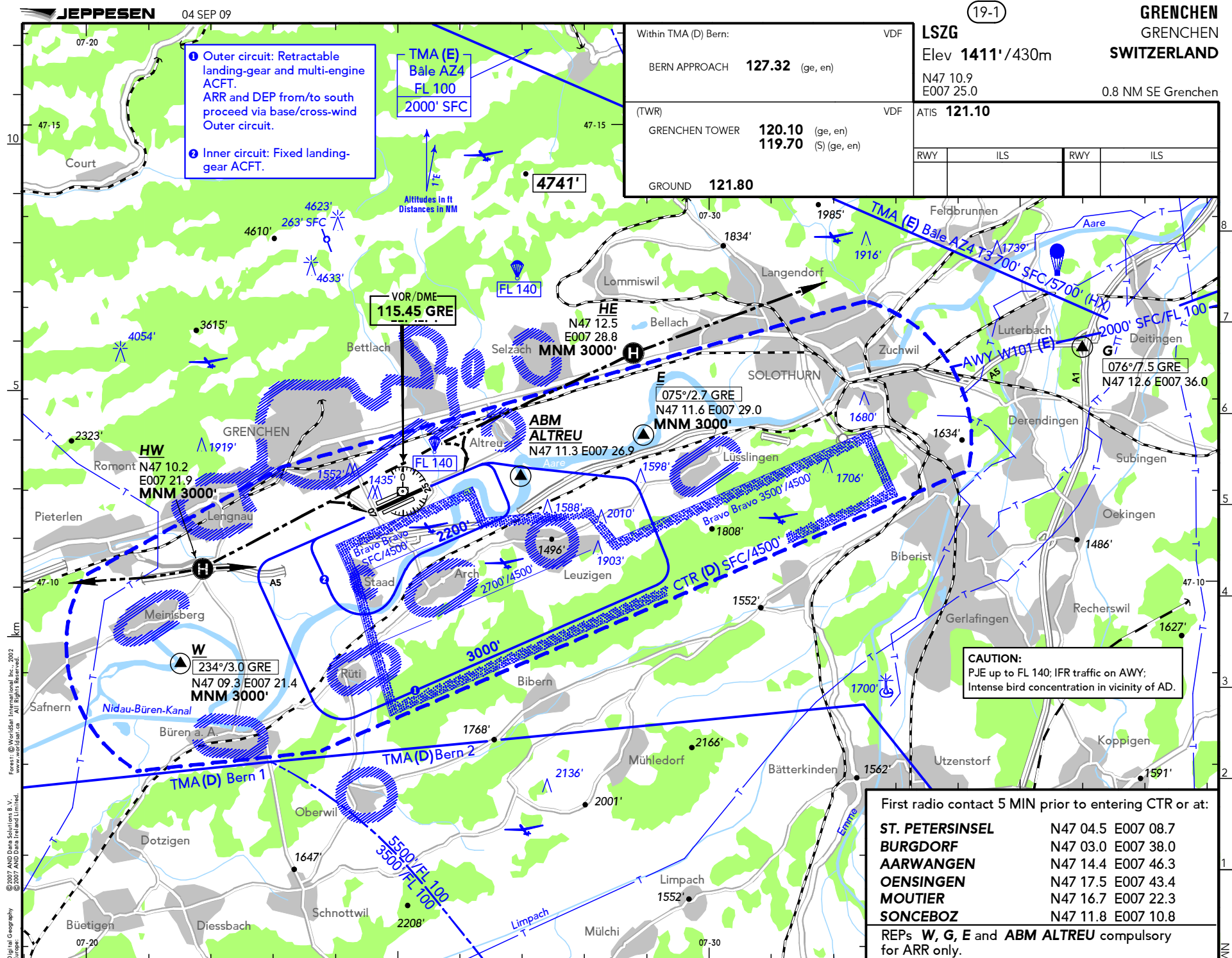
DA(H) 2010' (603')		Max Kts	MDA(H)	VIS
A	1900m	100	2270' (859')	1900m
B		135	2320' (909')	2800m
C	NOT APPLICABLE	C	NOT APPLICABLE	
D		D		

① Whenever possible circling should be executed at 3000' on outer downwind; avoid overflying villages.

CHANGES: NDB withdrawn. Minimums.

© JEPPESEN, 1998, 2010. ALL RIGHTS RESERVED.

