

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
 AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
 AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 LFBO.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome Aerodrome location indicator - name****LFBO - TOULOUSE BLAGNAC****AD 2 LFBO.2****Données géographiques et administratives de l'aérodrome Aerodrome geographical and administrative data**

| | | |
|---|--|--|
| 1 | Position GEO ARP | 43°38'06"N 001°22'04"E |
| | Situation de l'ARP / ARP location | Tour. |
| 2 | Direction, distance de la ville Direction, distance from city | 3,6 NM WNW de TOULOUSE. 3.6 NM WNW from TOULOUSE. |
| 3 | Altitude de référence / Reference elevation | 499 ft |
| | Température de référence / Reference temperature | 27 ° C |
| 4 | Ondulation du géoïde / Geoid undulation | 160 ft |
| 5 | Déclinaison magnétique / Magnetic variation | 0°E |
| | Année (variation annuelle) / Year (annual change) | 2015 |
| 6 | Gestionnaire de l'AD / AD administration | SATB TOULOUSE |
| | Adresse / Address | BP 103 31703 BLAGNAC |
| | Telephone | 0 825 380 000 |
| | FAX | 05 61 42 45 20 |
| | TELEX | TLSAPXH et TLSCHXH |
| | AFS | LFBOYDYX |
| 7 | Type de trafic / Type of traffic | IFR, VFR |
| 8 | Observations / Remarks | SATB : Société Aéroport Toulouse-Blagnac |

AD 2 LFBO.3**Horaires Operational hours**

| | | | |
|----|---|---|--|
| 1 | Gestionnaire de l'AD / AD administration | H24 | |
| 2 | Douanes et police / Customs and immigration | H24 | |
| 3 | Services de santé / Health and sanitary | H24 | |
| 4 | BIA, BRIA / A/S briefing office | BRIA de rattachement BORDEAUX. Connected to BORDEAUX BRIA. | |
| 5 | BDP / ARO | | |
| 6 | Bureau MET / MET briefing office | 0200-2300 | |
| 7 | ATS | H24 | |
| 8 | Avitaillement / Fueling | H24 SASCA accepte les cartes TOTAL et BP. Autres paiements par monnaie jusqu'à 750 euros, carte bleue ou american express. Pour un paiement comptant hors contrat, suivre procédure suivante : - TOTAL : les avitaillements doivent systématiquement faire l'objet d'un accord de la part de la direction commerciale d'AIR TOTAL. - BP : l'avitaillement ne peut se faire qu'après vérification que le client ne figure pas sur la "liste noire" BP. | H24 SASCA accepts TOTAL and BP cards. Other payments by currency up to 750 euros, credit card or american express card. For out-of-contract cash payment follow the following procedure : - TOTAL : refueling must be systematically approved by AIR TOTAL commercial management. - BP : refueling can only be done after verification that the customer is not on the BP "blacklist". |
| 9 | Services de manutention / Handling | Non disponible. Not available. | |
| 10 | Sûreté / Safety | Horaire du contrôle de sûreté sur l'aérogare d'aviation générale : LUN-VEN : 0500-0900/1230-2000 SAM, DIM, JF : 1300-1800 En dehors de ces horaires toute demande sera traitée entre le demandeur autre qu'ATB et l'opérateur de sûreté et facturée au demandeur. | Security control SKED on general aviation terminal: MON-FRI: 0500-0900/1230-2000 SAT, SUN, HOL: 1300-1800 Outside these SKED, all request will be handled between the applicant other than ATB and the security operator and will be charged to the applicant. |
| 11 | Dégivrage / De-icing | Assuré Provided | |
| 12 | Observations / Remarks | Pour plus d'informations contacter le Chef d'Escale de Permanence ATB : 05 61 42 45 05 / E-mail : cep@toulouse.aeroport.fr For more information contact stopover chief : 05 61 42 45 05 / E-mail : cep@toulouse.aeroport.fr | |

AD 2 LFBO.4**Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities***

| | | | |
|---|--|--|--|
| 1 | Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i> | Gare SNCF à Toulouse, gare de fret. | Railway station in Toulouse, freight station. |
| 2 | Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i> | Carburants/Fuel : JET A1 Lubrifiants/Lubricants : Aero 80-80D-100-100D. Aero DM. | |
| 3 | Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i> | Camions avitaillateurs/Fueling trucks JET A1 : 2000 m3. | |
| 4 | Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i> | 4 véhicules de dégivrage/antigivrage (FMC/SDMI). Produits de dégivrage/antigivrage : ABAX ECOWING 26, ABAX DE 950 (agents de surface non-ioniques), ABAX ECOWING AD 49 (propane-1,2-diol), ABAX SAFEGRIP FR (formiate de potassium). | 4 de-icing/anti-icing vehicles (FMC/SDMI). De-icing/anti-icing products : ABAX ECOWING 26, ABAX DE 950 (non-ionic surface agents), ABAX ECOWING AD 49 (propane-1,2-diol), ABAX SAFEGRIP FR (potassium formate). |
| 5 | Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i> | Aerotec, hangar H27 chauffé : 2400 m2, 4 portes coulissantes de 10 x 8.5 m. | Aerotec, hangar H27 heated : 2400 m2, 4 sliding doors 10 x 8.5 m. |
| 6 | Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i> | Aerotec 05 61 16 73 73 - FAX 05 61 30 05 49. Station service et labo radio agréés. Petites réparations électrique, hydraulique et mécanique. | Aerotec 05 61 16 73 73 - FAX 05 61 30 05 49. Service station and radio repair-shop agreed. Minor repairs electricity, hydraulic and mechanical. |
| 7 | Observations / <i>Remarks</i> | Dans le cas d'un recours à un service entrant dans la nomenclature des opérations d'assistance, il y a obligation de recourir à un assistant ayant l'agrément requis. Oxygène et services connexes : O/R Uni Air Entreprise (oxygène et azote). | If a service part of handling operations nomenclature is needed, request for an approved handling operator becomes mandatory. Oxygen and related services: O/R Uni Air Entreprise (oxygen and nitrogen). |

AD 2 LFBO.5**Services aux passagers *Passenger facilities***

| | | | |
|---|--|--|---|
| 1 | Hôtels | A proximité de l'aéroport. | Near the airport. |
| 2 | Restaurants | Sur l'aéroport (restaurants et snacks). | At the airport (restaurants and snack bars). |
| 3 | Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i> | Navettes ville, taxis. | Town shuttle, taxis. |
| 4 | Services médicaux / <i>Medical facilities</i> | Agents SSIAP. Poste de premier secours sur l'AD. Hôpital à 1.5 km. | SSIAP agents. First aid room at AD. Hospital 1.5 km away. |
| 5 | Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i> | Boîte aux lettres: niveau arrivées hall B et niveau départs hall C, salle d'embarquement hall D Distributeurs de billets et services bancaires. | Mailbox: at arrival floor hall B and at departure hall C, boarding room hall D Cash dispenser and bank services available. |
| 6 | Office de tourisme / <i>Tourist office</i> | | |
| 7 | Observations / <i>Remarks</i> | | |

AD 2 LFBO.6**Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services***

| | | | |
|---|---|---|--|
| 1 | Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i> | 9 | |
| 2 | Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i> | Niveau 9 : - LUN, MER, JEU, VEN : 0400-0700, 1400-1900 - MAR : 0400-1100, 1400-1900 - SAM : 0500-0800 - DIM : 0400-0800, 1400-1900 Niveau 7 en dehors des HOR ci-dessus. | Level 9 : - MON, WED, THU, FRI : 0400-0700, 1400-1900 - TUE : 0400-1100, 1400-1900 - SAT : 0500-0800 - SUN : 0400-0800, 1400-1900 Level 7 outside the SKED mentioned above. |
| 3 | Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i> | Procédure gestionnaire AD | AD operator procedure |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i> | En dehors de ces HOR le niveau 9 peut être activé sur demande avec préavis de 48h au 00.33.(0)5.61.42.45.05. | Outside these SKED, level 9 can be activated on request with a 48 hours prior notice on 00.33.(0)5.61.42.45.05. |

AD 2 LFBO.7

Disponibilité saisonnière, déneigement *Seasonal availability, clearing*

| | | |
|--|--|---|
| | 1 Type d'équipements / Type of clearing equipment | <p>Moyens internes : 3 tracteurs équipés de 3 lames. 1 mini tracteur + lame (utilisation sur les aires de trafic). 2 cuves d'épandage trainées de 3600 litres. 60 000 litres de déverglaçant liquide (pour l'aire de mouvement). 1 véhicule de déneigement des allées de parkings auto (côté public). Plusieurs équipements manuels de salage (côté public). Moyens externes supplémentaires : Soit 2 niveleuses équipées en continu. Soit 3 niveleuses avec lames caoutchoutées pendant 8h. 1 véhicule poids lourd de déneigement et de salage pour la voie publique. Le déverglaçage de l'aire de mouvement est réalisé suivant les priorités de dégagement, en action curative uniquement. Type de produit déverglaçant pour les pistes : CLEARWAY F1 (formiate de potassium). Provifrost KF ECO (formiate de potassium).</p> <p>Internal materials : 3 tractors equipped with 3 skew blades. 1 mini tractor + 1 skew blade (use on apron). 2 mobile 3600 litres spreading tanks. 60 000 litres of deicing fluid (for movement area). 1 snow removal vehicle for drives of car parks (public side). Several manual salting equipments (public side). Additional external materials : Either 2 permanently equipped levellers. Or 3 levellers with rubber blades during 8 hours. 1 truck for snow removal and salting for public way. Deicing of the movement area is carried out according to clearance priority, as a curative action only. De-icing product for runway : CLEARWAY F1 (kalium formiat). Provifrost KF ECO (kalium formiat).</p> |
| | 2 Priorités de dégagement / Clearance priority | <ul style="list-style-type: none"> - La piste 14R/32L dégagée sur une largeur de 30m et sur toute la longueur. - Les voies de circulation reliant la piste 14R/32L aux aires de stationnement sont traitées immédiatement après la piste (les lignes de guidages au sol sont conservées visibles au fur et à mesure des chutes de neige). - Les voies de circulation restantes, ainsi que la bretelle conduisant au parking Aérospatiale et CEV. - L'ordre des opérations décrites peut varier en fonction du trafic attendu, des conditions d'exploitation et des conditions météorologiques. <p>RWY 14R/32L over a width of 30m and all the length. - The TWY connecting the RWY 14R/32L with the parking area will be cleared immediately after the RWY (the ground guidance marking will be cleared as the snowfalls go along). - The remaining TWY and the strip leading to the Aérospatiale parking area and to the CEV (flying test center). - The order in which the operations described above are carried out may vary depending on the anticipated traffic, operating conditions and meteorological conditions.</p> |
| | 3 Observations / Remarks | <p>Les phénomènes d'une durée prévisible supérieure à 6 heures font l'objet d'une diffusion par NOTAM NEIGE. Si la durée prévisible est inférieure à 6 heures, un avis d'enneigement est envoyé aux cinq ACC en FRANCE pour diffusion aux aéronefs en vol.</p> <p>Snow conditions likely to last longer than 6 hours will be the subject of a SNOWTAM. If the anticipated time is less than 6 hours, a snowfall or ice warning will be sent to the 5 french ACC for transmission to ACFT in flight.</p> |

AD 2 LFBO.8**Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification Aprons, TWY and check locations**

| | | | |
|---|--|--|--|
| 1 | Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i> | Béton bitumineux ou béton. | Bituminous concrete or concrete. |
| | Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i> | Non disponible | Not available |
| 2 | Largeur TWY / <i>TWY width</i> | TWY M4, M8, M10, M11, N1, N2, N4, N6, N8, P10, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, S2, S3, S4, S6, S8, S10, S11, T40, T50, T100, T101, W20, W30, W35, W40, W50, W60, W80, W90, W100 : 25 m. TWY T21, T22, T41, T51, T61, T71, T81 : 23 m. TWY T10, T11, T12, T55, T60, T65 : 22.5 m. TWY M2 : 20 m. TWY T20, T42, T43, T44 : 18 m. TWY T70 : 10.5 m. | |
| | Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i> | Toutes les voies de circulation en béton bitumineux, sauf les voies M2, M8, S2, S4, W60, W80, W90 et W100 en béton. | All TWY in bituminous concrete, except TWY M2, M8, S2, S4, W60, W80, W90 and W100 in concrete. |
| | Résistance des TWY / <i>TWY strength</i> | M4 : 54 F/C/W/T N8 : 60 F/B/W/T S4, S2, M2 : 63 R/C/W/T N6 : 54/F/B/W/T N4, T40, T41 : 61/F/A/W/T M8 : 60 F/C/W/U P10 : 51 F/C/W/T P40, N2, P20, P50, P55, P60, P65, P70, T50, T51 : 61 F/B/W/T T55, T60, T65 : 60 F/C/W/T S3 : 63F/C/W/T S6 : 64 F/C/W/T S8, S10 : 69 F/B/W/T W30, W35, W40, W50, S11, M11, P100, P101, T100, T101 : 53 F/C/W/U W20 : 53 F/C/W/T W60, W80, W90, W100 : 61 R/B/W/T | |
| 3 | Emplacement des ACL / <i>ACL location</i> | Aire passagers et aire de fret. Roulette de nez sur TWY T50 (43°37'44.10"N - 001°22'18.25"E). | Passengers' and freight areas. Nose wheel on TWY T50 (43°37'44.10"N - 001°22'18.25"E). |
| | Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i> | ALT moyenne aire passagers / aire de fret : 488 ft. ALT roulette de nez sur TWY T50 : 487 ft. | Passengers' and freight areas mean ALT : 488 ft. Nose wheel ALT on TWY T50 : 487 ft. |
| 4 | Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i> | | |
| 5 | Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i> | A10 43°37'18.83"N 001°22'40.68"E A12 43°37'19.66"N 001°22'42.18"E A13 43°37'20.48"N 001°22'43.68"E A14 43°37'21.30"N 001°22'44.92"E A15 43°37'21.94"N 001°22'46.08"E A16 43°37'22.01"N 001°22'45.84"E A20 43°37'22.37"N 001°22'36.99"E A22 43°37'23.20"N 001°22'38.49"E A23 43°37'24.02"N 001°22'39.99"E A24 43°37'24.67"N 001°22'41.41"E A25 43°37'25.30"N 001°22'42.57"E B10 43°37'25.99"N 001°22'33.23"E B11 43°37'25.98"N 001°22'35.87"E B12 43°37'26.88"N 001°22'34.86"E B13 43°37'27.78"N 001°22'36.50"E B14 43°37'28.67"N 001°22'38.13"E B20 43°37'21.28"N 001°22'38.13"E B21 43°37'26.12"N 001°22'33.51"E B22 43°37'22.11"N 001°22'39.63"E B23 43°37'22.93"N 001°22'41.13"E B24 43°37'23.75"N 001°22'42.37"E B25 43°37'24.39"N 001°22'43.53"E B31 43°37'27.32"N 001°22'35.69"E B41 43°37'28.51"N 001°22'37.86"E C1 43°37'16.83"N 001°22'48.53"E C2 43°37'17.75"N 001°22'47.56"E C3 43°37'18.63"N 001°22'46.59"E C4 43°37'19.61"N 001°22'45.62"E D10 43°37'27.17"N 001°22'31.75"E D12 43°37'28.33"N 001°22'33.91"E D20 43°37'31.36"N 001°22'27.63"E D21 43°37'30.77"N 001°22'28.25"E D22 43°37'32.55"N 001°22'29.12"E D23 43°37'31.49"N 001°22'30.24"E D31 43°37'32.43"N 001°22'29.05"E D41 43°37'31.46"N 001°22'28.94"E | D51 43°37'29.74"N 001°22'30.73"E E10 43°37'45.04"N 001°22'31.36"E E20 43°37'43.96"N 001°22'29.69"E E30 43°37'43.61"N 001°22'27.32"E E40 43°37'45.04"N 001°22'26.52"E E42 43°37'45.52"N 001°22'25.01"E E50 43°37'47.60"N 001°22'23.83"E E52 43°37'47.90"N 001°22'22.18"E E54 43°37'48.15"N 001°22'22.05"E E60 43°37'49.60"N 001°22'21.38"E E62 43°37'50.16"N 001°22'19.93"E F10 43°37'43.51"N 001°22'33.87"E F20 43°37'42.28"N 001°22'35.15"E F30 43°37'41.05"N 001°22'36.43"E F40 43°37'39.81"N 001°22'37.71"E F50 43°37'38.58"N 001°22'38.99"E K11 43°37'39.60"N 001°22'31.36"E K12 43°37'40.34"N 001°22'29.97"E K22 43°37'39.23"N 001°22'31.41"E K32 43°37'39.23"N 001°22'31.41"E M1 43°37'12.83"N 001°22'52.97"E M2 43°37'11.04"N 001°22'54.25"E U10 43°37'53.17"N 001°22'17.80"E U11 43°37'53.17"N 001°22'17.79"E U12 43°37'52.77"N 001°22'16.22"E U20 43°37'52.89"N 001°22'14.06"E U21 43°37'52.90"N 001°22'14.60"E U22 43°37'53.12"N 001°22'12.91"E U30 43°37'54.02"N 001°22'11.29"E U31 43°37'53.92"N 001°22'12.00"E U32 43°37'54.80"N 001°22'10.34"E U40 43°37'56.20"N 001°22'09.65"E U41 43°37'56.00"N 001°22'09.77"E U42 43°37'57.39"N 001°22'09.42"E V10 43°37'58.55"N 001°22'11.23"E V12 43°37'59.72"N 001°22'12.77"E |
| 6 | Observations / <i>Remarks</i> | | |

AD 2 LFBO.9 Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / Surface movement guidance and control system, marking

| | | |
|---|--|---|
| 1 | ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i> | Voir/See IAC TOULOUSE BLAGNAC APDC |
| | Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i> | Oui Yes |
| | Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i> | Aucun dispositif de guidage, placeur obligatoire sur tous les postes de stationnement. No type guidance system, mandatory marshallers on all ACFT PKG stands. |
| 2 | Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i> | OACI ICAO |
| | Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i> | Voir/see AD 2 LFBO .14/15 |
| 3 | Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i> | Permanentes: TWY S3, S4, S6, S8, S10, M10, M8, M4, M2, ATE Commandables: TWY M11, S2, W100 Voir carte AD2 - LFBO - OACI Permanent: TWY S3, S4, S6, S8, S10, M10, M8, M4, M2, ATE Controlled: TWY M11, S2, W100 See chart AD2 - LFBO - OACI |
| 4 | Observations / <i>Remarks</i> | TWY P101 : bande dégagée réduite à 84 m. TWY P101 : Clear strip limited to 84 m. |

AD 2 LFBO.10**Obstacles aux abords de l'aérodrome Aerodrome obstacles**

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / See aerodrome ICAO chart and obstacle charts

AD 2 LFBO.11**Renseignements météorologiques Meteorological information**

| | | |
|----|---|---------------------------------|
| 1 | Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i> | TOULOUSE BLAGNAC |
| 2 | Horaires de service / <i>Hours of service</i> | voir/see AD 2 LFBO .3 |
| | Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i> | BORDEAUX MERIGNAC |
| 3 | Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i> | TOULOUSE BLAGNAC |
| | Période de validité / <i>Validity period</i> | 30 06-12-18-24 |
| 4 | Type de prévision d'atterrissement <i>Type of landing forecast</i> | TREND |
| | Périodicité / <i>Interval of issuance</i> | H24 |
| 5 | Briefing, consultation | P - T - D |
| 6 | Documentation de vol / <i>Flight documentation</i> | C - PL |
| | Langue utilisée / <i>Language used</i> | FR |
| 7 | Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i> | AD WARNING METAR AUTO |
| 8 | Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i> | AEROWEB |
| 9 | Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i> | IWR |
| 10 | Informations complémentaires <i>Additional information</i> | TEL MET (IFR) : 05 61 16 43 12. |

AD 2 LFBO.12

Caractéristiques physiques des pistes Runway physical characteristics

| RWY ID | Orientation Geo (MAG) | Dimensions RWY | PCN | Surface | Position GEO THR (DTHR) | ALT | SWY CWY | Bande Strip | |
|--------|-----------------------|----------------|------------|---------------------------------------|------------------------------|-------------|-----------|-------------|--|
| 14L | 143 (143) | 3025 x 45 | 60 F/A/W/T | béton bitumineux /bituminous concrete | 43°38'14.51"N 001°21'27.45"E | THR: 489 ft | CWY 100 m | | |
| 32R | 323 (323) | 3025 x 45 | 60 F/A/W/T | béton bitumineux /bituminous concrete | 43°36'56.29"N 001°22'48.85"E | THR: 497 ft | CWY 100 m | | |
| 14R | 143 (143) | 3503 x 45 | 85 F/B/W/U | béton bitumineux /bituminous concrete | 43°38'38.81"N 001°20'45.36"E | THR: 488 ft | CWY 60 m | | |
| 32L | 323 (323) | 3503 x 45 | 85 F/B/W/U | béton bitumineux /bituminous concrete | 43°37'08.27"N 001°22'19.62"E | THR: 497 ft | CWY 90 m | | |

AD 2 LFBO.13

Distances déclarées Declared distances

| RWY ID | TORA | TODA | ASDA | LDA | Observations Remarks | | | |
|--------|------|------|------|------|----------------------|--|--|--|
| 14L | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | | | | |
| 32R | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | | | | |
| 14R | 3503 | 3563 | 3503 | 3503 | | | | |
| 32L | 3503 | 3593 | 3503 | 3503 | | | | |

AD 2 LFBO.14

Balisage d'approche et de piste Approach and runway lighting

| RWY ID | APCH | THR couleur colour | PAPI/VASIS | MEHT | TDZ Longueur Length | Balisage axial Centerline LGT | | | |
|--------|--------------------------------|--------------------|------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|--------------------|----------------|---------------------|
| | | | | | | Longueur Length | Espacement Spacing | Couleur Colour | Intensité Intensity |
| 14L | - 900 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 75 ft | | | | OACI/ICAO | |
| 32R | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 75 ft | | | | | |
| 14R | - 870 m - LIH | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 68 ft | 900m | 3500 | 15m | OACI/ICAO | LIH |
| 32L | | G | PAPI 3.0 ° 5.2 % | 68 ft | | 3500 | 15m | OACI/ICAO | LIH |
| RWY ID | Balisage latéral Edge lighting | | | | Extrémité RWY end | | SWY | | |
| | Longueur Length | Espacement Spacing | Couleur Colour | Intensité Intensity | Couleur Colour | | Longueur Length | Couleur Colour | |
| 14L | 3000 | 60m | W | LIH | R | | | | |
| 32R | 3000 | 60m | W | LIH | R | | | | |
| 14R | 3500 | 60m | W | LIH | R | | | | |
| 32L | 3500 | 60m | W | LIH | R | | | | |

AD 2 LFBO.15

Autres balisages, système d'alimentation de secours Other lighting, secondary power supply

| | | | | | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 1 | ABN | | | | | | | | |
| | IBN | | | | | | | | |
| 2 | Té d'atterrissement / LDI | | | | | | | | |
| | Anémomètre / Anemometer | | | | | | | | |
| 3 | Balisage axial TWY / TWY centre line lighting | | | | | | | | |
| | Balisage latéral TWY / TWY edge lighting | | | | | | | | |
| 4 | Alimentation de secours / Secondary power unit | | | | | | | | |
| | Temps de commutation / Switch-over time | | | | | | | | |
| 5 | Observations / Remarks | | | | | | | | |

AD 2 LFBO.16

Aire de poser pour hélicoptères Helicopter landing area

| | | | |
|---|-------------|--|--|
| 1 | Description | FATO: dimensions 350x30, revêtement: gazon, balisage: diurne, orientation MAG: 142°/322°. TLOF 14: 43°37'03.51"N - 001°23'02.85"E, altitude: 493 ft, dimensions: 25x25, résistance: 10t. TLOF 32: 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E, altitude: 492 ft, dimensions: 25x25, résistance: 10t. Observations: voir VAC HELISTATIONS | FATO: dimensions 350x30, surface: grass, lighting: day, MAG orientation: 142°/322°. TLOF 14: 43°37'03.51"N - 001°23'02.85"E, altitude: 493 ft, dimensions: 25x25, strength: 10t. TLOF 32: 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E, altitude: 492 ft, dimensions: 25x25, strength: 10t. Remarks: see VAC HELISTATIONS |
|---|-------------|--|--|

AD 2 LFBO.17

Espaces ATS *ATS airspaces*

| Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i> | Classe <i>Class</i> | Limites verticales <i>Vertical limits</i> | Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i> | Observations <i>Remarks</i> |
|--|------------------------|--|---|--|
| CTR BLAGNAC 43°50'10"N , 001°18'06"E - 43°47'00"N , 001°21'00"E - 43°42'13"N , 001°32'25"E - 43°38'06"N , 001°28'40"E - 43°36'05"N , 001°27'24"E - 43°33'29"N , 001°29'38"E - 43°32'43"N , 001°30'55"E - 43°29'59"N , 001°37'56"E - 43°25'41"N , 001°24'28"E - 43°26'58"N , 001°20'30"E - 43°30'16"N , 001°10'20"E - 43°46'57"N , 001°04'04"E - 43°50'10"N , 001°18'06"E | D | 2000ft AMSL ----- SFC | APP BLAGNAC Approche (FR) BLAGNAC Approach (EN) TWR BLAGNAC Tour (FR) BLAGNAC Tower (EN) | H24 à l'exclusion de la LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL et de la LF-R 112 FONSORBES lorsqu'elles sont actives. except for LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL and LF-R 112 FONSORBES when they are active. |

AD 2 LFBO.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

| Service | Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i> | FREQ | HOR | Observations <i>Remarks</i> |
|---------|---|-------------|---|---|
| FIS | TOULOUSE Information (FR) TOULOUSE Information (EN) | 121.250 MHz | H24 | Assistance au VFR dans le SIV TOULOUSE. |
| FIS | TOULOUSE Information (FR) TOULOUSE Information (EN) | 123.930 MHz | H24 | VFR en espace D sur instruction CTL-POS 40/FL150. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. VFR in class D airspace, with instruction CTL-POS 40/FL150. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| APP | BLAGNAC Approche (FR) BLAGNAC Approach (EN) | 121.105 MHz | H24 | Jusqu'au FL100. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Up to FL100. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR) TOULOUSE Approach (EN) | 120.355 MHz | H24 | APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Agen-Pamiers). Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. TOULOUSE APP (SFC/FL075 Agen-Pamiers sector). Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR) TOULOUSE Approach (EN) | 123.850 MHz | H24 | APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Albi-Castres-Carcassonne). |
| APP | TOULOUSE Approche (FR) TOULOUSE Approach (EN) | 124.975 MHz | H24 | Fréquence suppléative/Auxiliary frequency. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR) TOULOUSE Approach (EN) | 125.180 MHz | H24 | Secteur OUEST - Contrôle en TMA. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. West sector - Control within TMA. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| APP | TOULOUSE Approche (FR) TOULOUSE Approach (EN) | 129.305 MHz | H24 | Secteur EST - Contrôle en TMA. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. East Sector - Control within TMA. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| TWR | BLAGNAC Prevol (FR) BLAGNAC Preflight (EN) | 121.705 MHz | H24 | Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. |
| TWR | BLAGNAC Sol (FR) BLAGNAC Ground (EN) | 121.900 MHz | H24 | |
| TWR | BLAGNAC Tour (FR) BLAGNAC Tower (EN) | 118.100 MHz | H24 | |
| AFIS | ST MARTIN INFORMATION (FR) ST MARTIN INFORMATION (EN) | 121.825 MHz | 0630-1900 MON, TUE, WED, THU 0630-1700 FRI (SUM -1 HR) | Service non rendu en LVP, horaires indicatifs pouvant être modifiés sans préavis. / Service not provided under LVP, SKED are indicative and are subject to change without notice. |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR) TOULOUSE Homer (EN) | 118.100 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR) TOULOUSE Homer (EN) | 120.350 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR) TOULOUSE Homer (EN) | 121.250 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR) TOULOUSE Homer (EN) | 123.850 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR) TOULOUSE Homer (EN) | 125.175 MHz | H24 | |
| VDF | TOULOUSE Gonio (FR) TOULOUSE Homer (EN) | 129.300 MHz | H24 | |
| ATIS | BLAGNAC (FR) BLAGNAC (EN) | 123.130 MHz | H24 | Diffusion des paramètres de DEP et ARR. DEP and ARR parameters broadcasting. |

AD 2 LFBO.19**Moyens radio de navigation et d'atterrisseage Radio navigation and landing aids**

| Type (CAT ILS) | ID | FREQ | HOR | Position GEO | ALT au pied Root ALT | Portée Coverage | RDH (pente) (slope) | Situation Location | |
|-------------------|-----|----------------------|-----|----------------------------|-------------------------|---------------------------------|------------------------|------------------------|--|
| NDB | TLB | 368 kHz | H24 | 43°56'47.0"N 001°26'29.0"E | | 30NM | | 015°/18.6 NM THR 14R | |
| NDB | TOE | 415 kHz | H24 | 43°28'52.0"N 001°40'47.6"E | 898 ft | 30NM | | 126°/15.7 NM THR 32L | |
| NDB | TS | 423 kHz | H24 | 43°30'26.2"N 001°29'12.4"E | 844 ft | 30NM | | 146°/8.4 NM THR 32L | |
| NDB | TW | 406 kHz | H24 | 43°31'50.2"N 001°01'31.0"E | 813 ft | 30NM | | 254°/16 NM THR 32L | |
| VOR-DME | TOU | 117.7 MHz CH 124X | H24 | 43°40'51.0"N 001°18'35.3"E | 574 ft | 120NM(195°..255°) 70NM FL500 | | | |
| LOC 32L (I.E.2) | TBN | 109.3 MHz | HX | 43°38'54.1"N 001°20'29.4"E | 487 ft | | | 326°/575 m THR 14R (1) | |
| GP 32L | | 332 MHz | HX | 43°37'18.6"N 001°22'17.3"E | 495 ft | | 15.3 m/50 ft (3 °) | 354°/300 m THR 32L | |
| DME 32L | | CH 30X | HX | 43°37'18.6"N 001°22'17.3"E | 535 ft | 25NM FL250 | | 354°/300 m THR 32L | |
| LOC 14R (III.E.4) | TBS | 110.7 MHz | HX | 43°36'53.0"N 001°22'35.5"E | 497 ft | | | 146°/550 m THR 32L (2) | |
| GP 14R | | 330.2 MHz | HX | 43°38'32.8"N 001°20'58.5"E | 485 ft | | 17.7 m/58 ft (3 °) | 123°/375 m THR 14R | |
| DME 14R | | CH 44X | HX | 43°38'32.8"N 001°20'58.5"E | 540 ft | 25NM FL250 | | 123°/375 m THR 14R | |
| LOC 32R (I.E.2) | TD | 108.35 MHz | H24 | 43°38'21.1"N 001°21'19.6"E | 486 ft | | | 325°/293 m THR 14L (3) | |
| GP 32R | | 333.95 MHz | H24 | 43°37'01.1"N 001°22'36.5"E | 498 ft | | 17 m/56 ft (3 °) | 300°/313 m THR 32R | |
| DME 32R | | CH 20Y | H24 | 43°37'01.1"N 001°22'36.5"E | 554 ft | 25NM | | 300°/313 m THR 32R | |
| LOC 14L (I.E.2) | TG | 108.9 MHz | H24 | 43°36'50.1"N 001°22'55.3"E | 494 ft | | | 146°/240 m THR 32R (4) | |
| GP 14L | | 329.3 MHz | H24 | 43°38'04.3"N 001°21'29.7"E | 489 ft | | 15.2 m/50 ft (3 °) | 168°/330 m THR 14L | |
| DME 14L | | CH 26X | H24 | 43°38'04.3"N 001°21'29.7"E | 528 ft | 25NM FL250 | | 168°/330 m THR 14L | |

(1) Lorsque la RWY 32L est en service et O/R ILS de classe I.E.2

(2) Lorsque la RWY 14R est en service et O/R ILS de classe III.E.4

(3) Lorsque la RWY 32R est en service et O/R

(4) Lorsque la RWY 14L est en service et O/R

Règlements de circulation locaux Local traffic regulations**AD 2 LFBO.20****→ 20.1 GENERALITES**

Voir AD 2 LFBO TEXT et ENV.

→ 20.2 UTILISATION TWY P101

Cause dégagement réduit à 84 m :

- roulage sous responsabilité du CDT pour les aéronefs d'envergure comprise entre 52 m et 65 m,
- cheminement interdit pour les aéronefs d'envergure supérieure ou égale à 65 m (sauf activité constructeur).

→ 20.3 PROCEDURES LVP**Mise en configuration LVP et barres d'arrêt**

RVR inférieure ou égale à 550 m ou plafond inférieur ou égal à 200 ft.

Le dégagement de la piste 14R s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie M2.

La voie de circulation M4 ne doit être utilisée que sur consignes contrôle spécifiques.

Cheminements LVP : voir GMC 03.

→ 20.4 DISTANCES DECLAREES

Distances déclarées en fonction des voies d'accès aux pistes : l'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY.

→ 20.5 AFIS VIGIE-AIRBUS

Pour les aéronefs circulant sur l'aire de manœuvre, l'AFIS Vigie-Airbus (ST-MARTIN Information) est contacté uniquement sur instruction du contrôle.

Pour les aéronefs en sortie des aires privatives Airbus, l'AFIS Vigie-Airbus (ST-MARTIN Information) est contacté selon les procédures Airbus en vigueur.

20.1 GENERAL

See AD 2 LFBO TEXT and ENV.

20.2 USE OF TWY P101

Because of clearstrip limited to 84 m :

- taxiing under CDT's responsibility for aircraft with a wingspan between 52 m and 65 m,
- taxiing forbidden for aircraft with a wingspan equal to or greater than 65 m (except manufacturer activity).

20.3 LVP PROCEDURES**LVP operation and stop bars**

RVR lower than or equal to 550 m or ceiling lower than or equal to 200 ft.

RWY 14R must be vacated at its extremity via TWY M2.

TWY M4 can only be used on specific control clearances.

LVP routes : see GMC 03.

20.4 DECLARED DISTANCES

Declared distances according to TWYs connecting to RWY : remaining distances are measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection.

20.5 VIGIE-AIRBUS AFIS

For ACFT taxiing on the manoeuvring area, the Vigie-Airbus AFIS (ST-MARTIN Information) is contacted only under ATC instructions.

For ACFT coming out of Airbus private areas, the Vigie-Airbus AFIS (ST-MARTIN Information) is contacted in accordance with current procedures.

AD 2 LFBO.21**Procédures antibruit Noise abatement procedures**

Voir/See AD2 - LFBO - ENV 1/2 185

| AD 2 LFBO.22 | | Procédures de vol Flight procedures |
|---------------------|---|--|
| 22.1 | CLAIRANCE ANTICIPEE D'ATERRISSAGE : | 22.1 ANTICIPATED LANDING CLEARANCE : |
| | Lors des atterrissages sur les pistes 14R/32L ou 14L/32R, une clairance anticipée d'atterrissement pourra être délivrée aux pilotes dans les conditions fixées par la réglementation nationale. | When landing on RWY 14R/32L or 14L/32R, an anticipated landing clearance may be delivered to pilots according to conditions specified in national regulation. |
| | Délivrance de clairance départ par DCL H24. | Departure clearance data-link service H24. |
| 22.2 | LIMITATION DE VITESSE : | 22.2 SPEED LIMITATION : |
| | Dans la TMA TOULOUSE parties 2 et 3 , la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement. | Within TOULOUSE TMA parts 2 and 3, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only. |
| | Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle. | However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after ATC clearance. |
| 22.3 | INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DISPONIBLES | 22.3 AVAILABLE INSTALLATIONS AND EQUIPMENT |
| | a) Pistes | a) Runway |
| | Les pistes 14L, 32R et 32L sont équipées d'un ILS et sont homologuées uniquement pour des opérations CAT I. | Runways 14L, 32R and 32L are equipped with an ILS and are approved only for CAT I operations. |
| | La piste 14R est homologuée pour des opérations Cat IIIB. | Runway 14R is approved for Cat IIIB operations. |
| | Cette piste 14R est équipée d'un ILS, d'une rampe d'approche de 870 m ainsi que d'une zone de toucher des roues constituée de feux blancs unidirectionnels, disposés en paires de barrettes placées symétriquement par rapport à l'axe de piste, commençant au seuil de la piste 14R sur 800 m. | This runway 14R is equipped with an ILS, approach lights over 870 m as well as a touchdown area made up of unidirectional white lights, arranged in pairs of strips placed symmetrically with relation to the runway axis, starting at threshold of runway 14R over 800 m. |
| | Le balisage axial indiquant le dégagement de la piste 14R par la voie de circulation M2 est composé de feux alternés jaunes et verts entre l'axe de piste et le périmètre de l'aire sensible du localizer de la piste 14R. | The axial lighting indicating the clearing of runway 14R by taxiway M2 is made up of alternating yellow and green lights between the runway axis and the perimeter of the localizer sensitive area of runway 14R. |
| | Pour les aéronefs au départ les points d'arrêt M11, W100 ou S2, équipés de barres d'arrêt commandables, sont utilisés. Les départs des voies de circulation intermédiaires ne sont pas autorisés. | For outbound aircraft, holding points M11, W100 or S2, equipped with controllable stop bars, are used. Departures from intermediate taxiways are not allowed. |
| | En phase de préparation (pré-LVP), seules les pistes 14 sont exploitées. L'ILS de la piste 14R et la rampe d'approche fonctionnent. | In preparation phase (pre-LVP), only runways 14 are operated. The ILS of runway 14R and the approach lights are operational. |
| | En phase LVP : | In LVP phase: |
| | - Les arrivées atterrissent sur la piste 14R. Sauf instruction particulière, le dégagement des arrivées s'effectue en bout de piste 14R par M2 ou S2. | - Inbound aircraft land on runway 14R. Unless specifically provided, inbound aircraft are cleared by the end of runway 14R through M2 or S2. |
| | - L'atterrissement d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'arrivée précédente a dégagé les aires sensibles de l'ILS de la piste 14R. En cas de départ et arrivée simultanés, l'atterrissement d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'aéronef au départ qui le précède a survolé les antennes du localizer de la piste 14R. | - Aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous inbound aircraft has cleared the ILS sensitive areas of runway 14R. In case of simultaneous departure and arrival, aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous outbound aircraft has flown over the ILS sensitive areas of runway 14R. |
| | b) Taxiways | b) Taxiways |
| | Le roulage est restreint aux taxiways équipés de balisage axial. | Taxiing is limited to the taxiways equipped with axial lighting. |
| | Des routes et cheminements spécifiques en cas de LVP ont été définis, cf. AD2.LFBO.GMC3. | Specific routes and roads in case of LVP have been defined, see AD2.LFBO.GMC3. |
| | Le taxiway M4, non équipé de balisage axial, ne peut être utilisé que sur consignes spécifiques de l'ATC. Les taxiways T70, P10 et T10 non équipés de balisage axial sont interdits si la RVR est inférieure à 150 m. | Taxiway M4, not equipped with axial lighting, can be used only upon specific instructions from the ATC. Taxiways T70, P10 and T10 not equipped with axial lighting are prohibited if the RVR is less than 150 m. |
| | c) Communications | c) Communications |
| | Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en cours. Le message sur l'ATIS indique que : | Pilots are informed by the ATIS when the LVP procedures are in progress. The message on the ATIS indicates that: |
| | - Les LVP sont en vigueur piste 14R, | - The LVPs are effective on runway 14R, |
| | - Les RVR seront données au premier contact sur la fréquence de contrôle, | - The RVRs will be given on first contact on the control frequency, |
| | - L'équipage doit vérifier ses minima avant d'entamer l'approche, | - The flight crew must check its minima before starting the approach, |
| | L'ATIS indique aussi les éventuelles défaillances d'équipements relatifs aux LVP. | The ATIS also indicates the possible failures of equipment relating to the LVPs. |
| | Les RVR mesurées au toucher des roues, mi-piste et extrémité de la piste 14R seront transmises aux pilotes : | The RVRs measured on touchdown, mid-runway and end of runway 14R will be transmitted to the pilots: |
| | - Au départ, au plus tard sur la piste 14R avant le décollage, | - On departure, at the latest on runway 14R before take-off, |
| | - À l'arrivée, au plus tard à 4 NM du toucher des roues sur la piste 14R. | - On arrival, at the latest at 4 NM from touchdown on runway 14R. |
| 22.4 | CRITERES DE MISE EN PLACE ET DE FIN DE LVP | LVP IMPLEMENTATION AND END CRITERIA |
| | La phase de préparation dite pré-LVP commence quand la RVR est comprise entre 550m et 800m et que des opérations Cat III sont prévues. | The preparation phase called pre-LVP starts when the RVR is comprised between 550 m and 800 m and Cat III operations are scheduled. |
| | La phase de LVP commence quand la RVR est inférieure ou égale à 550 m ou si le plafond est inférieur ou égal à 200 ft. | The LVP phase starts when the RVR is less than or equal to 550 m or if the ceiling is less than or equal to 200ft. |
| | Les LVP sont terminées quand la RVR redévient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue. | The LVPs end when the RVR becomes greater than 800 m again, the ceiling greater than 200 ft and improvement of these conditions is expected. |
| 22.5 | AUTRES INFORMATIONS | OTHER INFORMATION |
| | En raison de contraintes taxiway (cf. AIP AD2 LFBO.20), le départ d'aéronefs de catégorie F stationnés côté aérogare n'est pas possible en conditions LVP. | Due to taxiway constraints (see AIP AD2 LFBO.20), departure of category F aircraft parked on airport terminal side is not possible under LVP conditions. |
| | Un aéronef à l'arrivée devra être aligné sur le localizer au plus tard à 12 NM du seuil de la piste 14R. | Inbound aircraft shall be aligned on the localizer at the latest at 12 NM from the threshold of runway 14R. |

22.6 PAPI

Les 4 PAPI à 3° situés respectivement à gauche des seuils sont réglés pour le passage au seuil d'avion de type B747.

Portée visuelle des PAPI de 12000 m.

22.7 RECAT-EU (application partielle)

Le dispositif RECAT-EU, intégrant six catégories d'aéronef en fonction de leur turbulence de sillage, est utilisé dans les espaces gérés par le Centre de Contrôle de Toulouse-Blagnac au profit de certains vols d'essais AIRBUS (AIB) en tant qu'aéronef suiveur.

Réduction des séparations à l'approche ou en vol :

| Aéronef suiveur Following ACFT | Aéronef leader Leading ACFT | Norme RECAT (norme OACI) |
|-----------------------------------|---|--|
| A330/A340/A350 AIB | A380 | 4 NM (au lieu de 6 NM) / (<i>instead of 6 NM</i>) |
| | A380 | 5 NM (au lieu de 7 NM) / (<i>instead of 7 NM</i>) |
| A318/A319/A320/A321 AIB | B757 ou aéronef de code H autre que A380 <i>B757 or ACFT with code H other than A380</i> | 4 NM (au lieu de 5 NM) / (<i>instead of 5 NM</i>) |

Réduction des séparations au départ :

Spacing reduction on departure

| Aéronef suiveur Following ACFT | Aéronef leader Leading ACFT | Norme RECAT (norme OACI) | |
|-----------------------------------|---|--|---|
| | | Même bretelle ou bretelle amont <i>Same or upstream TWY</i> | Bretelle intermédiaire <i>Intermediate TWY</i> |
| A330/A340/A350 AIB | A380 | 100s (au lieu de 120s) <i>(instead of 120s)</i> | 160s (au lieu de 180s) <i>(instead of 180s)</i> |
| A318/A319/A320/A321 AIB | A380 | 140s (au lieu de 180s) <i>(instead of 180s)</i> | 200s (au lieu de 240s) <i>(instead of 240s)</i> |
| | B757 ou aéronef de code H autre que A380 <i>B757 or ACFT with code H other than A380</i> | 100s (au lieu de 120s) <i>(instead of 120s)</i> | 160s (au lieu de 180s) <i>(instead of 180s)</i> |

Les aéronefs de code H et les B757 peuvent avoir ces séparations réduites avec des aéronefs d'essais AIRBUS les suivant.

ACFT with code H and B757 may have this spacing reduction with AIRBUS ACFT test as following.



| | Renseignements supplémentaires Additional information |
|--|---|
| AD 2 LFBO.23 | |
| 23.1 GENERALITES | 23.1 GENERAL |
| Dans le cas du recours à un service entrant dans la nomenclature des opérations d'assistance en escale : obligation de recourir à un assistant ayant l'agrément requis. | <i>In case of use of a handling service : compulsory service provided by approved company.</i> |
| (1) Alyzia Province Toulouse TEL +336 77 86 59 11 Opérations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Astreinte Nuit (00h00/04h00) FAX N/A SITA TLSKAXH EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com | (1) Alyzia Province Toulouse TEL +336 77 86 59 11 Operations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Night Duty (00h00/04h00) FAX N/A SITA TLSKAXH EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com |
| (2) AviaPartner TEL : 05 34 60 52 60 FAX : 05 61 71 24 55 SITA : TLSATXH EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero Aviation générale : tls.executive@aviapartner.aero Service de piste : tls.ramp@aviapartner.aero Entrepôt : tls.cargo@aviapartner.aero | (2) AviaPartner TEL : 05 34 60 52 60 FAX : 05 61 71 24 55 SITA : TLSATXH EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero General aviation : tls.executive@aviapartner.aero Ramp service : tls.ramp@aviapartner.aero Warehouse : tls.cargo@aviapartner.aero |
| (3) Air France / Hop CONTACT CEP TEL : 05 62 12 88 88 MOB : 06 89 10 15 65 FAX : 05 62 12 87 29 SITA : TLSKOAF - TLSKKAF | (3) Air France / Hop CONTACT CEP TEL : 05 62 12 88 88 MOB : 06 89 10 15 65 FAX : 05 62 12 87 29 SITA : TLSKOAF - TLSKKAF |
| (4) JETEX E-mail : fbo-tls@jetex.com TEL : 05 61 26 07 73 | (4) JETEX E-mail : fbo-tls@jetex.com TEL : 05 61 26 07 73 |
| 23.2 DOUANES ET POLICE | CUSTOMS AND POLICE |
| Vols hors Schengen ou hors UE au départ : | Flights outside Schengen or outside EU on departure : |
| - Départs : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières en salle d'attente de l'aérogare d'affaire Blagnac 1. | - Departures : crews and passengers shall wait for Border Police control in the boarding room of Blagnac 1 business airport terminal. |
| - Arrivées : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières à bord de l'aéronef. | - Arrivals : crews and passengers shall wait for Border Police control onboard the aircraft. |
| En cas d'indisponibilité des autorités, ce contrôle s'effectuera aux aubettes Police de l'aérogare commerciale Blagnac 2 avec accompagnement de l'assistant en escale. | <i>In case of unavailability of the authorities, this control will be performed in the Police shelters of Blagnac 2 commercial airport terminal accompanied by the ground handling agent.</i> |
| 23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC | TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT |
| - Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0) : Zone de traitement : La surveillance MSAW est effective dans les limites latérales du SIV TOULOUSE (partie 1, partie 2 et partie 3) à l'exclusion : | - Minimum Safe Altitude Warning system MSAW (see AD 1.0) : Processing area : The MSAW monitoring is effective within lateral limits of SIV TOULOUSE (part 1, part 2 and part 3), except for |
| - d'une zone d'inhibition 0-2500ft autour d'Agen (LFBA) définie par un rectangle axé et centré sur la piste à l'intérieur de la CTR d'Agen | - 0-2500ft inhibition area around Agen (LFBA) defined by a rectangle axed and centered on the runway within the CTR Agen |
| - d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Carcassonne (LFMK) définie par un rectangle axé et centré sur la piste, d'une zone d'inhibition 0-4000ft autour de Pamiers (LFDJ), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Muret (LFBR), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Toulouse Lasbordes (LFCL), d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Castres (LFCK), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour d'Albi (LFCI), d'une zone d'inhibition 0-1300ft autour de Montauban (LFDB) et d'une zone d'inhibition 0-2400ft autour de Cahors (LFCC) | - 0-3500ft inhibition area around Carcassonne (LFMK) defined by a rectangle axed and centered on the runway, 0-4000ft inhibition area around Pamiers (LFDJ), 0-3000ft inhibition area around Muret (LFBR), 0-3000ft inhibition area around Toulouse Lasbordes (LFCL), 0-3500ft inhibition area around Castres (LFCK), 0-3000ft inhibition area around Albi (LFCI), 0-1300ft inhibition area around Montauban (LFDB) and 0-2400ft inhibition area around Cahors (LFCC) |
| - d'une zone d'inhibition 0-1500ft qui englobe la ZRT Francazal (LFBF). Dans ces zones d'inhibition, zones où l'aéronef n'est en principe plus en fréquence avec Toulouse-Blagnac, le service MSAW n'est pas rendu. | - 0-1500ft inhibition area including the ZRT Francazal (LFBF). Within these inhibition areas, where the aircraft is not in principle in radio-contact with Toulouse-Blagnac, MSAW service is not provided. |
| Limites verticales : SFC - FL 150 | Vertical limits : SFC - FL 150 |
| Les approches finales aux instruments publiées pour le doublet de pistes 14/32 à LFBO seront surveillées dans MSAW par quatre plans de descente en QFU 14R, 14L, 32L et 32R. | The published instrument approach procedures for twin-runways 14/32 at LFBO will be overlooked with MSAW on 4 paths of descent in QFU 14R, 14L, 32L and 32R. |
| - Aérodrome équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0). | - AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0). |
| Vigie Airbus : organisme en charge de l'AFIS sur les taxiways W20 à W50 inclus. | Vigie Airbus : organization responsible for the AFIS on the TWY W20 to W50 included. |
| 23.4 RADIOCOMMUNICATION | RADIOCOMMUNICATION |
| Aéronefs non équipés en 8,33 KHz | Aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable |
| Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espace 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ BLAGNAC Sol 121,900 MHz. | On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on BLAGNAC Ground FREQ 121.900 MHz. |
| A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espace 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ | On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on TOULOUSE Information FREQ 121.250. |

TOULOUSE Information 121,250 MHz.

23.5 PERIL AVIAIRE

Aéroport situé sur un axe migratoire important. Mise en place d'une alerte Risque Aviaire Très Important (RATI) sur information ATIS. Procédures contre QFU suspendue à l'activation RATI.

23.6 OPERATIONS TRANSPLANTS

Aéronefs en opération transplant affectés sur la zone aviation générale, postes G20, G21 ou G22 attribués par le PCR (H24) TEL : 05 61 42 44 44.

23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées « Collaborative Aerodrome Safety Highlights » sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safetyhighlights-cash>.

Ces données sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Elles ne se substituent en aucun cas à l'information aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des SUP-AIP.

23.5 BIRD STRIKE HAZARD

Airport located within a significant bird migration area. A high-level bird hazard alert may be established and published on the ATIS. Opposite-QFU procedures suspended when this alert is activated.

23.6 TRANSPLANT OPERATIONS

The ACFT operations for transplants are assigned on general aviation area, stands G20, G21 or G22, allocated by PCR (24H) TEL : 05 61 42 44 44.

23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)

Additional information for flights preparation, called « Collaborative Aerodrome Safety Highlights » are available at : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safetyhighlights-cash>.

Those data sets are published for information purposes only, and are not complete. They shall never replace the reference aeronautical information published through France AIP, NOTAMs and SUP-AIP.

AD 2 LFBO.24

Cartes relatives à l'aérodrome *Charts related to the aerodrome*

TOULOUSE BLAGNAC

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands
BLAGNAC 1 : ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, GOLF, MIKE, ECHO

| N° du Poste | Avion de référence | Utilisation | REMARQUES |
|-------------|--------------------|-------------|--|
| A10 | A321 | Repoussé | |
| A12 | A321 | Repoussé | |
| A13 | A321 | Repoussé | |
| A14 | CRJ1000 | Repoussé | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| A15 | CRJ1000 | Autonome | Départ face au sud derrière postes C. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| A16 | A321 | Autonome | Départ par virage et via T20. Postes A14 et A15 neutralisés, Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| A20 | A321 | Autonome | |
| A22 | A321 | Autonome | |
| A23 | A321 | Autonome | |
| A24 | CRJ1000 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| A25 | CRJ1000 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| B10 | A321 | Repoussé | |
| B11 | B747 | Repoussé | Postes B10, B12, B21 et B31 neutralisés |
| B12 | A321 | Repoussé | |
| B13 | A321 | Repoussé | |
| B14 | A321 | Repoussé | Repoussage délicat, marge restreinte |
| B20 | A321 | Autonome | |
| B21 | B763 | Repoussé | |
| B22 | A321 | Autonome | |
| B23 | A321 | Autonome | |
| B24 | CRJ1000 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| B25 | CRJ1000 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| B31 | B763 | Repoussé | Postes B12 et B13 neutralisés |
| B41 | B763 | Repoussé | Postes B13 et B14 neutralisés |
| C1 | ATR72 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| C2 | ATR72 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| C3 | ATR72 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| C4 | ATR72 | Autonome | Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 |
| D10 | B737 | Repoussé | |
| D12 | B737 | Repoussé | |
| D20 | B737 | Autonome | |
| D21 | B763 | Autonome | Postes D20, D22, D31, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 |
| D22 | B737 | Autonome | |
| D23 | B737 | Autonome | |
| D31 | B747 | Autonome | Postes D20, D21, D22, D23, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 |
| D41 | AN124 | Autonome | Postes D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D51 neutralisés |
| D51 | AN124 | Autonome | Postes D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D41 neutralisés |
| G 1 à 7 | F20 | Autonome | |
| G8 | HEL | | |
| G9 | B737 | | Placeur obligatoire ou mouvement sous responsabilité du pilote |
| G20 | SF34 | Autonome | |
| G21 | SF34 | Autonome | |
| G22 | EMB | Autonome | |
| M1 | ATR42 | Autonome | |
| M2 | ATR42 | Autonome | |
| E10 | A321 | Repoussé | Repoussage sur T43 ou sur T44 |
| E20 | A321 | Repoussé | Arrivée interdite via T44. Repoussage sur T41, sens de repoussage donné par ATC |
| E30 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| E40 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |

TOULOUSE BLAGNAC

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

| N° du Poste | Avion de référence | Utilisation | Remarques |
|-------------|--------------------|-------------|---|
| E42 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| E50 | A320 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| E52 | A320 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| E54 | A320 | Repoussé | Poste E52 neutralisé, Sens de repoussage donné par ATC |
| E60 | A320 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| E62 | A320 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| F10 | A321 | Repoussé | Repoussage sur T43 ou sur T44 |
| F20 | A321 | Repoussé | Repoussage face au Sud |
| F30 | A321 | Repoussé | Repoussage sur T44 face au Nord |
| F40 | A321 | Repoussé | Repoussage sur T42 ou sur T44 |
| F50 | A321 | Repoussé | Repoussage sur T44 face au Sud |
| K12 | A321 | Autonome | Départ par la droite |
| K11 | B767 | Repoussé | Postes K10 et K20 neutralisés, repoussage sur T41 face au Sud |
| K22 | A321 | Autonome | Attention au souffle sur K10 et K30 |
| K32 | EMB195 | Autonome | Départ par la gauche |
| U10 | A321 | Repoussé | Repoussage cap au Sud |
| U11 | B773 | Repoussé | Postes U10 et U12 neutralisés, Repoussage cap au Sud |
| U12 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| U20 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| U21 | B773 | Repoussé | Postes U20 et U22 neutralisés, Repoussage cap au Sud |
| U22 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| U30 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| U31 | B773 | Repoussé | Postes U30 et U32 neutralisés, Repoussage cap au Sud |
| U32 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| U40 | A321 | Repoussé | Sens de repoussage donné par ATC |
| U41 | B773 | Repoussé | Postes U40 et U42 neutralisés / Aire ROMEO neutralisée / Repoussage cap face aux pistes |
| U42 | A321 | Repoussé | Repoussage cap face aux pistes ou sur ROMEO |
| V10 | A321 | Repoussé | Repoussage cap face aux pistes ou sur ROMEO |
| V12 | A321 | Repoussé | Repoussage sur ROMEO |

CARTE D'AERODROME

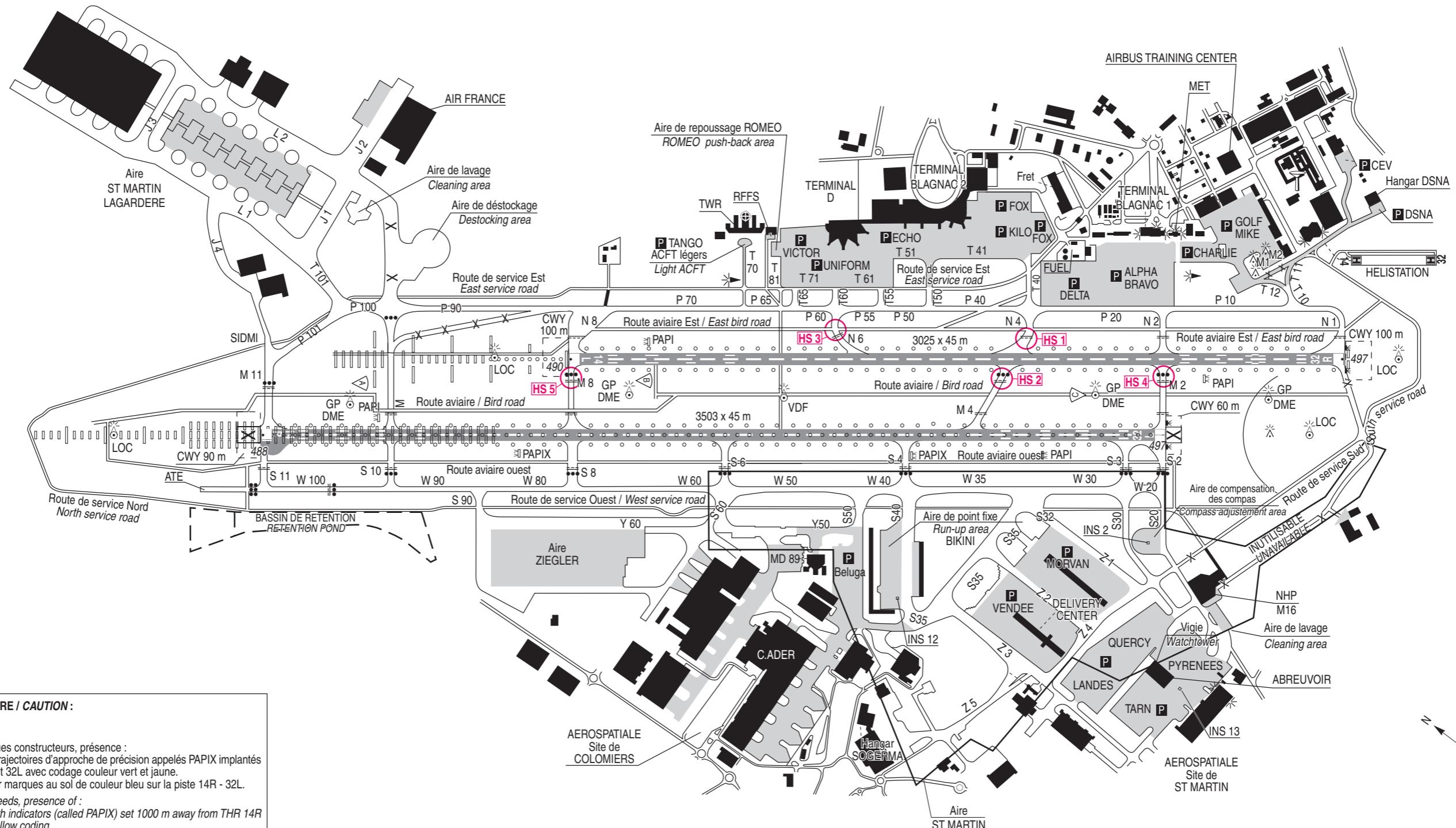
Aerodrome chart

ATIS : 123.130 05 67 22 94 34
 ATS : H24 - AFIS : ST-MARTIN Information 121.825
 GND (SOL) : 121.900
 DELIVERY (PREVOL) : 121.705

TOULOUSE BLAGNAC
 43 38 06 N - 001 22 04 E
 ALT AD : 499 (18 hPa)

GUND : 160 ft

VAR 0° (15)



| COORDONNEES SEUILS / THR coordinates | | | RWY | BALISAGE / Lighting | | TORA | TODA | ASDA | LDA | NATURE Surface | RESIST. Strength | MINIMUM TKOF (RVR : m) | | | |
|--------------------------------------|------------------|-------------------|-----|---------------------|-----|------|------|------|------|------------------|------------------|------------------------|-------|-------|-------|
| TYPE | LATITUDE | LONGITUDE | | APCH | RWY | | | | | | | CAT A | CAT B | CAT C | CAT D |
| THR 14R | 43° 38' 38.81" N | 001° 20' 45.36" E | 14R | 870 m LIH | LIH | 3503 | 3563 | 3503 | 3503 | Revêtue Paved | 85 F/B/W/U | 150 * | 150 * | 150 * | 150 * |
| THR 32L | 43° 37' 08.27" N | 001° 22' 19.62" E | 32L | NIL | LIH | 3503 | 3593 | 3503 | 3503 | Revêtue Paved | 60 F/A/W/T | 150 | 150 | 150 | 200 |
| THR 14L | 43° 38' 14.51" N | 001° 21' 27.45" E | 14L | 900 m LIH | LIH | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | Revêtue Paved | | 400 | 400 | 400 | 400 |
| THR 32R | 43° 36' 56.29" N | 001° 22' 48.85" E | 32R | NIL | LIH | 3025 | 3125 | 3025 | 3025 | Revêtue Paved | | 400 | 400 | 400 | 400 |

* RWY 14R : LVTO avec/with
 RVR < 150/200 m autorisés/authorized

ECHELLE : 1/17 000
 0 50 100 200 300 400 500 m

- (A) Diffusomètre / Scatterometer
 (HS) Hot spot
 (•••) Barre d'arrêt / Stop bar
 (---) Point d'attente / Holding point
 (■) Aire de trafic / Apron

CONSIGNES
Instructions

TOULOUSE BLAGNAC

CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE
Special instructions for arrivals procedures

1 - PROCEDURES MOINDRE BRUIT

Le survol de l'hôpital de PURPAN est interdit en permanence.
Les tours de piste basse hauteur sont interdits.

1 - NOISE ABATEMENT PROCEDURES

*Flying over the Hospital of Purpan is permanently prohibited.
Low circling patterns are prohibited.*

2 - APPROCHES A VUE

Les approches à vue sont interdites, sauf :

- dans des situations où la sécurité du vol le justifie,
- sur proposition du contrôle pour optimiser la gestion du trafic. Le survol de l'agglomération toulousaine doit être évitée et l'interception de l'axe de piste se fera au minimum à 3000 ft QNH.

2 - VISUAL APPROACHES

Visual approaches are prohibited, except:

- in the case when they are required in a purpose of flight safety,*
 - on proposal of air traffic control unit in order to optimize the air traffic control.*
- Flying over the urban area of Toulouse has to be avoided and the runway center line has to be intercepted at 3000 ft QNH minimum.*

3 - CLAIRANCE ANTICIEE D'ATTERRISSAGE

Lors des atterrissages sur les pistes 14R/32L ou 14L/32R, une clairance anticipée d'atterrissement pourra être délivrée aux pilotes dans les conditions fixées par la réglementation nationale.

3 - ANTICIPATED LANDING CLEARANCE

When landing on runways 14R/32L or 14L/32R, an anticipated landing clearance may be delivered to pilots according to conditions specified in national regulations.

4 - REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES

La réduction des espacements est appliquées sur toutes les pistes de Toulouse-Blagnac dans les conditions prévues par la Réglementation de la Circulation Aérienne.

La longueur de piste minimum qui doit être libérée par l'aéronef précédent est de :

- 2500 m, ou
- 2000 m si l'aéronef précédent est un départ qui a effectivement décollé.

4 - RUNWAY SPACING REDUCTION

Runway spacing reduction at Toulouse Blagnac Airport is carried out in keeping with procedures laid down in the Air Traffic Regulations.

The minimum distance that has to be cleared by the preceding aircraft is:

- 2500 m, or*
- 2000 m if the preceding aircraft is on departure and has already taken off.*

5 - SPECIFICITES

Pour des besoins spécifiques constructeurs ; présence :

- de deux indicateurs de trajectoires d'approche de précision appelés PAPIX implantés à 1000 m des seuils 14R et 32L avec codage couleur vert et jaune.
- d'un balisage diurne par marques au sol de couleur bleue sur la piste 14R-32L.

5 - SPECIFICITIES

For specific needs of ACFT manufacturers; presence:

- of two precision approach path indicators called PAPIX established at 1000 m from RWY 14R and 32L thresholds with green and yellow colour coding.*
- of ground day markings in blue colour on RWY 14R-32L.*

6 - CHEMINEMENTS EN CONFIGURATION LVP

Voir GMC 03.

6 - PROGRESSIONS IN LVP CONFIGURATION

See GMC 03.

7 - APPROCHE INTERROMPU EN FINALE

En cas d'approche interrompue l'organisme de contrôle pourra modifier les consignes d'approche interrompue publiées. Des clairances pourront être délivrées de virage à ou au-dessus de 1000 ft AMSL, en montée initiale vers une altitude compatible avec l'AMSR.