PANS OPS 3



GRENCHE

19-2

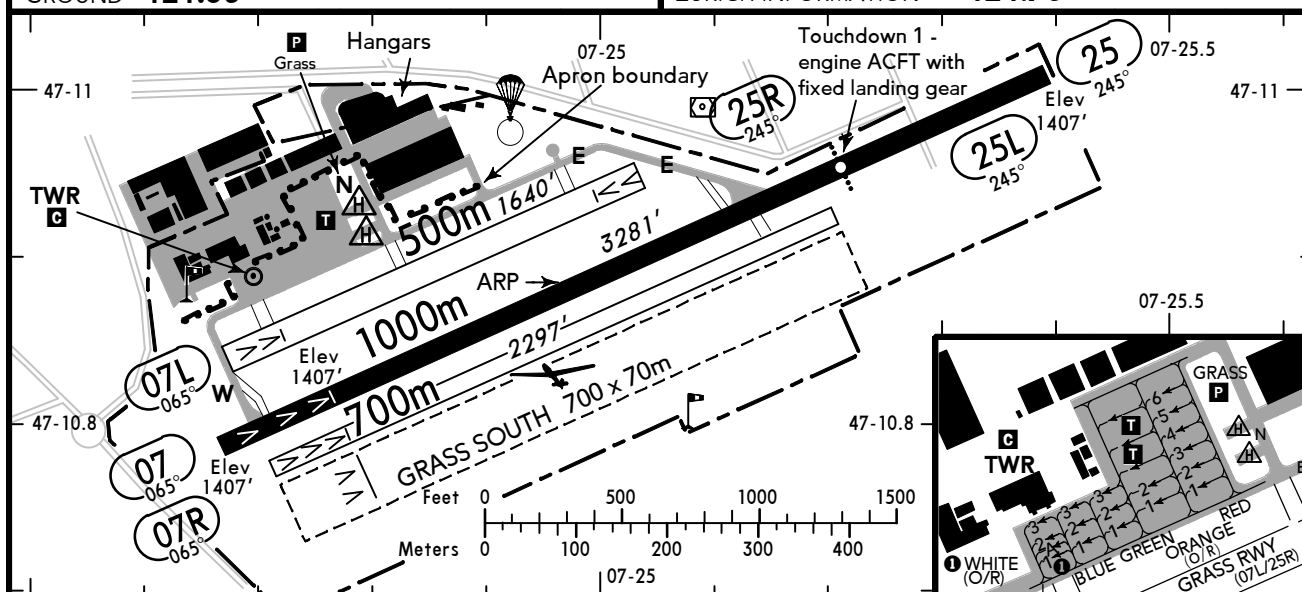
04 SEP 09

JEPPESEN

GRENCHE

SWITZERLANDATIS **121.10**GROUND **121.80**

(FIS)

ZÜRICH INFORMATION **124.70**

(restricted)



TAXI



Asphalt RWY 07/25: APAPI (3.5°) - THRL - RL - TWYL - OBSTL.

RWY No	Dimension (m) - Surface	TORA (m)	LDA (m)	Strength	Lights
07 25	1000 x 23 Asphalt	1000 985	865 1000	PCN 44/F/C/Y/T	
07L 25R	500 x 30 Grass	450 435	435 450	0.25 MPa	—
07R 25L	700 x 20 Grass	700 610	610 700	0.25 MPa	—

A clearance from TWR is required for ARR, DEP and transit flights.

Listen to ATIS and confirm ATIS.

NORDO ACFT: PPR by TEL TWR prior to take-off. Signals will be given by TWR.

Radio failure procedure (ARR):

Set transponder on 7600.

Without clearance to enter CTR:

do not enter CTR and land on alternate AD.

Cleared to enter AD circuit: continue to join the AD circuit;

look out for light signals from TWR; land on RWY in use.

Radio failure procedure (DEP):

Before TKOF: return to ACFT stand via TWY; look out for light signals from TWR.

After TKOF: set transponder on 7600; leave CTR according to clearance.

Eine Freigabe von TWR ist erforderlich für ARR, DEP und Transitflüge.

ATIS abhören und ATIS-Kennung bestätigen.

NORDO LFZ: PPR durch TEL TWR vor dem Abflug. Signale werden von TWR gegeben.

Funkausfallverfahren (ARR):

Transponder 7600 einstellen.

Ohne Freigabe zum Einflug in die CTR:

Nicht in CTR einfliegen und auf Ausweichflugplatz landen.

Nach Erhalt der Freigabe zum Einfliegen in die CTR:

Anflug weiterführen; auf Lichtsignale des TWR

achten; auf der in Betrieb stehenden Piste landen.

Funkausfallverfahren (DEP):

Vor dem Start: Zurück zum Standplatz via TWY; Lichtsignale beachten.

Nach dem Start: Transponder 7600 einstellen; CTR entsprechend der erhaltenen Freigabe verlassen.

Une clairance de la TWR pour les ARR, DEP et transit est obligatoire.

Ecouter l'ATIS et confirmer avec l'indication de la lettre de l'ATIS.