7 - MISSED APPROACH ON FINAL

In the event of missed approach, ATC may change standard missed approach instructions. Clearances may be given in order to turn at or above 1000 ft AMSL and initial climb up to an altitude compatible with AMSR minimum.

8 - GESTION TACTIQUE DES VITESSES

Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément.

Si les circonstances nécessitent une modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef, les équipages doivent le signaler sans délai.

8 - TACTICAL MANAGEMENT OF AIRSPEEDS

Airspeeds on approach are managed by ATC to insure traffic safety and fluidity, they thus are to be strictly followed.

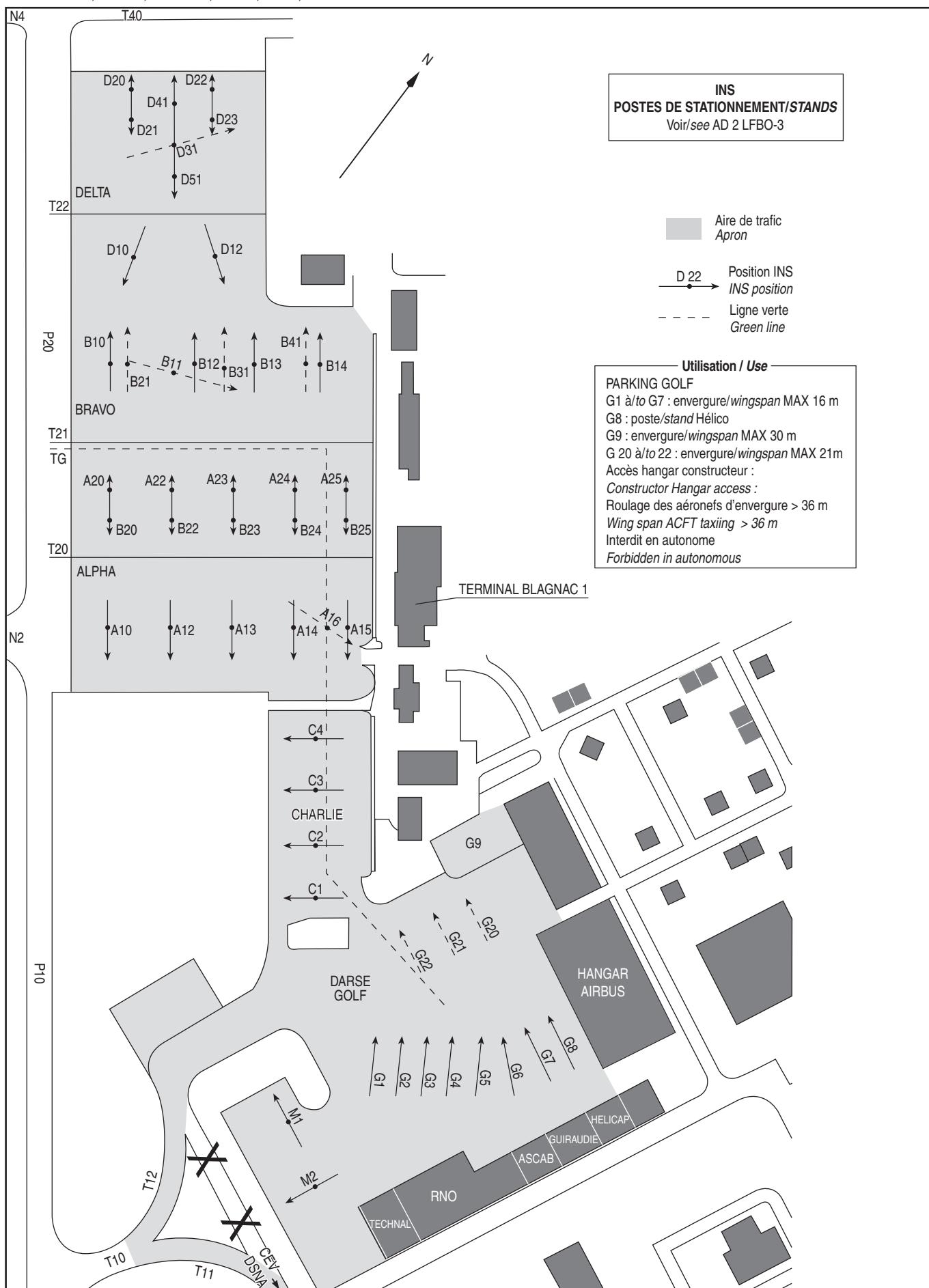
If circumstances require a modification or airspeed for reasons of performance of aircraft crews have to say it immediately.

AIRE DE STATIONNEMENT

TOULOUSE BLAGNAC

Parking areas

PRKG ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, GOLF, MIKE

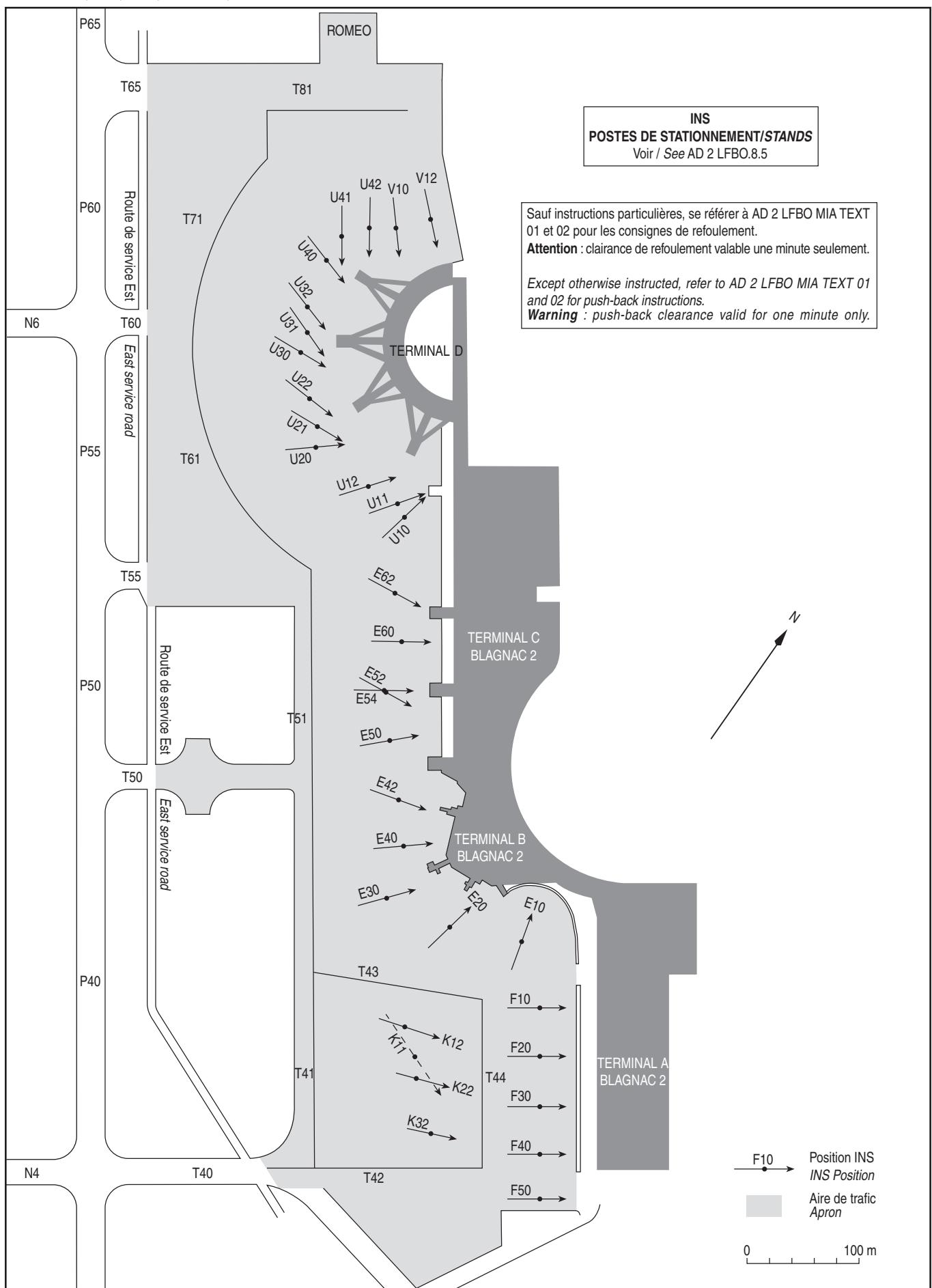


AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

PRKG ECHO, FOX, KILO, UNIFORM, VICTOR

TOULOUSE BLAGNAC



AIRES DE TRAFIC
Traffic areas

TOULOUSE BLAGNAC

**PARKINGS ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA,
ECHO, FOX, GOLF, KILO, UNIFORM, VICTOR**

Poste de stationnement fourni par l'exploitant SATB, relayé par le service de contrôle. Ce dernier n'informe les usagers que des autres aéronefs en mouvement, en contact sur la fréquence adéquate (sol). Le pilote assure sa propre sécurité avec cette éventuelle information sachant que les véhicules en mouvement au sol sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

**ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, ECHO,
FOX, GOLF, KILO, UNIFORM, VICTOR PARKING AREAS**

Aircraft stand provided by operator SATB, relayed by air traffic control. The latter informs users only of other aircraft manoeuvring, which are in contact on the appropriate frequency (ground). With this information, the pilot is responsible for his own safety, in the knowledge that the vehicles moving on the ground are being driven by authorized persons, who are keeping a look out.

**DARSE D'AVIATION D'AFFAIRES
PARKING CHARLIE, GOLF**

Accès par la voie T10.

Pour les PRKG C : respecter le sens giratoire.

☞ Accès hangar constructeur : roulage des aéronefs d'envergure > 36 m interdit en autonome, risque de souffle et marges de sécurité réduites.

**BUSINESS AVIATION DOCK
CHARLIE, GOLF PARKING AREA**

Access via TWY T10.

PRKG C: respect roundabout.

Constructor hangar access: taxiing for ACFT with wingspan > 36 m forbidden in autonomous, risk of jet blast and safety margins reduced.

PARKING CEV ET PARKING DSNA

Parking privatif situé dans une aire privative. Rejointe sous la propre responsabilité du pilote. Seule l'information des trafics en mouvement, connus de la fréquence sol, peut être fournie par le service de contrôle.

DSNA AND CEV PARKING AREA

Private parking area situated within a private area. Entry to it is the responsibility of the pilot. Only information concerning traffic in movement, known to the ground frequency, can be supplied by air traffic control.

**AIRES SAINT-MARTIN, ZIEGLER ET
SAINT-MARTIN LAGARDERE**

Aires faisant l'objet de protocoles de gestion. Utilisation soumise à l'accord de la vigie AIRBUS. Circulation des aéronefs et des véhicules sous la responsabilité de la Vigie AIRBUS (fréquence 121.825) durant ses heures ouvrables (HOR voir AD 2.18). Lors des fermetures de la Vigie AIRBUS, consignes diffusées sur répondeur (121.825).

**SAINT-MARTIN, ZIEGLER AND
SAINT-MARTIN LAGARDERE APRONS**

These aprons are the subject of management agreements. Their use is subject to the agreement of the AIRBUS Watch office. The movements of aircraft and vehicles take place under the responsibility of the AIRBUS Watch Office (frequency 121.825), during its working hours (HOR see AD 2.18). When the AIRBUS Watch Office is closed, instructions are issued by responder (121.825).

PARKING TANGO

Aire de stationnement de courte durée réservée aux aéronefs légers d'envergure < 16 m.

Le stationnement est au choix du pilote. Le pilote assure sa propre sécurité. Seule l'information des trafics en mouvement, connus de la fréquence sol peut être fournie par le service de contrôle.

TANGO PARKING AREA

Short-term parking area reserved for light aircraft of wingspan less than 16 m.

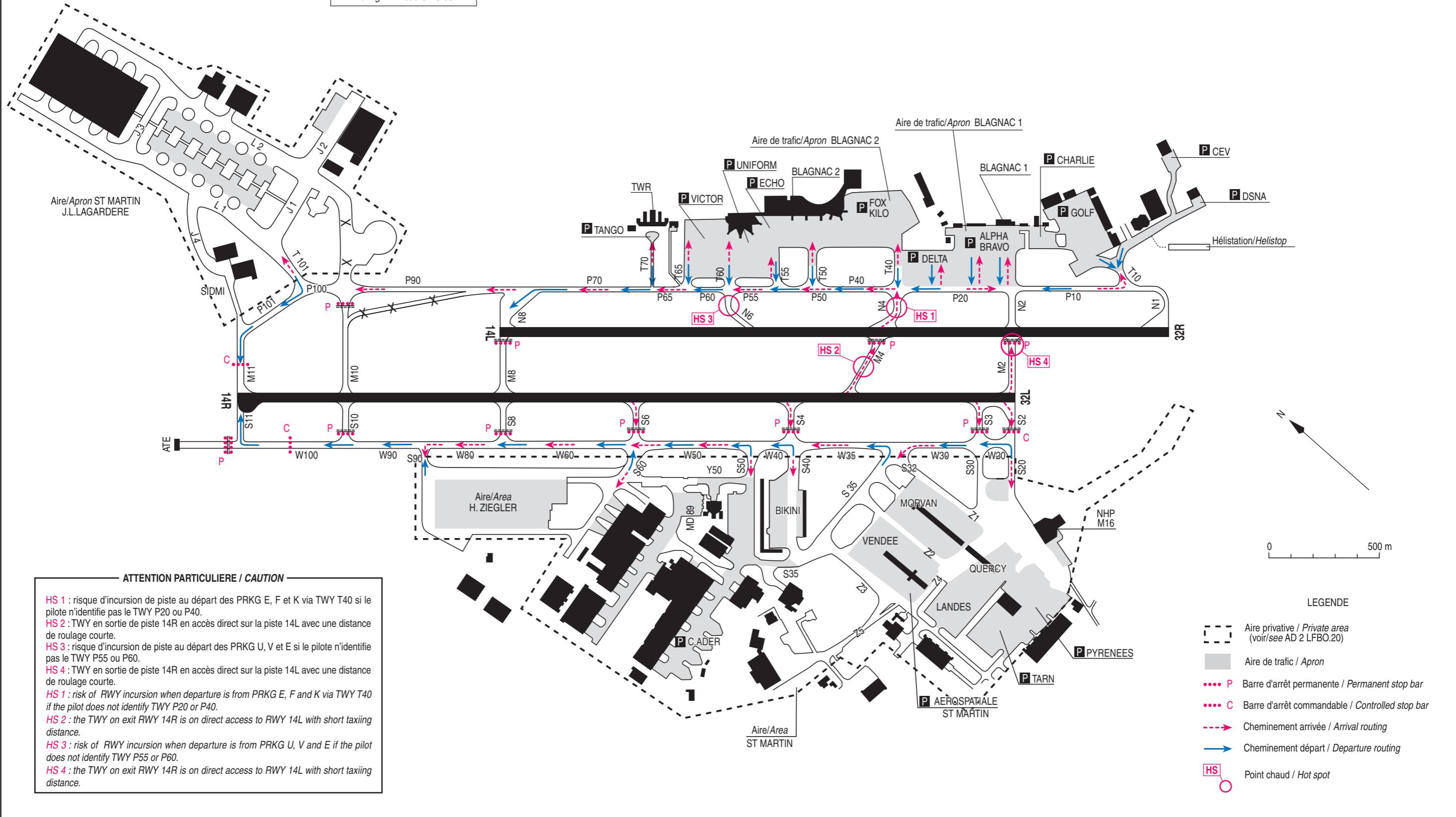
The choice of parking is left to the pilot. The pilot is responsible for his own safety. Only information concerning traffic in movement, known to the ground frequency, can be supplied by air traffic control.

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE BLAGNAC

**CONFIGURATION RWY 14 HORS LVP
OUT OF LVP CONFIGURATION RWY 14**

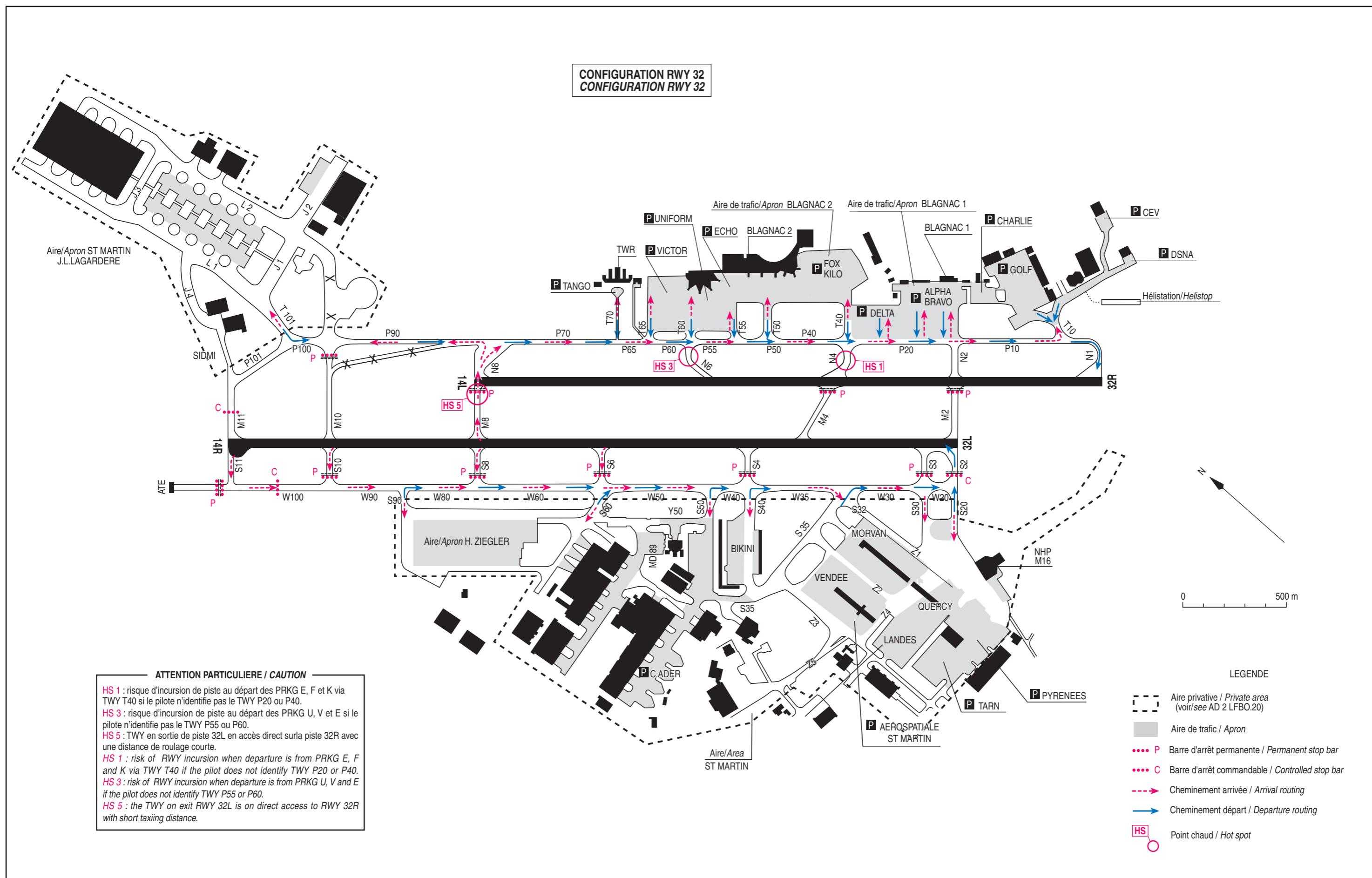
En configuration LVP: voir GMC 03
During LVP : see GMC 03



MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

TOULOUSE BLAGNAC



MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE BLAGNAC

CHEMINEMENTS EN CONFIGURATION LVP / PROGRESSIONS IN LVP CONFIGURATION

CONFIGURATION LVP RWY 14R

Le dégagement de la piste 14R s'effectue à l'extrémité de la piste par la voie M2. Les voies M4 et M8 ne doivent être utilisées que sur consignes contrôle spécifiques.

**RWY 14R must be vacated at its extremity via TWY M2.
TWY M4 and M8 can be used only on specific control clearances.**

Pour les départs de / For departures from :

Blagnac 2 (parkings F et/and K, E10, E20, E30, E40, E42, E50, E52, E54) : T50, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (E60, E62) : T50 P50 ou/or T55 puis/then P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U10, U11, U12, U21) : T55, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U20, U22) : T55, P55 ou/or T60 puis/then P60, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (Parkings U30, U31) : T60, P60, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (U32, U40) : T60 P60 ou/or T65 puis/then P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 2 (U41, U42, V10, V12) : T65, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.
Blagnac 1 (parkings A, B, D) : P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.

Blagnac 1 (parkings C, G, M, CEV, DSNA) : T10 et P10 sans axial (inutilisable quand RVR < 150 m), P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11 / T10 and P10 without centreline (unusable with RVR < 150 m), P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.

Aire Saint Martin : W20, W30, W35, W40, et W50 sans axial puis W60, W80, W90, W100, S11.
Saint Martin apron : W20, W30, W35, W40, and W50 without centreline then W60, W80, W90, W100, S11.

Aire Saint Martin Lagardère / *Saint Martin Lagardère apron* : T101 jusqu'à/up to RVR 350 m, P100, P101*, M11.

Aire Ziegler / *Ziegler apron* : S60, W60, W80, W90, W100, S11 ou S90, W90, W100, S11.

*TWY P101 : voir/see restrictions AD 2 LFBO.20.

Pour les arrivées à / For arrivals at :

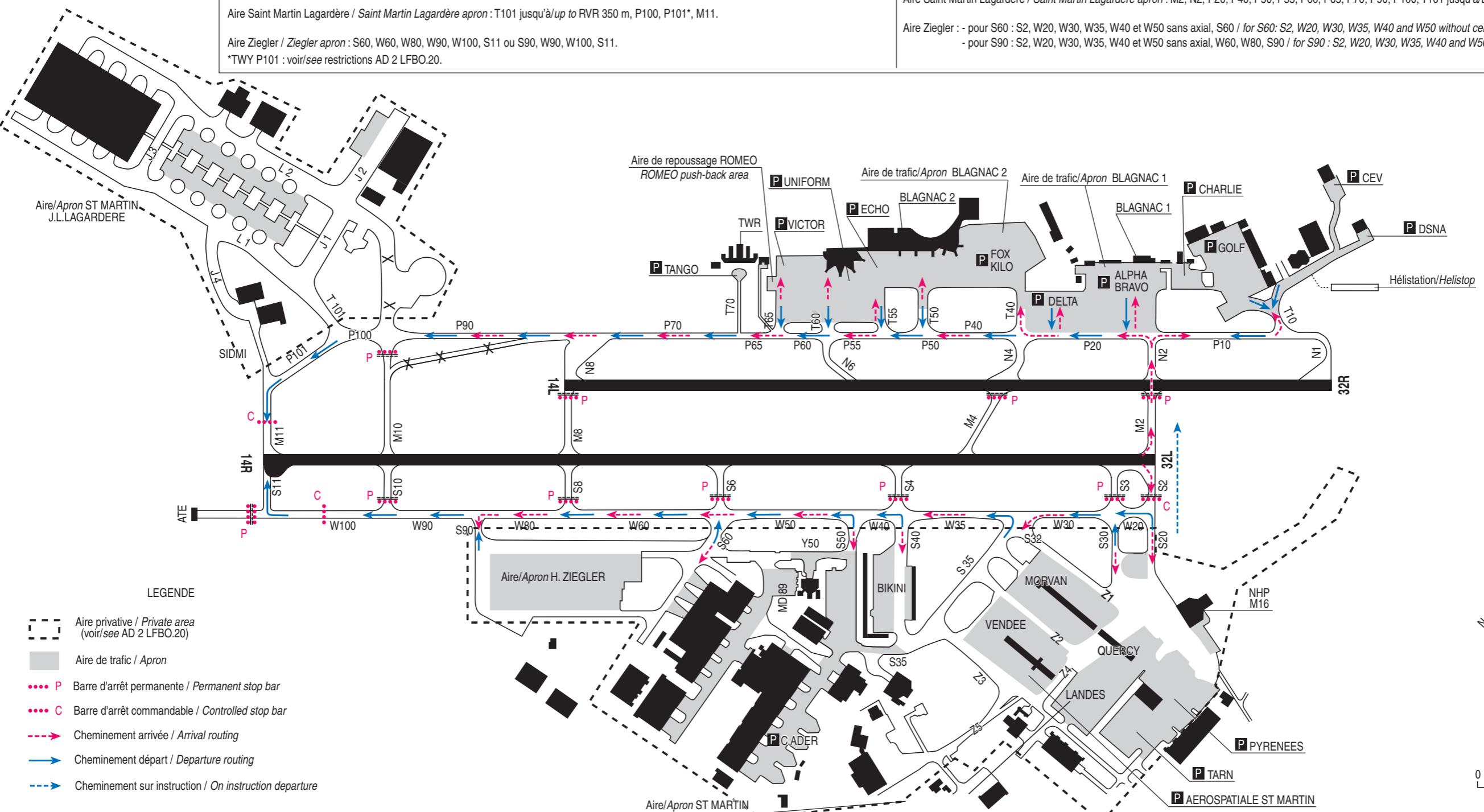
Blagnac 2 (parkings F et/and K, E10, E20, E30, E40) : M2, N2, P20, puis/then T40.
Blagnac 2 (E42, E50) : M2, N2, P20, puis/then T40 ou/or P40 T50.
Blagnac 2 (parkings E52, E54, E60) : M2, N2, P20, puis/then T40 ou/or P40, T50.
Blagnac 2 (parking E62, U10) : M2, N2, P20, P40 puis/then T50 ou/or P50, T55.
Blagnac 2 (U11 à/to U22) : M2, N2, P20, P40, P50, T55.
Blagnac 2 (parkings U30 à/to U40) : M2, N2, P20, P40, P50, P55, T60.
Blagnac 2 (parkings U41, U42, V10, V12) : M2, N2, P20, P40, P50, P55 puis/then T60 ou/or P60, T65.
Blagnac 1 (parkings A, B, D) : M2, N2, P20.

Blagnac 1 (parkings C, G, M, CEV, DSNA) : M2, N2, P10 et T10 sans axial. Inutilisable quand RVR < 150 m.
M2, N2, P10 and T10 without centreline. Unusable with RVR < 150 m.

Aire Saint Martin : S2 sans axial / *Saint Martin apron : S2 without centreline.*

Aire Saint Martin Lagardère / *Saint Martin Lagardère apron* : M2, N2, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, T101 jusqu'à/up to RVR 350 m.

Aire Ziegler : - pour S60 : S2, W20, W30, W35, W40 et W50 sans axial, S60 / for S60: S2, W20, W30, W35, W40 and W50 without centreline, S60.
- pour S90 : S2, W20, W30, W35, W40 et W50 sans axial, W60, W80, S90 / for S90 : S2, W20, W30, W35, W40 and W50 without centreline, W60, W80, S90.

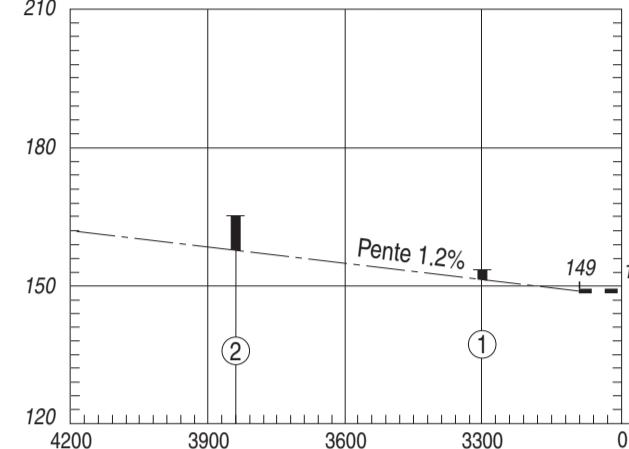


CARTE D'OBSTACLES D'AERODROME - OACI - TYPE A
Aerodrome Obstacles Chart - ICAO - A TYPETOULOUSE BLAGNAC
RWY 14L/32R

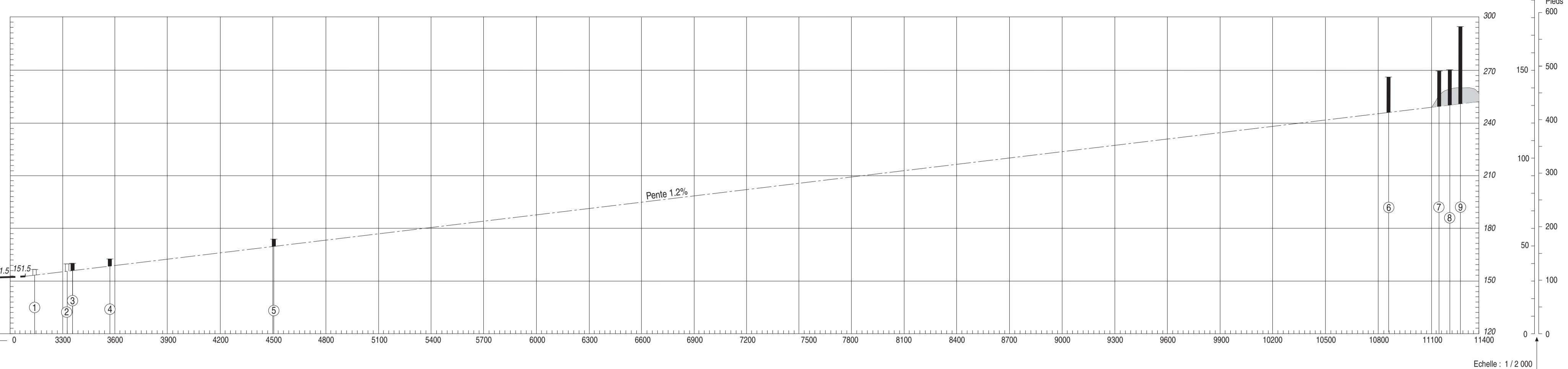
VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRESMètres
Pieds

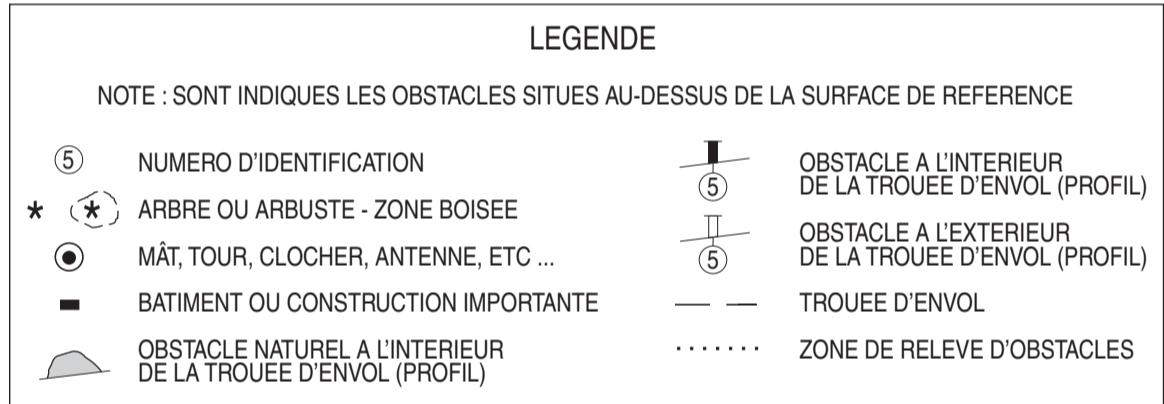
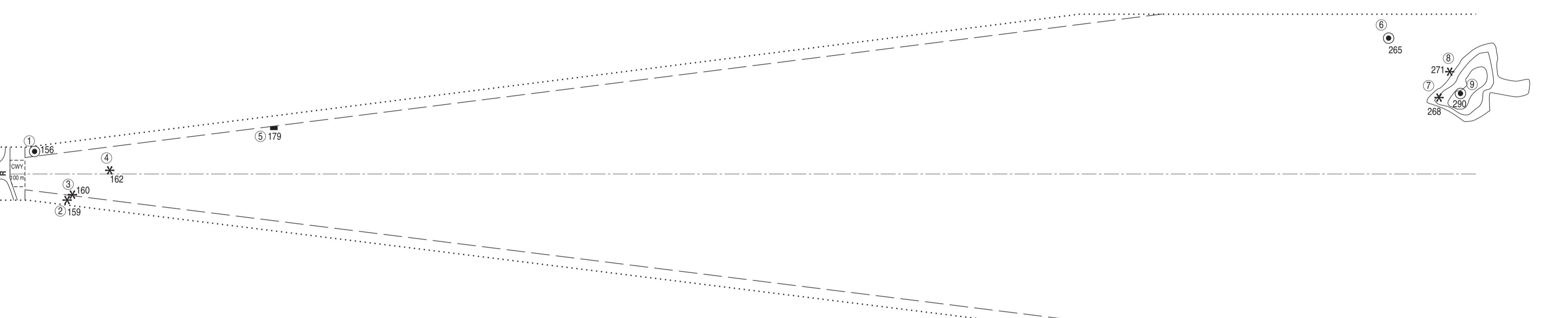
| DISTANCES DECLAREES | |
|---|---------|
| RWY 14L | RWY 32R |
| 3025 TORA - Longueur de roulement utilisable au décollage | 3025 |
| 3125 TDRA - Distance de décollage utilisable | 3125 |
| 3025 ASDA - Distance accélération-arrêt utilisable | 3025 |
| 3025 LDA - Distance d'atterrissement utilisable | 3025 |



Echelle: 1 / 20 000
0 2000 4000 6000 ft
0 500 1000 1500 2000 m



Echelle: 1 / 2 000



TOLERANCES CONFORMES AUX PRESCRIPTIONS DE LOACI

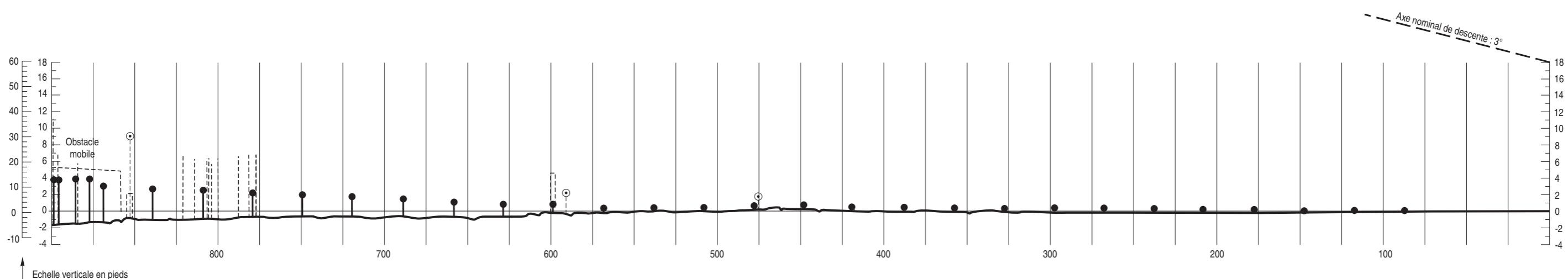
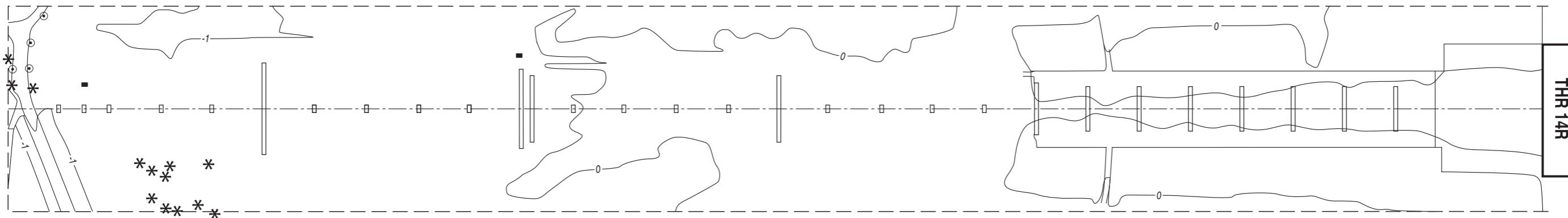
Levé exécuté en mars 2015
Nivelllement rattaché au N.G.F.

CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision Approach Terrain Chart - ICAO

TOULOUSE BLAGNAC
RWY 14R

VAR 0° (15)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



| LEGENDE | |
|--|-------------------------------|
| BATIMENT OU CONSTRUCTION IMPORTANTE | [Solid black rectangle] |
| VOIE FERREE | [Two vertical parallel lines] |
| COURBE DE NIVEAU | [Wavy line with number 2] |
| PROFIL DE L'AXE | [Solid black line] |
| ECART D'AU MOINS ±3 m PAR RAPPORT AU PROFIL DE L'AXE | [Dashed line] |
| FEUX D'APPROCHE | [Lightning bolt symbol] |
| ARBRES | [Tree icon] |
| MAT, TOUR, CLOCHER, ANTENNE, etc.. | [Antenna tower icon] |

ECHELLE HORIZONTALE : 1/2500
ECHELLE VERTICALE : 1/500
LES COURBES DE NIVEAU ET LES HAUTEURS SONT
RAPPORTÉES A L'ALTITUDE DU SEUIL DE LA PISTE

Levé exécuté en mars 2015
Nivellement rattaché au N.G.F.

TOULOUSE BLAGNAC

1 ORGANISMES CHARGÉS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

1.1 TOULOUSE APP assure les services de la circulation aérienne dans les volumes de la TMA définis ci-après.

1.2 Limites latérales

Limites latérales des parties 1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4 NORD, 4-4 SUD, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 et 6 de la TMA : cf ENR 2.3.

1.3 Limites verticales

cf ENR 2.3.

2 CALAGE ALTIMETRIQUE

Les aérodromes de TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET et PAMIERS ont une altitude de transition commune de 5000 ft. Le niveau de transition, pour ces aérodromes est calculé par BLAGNAC APP.

3 PROCÉDURES

3.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA

3.1.1 Les itinéraires d'arrivée et de départ des aérodromes de TOULOUSE BLAGNAC, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE et MURET figurent sur les cartes AD.

Des itinéraires RNAV de transit (cf. AD 2 LFBO POGO RNAV et POGO RNAV DATA 1) permettent de relier entre eux les aérodromes d'AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, PAMIERS et MURET.

- Signaler à la mise en route l'impossibilité de suivre les trajectoires RNAV. Un itinéraire conventionnel sera proposé poursuivi d'un éventuel guidage radar.

- CTA 1, 2 et 3 TOULOUSE actives: contournement par le Nord privilégié.

En dehors de ces itinéraires RNAV, les transits ne sont pas autorisés en dessous du FL080 sauf instruction particulière du Contrôle.

3.1.2 Le contrôle peut indiquer d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.

3.2 Transfert de communications

En principe, les changements de fréquence ne doivent avoir lieu que sur instruction de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne. A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai.

3.3 Procédures radar

3.3.1 A l'intérieur de la TMA, TOULOUSE APP assure les services radar conformément à la réglementation nationale.

3.3.2 Assignation de vitesses

Afin de faciliter l'écoulement du trafic, le contrôle peut assigner des vitesses indiquées (IAS) auxquelles le pilote devra se conformer. En cas d'impossibilité, le contrôle devra en être informé immédiatement.

3.4 Arrivées RNAV

3.4.1 Protection

Les segments RNAV sont protégés pour les CAT A, B, C, et D par rapport à un VOR/DME dont la référence est précisée sur les pages concernées.

3.4.2 Équipement

L'équipement requis pour l'utilisation des procédures d'arrivées normalisées aux instruments (STAR) spécifique RNAV doit être un équipement RNAV approuvé en zone terminale et basé sur les senseurs suivants : VOR/DME, DME/DME, inertie recalé automatiquement DME, GPS (1).

(1) Pour l'emploi du GPS, la prédition de la disponibilité de la fonction RAIM doit être confirmée pour le départ envisagé (trajectoire et durée) avant le décollage.

Le pilote doit se signaler "NON RNAV" immédiatement en cas de perte de capacité RNAV en cours de vol, l'APP assurant aux équipages une surveillance radar et un guidage radar si nécessaire.

1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL

1.1 TOULOUSE APP provides the air traffic control service within the following TMA areas.

1.2 Lateral limits

Lateral limits of the parts 1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4 NORTH, 4-4 SOUTH, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 and 6 of the TMA: see ENR 2.3.

1.3 Vertical limits

See ENR 2.3.

2 ALTIMETER SETTING

The common transition altitude is 5000 ft for TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET and PAMIERS. The transition level is calculated by BLAGNAC APP.

3 PROCÉDURES

3.1 Routes within TMA

3.1.1 Arrival and departure IFR routes for TOULOUSE BLAGNAC, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE and MURET aerodromes are depicted on AD charts.

RNAV transit routes (see AD 2 LFBO POGO RNAV and POGO RNAV DATA 1) allow linking AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, PAMIERS and MURET aerodromes.

- Report on start up if unable to follow RNAV routes. A conventional route will be proposed with a possible radar guidance.

- CTA TOULOUSE 1, 2 and 3 active: Northernby-pass preferred.

Outside these RNAV routes, transits are not allowed below FL080 otherwise as instructed by control.

3.1.2 Control may instruct other routes to be followed according to traffic requirements.

3.2 Transfert of communication

Frequency changes should only take place when instructed by appropriate ATC service. Aircraft must call immediately whenever the frequency is changed.

3.3 Radar procedures

3.3.1 Within the TMA, TOULOUSE APP provides radar services according to national regulation.

3.3.2 Speed assignment

In order to facilitate traffic flow, control may assign indicated speeds (IAS) which pilot must adhere to. Control must be informed immediately when this is impossible.

3.4 RNAV Arrivals

3.4.1 Protection

For CAT A, B, C, and D the RNAV segments are protected with respect to a VOR/DME, the reference of which is indicated on the pages concerned.

3.4.2 Equipment

The equipment required for using specific RNAV standard instrument arrivals (STAR) must be RNAV equipment approved for terminal areas and based on the following sensors: VOR/DME, DME/DME, automatically reset inertia DME, GPS (1).

(1) For the use of GPS, the predicted availability of the RAIM function must be confirmed for the departure envisaged (flight path and duration) before take-off.

The pilot must report "NON RNAV" immediately in the event of the loss of RNAV capability in flight, APP providing crews with radar surveillance and radar vectoring if necessary.

TOULOUSE BLAGNAC

3.4.3 Interception d'une CDO après l'IAF

Une CDO publiée peut être interceptée en aval de l'IAF par guidage radar ou par directe vers un point intermédiaire de la CDO.
Dans ces deux cas, les contraintes de niveau et de vitesse associées à la CDO interceptée s'appliquent aux DTG correspondants aux points de restriction publiés (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

3.5 Limitation de vitesse

Dans la TMA TOULOUSE parties 2 et 3, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.
Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle.

4 PROCEDURE DE DEPART

Service de délivrance de la clairance départ par liaison de données :
La demande de clairance départ par liaison de données doit être initialisée par les équipages 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route.
L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service du contrôle au plus tard trois minutes après l'émission de la clairance.
En cas d'absence de réponse trois minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence prévol pour obtenir la clairance. Le service de délivrance de la clairance départ par liaison de données ne sera pas initialisé par l'équipage si le vol projeté ne respecte pas les itinéraires et les pentes publiées.
Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route.
L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence Sol.
Différences avec ENR 1.5 C :
- Valeur du t1 : 3 minutes
- En cas de CTOT, le pilote reçoit dans la clairance les valeurs CTOT - 3' à CTOT + 3'.

5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Voir SID et STAR.

6 AERODROMES VOISINS

6.1 TOULOUSE FRANCAZAL

L'aérodrome de TOULOUSE FRANCAZAL est situé à l'intérieur des limites latérales de la TMA de TOULOUSE.

6.2 ALBI LE SEQUESTRE

L'aérodrome d'ALBI LE SEQUESTRE est situé à l'intérieur des limites latérales de la TMA de TOULOUSE.

Les itinéraires IFR d'arrivée et de départs figurent sur les cartes AD2 LFCI ainsi que les procédures en cas de panne de communication.

6.3 CARCASSONNE SALVAZA

L'aérodrome de CARCASSONNE SALVAZA est situé à l'intérieur des limites latérales de la TMA de TOULOUSE.

Les itinéraires IFR d'arrivée et de départs figurent sur les cartes AD2 LFMK ainsi que les procédures en cas de panne de communication.

6.4 CASTRES MAZAMET

L'aérodrome de CASTRES MAZAMET est situé à l'intérieur des limites latérales de la TMA de TOULOUSE.

Les itinéraires IFR d'arrivée et de départs figurent sur les cartes AD2 LFCK ainsi que les procédures en cas de panne de communication.

6.5 MURET L'HERM

Voir carte IAC.

6.6 PAMIERS LES PUJOLS

Voir carte IAC.

6.7 AGEN LA GARENNE

L'aérodrome d'AGEN LA GARENNE est situé à l'intérieur des limites latérales de la TMA de TOULOUSE.

Les itinéraires IFR d'arrivée et de départs figurent sur les cartes AD2 LFBA ainsi que les procédures en cas de panne de communication.

3.4.3 CDO interception after IAF

A published CDO may be intercepted afterwards the IAF with a radar guidance or a direct routing to an intermediate point of the CDO.
In both cases, level and speed constraints related to the intercepted CDO apply to DTGs related to published restriction points (advise ATC if not possible).

3.5 Speed limitation

Within TOULOUSE TMA parts 2 and 3, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.
However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after clearance.

4 DEPARTURE PROCEDURE

Departure clearance data-link service:
The data-link departure clearance request must be initiated by aircrews ten minutes before scheduled start-up time.

The clearance echo-back message must be received by air traffic control at the latest three minutes after clearance has been issued.
In case of lack of response three minutes before the scheduled start-up time, the aircrew should contact the preflight frequency to obtain departure clearance. The departure clearance data-link service should not be initiated by the aircrew if their scheduled flight plan does not comply with the published SID and climb gradient.
Unless otherwise mentioned in the message, the data-link departure clearance means start-up clearance as well.

Push back and taxi clearance will be delivered on ground frequency.

Differences with ENR 1.5 C:

- Value of t1: 3 minutes
- In case of CTOT, the pilot gets the values CTOT - 3' to CTOT + 3' with the clearance.

5 RADIOPHONIE

See SID and STAR.

6 NEIGHBOURING AD

6.1 TOULOUSE FRANCAZAL

TOULOUSE FRANCAZAL AD is located within lateral boundaries of TOULOUSE TMA.

6.2 ALBI LE SEQUESTRE

ALBI LE SEQUESTRE AD is located within lateral boundaries of TOULOUSE TMA.

Arrival and Departure IFR charts are represented in AD2 LFCI charts as well as radio failure procedures.

6.3 CARCASSONNE SALVAZA

CARCASSONNE SALVAZA AD is located within lateral boundaries of TOULOUSE TMA.

Arrival and Departure IFR charts are represented in AD2 LFMK charts as well as radio failure procedures.

6.4 CASTRES MAZAMET

CASTRES MAZAMET AD is located within lateral boundaries of TOULOUSE TMA.

Arrival and Departure IFR charts are represented in AD2 LFCK charts as well as radio failure procedures.

6.5 MURET L'HERM

See IAC.

6.6 PAMIERS LES PUJOLS

See IAC.

6.7 AGEN LA GARENNE

AGEN LA GARENNE AD is located within lateral boundaries of TOULOUSE TMA.

Arrival and Departure IFR charts are represented in AD2 LFBA charts as well as radio failure procedures.

TOULOUSE BLAGNAC

1 CONSIGNES GENERALES

1.1 ARRETE DU 28 MARS 2011

L'arrêté du 28 mars 2011 (JO du 12 avril 2011) portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC définit les dispositions réglementaires à respecter en vue de limiter les nuisances sonores sur l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC. Le non respect des dispositions énoncées dans cet arrêté peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale, conformément aux termes des articles L6361-4 et L6361-9 du code des Transports.

1.2 Le commandant de bord ne peut déroger à ces règles que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité.

1.3 Tous les exploitants effectuant des vols commerciaux au départ ou à l'arrivée de l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC, doivent publier, dans leurs manuels d'exploitation, la classification et la marge cumulée de leurs aéronefs.

1.4 Consignes

1.4.1 Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol aux instruments doivent respecter les procédures particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.4.2 Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages. Ces consignes doivent être conformes aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

1.4.3 Les aéronefs évoluant suivant les règles de vol à vue doivent respecter les consignes particulières élaborées en vue de limiter les nuisances sonores et portées à la connaissance des usagers par la voie de l'information aéronautique.

1.4.4 Le survol de l'hôpital PURPAN est interdit en permanence.

2 PROCEDURES

2.1 Arrivées

Il est recommandé d'éviter, dans toute la mesure du possible, des augmentations de puissance ou de poussée en cours d'approche finale.

2.1.1 Approches à vue

Les approches à vue sont interdites, sauf :

- dans des conditions de vol où la sécurité des vols le justifie ;
- sur proposition du contrôle, pour optimiser la gestion du trafic. Dans ce cas, le survol de l'agglomération toulousaine doit être évité et l'interception de l'axe de piste se fait au minimum à 3000 ft AMSL.



En cas d'API lors d'une approche à vue :

- Monter vers 4000 ft QNH dans l'axe de piste ;
- Attendre les instructions du contrôle ;
- En cas de panne radio, rejoindre l'API de l'approche aux instruments initialement autorisée.

2.1.2 Approches aux instruments

Pour diminuer les nuisances sonores générées par les aéronefs, les approches aux instruments doivent être effectuées, sauf impératif de sécurité, en respectant les consignes suivantes :

- les approches finales doivent s'effectuer selon un angle égal à l'angle de la trajectoire de descente définie par les ILS.
- L'interception du glide doit s'effectuer à 3000 ft AMSL minimum ;
- La pente optimale recommandée en approche initiale est de 5,2%.

2.1.3 Les inverseurs de poussée

A l'atterrissement, les inverseurs de poussée et les inverseurs de pas des hélices ne peuvent être utilisés au-delà du ralenti que pour des raisons opérationnelles et de sécurité (ex : vent arrière, piste contaminée, ...).

1 GENERAL INSTRUCTIONS

1.1 ORDER DATED 28 MARCH 2011

The Order dated 28 March 2011 (French Official Journal dated 12 April 2011) as regards the operating restriction of TOULOUSE BLAGNAC aerodrome, defines the regulatory provisions to be complied with for the purposes of limiting noise pollution on TOULOUSE BLAGNAC aerodrome. Non-compliance with the provisions mentioned in this Order may give rise to a breach record and lead the ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires - Airport pollution control authorities) to pronounce a sanction in the form of an administrative penalty of a maximum amount of 40,000 euros for a legal entity, as articles L6361-4 and L6361-9 of the French Transport Code.

1.2 *The Captain must apply these rules other than for safety reasons.*

1.3 *All operators, undertaking flight to or from TOULOUSE BLAGNAC airfield, have to publish in their operating manuals, in respect of each aircraft its classification and the cumulative margin.*

1.4 Instructions

1.4.1 *Aircraft flying under instruments flight rules have to respect the specific noise abatement procedures published via the Aeronautical Information Service from which all crew can learn about.*

1.4.2 *Aircrews have to observe the engine operation instructions included in the operating manuals aiming reducing to a minimum impact the the landings and take-off noise . These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS provisions, volume 1.*

1.4.3 *Aircraft flying under visual flight rules must respect the specific noise abatement procedures published to the users by the Aeronautical Information Service.*

1.4.4 *Flying over the hospital of Purpan is forbidden at any time.*

2 PROCEDURES

2.1 Arrivals

When on final approach it is recommended, as far as is possible, to avoid power or thrust increases.

2.1.1 Visual approaches

Visual approaches are prohibited, except :

- when required for flight safety,
 - when proposed by ATC, in order to optimize the traffic flow management.
- In this case, flying over the urban area of Toulouse have to be avoided and the runway axis must be intercepted at 3000 ft AMSL minimum.*

For a missed APCH during visual approach:

- Climb straight ahead of runway centerline up to 4000 ft QNH ;
- Wait for the ATC instructions,
- If radio failure, join the missed APCH of instruments approach initially authorized.

2.1.2 Instrument approaches

In order to reduce aircraft noise pollution and as long as the flight safety is not jeopardized, instrument approaches must respect the following rules :

- Final approaches have to be undertake with an angle equal to the ILS glide path one.
- The glide path must be intercepted at 3000 ft AMSL minimum.
- The recommended optimum slope angle on initial approach is 5.2%.

2.1.3 Thrust reverser operation

On landing, thrust reverser or propeller reverse pitch operation may be used over the idle only for safety or operational reasons (for example : tailwind, contaminated runway...).

TOULOUSE BLAGNAC

2.2 Départs

Les vols doivent faire l'objet d'une procédure antibruit de montée au départ.

Sauf situation particulière, ou consigne contraire du service du contrôle, tous les décollages aux instruments doivent s'effectuer en conformité avec la clairance initiale délivrée par le service du contrôle de la circulation aérienne (AD2 LFBO SID). SID GAI 5B, MEN 5B, FINOT 5B : dans la mesure du possible, après passage du VOR TOU, effectuer le virage de façon à ne pas franchir le radial 238° du VOR GAI.

Sauf situation particulière ou consigne contraire du service du contrôle, les décollages des turboréacteurs de plus de 7 tonnes ne sont pas autorisés :

- en piste 14L depuis N6
- en piste 32R depuis N4
- en piste 32L depuis M4

2.2 Departures

Flights must be operated with noise abatement climbing procedure at departure.

All instrument take-off must comply with the initial clearance issued by the air traffic control service (AD2 LFBO SID) SID GAI 5B, MEN 5B, FINOT 5B except in specific cases or by an ATC clearance.

After overflying TOU VOR, as far as is possible, turn in order not to cross RDL 238° GAI VOR.

Except in special cases or instructions otherwise by ATC, take-offs for turbojet engines more than 7 tons weight are forbidden :

- on RWY 14L from N6
- on RWY 32R from N4
- on RWY 32L from M4

3 AUTRES RESTRICTIONS D'UTILISATION

3.1 Vols de nuit

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs non conformes aux normes énoncées au chapitre 3, au chapitre 4 ou au chapitre 14 ne peut :

- atterrir entre 2200 et 0600, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0600, heures locales.

Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 10 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 2200 et 0000, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 2200 et 0000, heures locales ;

Sous les mêmes réserves, aucun aéronef équipé de turboréacteurs dont la certification acoustique répond aux normes du chapitre 3 avec une marge cumulée inférieure à 13 EPNdB ne peut :

- atterrir entre 0000 et 0600, heures locales ;
- quitter, en vue d'un décollage, le point de stationnement entre 0000 et 0600 locales.

Pour tout aéronef : pas de pushback autorisé avant 0600 pour les vols programmés à compter de 0600, heures locales.

Pour des raisons Environnementales, et :

- Hors impératif de sécurité identifié par le CdB ou par l'ATC ;
 - Hors situation d'urgence ;
 - Hors vols nécessitant une priorité ;
 - Lorsque l'état des moyens de radio navigation et des pistes le permettent ;
- Tout vol en cœur de nuit, entre 2300 et 0500 (ETE – 1HR), doit respecter les conditions suivantes :

En QFU14 :

- Les décollages s'effectuent uniquement en RWY 14R à partir du seuil ;
- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 14R ;

En QFU32 :

- Les décollages s'effectuent en RWY 32L ou RWY 32R à partir du seuil ;
- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 32L ;

En configuration vent calme, piste sèche et hors conditions LVP : le QFU 14 est proposé pour les arrivées, le QFU 32 pour les départs.

3.2 Essais de moteurs

Les essais de moteurs ne peuvent se faire que sur l'aire de point fixe «Bikini» et sur l'aire de point fixe protégée du site St Martin Lagardère.

Les essais de moteurs sont interdits entre 2200 et 0600, heures locales.

On désigne par « essai moteur » toute opération effectuée sur un aéronef à l'arrêt, au cours de laquelle le (ou les) moteur(s) fonctionne(nt) pendant plus de cinq minutes ou à une puissance supérieure à celle utilisée pour les séquences de mise en route et de roulage.

3 OTHERS RESTRICTIONS

3.1 Night flights

No aircraft fitted with turbojet engines which do not comply with the standards set out in chapters 3, 4 or 14 may:

- land between 2200 and 0600, local time;
- leave its stand in order to take off between 2200 and 0600, local time.

Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbojet engines the acoustic certification of which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 10 EPNdB may:

- land between 2200 and 0000, local time;
- leave its stand in order to take off between 2200 and 0000, local time.

Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbojet engines the acoustic certification of which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 13 EPNdB may:

- land between 0000 and 0600, local time;
- leave its stand in order to take off between 0000 and 0600, local time.

For any ACFT : no pushback allowed before 0600 for flights scheduled from 0600 local time.

For environmental reasons, and :

- Except for safety obligations identified by the pilot in command or the ATC.
- Except for emergency situations.
- Except for high-priority flights.
- When radionavigation devices and runways are in a proper state.

Any flight at night, between 2300 and 0500 (SUM – 1 HR), must comply with the following conditions :

QFU 14 :

- Takeoffs shall be performed RWY 14R from threshold only.
- Landings shall be performed RWY 14R only.

QFU 32 :

- Takeoffs shall be performed RWY 32L ou 32R from threshold only.
- Landings shall be performed RWY 32L only.

When wind is calm, runway dry and outside LVP conditions : QFU 14 suggested for arrivals, QFU 32 for departures.

3.2 Engine run-up

These engine tests must be carried out in the "Bikini" run-up area and in the protected run-up area located on St Martin Lagardère site.

The engine tests are prohibited between 2200 and 0600 local time.

"Engine test" means any operation carried out on stationary aircraft with its engine(s) running either for more 5 minutes or at a power more than those used for starting and taxiing sequences.

TOULOUSE BLAGNAC

3.3 Vols d'entraînement

Est considéré comme entraînement toute utilisation répétitive de procédures d'approche aux instruments et/ou tours de piste successifs. Ce type de vol n'est pas autorisé hors des circuits spécifiques locaux. L'utilisation de ces circuits est par ailleurs subordonnée à la signature préalable d'un protocole d'accord avec le SNA Sud dont la demande doit être exprimée avec un préavis d'un mois. Les vols d'entraînement sont autorisés (après signature du protocole d'accord), du lundi au samedi de 0600 à 2000 heures locales. Seules des dérogations peuvent être accordées pour des impératifs liés à la construction aéronautique :

- du lundi au samedi de 2000 à 2200 heures locales
- les dimanches et jours fériés de 0900 à 1800 heures locales.

3.4 Limitation d'utilisation de l'APU

3.4.1 L'utilisation de l'APU fait l'objet de restrictions, sauf pour un motif de sécurité dûment justifié. Sauf en cas de défaillance ou d'incompatibilité technique, l'utilisation des moyens de substitution fixes (Prises 400 Hz) est obligatoire.

3.4.2 Au départ :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes en électricité, l'utilisation de l'APU est limitée à 10 minutes avant l'heure programmée de départ pour le démarrage des moteurs ;

3.4.3 A l'arrivée :

- sur un poste de stationnement équipé de moyens de substitution fixes en électricité, l'utilisation de l'APU est limitée à 5 minutes plus le temps de branchement après l'heure réelle d'arrivée au point de stationnement ;

3.4.4 Le commandant de bord peut déroger aux durées fixées aux points 3.4.2 et 3.4.3 lorsque des motifs de sécurité le justifient.

3.5 Circulation des quadrimoteurs

La circulation des quadrimoteurs sur les voies de circulation et voies de desserte doit se faire moteurs extérieurs au ralenti ou éteints.

4 EXEMPTIONS – DEROGATIONS

4.1 Exemptions

Les dispositions mentionnées ci-dessus ne font pas obstacle à l'atterrissement ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

- aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aéronefs mentionnés à l'article L6100-2 du code des Transports ;
- aéronefs effectuant des vols gouvernementaux.

4.2 Dérogations

Des dérogations aux règles définies aux paragraphes 3.1 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

3.3 Training flights

Training flights mean all flights practicing repetitive instrument approach procedures and/or successive aerodrome circuit patterns.

This type of flight is not authorized out of local specific circuits. In addition, the use of these circuits shall to be submitted to a memorandum of agreement with the SNA-Sud that required a month's notice. Training flights are authorized (once the agreement protocol has been signed) from Monday to Saturday between 0600 and 2000 local time. Dispensation can only be granted for urgent tasks associated with air-craft manufacture:

- from Monday to Saturday between 2000 and 2200 local time*
- on Sundays and public holidays between 0900 and 1800 local time.*

3.4 APU usage restriction

3.4.1 *APU usage is subject to restrictions, except for safety reasons justified. Except in case of failure or technical incompatibility, use of alternative supplies (plugs 400 Hz) are compulsory.*

3.4.2 Departure:

- On apron equipped with alternative electric supplies, use of APU is limited to 10 minutes before scheduled departure hour for engines start.*

3.4.3 Arrival:

- On apron equipped with alternative electric supplies, use of APU is limited to 5 minutes more time of connection after real arrival hour on apron.*

3.4.4 *Captain may differ from time specified in items 3.4.2 and 3.4.3 for safety reasons.*

3.5 Four-engine ACFT taxiing

Four-engine ACFT shall idle or switch their outer engines off to move along taxiways or service roads.

4 EXEMPTIONS - DISPENSATIONS

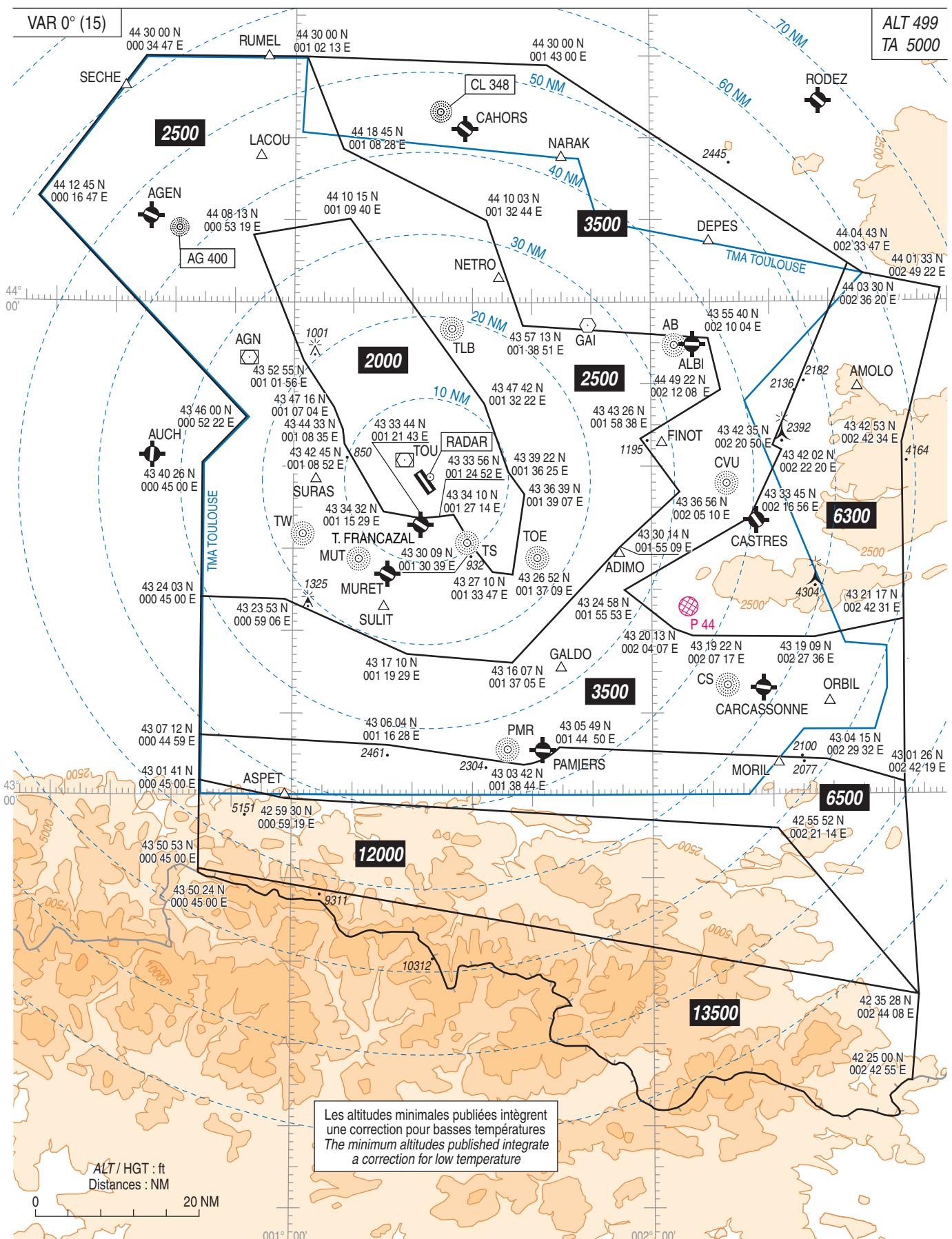
4.1 Exemptions

The provisions specified above do not prevent the following aircraft from landing and taking off exceptionally:

- aircraft performing ambulance or humanitarian transport missions ;*
- aircraft in emergency situation due to flight safety reasons ;*
- aircraft mentioned in article L6100-2 of the French Transport Code ;*
- aircraft operating for government missions .*

4.2 Dispensations

Dispensations from the regulations specified in Paragraphs 3.1 can be exceptionally given by the minister in charge of civil aviation.