NORDO ACFT: PPR par TEL TWR avant de decollage. Les signaux seront donnés par la TWR.

Panne Radio (ARR):

Afficher A7600.

Avant d'avoir reçu l'autorisation d'entrer dans la CTR:

Ne pas y entrer et atterrir sur un AD évasif.

Après réception de la clairance d'entrée dans le circuit d'aérodrome: continuer l'approche; faire attention aux signaux lumineux de la TWR; atterrir sur la piste qui est en service.

Panne Radio (DEP):

Avant TKOF: retourner à position stationnement via voie; faire attention aux signaux lumineux.

Après TKOF: afficher A7600; sortir de la CTR selon la clairance.

 JEPPESEN

05 SEP 08

19-3

GRENCHE

GRENCHE

SWITZERLAND

- It is not permitted to enter the glider sector Bravo-Bravo, if activated. The state of condition will be emitted by ATIS.

ARRIVAL

Use of APAPI not permitted beyond 3 NM (5.6 KM) from THR 25 due to obstacles.

Adhere strictly to the depicted routes and traffic circuit (see 19-1)! Avoid noise-sensitive areas as far as possible.

GROUND MOVEMENT

Due to reduced capacity on APRON, GND time of more than 12 hrs have to be reported to ARO just after landing.

A taxi clearance is required when using TWYs W, E, N and apron. North of Apron boundary taxiing without clearance is allowed. The monitoring of the TWR frequency is mandatory.

Note: Taxi with caution. Look out for approaching HEL. Whenever possible taxi on the taxi guidance lines.

- For IFR, SVFR and NVFR flights the request of a start-up clearance is recommended.

-

HEL-PROCEDURES

- APCH and DEP shall be carried out via the published REPs or HEL routes;
- basically operations for TKOF and LDG are made overhead RWY 25R/07L or ASPH RWY;
- overflying of buildings at the AD is prohibited;
- air-taxi via TWY N to reach the stand. Fuel PPR.

- In den aktiven Segelflugssektor Bravo-Bravo darf nicht eingeflogen werden. Der Status wird über ATIS ausgetraht.

ANFLUG

Das APAPI System wegen ungenügender Hindernisfreiheit außerhalb 3 NM (5.6 KM) von THR 25 nicht benutzen.

Die dargestellten Routen und die Platzrunde genau einhalten (siehe 19-1)! Lärmempfindliche Gebiete soweit möglich meiden.

ROLLEN

Wegen begrenzter Parkmöglichkeiten auf dem Vorfeld sind Bodenzeiten von mehr als 12 hrs sofort nach der Landung beim ARO zu melden.

Eine Rollfreigabe ist für die Benutzung der Rollwege W, E, N und des Vorfeldes erforderlich. Nördlich der Vorfeld-Linie ist das Rollen ohne Freigabe erlaubt. Das Mithören auf der TWR-Frequenz ist obligatorisch.

Hinweis: Rollen mit Vorsicht. Auf anfliegende HEL achten. Wenn immer möglich, auf den Linien rollen.

- Für IFR-, SVFR- und NVFR-Flüge ist das Einholen einer Anlaßfreigabe empfohlen.

-

HEL-VERFAHREN

- APCH und DEP erfolgt über die dargestellten REPs oder HEL-Routen;
- grundsätzlich für TKOF und LDG RWY 25R/07L oder ASPH RWY nutzen.;
- das Überfliegen von Gebäuden auf dem Flugplatz ist untersagt;
- der Standplatz wird per "air-taxiing" via TWY N erreicht. Tanken PPR.

- Ne pas entrer dans le secteur vol à voile actif Bravo-Bravo. L'état est diffusé par ATIS.

ARRIVEE

A cause des obstacles, le système APAPI ne doit pas être utilisé à plus de 3 NM (5.6 KM) du THR 25.

Respecter strictement les trajectoires et le circuit en vol représentés (voir 19-1)! Eviter les zones habitées autant que possible.

ROULAGE

Les places sur le parking étant limitées, les durées de parking de plus de 12 hrs sont à signaler à l'ARO aussitôt après l'atterrissage.

Une clairance pour le roulage est obligatoire pour l'usage des chemins W, E, N et de la plateforme. Au nord de la ligne de l'aire de stationnement le roulage est permis. La veille sur la fréquence TWR est obligatoire.

Note: Roulage avec prudence. Attention aux HEL en approche. Si possible, rouler toujours sur les lignes.

- Pour les vols IFR, SVFR et NVFR la demande d'une autorisation pour mettre le moteur en marche est recommandée.