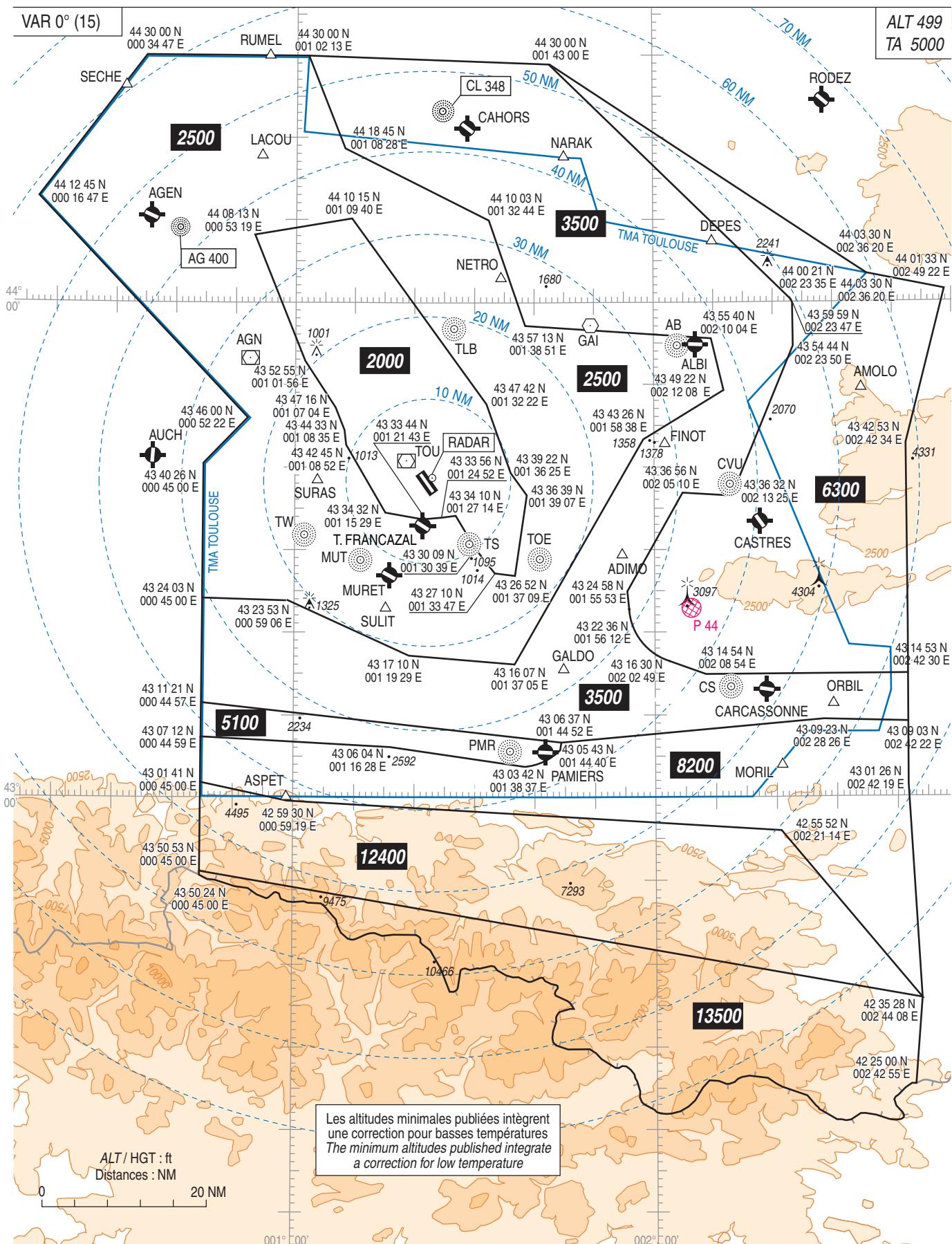
TOULOUSE BLAGNAC
Altitudes Minimales de Sécurité Radar
Minimum Radar Safety AltitudesTOULOUSE Approche/Approach 125.180 - 129.305 - 123.850 - 120.355
BLAGNAC Approche/Approach 121.105

TOULOUSE BLAGNAC

Altitudes Minimales de Sécurité Radar - Situation dégradée

Minimum Radar Safety Altitudes - Degraded situation

TOULOUSE Approche/Approach 125.180 - 129.305 - 123.850 - 120.355
BLAGNAC Approche/Approach 121.105



DATA

TOULOUSE BLAGNAC

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

| Identification | Coordonnées <i>Coordinates</i> | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|----------------|-----------------------------------|------|------|-------------|-----|
| ABLIS | REF Enr 4.3 | X | | | X |
| ADIMO | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → ADSER | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → AFRIC | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → AGENO | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → AMOLO | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → ANETO | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → ARVEL | REF Enr 4.3 | | X | X | X |
| → ASPET | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → AULON | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → BISBI | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → BOGRO | REF Enr 4.3 | X | X | X | |
| → DEPES | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → DODOM | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → ESISI | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → FINOT | REF Enr 4.3 | X | X | X | |
| → FISTO | REF Enr 4.3 | X | X | X | |
| → GALDO | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → GAUDE | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → GOMAM | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → GOSAD | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → LACOU | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → LALGO | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → LASBO | REF Enr 4.3 | | X | X | X |
| → LATEK | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → LAVKU | REF Enr 4.3 | X | | | X |
| → LOKPA | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → LORTO | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → MABIP | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → MABOL | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → MASAM | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → MEDAP | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → MORIL | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → NARAK | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → NETRO | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → OGRIL | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → ORBIL | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → OVDIL | REF Enr 4.3 | | X | X | |

DATA

TOULOUSE BLAGNAC

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

| Identification | Coordonnées <i>Coordinates</i> | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|--------------------|-----------------------------------|------------------|------|-------------|-----|
| → PUMAL | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → RAPES | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → RIBOU | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → SALSI | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → SECHE | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → SONGA | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → SOTAK | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → SULIT | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → SURAS | REF Enr 4.3 | X | X | X | X |
| → TADAN | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → TALOL | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → TIVLI | REF Enr 4.3 | | X | X | |
| → TOPTU | REF Enr 4.3 | X | | X | |
| → AG | REF AD2 LFBA.19 | | X | X | |
| → AGN | REF Enr 4.1 | X | X | X | X |
| → CFA | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| → CS | REF AD2 LFMK.19 | | X | X | |
| → FJR | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| → GAI | REF ENR 4.1 | X | X | X | |
| → LMB | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| → LMG | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| → MEN | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| → MUT | REF AD2 LFBR.19 | | X | X | |
| → PMR | REF AD2 LFDJ.19 | X | | X | |
| → PPG | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| → TBO | REF ENR 4.1 | | X | X | |
| → TLB | REF AD2 LFBO.19 | | X | | X |
| → TOE | REF AD2 LFBO.19 | | X | | X |
| → TOU | REF AD2 LFBO.19 | X | X | X | X |
| → TS | REF AD2 LFBO.19 | | X | X | X |
| → TW | REF AD2 LFBO.19 | X | | X | |
| IF ILS/LOC RWY 14R | 43° 47' 11.8" N | 001° 11' 48.8" E | X | | |
| IF ILS/LOC RWY 14L | 43° 46' 48.5" N | 001° 12' 30.4" E | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 32R | 43° 28' 21.0" N | 001° 31' 41.8" E | X | | X |
| IF ILS/LOC RWY 32L | 43° 28' 33.4" N | 001° 31' 13.7" E | X | | X |
| IF VOR RWY 14R | 43° 47' 21.2" N | 001° 12' 09.5" E | X | | X |
| IF VOR RWY 14L | 43° 46' 37.9" N | 001° 12' 12.9" E | X | | X |
| IF VOR RWY 32R | 43° 28' 28.8" N | 001° 31' 53.5" E | X | | X |
| IF VOR RWY 32L | 43° 28' 29.4" N | 001° 30' 59.9" E | X | | X |

DATA

TOULOUSE BLAGNAC

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
WAYPOINTS / PROCEDURES MAIN FIXES

| Identification | Coordinnées <i>Coordinates</i> | RNAV | CONV | SID STAR | IAC |
|----------------|-----------------------------------|------|------|-------------|-----|
|----------------|-----------------------------------|------|------|-------------|-----|

| | | | | | |
|---------------------|-----------------|------------------|---|--|---|
| FAP/FAF LOC RWY 14R | 43° 44' 47.6" N | 001° 14' 20.0" E | X | | X |
| FAP/FAF LOC RWY 14L | 43° 44' 24.0" N | 001° 15' 01.6" E | X | | X |
| FAP/FAF LOC RWY 32R | 43° 30' 46.9" N | 001° 29' 11.0" E | X | | X |
| FAP/FAF LOC RWY 32L | 43° 30' 58.9" N | 001° 28' 42.7" E | X | | X |
| FAF VOR RWY 14R | 43° 44' 54.9" N | 001° 14' 34.3" E | X | | X |
| FAF VOR RWY 14L | 43° 44' 17.3" N | 001° 14' 48.1" E | X | | X |
| FAF VOR RWY 32R | 43° 30' 50.8" N | 001° 29' 21.4" E | X | | X |
| FAF VOR RWY 32L | 43° 30' 54.9" N | 001° 28' 34.3" E | X | | X |

| | | | | | |
|-------|---------------|----------------|---|---|--|
| DE32L | 43°38'41.4" N | 001°20'42.7" E | X | X | |
| DE32R | 43°38'16.9" N | 001°21'25.0"E | X | X | |
| BO322 | 43°46'16.5" N | 001°15'03.1" E | X | X | |
| BO323 | 44°07'35.0" N | 001°14'19.6" E | X | X | |

| | | | | | |
|-------|-----------------|-----------------|---|--|---|
| BO506 | 43°44'42.4" N | 001°27'48.9" E | X | | X |
| BO507 | 43°46'11.4" N | 001°04'44.3" E | X | | X |
| BO508 | 43°52'11.2" N | 001°06'35.0" E | X | | X |
| BO509 | 43°51'51.6" N | 001°15'05.2" E | X | | X |
| IO14L | 43°47' 16.5" N | 001°12' 01.4" E | X | | X |
| FO14L | 43°44' 24.3" N | 001°15' 01.7" E | X | | X |
| RW14L | REF AD2 LFBO.12 | | X | | X |
| IO14R | 43°47' 39.8" N | 001°11' 20.0" E | X | | X |
| FO14R | 43°44' 47.8" N | 001°14' 20.2" E | X | | X |
| RW14R | REF AD2 LFBO.12 | | X | | X |
| BO512 | 43°33' 37.4" N | 001°25' 58.6" E | X | | X |
| BO513 | 43°34' 18.9" N | 001°31' 55.6" E | X | | X |
| BO514 | 43°40' 23.3" N | 001°32' 19.2" E | X | | X |
| BO515 | 43°50' 05.3" N | 001°25' 07.9" E | X | | X |

| | | | | | |
|-------|-----------------|-----------------|---|--|---|
| BO602 | 43°23'42.3" N | 001°28'26.3" E | X | | X |
| BO603 | 43°28'55.9" N | 001°36'46.2" E | X | | X |
| IO32R | 43°27' 54.8" N | 001°32' 10.3" E | X | | X |
| FO32R | 43°30' 47.3" N | 001°29' 11.8" E | X | | X |
| RW32R | REF AD2 LFBO.12 | | X | | X |
| IO32L | 43°28' 06.5" N | 001°31' 41.5" E | X | | X |
| FO32L | 43°30' 59.1" N | 001°28' 42.9" E | X | | X |
| RW32L | REF AD2 LFBO.12 | | X | | X |
| BO614 | 43°46' 25.9" N | 001°07' 08.8" E | X | | X |
| BO616 | 43°43' 07.6" N | 000°53' 58.5" E | X | | X |
| BO618 | 43°29' 38.5" N | 000°58' 28.2" E | X | | X |

TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING FNA RNP RWY 14L

| FNA RNP RWY 14L | | | | | | | | | | REF NAV/AID : | | |
|-----------------|-----------------|-------------------------|----------|----------------------|-----------------------|---------------------|----------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|-----------------|
| RMK | | | | | | MAG VAR 2015 00.2°E | | | | | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | M/NM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | NETRO | Yes | 207 | 207,2 | 5 | R | FL080/5000 | FL140 | 220 | - | RNAV 1/RNP APCH |
| | IF | I014L | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FO14L | - | 143 | 142,9 | 3,6 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW14L | Yes | 143 | 142,9 | 7,7 | - | - | - | - | -3.0°/ 15 | RNP APCH |
| APCH | TF | BO512 | - | 144 | 144,6 | 5,7 | L | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| | TF | BO513 | - | 081 | 080,9 | 4,4 | L | - | - | 190 | - | RNP APCH |
| | TF | BO514 | - | 002 | 002,7 | 6,1 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | BO515 | - | 332 | 331,8 | 11 | R | 4000 | 4000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | NETRO | Yes | 027 | 027,2 | 14,6 | - | - | - | - | - | RNP APCH |

TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING INA (GNSS) RWY 14L

| INA RNAV(GNSS) RWY 14L [CDO] | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|--------------|---------------|
| RMK | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MAG VAR 2015 00:2°E | | REF NAV AID : |
| | | | | | | | | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | |
| INA ABLIS | IF | ABLIS | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | - |
| | TF | IO14L | - | 216 | 216.4 | 20.6 | L | 3000 | - | 210 |
| | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TF | BO506 | - | 308 | 308.2 | 24.6 | - | FL080 | - | - |
| | TF | BO509 | - | 308 | 307.9 | 11.7 | L | - | - | - |
| | TF | IO14L | - | 206 | 205.8 | 5.1 | L | 3000 | - | 210 |
| | IF | AGN | - | - | - | - | - | FL080 | - | - |
| | TF | BO508 | - | 096 | 096.0 | 10.3 | R | - | - | - |
| | TF | IO14L | - | 141 | 141.2 | 6.3 | - | 3000 | - | 210 |
| | IF | LORTO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - |
| | TF | BO507 | - | 023 | 023.5 | 9 | R | - | - | - |
| | TF | IO14L | - | 078 | 078.3 | 5.4 | R | 3000 | - | 210 |
| | IF | SURAS | - | - | - | - | - | FL080 | - | - |
| | TF | BO507 | - | 005 | 005.2 | 7.7 | R | - | - | - |
| | TF | IO14L | - | 078 | 078.3 | 5.4 | R | 3000 | - | 210 |

TOULOUSE BLAGNAC
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 14L**Input data**

| | |
|--|---------------|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBO |
| Runway | 14 |
| Runway Letter | 3 (Left) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E14B |
| LTP/FTP Latitude | 433814.5070N |
| LTP/FTP Longitude | 0012127.4505E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 197.9 |
| FPAP Latitude | 433656.2920N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -78.2150 |
| FPAP Longitude | 0012248.8515E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 81.4010 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

Output data

| | |
|-----------------------------|--|
| Data Block | 10 0F 02 06 0C CE 00 00 02 34 31 05 D6 24 BA 12 35 27 95 00 BB 1B F2 9C FD F2 7B 02 F4 01 2C 01 64 00 C8 FA 7A 44 79 C0 |
| Calculated CRC Value | 7A4479C0 |

Required Additional Data

| | |
|--|-------|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 149.1 |

TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING FNA RNP RWY 14R

| FNA RNP RWY 14R | | | | | | | | | |
|-----------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|---------------|----------------|------------------------------|--------------|-----------------------|
| RMK | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | REF NA/AVI : NAV Spec |
| HLDG | | NETRO | Yes | 207 | 207,2 | 5,0 | R | FL080/5000 | FL140 |
| | IF | I014R | - | - | - | - | 3000 | - | - RNP APCH |
| | TF | FO14R | - | 143 | 142,8 | 3,6 | 3000 | 3000 | - RNP APCH |
| | TF | RW14R | Yes | 143 | 142,8 | 7,7 | - | - | -3,0° / 17 RNP APCH |
| APCH | TF | B0512 | - | 143 | 142,9 | 6,3 | L | - | 190 - RNP APCH |
| | TF | B0513 | - | 081 | 080,9 | 4,4 | L | - | 190 - RNP APCH |
| | TF | B0514 | - | 002 | 002,7 | 6,1 | - | - | - RNP APCH |
| | TF | B0515 | - | 332 | 331,8 | 11 | R | 4000 | 4000 - RNP APCH |
| | TF | NETRO | Yes | 027 | 027,2 | 14,6 | - | - | - RNP APCH |

TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING INA (GNSS) RWY 14R

| INA RNAV(GNSS) RWY 14R [CDO] | | | | | | | | | | MAG VAR 2015 00.2°E | REF NAV AID : |
|------------------------------|------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|--------------|------------------------------|---------------|
| RMK | Path | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| INA ABIS | IF | ABIS | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | - | - |
| | TF | IO14R | - | 218 | 218.1 | 20.6 | L | 3000 | - | 210 | - |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO506 | - | 308 | 308.2 | 24.6 | - | FL080 | - | - | RNAV1 |
| INA AGN | TF | BO509 | - | 308 | 307.9 | 11.7 | L | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IO14R | - | 213 | 212.9 | 5 | L | 3000 | - | 210 | - |
| INA LORTO | IF | AGN | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO508 | - | 096 | 096.0 | 10.3 | R | - | - | - | RNAV1 |
| INA SURAS | TF | IO14L | - | 143 | 142.7 | 5.7 | - | 3000 | - | 210 | - |
| | IF | LORTO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | RNAV1 |
| INA SURAS | TF | BO507 | - | 023 | 023.5 | 9 | R | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IO14R | - | 073 | 072.8 | 5 | R | 3000 | - | 210 | - |
| INA SURAS | IF | SURAS | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO507 | - | 005 | 005.2 | 7.7 | R | - | - | - | RNAV1 |
| INA SURAS | TF | IO14R | - | 073 | 072.8 | 5 | R | 3000 | - | 210 | - |

TOULOUSE BLAGNAC
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 14R

Input data

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBO |
| Runway | 14 |
| Runway Letter | 1 (Right) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E14A |
| LTP/FTP Latitude | 433838.8100N |
| LTP/FTP Longitude | 0012045.3560E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 197.5 |
| FPAP Latitude | 433700.9080N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | -97.9020 |
| FPAP Longitude | 0012227.2790E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | 101.9230 |
| Threshold Crossing Height | 56.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 288 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

Output data

| | |
|----------------------|--|
| Data Block | 10 0F 02 06 0C 4E 00 00 01 34 31 05 B4 E2 BA 12 58 DE 93 00 B7 1B 24 03 FD 46 1C 03 30 02 2C 01 64 24 C8 FA B7 FF A9 08 |
| Calculated CRC Value | B7FFA908 |

Required Additional Data

| | |
|-------------------------------------|-------|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 148.7 |

TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING FNA RNP RWY 32L

| FNA RNP RWY 32L | | | | | | | | | | REF NAV AID : | | |
|-----------------|-----------------|-------------------------|----------|----------------------|------------------|----------------|---------------------------------|--------------|---------------------------------|---------------|---|------------------|
| RMK | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec | | |
| HLDG | - | SULIT | Yes | 008 | 007,9 | 5,0 | R | FL080/5000 | FL140 | 220 | - | RNAV1 / RNP APCH |
| | IF | IO32L | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | FO32L | - | 323 | 323,0 | 3,6 | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | RW32L | Yes | 323 | 323,0 | 7,7 | - | - | - | -3,0° / 15 | - | RNP APCH |
| APCH | TF | TOU | Yes | 324 | 323,8 | 4,6 | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | B0614 | - | 304 | 304,0 | 10 | L | - | 4000 | - | - | RNP APCH |
| | TF | B0616 | - | 251 | 251,0 | 10,1 | L | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | B0618 | - | 166 | 166,4 | 13,9 | L | - | - | - | - | RNP APCH |
| | TF | SULIT | Yes | 118 | 118,5 | 13,8 | - | - | - | - | - | RNP APCH |

**TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING INA (GNSS) RWY 32L**

RNAV(GNSS) RWY 32L [CDO]

| INA RNAV(GNSS) RWY 32L [CDO] | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|-----------------|--------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|--------------|------------------------------|----------|-------|
| RMK | Leg sequence | Path Terminator | RNAV(GNSS) RWY 32L [CDO] | | | | REF NAV AID : | | | | | | |
| | | | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec | |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | 267 | 267.5 | 12.9 | - | FL080 | FL110 | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO603 | - | 257 | 257.5 | 3.8 | R | - | 4000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA AGENO | IF | AGENO | - | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO602 | - | 123 | 123.0 | 10.4 | L | - | 5000 | - | 210 | - | RNAV1 |
| INA LAVKU | TF | IO32L | - | 028 | 028.3 | 5 | L | - | 3000 | - | - | - | RNAV1 |
| | IF | LAVKU | - | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | - | - | RNAV1 |
| INA OGRIIL | TF | BO603 | - | 187 | 188.9 | 16.5 | R | - | 4000 | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IO32L | - | 257 | 257.5 | 3.8 | R | - | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |
| INA SUJIT | IF | OGRIIL | - | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO602 | - | 059 | 059.4 | 12.1 | - | - | 5000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA SUJIT | TF | IO32L | - | 028 | 028.3 | 5 | L | - | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |
| | IF | SUJIT | - | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | RNAV1 |
| INA SUJIT | TF | BO602 | - | 086 | 085.9 | 9.7 | L | - | 5000 | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IO32L | - | 028 | 028.3 | 5 | L | - | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |

TOULOUSE BLAGNAC
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 32L

Input data

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBO |
| Runway | 32 |
| Runway Letter | 3 (Left) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E32A |
| LTP/FTP Latitude | 433708.2715N |
| LTP/FTP Longitude | 0012219.6165E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 200.4 |
| FPAP Latitude | 433846.2730N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 98.0015 |
| FPAP Longitude | 0012037.5820E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -102.0345 |
| Threshold Crossing Height | 48.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 296 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

Output data

| | |
|----------------------|--|
| Data Block | 10 0F 02 06 0C E0 00 00 01 32 33 05 5F 1F B8 12 C1 BE 96 00 D4 1B A3 FD 02 DB E2 FC E0 01 2C 01 64 25 C8 FA 19 D7 70 87 |
| Calculated CRC Value | 19D77087 |

Required Additional Data

| | |
|-------------------------------------|-------|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 151.4 |

TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING FNA RNP RWY 32R

| FNA RNP RWY 32R | | | | | | | | | | REF NAV/AID : | | |
|-----------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|-------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|---------------|------------------------------|------------------|
| RMK | | REF NAV/AID : | | | | | | | | | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Distance True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| HLDG | - | SULLT | Yes | 008 | 007,9 | 5,0 | R | FL080 / 5000 | FL140 | 220 | - | RNAV1 / RNP APCH |
| IF | I032R | - | - | - | - | - | - | 3000 | - | - | - | RNP APCH |
| TF | FO32R | - | 323 | 323,0 | 3,6 | - | - | 3000 | 3000 | - | - | RNP APCH |
| TF | RW32R | Yes | 323 | 323,0 | 7,7 | - | - | - | - | - | -3,0° / 15 | RNP APCH |
| TF | TOU | Yes | 322 | 321,9 | 5 | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| TF | BO614 | - | 304 | 304,0 | 10 | L | - | - | 4000 | - | - | RNP APCH |
| TF | BO616 | - | 251 | 251,0 | 10,1 | L | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| TF | BO618 | - | 166 | 166,4 | 13,9 | L | - | - | - | - | - | RNP APCH |
| TF | SULLT | Yes | 118 | 118,5 | 13,8 | - | - | - | - | - | - | RNP APCH |

TOULOUSE BLAGNAC
PRECODING INA (GNSS) RWY 32R

| INA RNAV(GNSS) RWY 32R [CDO] | | | | | | | | | | REF NAV/AID : | | |
|------------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------------|----------------|------------------------------|------------------------------|---------------|------------------------------|----------|
| RMK | | | | | | MAG VAR 2015 00.2°E | | | | | | |
| Leg sequence | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | Vertical angle (°) / TCH (m) | NAV Spec |
| INA ADIMO | IF | ADIMO | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO603 | - | 267 | 267.5 | 12.9 | - | 4000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA AGENO | TF | IO32R | - | 253 | 253.1 | 3.5 | R | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |
| | IF | AGENO | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | RNAV1 |
| INA LAVKU | TF | BO602 | - | 123 | 123.0 | 10.4 | L | 5000 | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IO32R | - | 033 | 032.9 | 5 | L | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |
| INA OGRIL | TF | LAVKU | - | - | - | - | - | FL080 | FL110 | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO603 | - | 187 | 186.9 | 16.5 | R | 4000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA SULIT | TF | IO32R | - | 253 | 253.1 | 3.5 | R | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |
| | IF | OGRIL | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | RNAV1 |
| INA SULIT | TF | BO602 | - | 059 | 059.4 | 12.1 | - | 5000 | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | IO32R | - | 033 | 032.9 | 5 | L | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |
| INA SULIT | TF | SULIT | - | - | - | - | - | FL080 | - | - | - | RNAV1 |
| | TF | BO602 | - | 086 | 085.9 | 9.7 | L | 5000 | - | - | - | RNAV1 |
| INA SULIT | TF | IO32R | - | 033 | 032.9 | 5 | L | 3000 | - | 210 | - | RNAV1 |

TOULOUSE BLAGNAC
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 32R

Input data

| | |
|-------------------------------------|---------------|
| Operation Type | 0 |
| SBAS Provider | 1 (EGNOS) |
| Airport Identifier | LFBO |
| Runway | 32 |
| Runway Letter | 1 (Right) |
| Approach Performance Designator | 0 |
| Route Indicator | |
| Reference Path Data Selector | 0 |
| Reference Path Identifier | E32B |
| LTP/FTP Latitude | 433656.2920N |
| LTP/FTP Longitude | 0012248.8515E |
| LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres) | 200.4 |
| FPAP Latitude | 433814.5070N |
| Delta FPAP Latitude (seconds) | 78.2150 |
| FPAP Longitude | 0012127.4505E |
| Delta FPAP Longitude (seconds) | -81.4010 |
| Threshold Crossing Height | 50.0 |
| TCH Units Selector | 0 (feet) |
| Glidepath Angle (degrees) | 3.00 |
| Course Width (metres) | 105.00 |
| Length Offset (metres) | 0 |
| HAL (metres) | 40.0 |
| VAL (metres) | 50.0 |

Output data

| | |
|----------------------|--|
| Data Block | 10 0F 02 06 0C 60 00 00 02 32 33 05 C8 C1 B7 12 27 A3 97 00 D4 1B 0E 63 02 0E 84 FD F4 01 2C 01 64 00 C8 FA 56 A1 8C 64 |
| Calculated CRC Value | 56A18C64 |

Required Additional Data

| | |
|-------------------------------------|-------|
| ICAO Code | LF |
| LTP/FTP Orthometric Height (metres) | 151.6 |

TOULOUSE BLAGNAC
SID PRNAV FISTO 5P RWY 32L/32R
(Codage proposé / *Proposed coding*)

| SID RNAV RWY 32L | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------|--------------|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2015 0.2°E | | | REF NAVAID : |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| FISTO 5P | | | | | | | | | | | |
| - | CF | TOU | - | 324 | 324.5 | 2.7 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BO322 | Y | 335 | 334.7 | 6.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BO323 | - | 358 | 358.6 | 21.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | FISTO | - | 358 | 358.6 | 20.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |

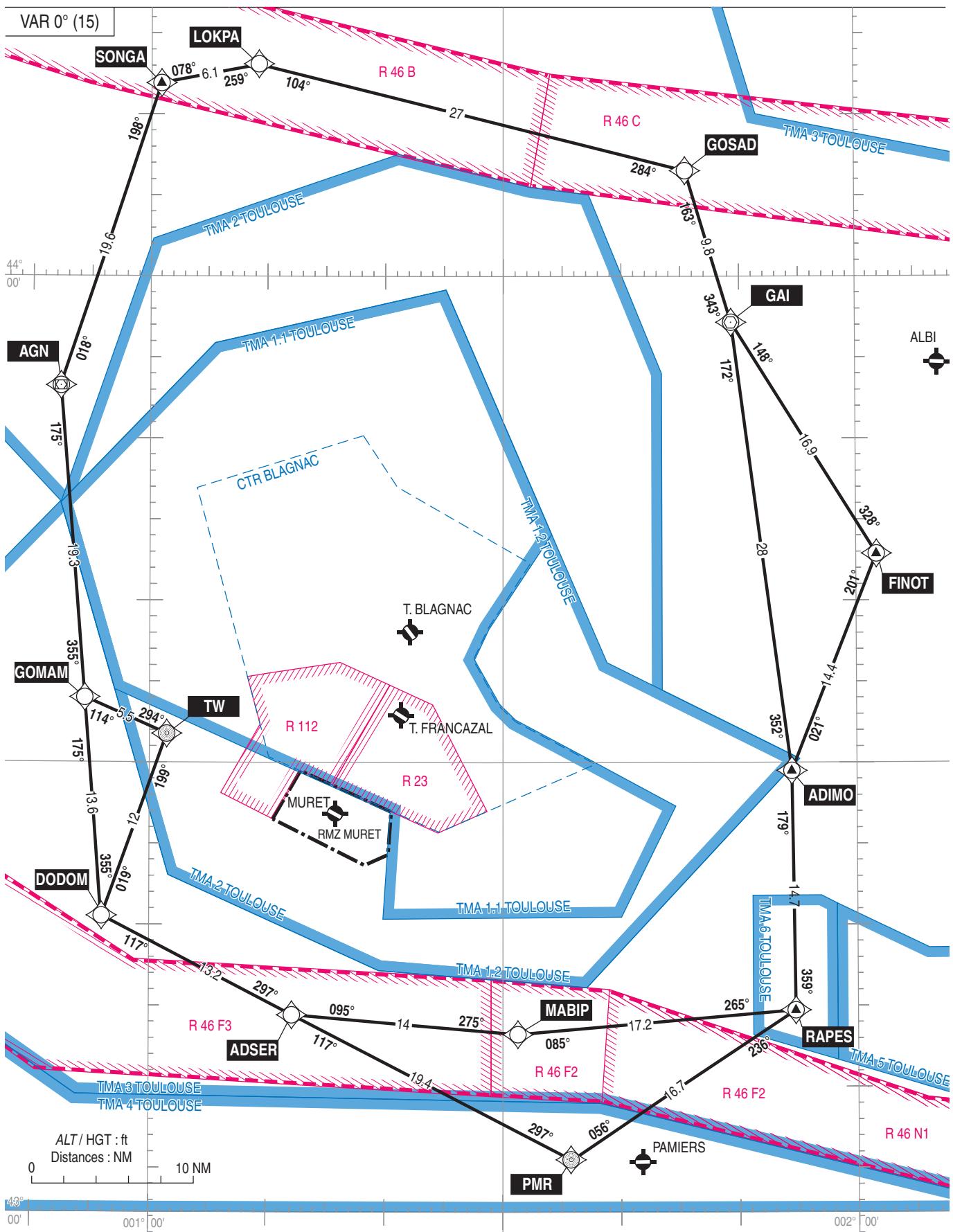
| SID RNAV RWY 32R | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|-----------------|-------------------------|----------|-------------------|--------------------|---------------|----------------|------------------------------|------------------------------|--------------|--------------|
| RMK | | | | | | | | MAG VAR 2015 0.2°E | | | REF NAVAID : |
| Procedure Identification | Path Terminator | Waypoint Identification | Fly Over | Direction MAG (°) | Direction True (°) | Distance (NM) | Turn direction | MNM Altitude (FL or AMSL ft) | MAX Altitude (FL or AMSL ft) | MAX IAS (kt) | NAV Spec |
| FISTO 5P | | | | | | | | | | | |
| - | CF | TOU | - | 321 | 321.3 | 3.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | BO322 | Y | 335 | 334.7 | 6.0 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | DF | BO323 | - | 358 | 358.6 | 21.3 | - | - | - | - | RNAV 1 |
| - | TF | FISTO | - | 358 | 358.6 | 20.1 | - | - | - | - | RNAV 1 |

Procédures RNAV en TMA TOULOUSE permettant les liaisons entre les aérodromes
RNAV procedures within TOULOUSE TMA allowing connections between aerodromes