-

HEL-PROCÉDURES

- Trajectoires APCH/DEP doivent respecter strictement les REPs ou les itinéraires pour HEL;
- en principe, les décollages et atterrissages se faire en utilisant RWY 25R/07L ou la piste revêtue;
- le survol des installations aéroportuaires est interdit;
- la position de stationnement est accessible via voie N per "air-taxiing". Station-service PPR.

LSZG/ZHI
GRENCHEN

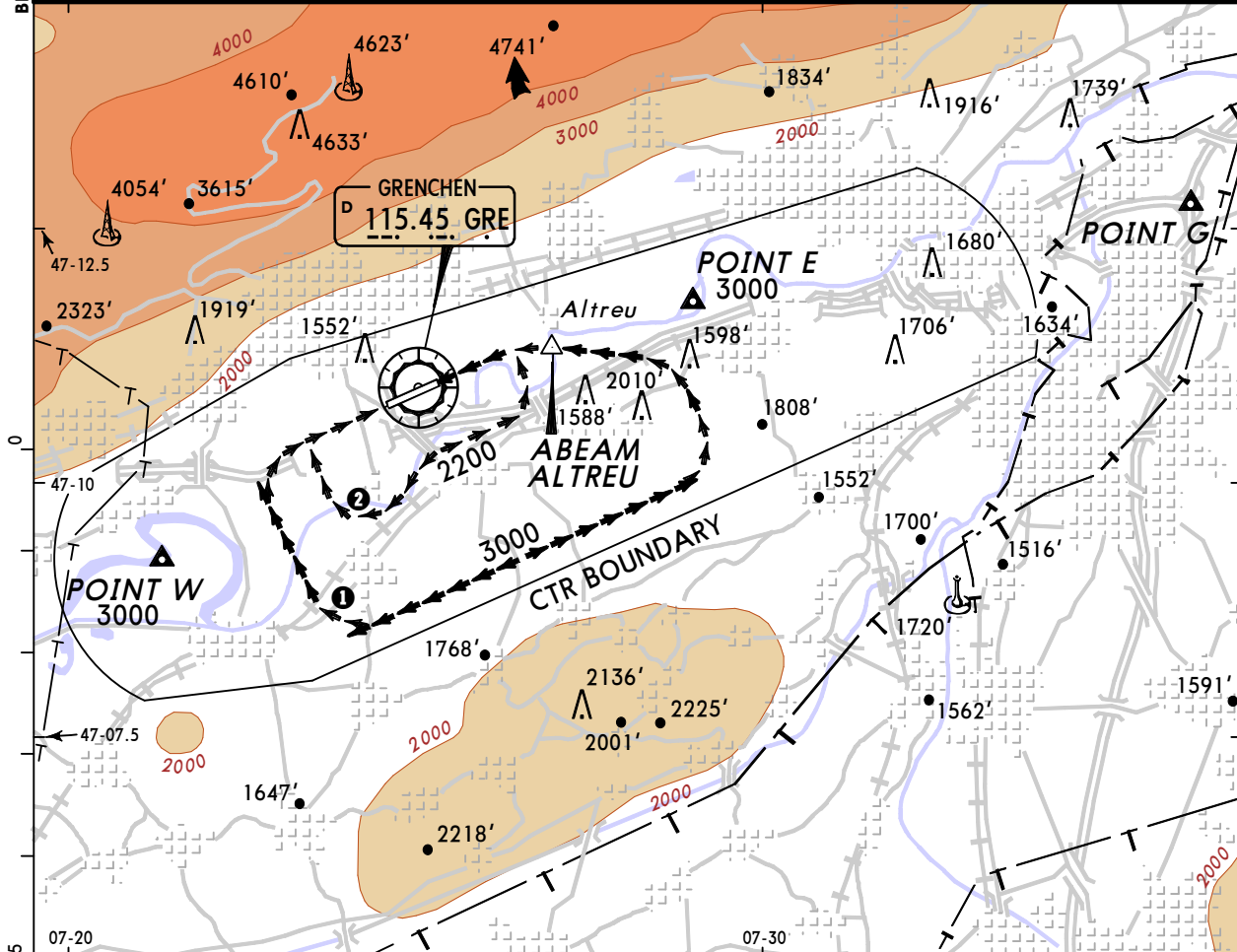
JEPPESEN
24 SEP 10 (19-10)

GRENCHEN, SWITZERLAND VICINITY CHART

ATIS	*GRENCEN Tower		*Ground
121.1	120.1	119.7	121.8

Apt Elev **1411'**

Alt Set: hPa	Apt Elev: 51 hPa	Trans level: By ATC	Trans alt: 6000'
--------------	------------------	---------------------	------------------



- ❶ AD circuit for retractable landing-gear and multi-engine acft.
- ❷ AD circuit for fixed landing-gear acft.