AGEN - ALBI - CASTRES - CARCASSONNE - PAMIERS - MURET

APP TOULOUSE Approche/Approach 125.180 - 129.305 - 123.850 - 120.355 - 124.975 (s)
 FIS TOULOUSE Information 121.250
 APP BLAGNAC Approche/Approach 121.105

Altitude minimale sur l'ensemble des trajectoires: 4500 ft AMSL
 Minimum altitude on routes : 4500 ft AMSL



TOULOUSE BLAGNAC

SID RNAV RWY 32L / 32R

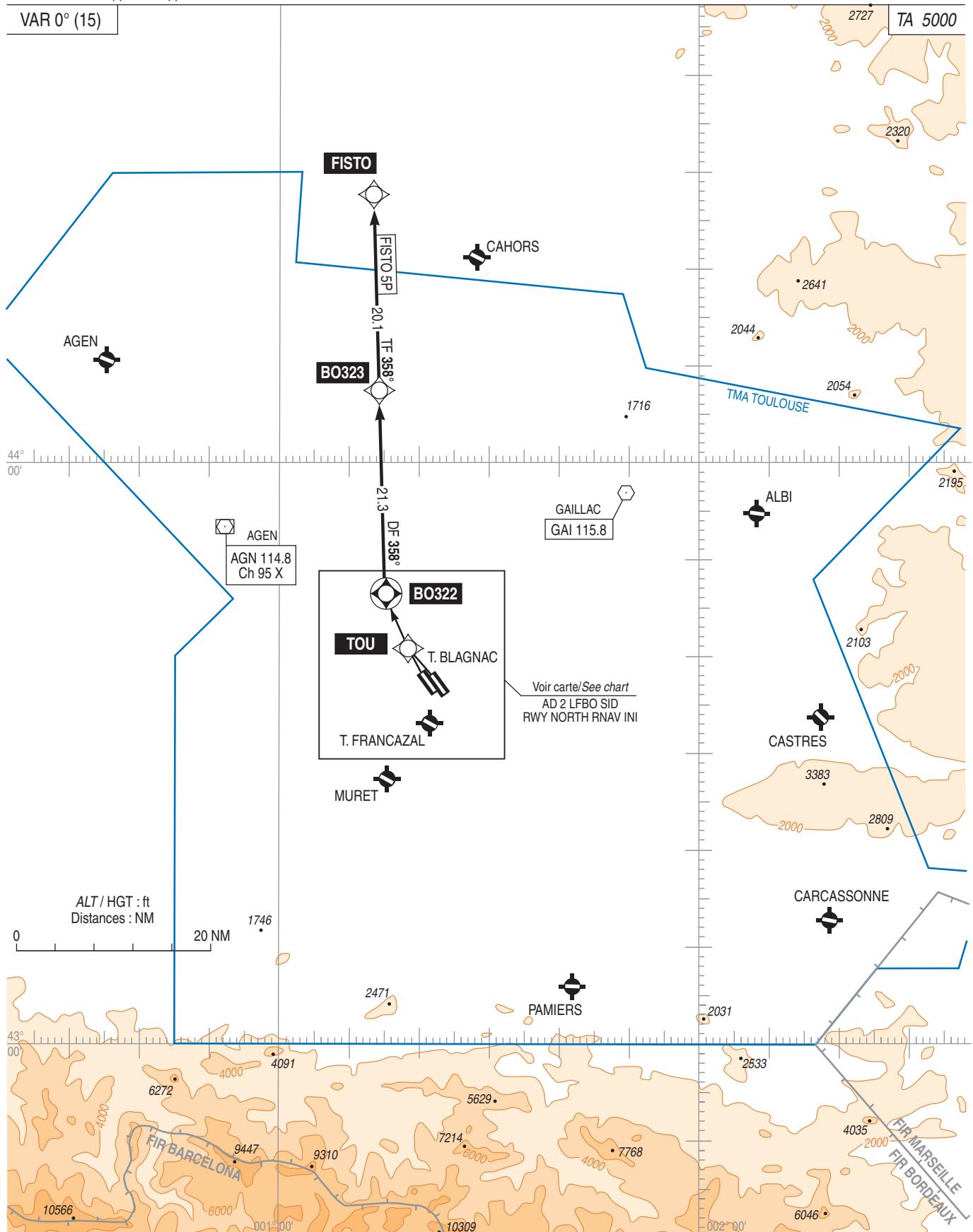
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

(Protégés pour senseur GNSS et DME-DME / Protected for GNSS and DME-DME sensor)

ATIS : BLAGNAC 123.130
FIS : TOULOUSE 121.250 (1)
APP : TOULOUSE Approche/Approach 125.180 - 129.305 - 124.975 (s)
APP : BLAGNAC Approche/Approach 121.105

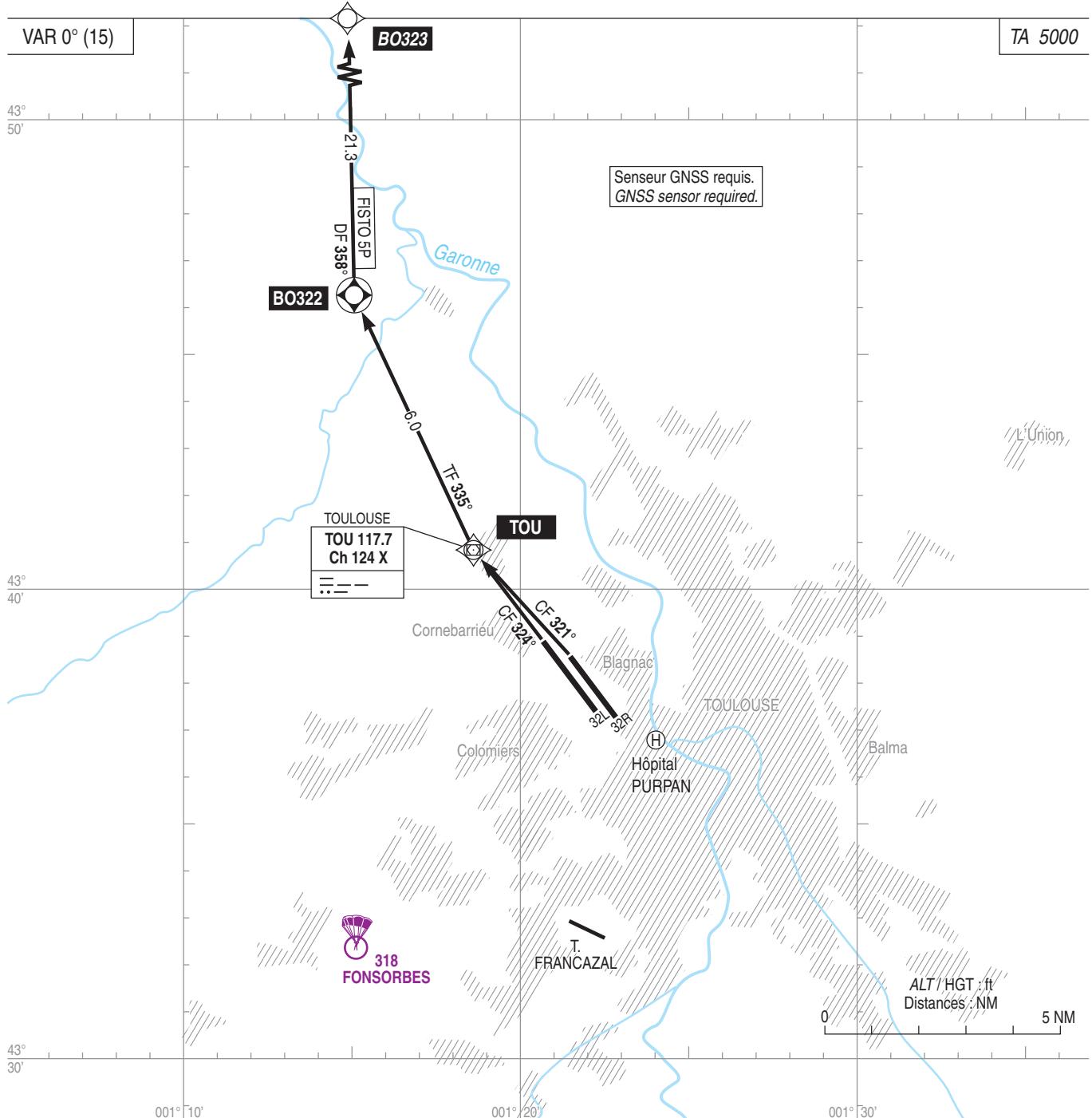
TWR : BLAGNAC Tour/Tower 118.100
BLAGNAC Sol/Ground 121.900
BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705

(1) Assistance VFR
(1) VFR assistance



TOULOUSE BLAGNAC
INI SID RNAV RWY 32L / 32R
Départ initial / Initial departure RNAV RWY 32 L / 32R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)
(Protégés pour senseur GNSS et DME-DME / Protected for GNSS and DME-DME sensor)

TWR : BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705



PANNE DE RADIOPHONIE

En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome par circuit à l'Est des installations.

En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

RADIOPHONIE EN FAUT

In VMC, turn back and land on AD using circuit in East of AD.

In IMC, go through with the flight until the TMA limits and comply with the departure routing at the latest assigned level, then climb to the cruising level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, climb up to the cruising level.

If the failure occurs when the ACFT is under radar vectoring, join the assigned SID as soon as possible.

TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 32L/32R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / *respect noise abatement procedures (AD 2 LFBO ENV)*

Vitesse / Speed : FL < 100 / IAS MAX 250 kt

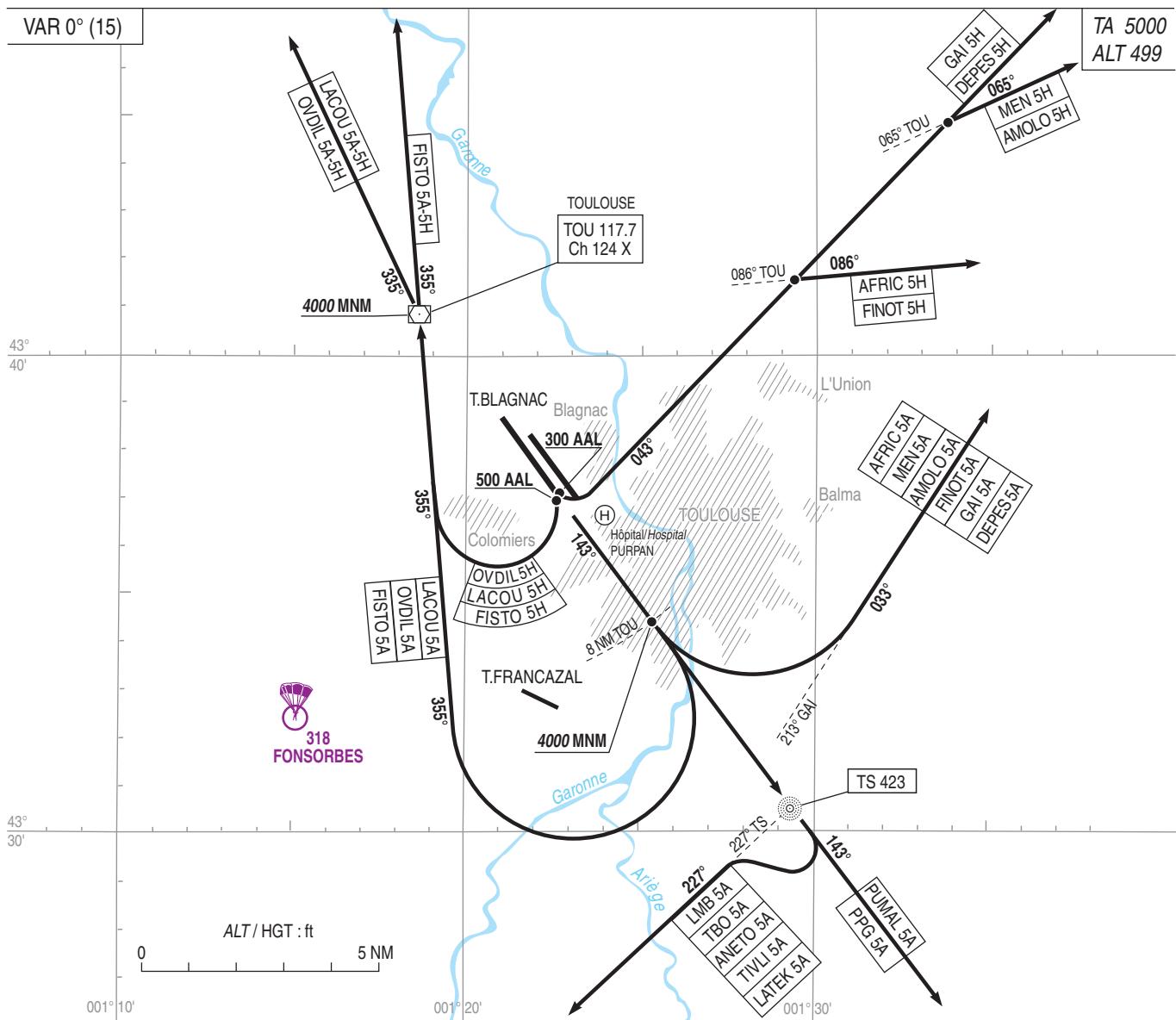
Pente / Slope : - **ATS** : pente / slope 6% jusqu'au / up to FL 140. En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande mise en route
In case of impossibility, the pilot must inform the ATC unit upon requesting the starting clearance.

Les waypoints soulignés sont des waypoints "à survoler". / *Underlined waypoints are "fly over" waypoints*

| SID 32 | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clairance | RMK |
|----------------------------------|---|-----------------------------------|--|
| FISTO 5P | Monter vers TOU (RWY 32L) direction 324° (respectivement RWY 32R direction 321°). Puis virer à droite vers <u>BO322</u> . Ensuite virer à droite vers BO323. Ensuite jusqu'à FISTO. <i>Climb up to TOU (RWY 32L) on course 324° (respectively RWY 32R on course 321°). Then, turn right to <u>BO322</u>. Next, turn right to BO323. Then to FISTO.</i> | FL 070 | Contraintes ATS : Pente 6% MNM jusqu'au FL 140 <i>ATS contains : Slope 6% MNM up to FL140</i> |
| DME critique / critical DME : | NIL (GNSS requis / required) | | |

TOULOUSE BLAGNAC
Départs initiaux conventionnels RWY 14L / 14R
Conventionnal initial departures RWY 14L / 14R
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

TWR : BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705



DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

Utilisables uniquement sur autorisation particulière. Monter RM 143° jusqu'à 1000 AMSL (501 AAL), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

PANNE DE RADIOPRÉCISAGE

En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome par circuit à l'Est des installations.

En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES

Subject to special authorization. Climb MAG 143° up to 1000 AMSL (501 AAL) then proceed direct route climbing up to the en-route safety altitude.

RADIOPRÉCISAGE FAILURE

In VMC, turn back and land on AD using circuit in East of AD.

In IMC, go through with the flight until the TMA limits and comply with the departure routing at the latest assigned level, then climb to the cruising level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, climb up to the cruising level.

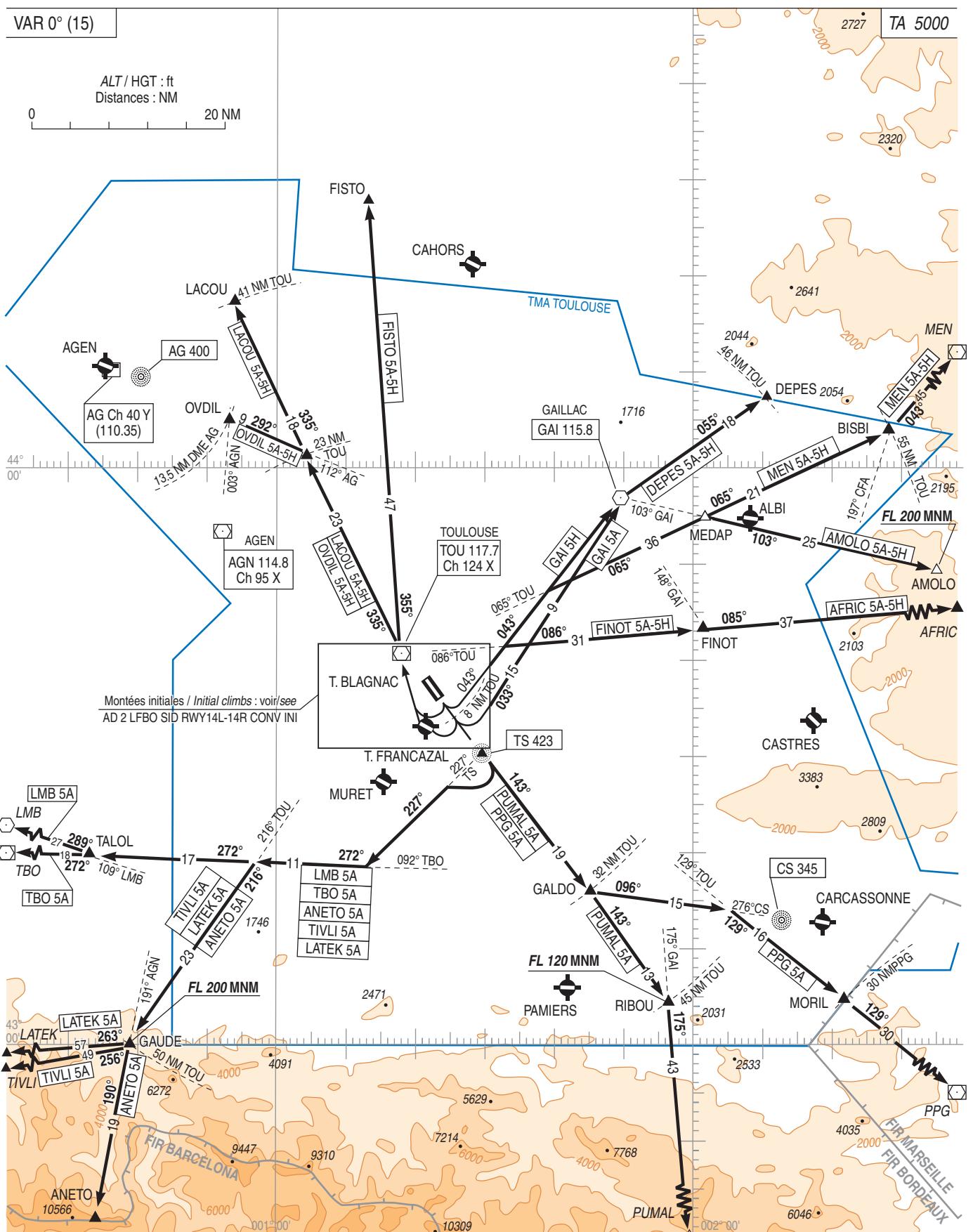
If the failure occurs when the ACFT is under radar vectoring, join the assigned SID as soon as possible.

**TOULOUSE BLAGNAC
SID CONV RWY 14**
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS : BLAGNAC 123.130
FIS : TOULOUSE 121.250 (1)
APP : TOULOUSE Approche/Approach 125.180 - 129.305 - 124.975 (s)
APP : BLAGNAC Approche/Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour/Tower 118.100
 BLAGNAC Sol/Ground 121.900
 BLAGNAC Prévolut/Delivery 121.705

(1) Assistance VFR
(1) *VFR assistance*



TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5A RWY 14 | | | |
|---|--|-----------------------------------|--|
| CAT | A, B, C, D | | |
| Observations | Pentes dues aux contraintes ATS : En cas d'impossibilité de respecter la pente ATS prescrite, en se conformant aux procédures moindre bruit, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la mise en route. | | |
| Remarks | <i>Slopes due to ATS constraints :</i> <i>If unable to comply with required ATS gradient, following noise abatement procedure, pilot must advise ATC when starting up.</i> | | |
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK |
| AFRIC 5A FIR seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>FIR only</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à gauche pour intercepter le RDL 213° GAI Suivre le RDL 213° GAI (RM 033°) jusqu'à l'interception du RDL 086° TOU. Suivre le RDL 086° TOU (RM 086°) jusqu'à FINOT (31 NM TOU). A FINOT tourner à gauche pour suivre le RDL 085° TOU (RM 085°) jusqu'à AFRIC (68 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn left to intercept RDL 213° GAI</i> <i>Follow RDL 213° GAI (RM 033°) until interception of RDL 086° TOU.</i> <i>Follow RDL 086° TOU (RM 086°) to FINOT (31 NM TOU).</i> <i>At FINOT turn left to follow RDL 085° TOU (RM 085°) to AFRIC (68 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| AMOLO 5A UIR seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>UIR only</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à gauche pour intercepter le RDL 213° GAI. Suivre le RDL 213° GAI (RM 033°) jusqu'à l'interception du RDL 065° TOU. Suivre le RDL 065° TOU (RM 065°) jusqu'à MEDAP (34 NM TOU). A MEDAP tourner à droite pour suivre le RDL 103° GAI (RM 103°) jusqu'à AMOLO. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn left to intercept RDL 213° GAI.</i> <i>Follow RDL 213° GAI (RM 033°) until interception of RDL 065° TOU.</i> <i>Follow RDL 065° TOU (RM 065°) to MEDAP (34 NM TOU).</i> <i>At MEDAP turn right to follow RDL 103° GAI (RM 103°) to AMOLO.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 140. FL 200 MNM à AMOLO Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 140.</i> <i>FL 200 MNM at AMOLO</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| ANETO 5A UIR seulement <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à TS. A TS, tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 227° TS jusqu'à intercepter le RDL 092° TBO. Suivre le RDL 092° TBO (RM 272°) jusqu'à intercepter le RDL 216° TOU. Suivre le RDL 216° TOU (RM 216°) jusqu'à GAUDE (50 NM TOU). A GAUDE tourner à gauche pour suivre le RDL 190° AGN (RM 190°) jusqu'à ANETO. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°) to TS. At TS, turn right to intercept and follow QDR 227° TS until interception of RDL 092° TBO.</i> <i>Follow RDL 092° TBO (RM 272°) until interception of RDL 216° TOU.</i> <i>Follow RDL 216° TOU (RM 216°) to GAUDE (50 NM TOU).</i> <i>At GAUDE turn left to follow RDL 190° AGN (RM 190°) to ANETO.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 140. FL 200 MNM à GAUDE Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 140.</i> <i>FL 200 MNM at GAUDE</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |

TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5A RWY 14 | | | |
|---|---|--|--|
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale <i>Initial clearance</i> | RMK |
| DEPES 5A FIR seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>FIR only</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à gauche pour intercepter le RDL 213° GAI. Suivre le RDL 213° GAI (RM 033°) jusqu'à GAI. A GAI tourner à droite pour suivre le RDL 055° GAI (RM 055°) jusqu'à DEPES (46 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn left to intercept RDL 213° GAI.</i> <i>Follow RDL 213° GAI (RM 033°) to GAI.</i> <i>At GAI turn right to follow RDL 055° GAI (RM 055°) to DEPES (46 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| FINOT 5A FIR seulement Destination LFCI, LFCK, LFMK, LFMP, Espagne seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>FIR only</i> <i>Destination LFCI, LFCK, LFMK, LFMP, Spain only</i> <i>Forbidden to piston air-</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à gauche pour intercepter le RDL 213° GAI. Suivre le RDL 213° GAI (RM 033°) jusqu'à l'interception du RDL 086° TOU. Suivre le RDL 086° TOU (RM 086°) jusqu'à FINOT (31 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn left to intercept RDL 213° GAI.</i> <i>Follow RDL 213° GAI (RM 033°) until interception of RDL 086° TOU.</i> <i>Follow RDL 086° TOU (RM 086°) to FINOT (31 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| FISTO 5A UIR seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>UIR only</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à droite pour intercepter le RDL 175° TOU. Suivre le RDL 175° TOU (RM 355°) jusqu'à TOU. A TOU, suivre le RDL 355° TOU (RM 355°) jusqu'à FISTO (47 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn right to intercept RDL 175° TOU.</i> <i>Follow RDL 175° TOU (RM 355°) to TOU.</i> <i>At TOU, follow RDL 355° TOU (RM 355°) to FISTO (47 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 140.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| GAI 5A FIR seulement Destination LFCI, LFCC, LFCR, LFLW, LSFL, LFCL seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>FIR only</i> <i>Destination LFCI, LFCC, LFCR, LFLW, LSFL, LFCL only</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à gauche pour intercepter le RDL 213° GAI. Suivre le RDL 213° GAI (RM 033°) jusqu'à GAI. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn left to intercept RDL 213° GAI.</i> <i>Follow RDL 213° GAI (RM 033°) to GAI.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |

TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5A RWY 14 | | | |
|---|---|-----------------------------------|---|
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK |
| LACOU 5A Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepeter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à droite pour intercepter le RDL 175° TOU. Suivre le RDL 175° TOU (RM 355°) jusqu'à TOU. A TOU tourner à gauche pour suivre le RDL 335° TOU (RM 335°) jusqu'à LACOU (41 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn right to intercept RDL 175° TOU.</i> <i>Follow RDL 175° TOU (RM 355°) to TOU.</i> <i>At TOU turn left to follow RDL 335° TOU (RM 335°) to LACOU (41 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| LATEK 5A UIR seulement <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepeter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à TS. A TS, tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 227° TS jusqu'à intercepter le RDL 092° TBO. Suivre le RDL 092° TBO (RM 272°) jusqu'à intercepter le RDL 216° TOU. Suivre le RDL 216° TOU (RM 216°) jusqu'à GAUDE (50 NM TOU). A GAUDE tourner à droite RM 263° jusqu'à LATEK. Pente théorique 3.4% déterminée par obstacle 10479ft. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°) to TS.</i> <i>At TS, turn right pour intercept and follow QDR 227° TS until interception of RDL092° TBO.</i> <i>Follow RDL 092° TBO (RM 272°) until interception of RDL216° TOU.</i> <i>Follow RDL 216° TOU (RM 216°) to GAUDE (50 NM TOU).</i> <i>At GAUDE turn right RM 263° to LATEK. Theoretical climb gradient of 3.4% is determinated from obstacle of ALT 10479ft.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 140. FL 200 MNM à GAUDE Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 140.</i> <i>FL 200 MNM à GAUDE</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| MEN 5A UIR seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>UIR only</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepeter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à gauche pour intercepter le RDL 213° GAI. Suivre le RDL 213° GAI (RM 033°) jusqu'à l'interception du RDL 065° TOU. Suivre le RDL 065° TOU (RM 065°) jusqu'à BISBI (55 NM TOU). A BISBI tourner à gauche pour suivre le RDL 223° MEN (RM 043°) jusqu'à MEN. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn left to intercept RDL 213° GAI.</i> <i>Follow RDL 213° GAI (RM 033°) until interception of RDL 065° TOU.</i> <i>Follow RDL 065° TOU (RM 065°) to BISBI (55 NM TOU).</i> <i>At BISBI turn left to follow RDL 223° MEN (RM 043°) to MEN.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 140.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| OVDIL 5A Destination LFBA seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Destination LFBA only</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500ft AMSL intercepeter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4000 AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à droite pour intercepter le RDL 175° TOU. Suivre le RDL 175° (RM 355°) jusqu'à TOU. A TOU tourner à gauche pour suivre le RDL 335° TOU (RM 335°) jusqu'à intercepter le QDM 292° AG (23 NM TOU). Suivre le QDM 292° AG (RM 292°) jusqu'à OVDIL. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°).</i> <i>At 4000 AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn right to intercept RDL 175° TOU.</i> <i>Follow RDL 175° (RM 355°) to TOU.</i> <i>At TOU turn left to follow RDL 335° TOU (RM 335°) until interception of QDM 292° AG (23 NM TOU).</i> <i>Follow QDM 292° AG (RM 292°) to OVDIL.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. FL 140 MAX Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>FL 140 MAX</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |

TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5A RWY 14 | | | |
|--|--|-----------------------------------|---|
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK |
| PPG 5A <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à GALDO (32NM TOU). A GALDO tourner à gauche pour intercepter le QDR 276° CS. Suivre le RDL 276° CS (RM 096°) pour intercepter le RDL 129° TOU. Suivre le RDL 129° TOU (RM 129°) jusqu'à PPG. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°) to GALDO (32NM TOU).</i> <i>At GALDO turn left to intercept QDR 276° CS.</i> <i>Follow QDR 276° CS (RM 096°) to intercept RDL 129° TOU.</i> <i>Follow RDL 129° TOU (RM 129°) to PPG.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| PUMAL 5A <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à RIBOU (45NM TOU). A RIBOU, tourner à droite pour intercepter le RDL 175° GAI. Suivre le RDL 175° GAI (RM 175°) jusqu'à PUMAL. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°) to RIBOU (45NM TOU).</i> <i>At RIBOU, turn right to intercept RDL 175° GAI.</i> <i>Follow RDL 175° GAI (RM 175°) to PUMAL.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 110. FL 120 MNM à RIBOU Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 110.</i> <i>FL 120 MNM à RIBOU</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| TIVLI 5A <i>UIR seulement</i> <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à TS. A TS, tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 227° TS jusqu'à intercepter le RDL 092° TBO. Suivre le RDL 092° TBO (RM 272°) jusqu'à intercepter le RDL 216° TOU. Suivre le RDL 216° TOU (RM 216°) jusqu'à GAUDE (50 NM TOU). A GAUDE tourner à droite RM 256° jusqu'à TIVLI. Pente théorique 3.4% déterminée par obstacle 10479ft. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°) to TS.</i> <i>At TS, turn right to intercept and follow QDR 227° TS until interception of RDL 092° TBO.</i> <i>Follow RDL 092° TBO (RM 272°) until interception of RDL 216° TOU.</i> <i>Follow RDL 216° TOU (RM 216°) to GAUDE (50 NM TOU).</i> <i>At GAUDE turn right RM 256° to TIVLI. Theoretical climb gradient of 3.4% is determinated from obstacle of ALT 10479ft.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 140. FL 200 MNM à GAUDE Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 140.</i> <i>FL 200 MNM à GAUDE</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| LMB 5A <i>FIR seulement</i> <i>FIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à TS. A TS, tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 227° TS jusqu'à intercepter le RDL 092° TBO. Suivre le RDL 092° TBO (RM 272°) jusqu'à TALOL. A TALOL tourner à droite pour intercepter et suivre le RDL 109° LMB (RM 289°) jusqu'à LMB. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°) to TS.</i> <i>At TS, turn right to intercept and follow QDR 227° TS until interception of RDL 092° TBO.</i> <i>Follow RDL 092° TBO (RM 272°) to TALOL.</i> <i>At TALOL turn right to intercept and follow RDL 109° LMB (RM 289°) to LMB.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| TBO 5A <i>Destination LFBP, LFBT seulement</i> <i>Destination LFBP, LFBT only</i> | Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à TS. A TS, tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 227° TS jusqu'à intercepter le RDL 092° TBO. Suivre le RDL 092° TBO (RM 272°) jusqu'à TALOL puis TBO. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow RDL 143° TOU (RM 143°) to TS.</i> <i>At TS, turn right to intercept and follow QDR 227° TS until interception of RDL 092° TBO.</i> <i>Follow RDL 092° TBO (RM 272°) to TALOL then TBO.</i> | FL 070 | Pente ATS : 11% MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6% MNM jusqu'au FL 070. FL 140 MAX Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>11% MNM until 3000 ft AMSL.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>FL 140 MAX</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |

TOULOUSE BLAGNAC

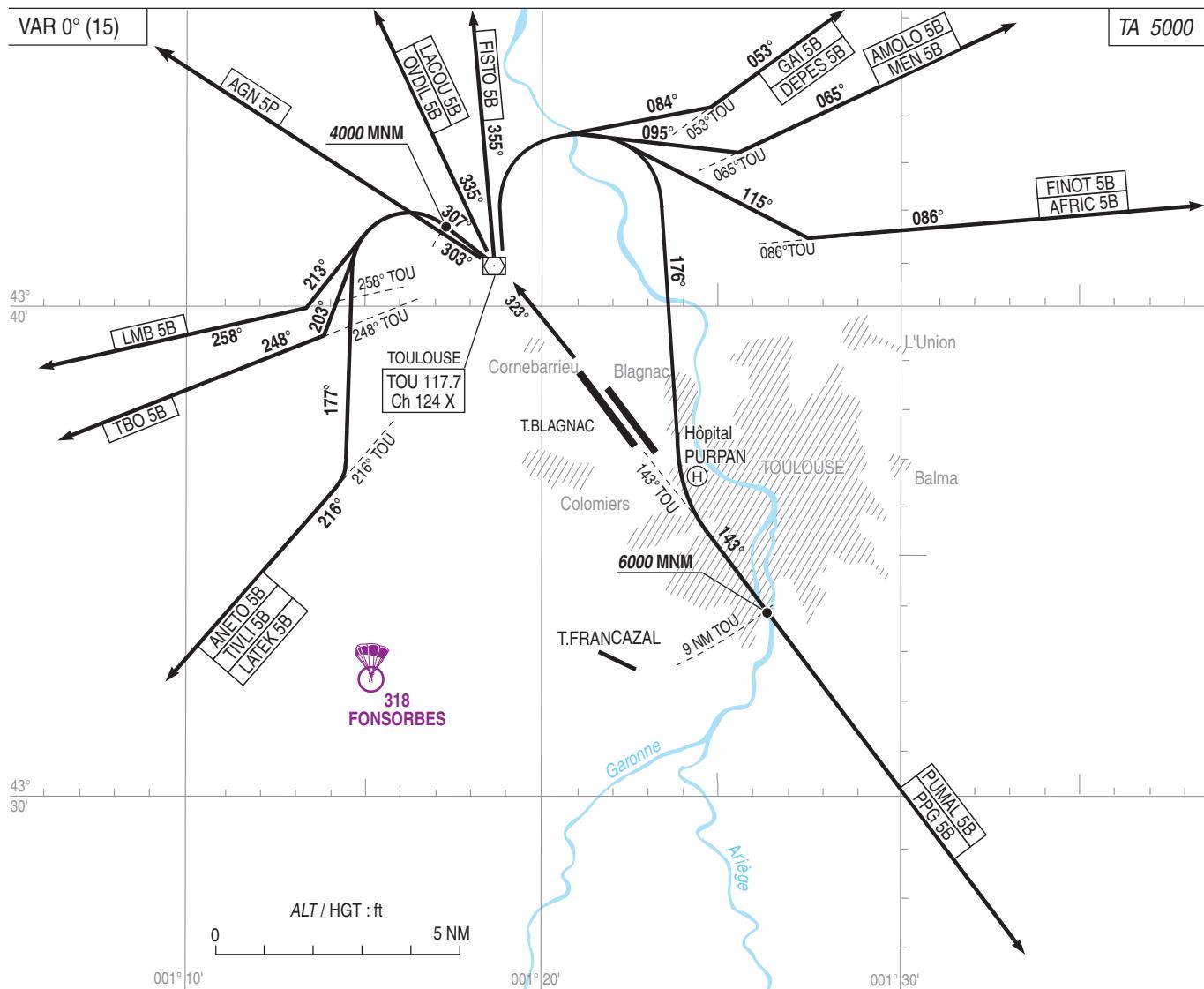
| SID CONV 5H RWY 14 | | | | | |
|---|--|-----------------------------------|--|--|--|
| CAT | A, B, C, D | | | | |
| Observations | Pentes dues aux contraintes ATS : En cas d'impossibilité de respecter la pente ATS prescrite, en se conformant aux procédures moindre bruit, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la mise en route. | | | | |
| Remarks | <i>Slopes due to ATS constraints :</i> <i>If unable to comply with required ATS gradient, following noise abatement procedure, pilot must advise ATC when starting up.</i> | | | | |
| | <p style="text-align: center;">SID réservés aux aéronefs à hélices / SID reserved for propeller aircraft :</p> <ul style="list-style-type: none"> - obligatoires pour les ACFT à pistons et hélicoptères / compulsory for piston aircraft and helicopters - sur instruction particulière pour les ACFT à hélices / on special instruction for propeller aircraft | | | | |
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK | | |
| AFRIC 5H FIR seulement | Monter dans l'axe. A 300 ft AAL tourner à gauche en évitant le survol de l'hôpital Purpan pour intercepter le RDL 223° GAI. | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| <i>FIR Only</i> | Suivre le RDL 223° GAI (RM 043°) jusqu'à l'interception du RDL 086° TOU. Suivre le RDL 086° TOU (RM 086°) jusqu'à FINOT (31 NM TOU). A FINOT tourner à gauche pour suivre le RDL 085° TOU (RM 085°) jusqu'à AFRIC (68 NM TOU). | | <i>ATS slope :</i> 6% MNM until FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| | <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 300 ft AAL turn left avoiding overfly of Purpan's hospital to intercept RDL 223° GAI.</i> <i>Follow RDL 223° GAI (RM 043°) until interception of RDL 086° TOU.</i> <i>Follow RDL 086° TOU (RM 086°) to FINOT (31 NM TOU).</i> <i>At FINOT turn left to follow RDL 085° TOU (RM 085°) to AFRIC (68 NM TOU).</i> | | | | |
| AMOLO 5H UIR seulement | Monter dans l'axe. A 300 ft AAL tourner à gauche en évitant le survol de l'hôpital Purpan pour intercepter le RDL 223° GAI. | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140. FL 200 MNM à AMOLO Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| <i>UIR only</i> | Suivre le RDL 223° GAI (RM 043°) jusqu'à l'interception du RDL 065° TOU. Suivre le RDL 065° TOU (RM 065°) jusqu'à MEDAP (34 NM TOU). A MEDAP tourner à droite pour suivre le RDL 103° GAI (RM 103°) jusqu'à AMOLO. | | <i>ATS slope :</i> 6% MNM until FL 140. FL 200 MNM à AMOLO Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| | <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 300 ft AAL turn left avoiding overfly of Purpan's hospital to intercept RDL 223° GAI.</i> <i>Follow RDL 223° GAI (RM 043°) until interception of RDL 065° TOU.</i> <i>Follow RDL 065° TOU (RM 065°) to MEDAP (34 NM TOU).</i> <i>At MEDAP turn right to follow RDL 103° GAI (RM 103°) to AMOLO.</i> | | | | |
| DEPES 5H FIR seulement | Monter dans l'axe. A 300 ft AAL tourner à gauche en évitant le survol de l'hôpital Purpan pour intercepter le RDL 223° GAI. | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| <i>FIR Only</i> | Suivre le RDL 223° GAI (RM 043°) jusqu'à GAI. A GAI tourner à droite pour suivre le RDL 055° GAI (RM 055°) jusqu'à DEPES (46 NM TOU). | | <i>ATS slope :</i> 6% MNM until FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| | <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 300 ft AAL turn left avoiding overfly of Purpan's hospital to intercept RDL 223° GAI.</i> <i>Follow RDL 223° GAI (RM 043°) to GAI.</i> <i>At GAI turn right to follow RDL 055° GAI (RM 055°) to DEPES (46 NM TOU).</i> | | | | |
| FINOT 5H FIR seulement Destination LFCI, LFCK, LFMK, LFMP, Espagne seulement | Monter dans l'axe. A 300 ft AAL tourner à gauche en évitant le survol de l'hôpital Purpan pour intercepter le RDL 223° GAI. | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| <i>FIR only</i> Destination LFCI, LFCK, LFMK, LFMP, Spain only | Suivre le RDL 223° GAI (RM 043°) jusqu'à l'interception du RDL 086° TOU. Suivre le RDL 086° TOU (RM 086°) jusqu'à FINOT (31 NM TOU). | | <i>ATS slope :</i> 6% MNM until FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz | | |
| | <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 300 ft AAL turn left avoiding overfly of Purpan's hospital to intercept RDL 223° GAI.</i> <i>Follow RDL 223° GAI (RM 043°) until interception of RDL 086° TOU.</i> <i>Follow RDL 086° TOU (RM 086°) to FINOT (31 NM TOU).</i> | | | | |

TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5H RWY 14 | | | |
|--|---|-----------------------------------|---|
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK |
| FISTO 5H UIR seulement <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL tourner à droite pour intercepter le RDL 175° TOU. Suivre le RDL 175° TOU (RM 355°) jusqu'à TOU. A TOU, suivre le RDL 355° TOU (RM 355°) jusqu'à FISTO (47 NM TOU). <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 500 ft AAL turn right to intercept RDL 175° TOU.</i> <i>Follow RDL 175° TOU (RM 355°) to TOU.</i> <i>At TOU, follow RDL 355° TOU (RM 355°) to FISTO (47 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 7% MNM pour passer TOU à 4000 ft AMSL MNM. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>7% MNM to overfly TOU at 4000 ft AMSL MNM.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| GAI 5H FIR seulement Destination LFCI, LFCC, LFCR, LFLW, LFSL, LFLC seulement <i>FIR only</i> <i>Destination LFCI, LFCC, LFCR, LFLW, LFSL, LFLC only</i> | Monter dans l'axe. A 300 ft AAL tourner à gauche en évitant le survol de l'hôpital Purpan pour intercepter le RDL 223° GAI. Suivre le RDL 223° GAI (RM 043°) jusqu'à GAI. <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 300 ft AAL turn left avoiding overfly of Purpan's hospital to intercept RDL 223° GAI.</i> <i>Follow RDL 223° GAI (RM 043°) to GAI.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| LACOU 5H | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL tourner à droite pour intercepter le RDL 175° TOU. Suivre le RDL 175° TOU (RM 355°) jusqu'à TOU. A TOU, suivre le RDL 335° TOU (RM 335°) jusqu'à LACOU (41 NM TOU). <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 500 ft AAL turn right to intercept RDL 175° TOU.</i> <i>Follow RDL 175° TOU (RM 355°) to TOU.</i> <i>At TOU, follow RDL 335° TOU (RM 335°) to LACOU (41 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 7% MNM pour passer TOU à 4000 ft AMSL MNM. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>7% MNM to overfly TOU at 4000 ft AMSL MNM.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| MEN 5H UIR seulement <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 300 ft AAL tourner à gauche en évitant le survol de l'hôpital Purpan pour intercepter le RDL 223° GAI. Suivre le RDL 223° GAI (RM 043°) jusqu'à l'interception du RDL 065° TOU. Suivre le RDL 065° TOU (RM 065°) jusqu'à BISBI (55 NM TOU). A BISBI tourner à gauche pour suivre le RDL 223° MEN (RM 043°) jusqu'à MEN. <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 300 ft AAL turn left avoiding overfly of Purpan's hospital to intercept RDL 223° GAI.</i> <i>Follow RDL 223° GAI (RM 043°) until interception of RDL 065° TOU.</i> <i>Follow RDL 065° TOU (RM 065°) to BISBI (55 NM TOU).</i> <i>At BISBI turn left to follow RDL 223° MEN (RM 043°) to MEN.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 140.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| OVDIL 5H Destination LFBA seulement <i>Destination LFBA only</i> | Monter dans l'axe. A 500 ft AAL tourner à droite pour intercepter le RDL 175° TOU. Suivre le RDL 175° TOU (RM 355°) jusqu'à TOU. A TOU tourner à gauche pour suivre le RDL 335° TOU (RM 335°) jusqu'à intercepter le QDM 292° AG (23 NM TOU). Suivre le QDM 292° AG (RM 292°) jusqu'à OVDIL. <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 500 ft AAL turn right to intercept RDL 175° TOU.</i> <i>Follow RDL 175° TOU (RM 355°) to TOU.</i> <i>At TOU turn left to follow RDL 335° TOU (RM 335°) until interception of QDM 292° AG (23 NM TOU).</i> <i>Follow QDM 292° AG (RM 292°) to OVDIL.</i> | FL 070 | Pente ATS : 7% MNM pour passer TOU à 4000 ft AMSL MNM. 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>7% MNM to overfly TOU at 4000 ft AMSL MNM.</i> <i>6% MNM until FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |

TOULOUSE BLAGNAC
Départs initiaux conventionnels RWY 32L / 32R
Conventionnal initial departures RWY 32L / 32R
(Protégés pour/Protected for CAT A, B, C, D)

TWR : BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705



DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS

Utilisables uniquement sur autorisation particulière. Monter RM 323° jusqu'à 1000 AMSL (501 AAL), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

PANNE DE RADIOPRÉCISAGE :

En VMC, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome par circuit à l'Est des installations.

En IMC, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

Si la panne survient au cours d'un départ guidé radar, rejoindre au plus tôt le SID assigné.

MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES

Subject to special authorization. Climb MAG 323° up to 1000 AMSL (501 AAL) then proceed direct route climbing up to the en route safety altitude.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

In VMC, turn back and land on AD using circuit in East of AD.

In IMC, go through with the flight until the TMA limits and comply with the departure routing at the latest assigned level, then climb to the cruising level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, climb up to the cruising level.

If the failure occurs when the ACFT is under radar vectoring, join the assigned SID as soon as possible.

TOULOUSE BLAGNAC

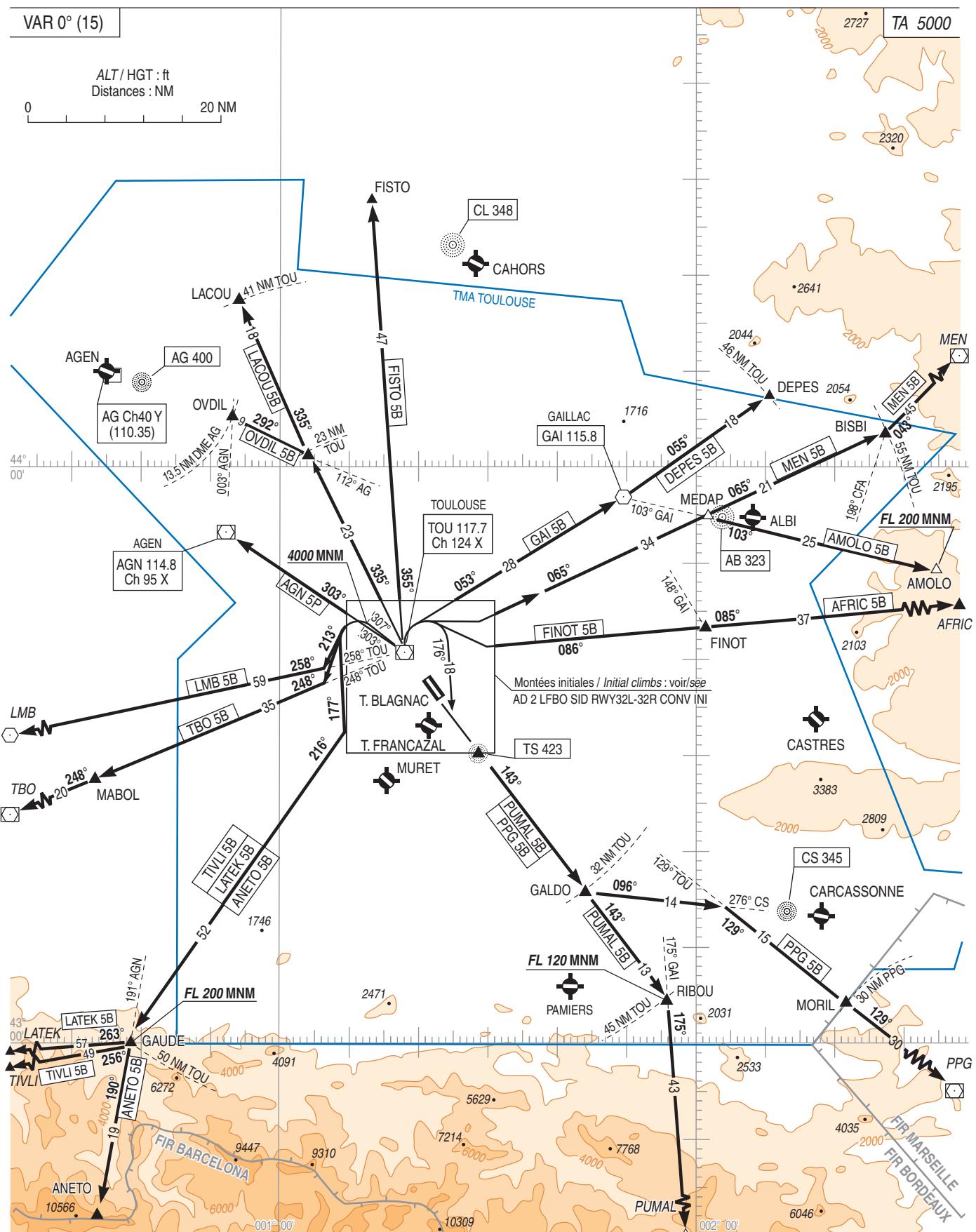
SID CONV RWY 32

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

ATIS : BLAGNAC 123.130
FIS : TOULOUSE 121.250 (1)
APP : TOULOUSE Approche/Approach 125.180 - 129.305 - 124.975 (s)
APP : BLAGNAC Approche/Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour/Tower 118.100
 BLAGNAC Sol/Ground 121.900
 BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705

(1) Assistance VFR
(1) *VFR assistance*



TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5B RWY 32 | | | |
|---|---|-----------------------------------|--|
| CAT | A, B, C, D | | |
| Observations | Pentes dues aux contraintes ATS : En cas d'impossibilité de respecter la pente ATS prescrite, en se conformant aux procédures moindre bruit, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la mise en route. | | |
| Remarks | <i>Slopes due to ATS constraints :</i> <i>If unable to comply with required ATS gradient, following noise abatement procedure, pilot must advise ATC when starting up.</i> | | |
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK |
| AFRIC 5B FIR seulement <i>FIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 115° pour intercepter le RDL 086° TOU. Suivre le RDL 086° TOU (RM 086°) jusqu'à FINOT (31NM). A FINOT, intercepter le RDL 085° TOU. Suivre le RDL 085° TOU (RM 085°) jusqu'à AFRIC (68 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 115° to intercept RDL 086° TOU.</i> <i>Follow RDL 086° TOU (RM 086°) to FINOT (31 NM).</i> <i>At FINOT, intercept RDL 085° TOU.</i> <i>Follow RDL 085° TOU (RM 085°) to AFRIC (68 NM TOU).</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 070</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| AGN 5P Réservé aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Only for piston aircrafts and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à gauche pour intercepter le RDL 303° TOU. Suivre le RDL 303° TOU (RM 303°) jusqu'à AGN. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn left to intercept RDL 303° TOU.</i> <i>Follow RDL 303° TOU (RM 303°) to AGN.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 070</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| AMOLO 5B UIR seulement <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 095° pour intercepter le RDL 065° TOU. Suivre le RDL 065° TOU (RM 065°) jusqu'à MEDAP (34 NM TOU). A MEDAP, tourner à droite pour intercepter le RDL 103° GAI. Suivre le RDL 103° GAI (RM 103°) jusqu'à AMOLO. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 095° to intercept RDL 065° TOU.</i> <i>Follow RDL 065° TOU (RM 065°) to MEDAP (34 NM TOU).</i> <i>At MEDAP, turn right to intercept RDL 103° GAI.</i> <i>Follow RDL 103° GAI (RM 103°) to AMOLO.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 FL 200 MNM à AMOLO Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz <i>ATS slope:</i> <i>6% MNM until FL 140</i> <i>FL 200 MNM at AMOLO</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| ANETO 5B UIR seulement <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 307° TOU (RM 307°) jusqu'à 4000 ft AMSL. A 4000 ft AMSL, tourner à gauche RM 177° pour intercepter le RDL 216° TOU. Suivre le RDL 216° TOU (RM 216°) jusqu'à GAUDE (50 NM TOU). A GAUDE, tourner à gauche pour intercepter le RDL 190° AGN. Suivre le RDL 190° AGN (RM 190°) jusqu'à ANETO. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn left to intercept and follow RDL 307° TOU (RM 307°) until 4000 ft AMSL.</i> <i>At 4000 ft AMSL, turn left RM 177° to intercept RDL 216° TOU.</i> <i>Follow RDL 216° TOU (RM 216°) to GAUDE (50 NM TOU).</i> <i>At GAUDE, turn left to intercept RDL 190° AGN.</i> <i>Follow RDL 190° AGN (RM 190°) to ANETO.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 FL 200 MNM à GAUDE Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope:</i> <i>6% MNM until FL 140</i> <i>FL 200 MNM at GAUDE</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |

TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5B RWY 32 | | | |
|--|---|--|--|
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale <i>Initial clearance</i> | RMK |
| DEPES 5B FIR seulement | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 084° pour intercepter le RDL 053° TOU. Suivre le RDL 053° TOU (RM 053°) jusqu'à GAI. A GAI intercepter et suivre le RDL 055° (RM 055°) jusqu'à DEPES. | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz |
| <i>FIR only</i> | <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 084° to intercept RDL 053° TOU.</i> <i>Follow RDL 053° TOU (RM 053°) to GAI.</i> <i>At GAI, intercept and follow RDL 055° (RM 055°) to DEPES.</i> | | <i>ATS slope:</i> <i>6% MNM until FL 140</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| FINOT 5B FIR seulement Destination LFCI, LFCK, LFMK, LFMP, Espagne seulement | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 115° pour intercepter le RDL 086° TOU. Suivre le RDL 086° TOU (RM 086°) jusqu'à FINOT (31 NM TOU). | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz |
| <i>FIR only</i> Destination LFCI, LFCK, LFMK, LFMP, Spain only | <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 115° to intercept RDL 086° TOU.</i> <i>Follow RDL 086° TOU (RM 086°) to FINOT (31 NM TOU).</i> | | <i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 070</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| FISTO 5B UIR seulement | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite et suivre le RDL 355° TOU (RM 355°) jusqu'à FISTO (47 NM TOU). | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz |
| <i>UIR only</i> | <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right and follow RDL 355° TOU (RM 355°) to FISTO (47 NM TOU).</i> | | <i>ATS slope:</i> <i>6% MNM until FL 140</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |
| GAI 5B FIR seulement Destination LFCI, LFCC, LFCR, LFLW, LFSL, LFLC seulement | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 084° pour intercepter le RDL 053° TOU. Suivre le RDL 053° TOU (RM 053°) jusqu'à GAI. | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz |
| <i>FIR only</i> Destination LFCI, LFCC, LFCR, LFLW, LFSL, LFLC only | <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 084° to intercept RDL 053° TOU.</i> <i>Follow RDL 053° TOU (RM 053°) to GAI.</i> | | <i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 070</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i> |
| LACOU 5B Interdit aux ACFT à pistons et héli- hélicoptères | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite pour suivre le RDL 335° TOU (RM 335°) jusqu'à LACOU (41 NM TOU). | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz |
| <i>Forbidden to piston aircrafts and helicop- ters</i> | <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right to follow RDL 335° TOU (RM 335°) to LACOU (41 NM TOU).</i> | | <i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 070</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i> |

TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5B RWY 32 | | | |
|--|--|-----------------------------------|--|
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK |
| LATEK 5B UIR seulement <i>UIR only</i> | <p>Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à gauche pour intercepter RDL 307° TOU. Suivre le RDL 307° TOU (RM 307°) jusqu'à 4000ft AMSL. A 4000 ft AMSL, tourner à gauche RM 177° pour intercepter le RDL 216° TOU. Suivre le RDL 216° TOU (RM 216°) jusqu'à GAUDE (50 NM TOU). A GAUDE, tourner à droite RM 263° jusqu'à LATEK. Pente théorique 3.7% déterminée par obstacle 10479ft. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU. At TOU turn left to intercept RDL 307° TOU.</i> <i>Follow RDL 307° TOU (RM 307°) until 4000 ft AMSL.</i> <i>At 4000 ft AMSL, turn left RM 177° to intercept RDL 216° TOU.</i> <i>Follow RDL 216° TOU (RM 216°) to GAUDE (50 NM TOU).</i> <i>At GAUDE, turn right RM 263° to LATEK.</i> <i>Theoretical climb gradient of 3.7% is determinated from obstacle of ALT 10479ft.</i></p> | FL 070 | <p>Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 FL 200 MNM à GAUDE Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz</p> <p><i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 140</i> <i>FL 200 MNM at GAUDE</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i></p> |
| MEN 5B UIR seulement <i>UIR only</i> | <p>Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 095° pour intercepter le RDL 065° TOU. Suivre le RDL 065° TOU (RM 065°) jusqu'à BISBI (55 NM TOU). A BISBI, tourner à gauche pour intercepter le RDL 223° MEN. Suivre le RDL 223° MEN (RM 043°) jusqu'à MEN.</p> <p><i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 095° to intercept RDL 065° TOU.</i> <i>Follow RDL 065° TOU (RM 065°) to BISBI (55 NM TOU).</i> <i>At BISBI, turn left to intercept RDL 223° MEN.</i> <i>Follow RDL 223° MEN (RM 043°) to MEN.</i></p> | FL 070 | <p>Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz</p> <p><i>ATS slope:</i> <i>6% MNM until FL 140</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i></p> |
| OVDIL 5B Destination LFBA seulement Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Destination LFBA only</i> <i>Forbidden to piston aircrafts and helicopters</i> | <p>Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite pour intercepter le RDL 335° TOU. Suivre le RDL 335° TOU (RM 335°) jusqu'à 23 NM TOU. Tourner à gauche pour intercepter le RDL 112° AG. Suivre le RDL 112° AG (RM 292°) jusqu'à OVDIL.</p> <p><i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right to intercept RDL 335° TOU.</i> <i>Follow RDL 335° TOU (RM 335°) until 23 NM TOU.</i> <i>Turn left to intercept RDL 112° AG.</i> <i>Follow RDL 112° AG (RM 292°) to OVDIL.</i></p> | FL 070 | <p>Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 FL 140 MAX Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz</p> <p><i>ATS slope :</i> <i>6% MNM until FL 070</i> <i>FL 140 MAX</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i></p> |
| PPG 5B Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Forbidden to piston aircrafts and helicopters</i> | <p>Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 176° pour intercepter RDL 143° TOU. Suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à GALDO (32 NM TOU). A GALDO, tourner à gauche et suivre le RDL 276° CS (RM 096°) pour intercepter le RDL 129° TOU. Suivre ce RDL 129° TOU (RM 129°) jusqu'à PPG.</p> <p><i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 176° to intercept RDL 143° TOU.</i> <i>Follow RDL 143° TOU (RM 143°) to GALDO (32 NM TOU).</i> <i>At GALDO, turn left and follow RDL 276° CS (RM 096°) to intercept RDL 129° TOU.</i> <i>Follow RDL 129° TOU (RM 129°) to PPG.</i></p> | FL 070 | <p>Pente ATS : Passer 6000 ft MNM à 9 NM TOU sur le RDL 143 TOU 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz</p> <p><i>ATS slope :</i> <i>Passing 6000ft MNM at 9 NM TOU on RDL 143 TOU</i> <i>6% MNM until FL 070</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect Toulouse APP 129.305 MHz</i></p> |

TOULOUSE BLAGNAC

| SID CONV 5B RWY 32 | | | |
|--|---|-----------------------------------|--|
| SID | Itinéraires / Routes | CLR initiale Initial clearance | RMK |
| PUMAL 5B Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Forbidden to piston aircrafts and helicopters</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à droite RM 176° pour intercepter le RDL 143° TOU. Suivre le RDL 143° TOU (RM 143°) jusqu'à RIBOU (45 NM TOU). A RIBOU, tourner à droite pour intercepter le RDL 175° GAI. Suivre le RDL 175° GAI (RM 175°) jusqu'à PUMAL. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn right RM 176° to intercept RDL 143° TOU.</i> <i>Follow RDL 143° TOU (RM 143°) to RIBOU (45 NM TOU).</i> <i>At RIBOU, turn right to intercept RDL 175° GAI.</i> <i>Follow RDL 175° GAI (RM 175°) to PUMAL.</i> | FL 070 | Pente ATS : Passer 6000 ft MNM à 9 NM TOU sur le RDL 143 TOU 6% MNM jusqu'au FL 070 FL 120 MNM à RIBOU Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz ATS slope : Passing 6000 ft MNM at 9 NM TOU on RDL 143 TOU 6% MNM until FL 070 FL 120 MNM at RIBOU Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz |
| TIVLI 5B UIR seulement <i>UIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 307° TOU (RM 307°) jusqu'à 4000 ft AMSL. A 4000 ft AMSL, tourner à gauche RM 177° pour intercepter le RDL 216° TOU. Suivre le RDL 216° TOU (RM 216°) jusqu'à GAUDE (50 NM TOU). A GAUDE, tourner à droite RM 256° jusqu'à TIVLI. Pente théorique 3.7% déterminée par obstacle 10479ft. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn left to intercept and follow RDL 307° TOU (RM 307°) until 4000 ft AMSL.</i> <i>At 4000 ft AMSL, turn left RM 177° to intercept RDL 216° TOU.</i> <i>Follow RDL 216° TOU (RM 216°) to GAUDE (50 NM TOU).</i> <i>A GAUDE, turn right RM 256° to TIVLI.</i> <i>Theoretical climb gradient of 3.7% is determinated from obstacle of ALT 10479ft.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 FL 200 MNM à GAUDE Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz ATS slope : 6% MNM until FL 140 FL 200 MNM at GAUDE Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz |
| LMB 5B FIR seulement <i>FIR only</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à gauche et suivre le RDL 307° TOU (RM 307°) jusqu'à 4000 ft AMSL. A 4000 ft AMSL, tourner à gauche RM 213° pour intercepter le RDL 258° TOU. Suivre le RDL 258° TOU (RM 258°) jusqu'à LMB. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn left and follow RDL 307° TOU (RM 307°) until 4000 ft AMSL.</i> <i>At 4000 ft AMSL, turn left RM 213° to intercept RDL 258° TOU.</i> <i>Follow RDL 258° TOU (RM 258°) to LMB.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz ATS slope : 6% MNM until FL 070 Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz |
| TBO 5B Destination LFBT, LFBP seulement <i>Destination LFBT, LFBP only</i> | Monter dans l'axe. A 2NM TOU, rejoindre TOU. A TOU, tourner à gauche et suivre le RDL 307° TOU (RM 307°) jusqu'à 4000 ft AMSL. A 4000 ft AMSL, tourner à gauche RM 203° pour intercepter le RDL 248° TOU. Suivre le RDL 248° TOU (RM 248°) jusqu'à TBO. <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2 NM TOU, go to TOU.</i> <i>At TOU, turn left and follow RDL 307° TOU (RM 307°) until 4000 ft AMSL.</i> <i>At 4000 ft AMSL, turn left RM 203° to intercept RDL 248° TOU.</i> <i>Follow RDL 248° TOU (RM 248°) to TBO.</i> | FL 070 | Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 FL 140 MAX Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz ATS slope : 6% MNM until FL 070 FL 140 MAX Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz |

**TOULOUSE BLAGNAC
STAR RWY 14**

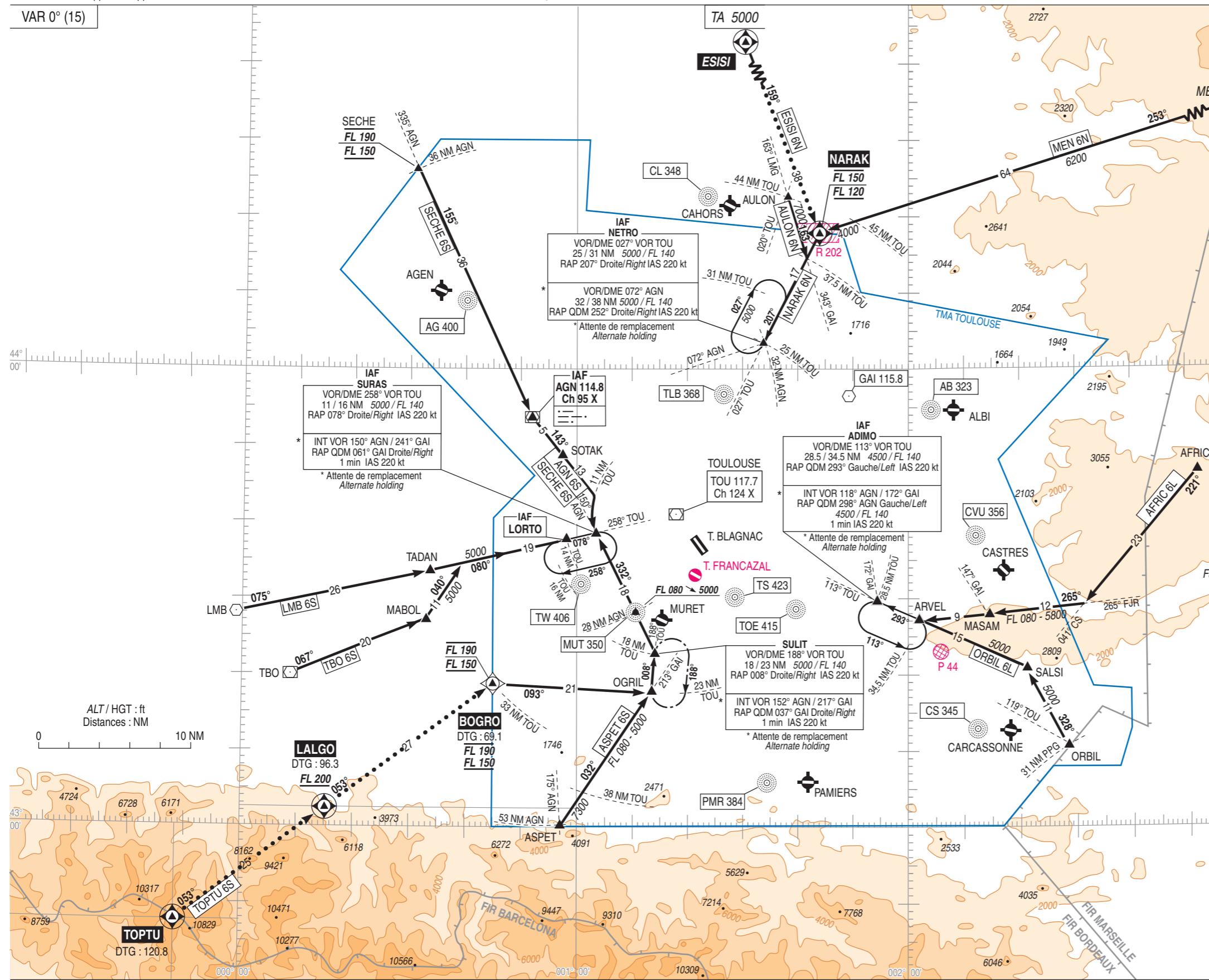
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

| | |
|--|---|
| ATIS BLAGNAC | 123.130 |
| FIS :TOULOUSE Information | 121.250 (Assistance VFR / VFR assistance) |
| APP :TOULOUSE Approche/ <i>Approach</i> | 129.305 (arrivées vers/arrivals to ADIMO et/and NETRO) 125.180 (arrivées vers/arrivals to SULIT et/and SURAS) 124.975 (s) |
| BLAGNAC Approche/ <i>Approach</i> | 121.105 |

TWR : BLAGNAC Tour/Tower 118.100
BLAGNAC Sol/Ground 121.900

— — — ➤ Utilisable selon activité / Depending on the activity : R 108 E1 et/and R 108 E2

• • • • • ➤ RNAV protégées pour senseur DME/DME et GNSS
• • • • • ➤ RNAV protected for DME/DME and GNSS sensors



TOULOUSE BLAGNAC
STAR RWY 14

| STAR 14 | Points caractéristiques <i>Characteristic points</i> | Coordonnées <i>Coordinates</i> | Remarques <i>Remarks</i> |
|---|--|--|--|
| AFRIC 6L FIR | AFRIC RDL 265° D 64 NM FJR MASAM ARVEL ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 43 28 29 N - 002 29 55 E Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| AGN 6S | AGN (VOR / DME) (IAF) SOTAK Arc DME 11 NM TOU SURAS (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 43 29 13,1 N - 001 16 20,5 E Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| ASPET 6S FIR | ASPET OGRIL SULIT SURAS (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| AULON 6N FIR avec / <i>with</i> RFL < 115 | AULON RDL 027° D 37,5 NM TOU NETRO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 44 14 13 N - 001 42 24 E Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| ESISI 6N UIR et / <i>and</i> FIR avec / <i>with</i> RFL > 115 RNAV | ◆ ESISI ◆ NARAK NETRO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 120 MNM - FL 150 MAX IAF expect FL 080 |
| TOPTU 6S UIR | ◆ TOPTU ◆ LALGO ◆ BOGRO ▲ OGRIL ▲ SULIT ▲ SURAS (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 200 MNM FL 150 MNM - FL 190 MAX IAF expect FL 080 |
| LMB 6S | LMB (VOR) TADAN LORTO (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| MEN 6N FIR | MEN (VOR / DME) NARAK NETRO (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| NARAK 6N | NARAK NETRO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 120 MNM - FL 150 MAX IAF expect FL 080 |
| ORBIL 6L FIR | ORBIL SALSI ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| SECHE 6S | SECHE AGN (VOR/DME) (IAF) SOTAK Arc DME 11 NM TOU SURAS (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 43 29 13,1 N - 001 16 20,5 E Voir / See ENR 4.3 | FL 150 MNM - FL 190 MAX IAF expect FL 080 |
| TBO 6S | TBO (VOR) MABOL RDL 260° D 27 NM TOU LORTO (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 43 35 46 N - 000 42 15 E Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |



TOULOUSE BLAGNAC
STAR RWY 14

Panne de radiocommunication

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :
 - HAP
 - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.
- Descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080.
- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 144 est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 324 est en service).

Panne de radiocommunication suivie d'une API

Si l'atterrissement se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouler vers le terrain de dégagement prévu au PLN en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

Radiocommunication failure

- Join or follow the STAR assigned or the very next one by default.
- Overflight the IAF at latest FL assigned and read back if this level is usable in holding pattern or failing this at the highest level of this pattern.
- Perform this holding pattern till the latest time of:
 - EAT
 - 10 minutes after the time entering in pattern.
- Descend within the pattern to FL 080.
- Leave IAF in order to perform the approach procedure.
- If the pilot does not know what QFU is in use he should consider that QFU 144 is in use (eventually followed by a circling if the wind determined by the pilot shows the QFU 324 is in use).

Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure

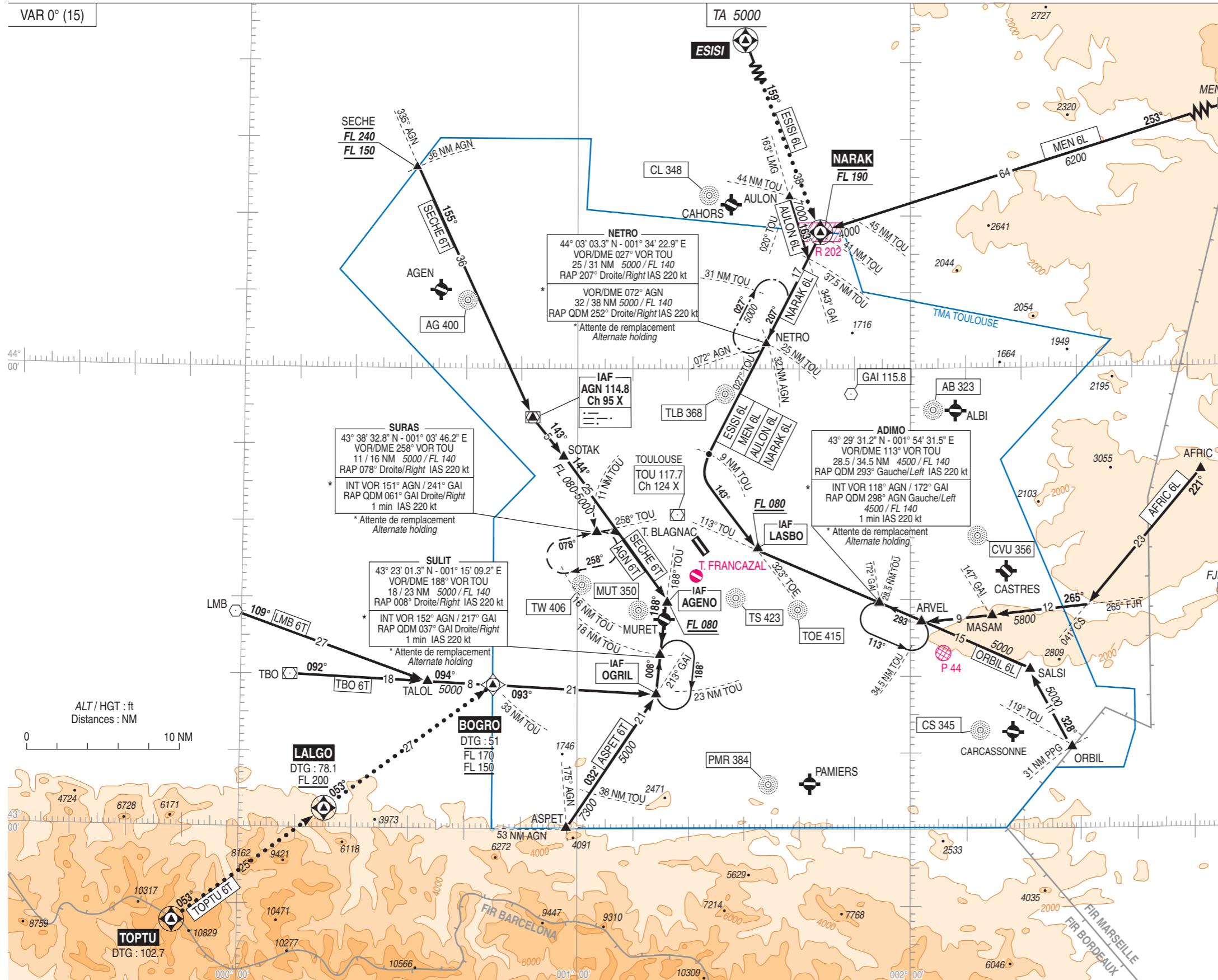
If it is impossible to land complying to the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the alternate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the omnidirectional departures, climbing to the minimal en route safety altitude, or to the FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.

TOULOUSE BLAGNAC
STAR RWY 32

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

ATIS : BLAGNAC 123.130
FIS : TOULOUSE Information 121.250 (Assistance VFR / VFR assistance)
APP : TOULOUSE Approche/Approach 129.305 (arrivées vers/arrivals to ADIMO et/and NETRO)
125.180 (arrivées vers/arrivals to SULIT et/and SURAS)
124.975 (s)
BLAGNAC Approche/Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour/Tower 118.100
BLAGNAC Sol/Ground 121.900
— Utilisable selon activité / Depending on the activity of: R 108 E1 et/and R 108 E2
••••• RNAV protégées pour senseur DME/DME et GNSS
RNAV protected for DME/DME and GNSS sensors



TOULOUSE BLAGNAC
STAR RWY 32

| STAR 32 | Points caractéristiques <i>Characteristic points</i> | Coordonnées <i>Coordinates</i> | Remarques <i>Remarks</i> |
|---|--|--|--|
| AFRIC 6L FIR | AFRIC RDL 265° D 64 NM FJR MASAM ARVEL ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 43 28 29 N - 002 29 55 E Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| AGN 6T | AGN (VOR / DME) SOTAK AGENO SULIT (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 080 MNM IAF expect FL 080 |
| ASPET 6T FIR | ASPET OGRIL SULIT (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| AULON 6L FIR avec / with RFL < 115 | AULON RDL 027° D 37,5 NM TOU NETRO RDL 028° D 9 NM TOU LASBO ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 44 14 13 N - 001 42 24 E Voir / See ENR 4.3 43 48 46 N - 001 24 11 E Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 080 MNM IAF expect FL 080 |
| ESISI 6L UIR et / and FIR avec with RFL > 115 | ESISI NARAK NETRO RDL 027° D 9 NM TOU LASBO ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 43 48 46 N - 001 24 11 E Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 190 MAX FL 080 MNM IAF expect FL 080 |
| TOPTU 6T UIR | TOPTU LALGO BOGRO OGRIL SULIT (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 200 MNM FL 150 MNM - FL 170 MAX IAF expect FL 080 |
| MEN 6L FIR | MEN (VOR / DME) NARAK NETRO RDL 027° D 9 NM TOU LASBO ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 43 48 46 N - 001 24 11 E Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 190 MAX FL 080 MNM IAF expect FL 080 |
| NARAK 6L UIR RNAV | NARAK NETRO RDL 027° D 9 NM TOU LASBO ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 43 48 46 N - 001 24 11 E Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 190 MAX FL 080 MNM IAF expect FL 080 |
| ORBIL 6L FIR | ORBIL SALSI ADIMO (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | IAF expect FL 080 |
| TBO 6T | TBO (VOR) TALOL BOGRO OGRIL SULIT (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 150 MNM - FL 170 MAX IAF expect FL 080 |
| LMB 6T | LMB (VOR) TALOL BOGRO OGRIL SULIT (IAF) | Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 150 MNM - FL 170 MAX IAF expect FL 080 |

TOULOUSE BLAGNAC
STAR RWY 32

| STAR 32 | Points caractéristiques <i>Characteristic points</i> | Coordonnées <i>Coordinates</i> | Remarques <i>Remarks</i> |
|-----------------|--|--|--|
| SECHE 6T | SECHE AGN (VOR/DME) SOTAK AGENO SULIT (IAF) | Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.1 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 Voir / See ENR 4.3 | FL 150 MNM - FL 240 MAX FL 080 MNM IAF expect FL 080 |

Panne de radiocommunication

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :
 - HAP
 - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.
- Descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080.
- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 143° est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 323° est en service).

Panne de radiocommunication suivie d'une API

Si l'atterrissement se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouler vers le terrain de dégagement prévu au PLN en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FL 070 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

Radiocommunication failure

- Join or follow the STAR assigned or the very next one by default.
- Overflight the IAF at latest FL assigned and read back if this level is usable in holding pattern or failing this at the highest level of this pattern.
- Perform this holding pattern till the latest time of:
 - EAT
 - 10 minutes after the time entering in pattern.
- Descend within the pattern to FL 080.
- Leave IAF in order to perform the approach procedure.
- If the pilot does not know what QFU is in use he should consider that QFU 143° is in use (eventually followed by a circling if the wind determined by the pilot shows the QFU 323° is in use).

Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure

If it is impossible to land complying to the time limit defined in legislation, the pilot must divert to the alternate field as mentioned in the FPL in compliance with the suitable SID or the omnidirectional departures, climbing to the minimal en route safety altitude, or to the FL 070 for the airports located within the lateral limits of the TMA.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

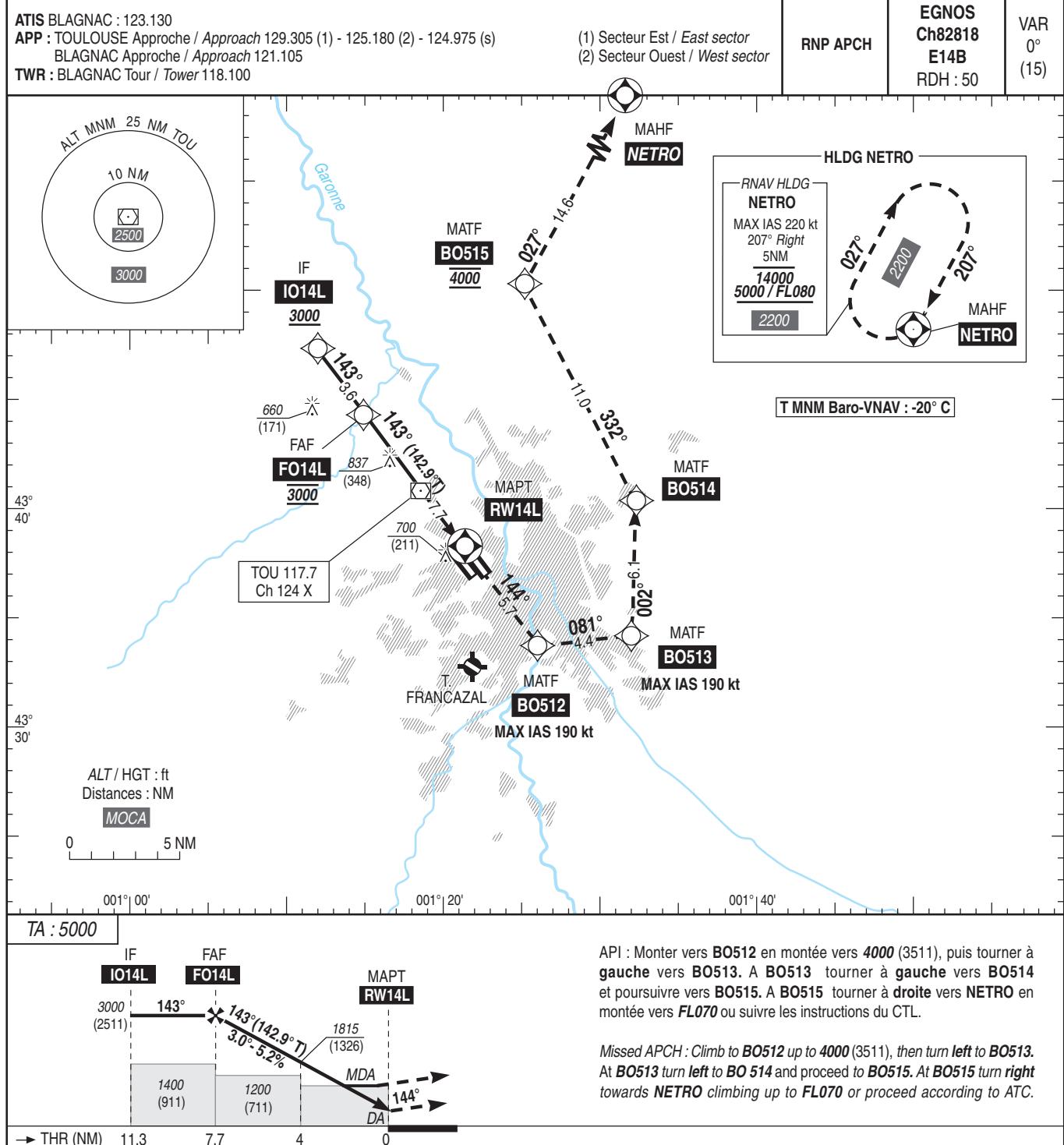
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 489 (18 hPa)

TOULOUSE BLAGNAC

FNA RNP RWY 14L



| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / Circling | | (1) |
|-----|------------------|-----|-----|------------------|------|-----|-------------------|------|-----|-------------------|------|-----|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | |
| A | 780 (290) | 750 | 286 | | | | 1030 (550) | | | 1500 | | |
| B | 790 (300) | 750 | 295 | | | | 1050 (560) | | | 1600 | | |
| C | 800 (310) | 750 | 305 | 910 (420) | 1200 | 415 | 950 (460) | 1400 | 457 | 1320 (830) | 2400 | |
| D | 810 (320) | 750 | 315 | | | | | | | 1320 (830) | 3600 | |
| DL | 810 (320) | 750 | 315 | | | | | | | | | |

DIST RW14L

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| ALT (HGT) | 2770 (2281) | 2450 (1961) | 2130 (1641) | 1815 (1326) | 1495 (1006) | 1175 (686) |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East RWY.

Panne de guidage GNSS durant l'approche / GNSS guidance loss during approach : voir/see AIP ENR 1.5

| | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - RW14L | 7.73 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 400 | 480 | 570 | 650 | 740 | 910 | 1050 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 488 (18 hPa)

TOULOUSE BLAGNAC

FNA RNP RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130

APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105

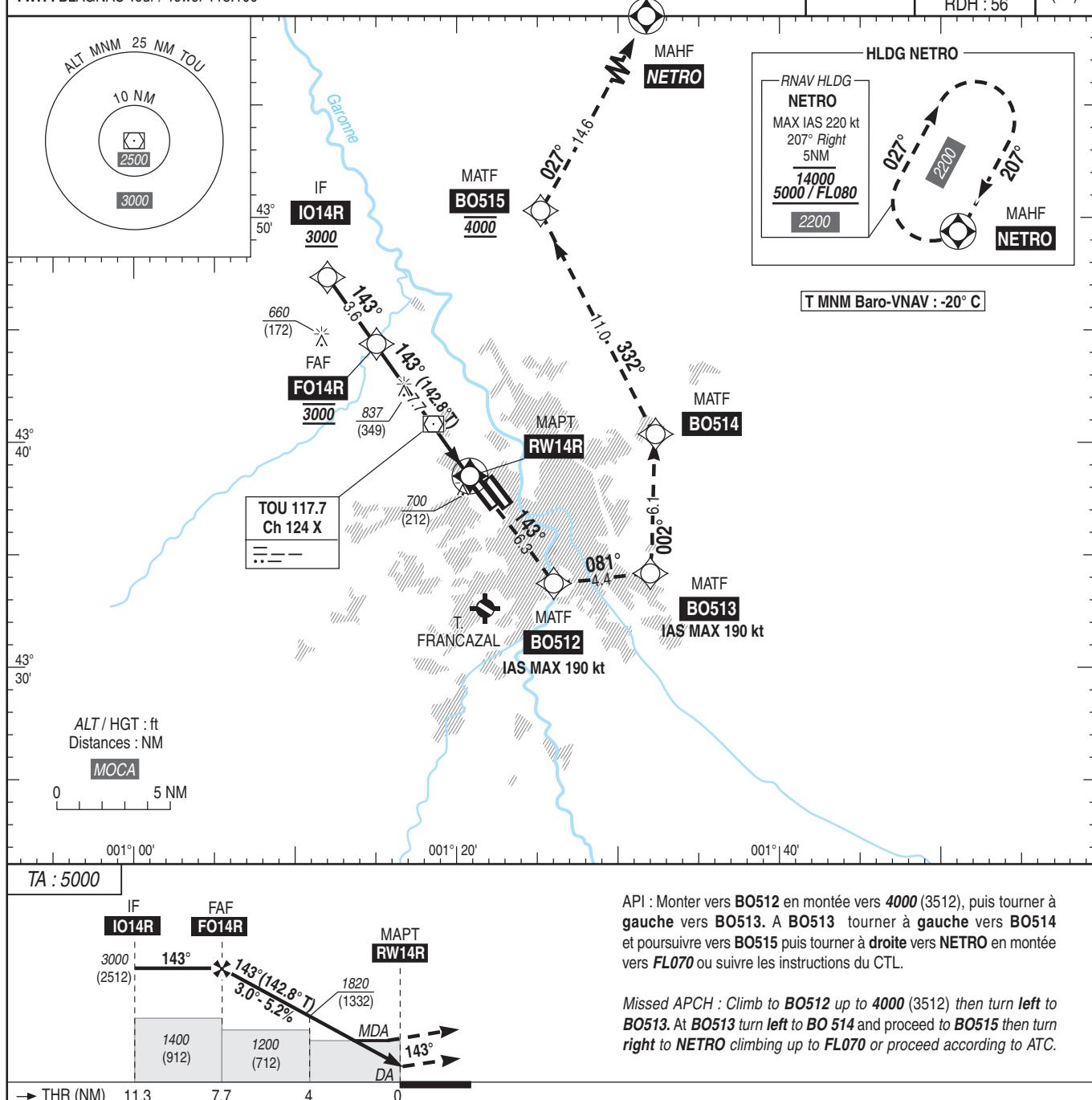
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

RNP APCH

EGNOS
Ch57314
E14A
RDH : 56

VAR
0°
(15)



REF HGT : ALT THR

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / Circling | | DIST RW14R |
|-----|-----------|-----|-----|-----------|------|-----|-----------|------|-----|----------------|------|------------|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | |
| A | 740 (250) | 750 | 220 | | | | | | | 1030 (530) | 1500 | NM |
| B | 740 (250) | 750 | 230 | 900 (410) | 1200 | 405 | 950 (460) | 1400 | 458 | 1050 (550) | 1600 | 7 |
| C | 750 (270) | 750 | 261 | | | | | | | 1220 (730) | 2400 | 6 |
| D | 760 (280) | 750 | 271 | | | | | | | 1320 (830) | 3600 | 5 |
| DL | 770 (280) | 750 | 280 | | | | | | | | | 4 |
| | | | | | | | | | | | | 3 |
| | | | | | | | | | | | | 2 |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.

Panne de guidage GNSS durant l'approche / GNSS guidance loss during approach : voir/see AIP ENR 1.5.

| | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - RW14R | 7.71 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 400 | 480 | 570 | 650 | 740 | 910 | 1050 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 497 (18 hPa)

TOULOUSE BLAGNAC**FNA RNP RWY 32L**

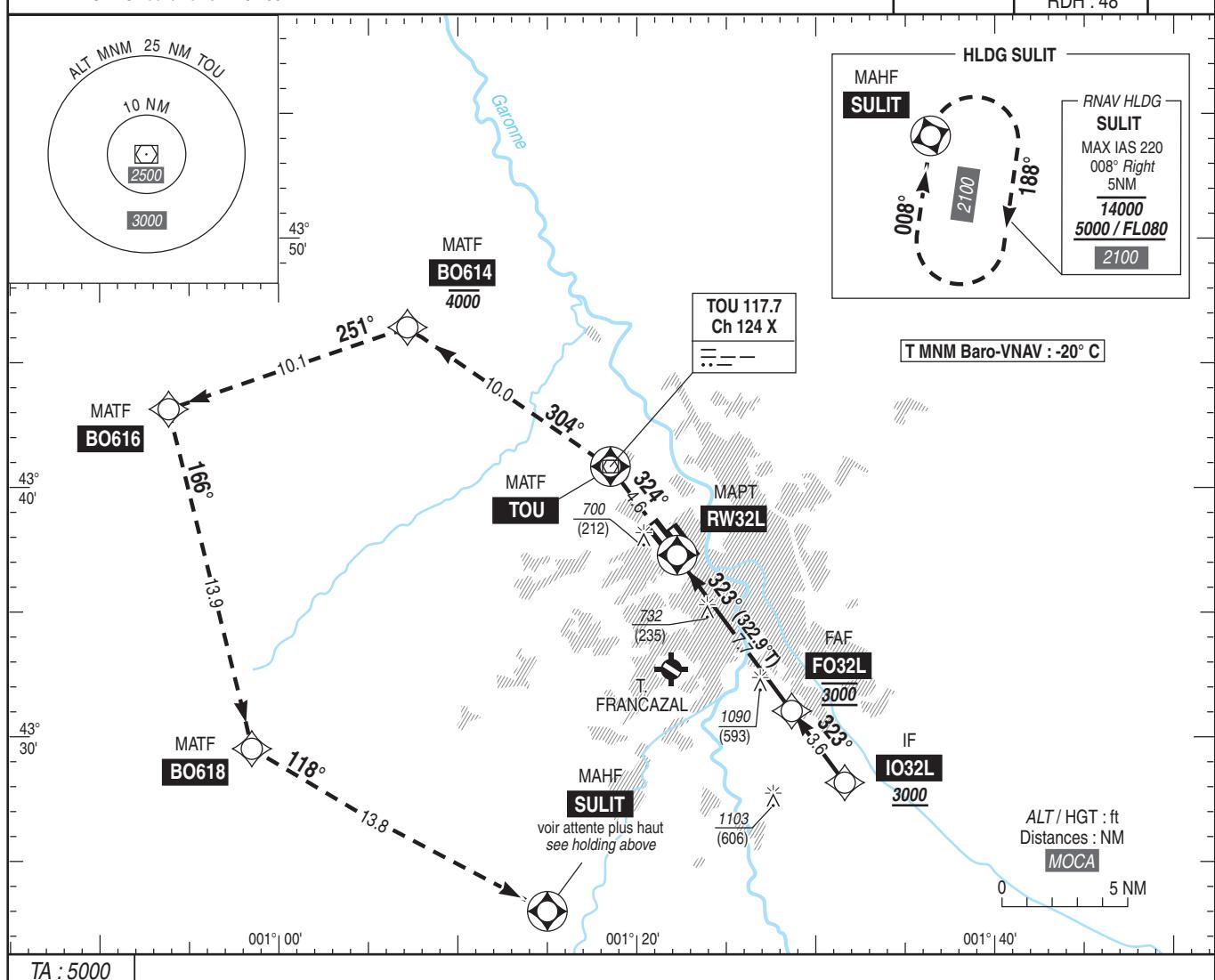
ATIS BLAGNAC : 123.130

APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

RNP APCH

EGNOS
Ch57202
E32A
RDH : 48VAR
0°
(15)

API : Monter vers TOU, puis tourner à gauche vers BO614 en montée vers 4000 (3503). A BO614 tourner à gauche vers BO616 en montée vers 5000 (4503).

A BO616 tourner à gauche vers BO618 et poursuivre vers SULIT ou suivre les instructions du contrôle.

Missed APCH : Climb to TOU then turn left to BO614 up to 4000 (3503). At BO614 turn left to BO616 climbing up to 5000 (4503). At BO616 turn left to BO618 and proceed to SULIT or follow ATC instructions.

THR ← (NM)

REF HGT : ALT THR

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

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / Circling | |
|-----|-----------|------|-----|-----------|------|-----|-----------|------|-----|----------------|------|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS |
| A | 750 (250) | | 205 | | | | 1500 | | | 1030 (530) | 1500 |
| B | 750 (250) | | 215 | | | | 1500 | | | 1050 (550) | 1600 |
| C | 750 (250) | 1300 | 239 | 840 (340) | 1500 | 340 | 930 (430) | 2000 | 422 | 1220 (730) | 2400 |
| D | 750 (250) | | 249 | | | | 2000 | | | 1320 (830) | 3600 |
| DL | 760 (260) | | 252 | | | | | | | | |

DIST RW32L

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| ALT (HGT) | 2775 (2278) | 2455 (1958) | 2135 (1636) | 1820 (1323) | 1500 (1003) | 1180 (683) |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East RWY.

Panne de guidage GNSS durant l'approche / GNSS guidance loss during approach : voir/see AIP ENR 1.5.

| | | | | | | | | |
|--------------|---------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - RW32L | 7.71 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 400 | 480 | 570 | 650 | 740 | 910 | 1050 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 497 (18 hPa)

TOULOUSE BLAGNAC

FNA RNP RWY 32R

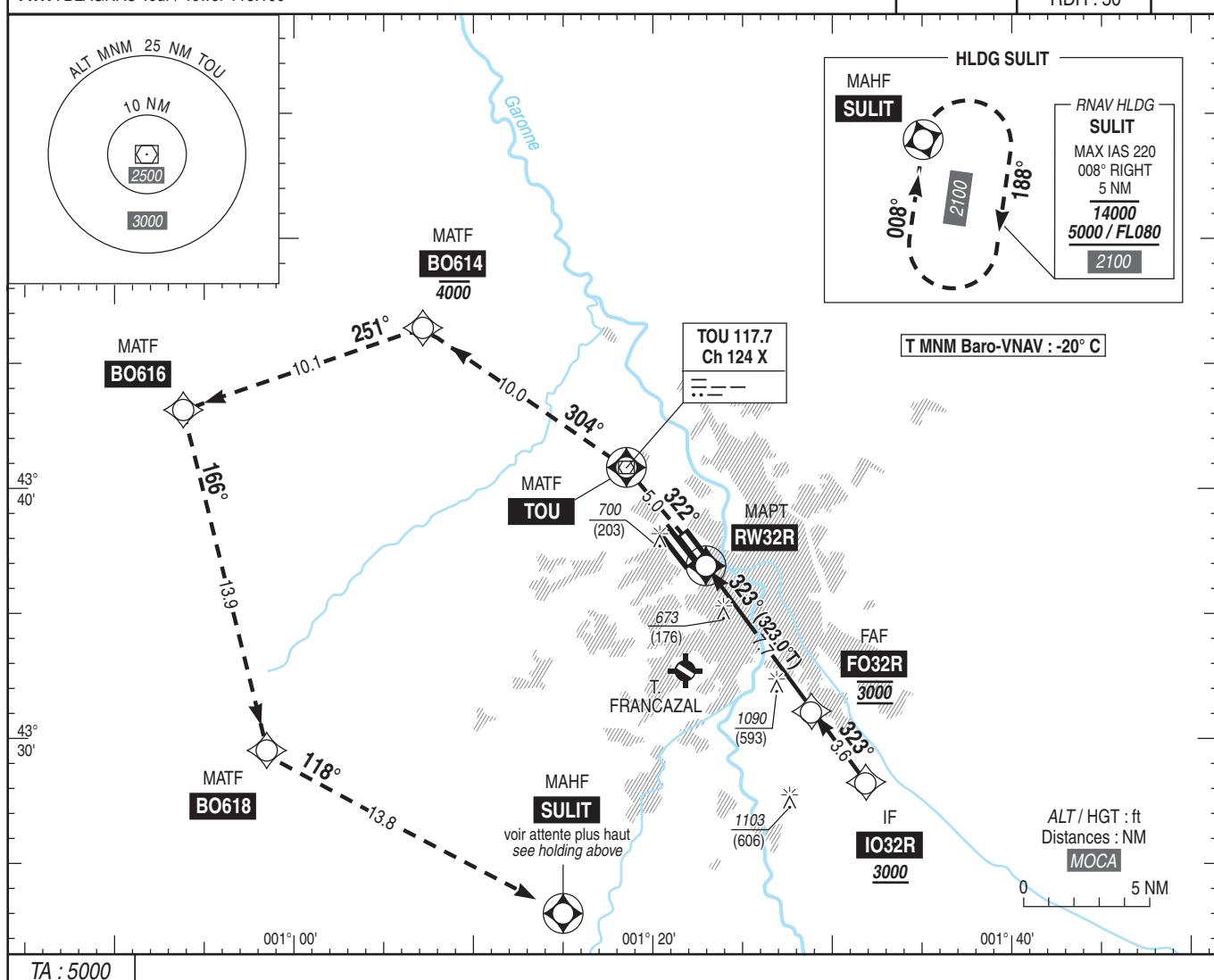
ATIS BLAGNAC : 123.130

APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

RNP APCH

EGNOS
Ch77492
E32B
RDH : 50VAR
0°
(15)

API : Monter vers TOU , puis tourner à gauche vers BO614 en montée vers 4000 (3503). A BO614 tourner à gauche vers BO616 en montée vers 5000 (4503).

A BO616 tourner à gauche vers BO618 et poursuivre vers SULIT ou suivre les instructions du contrôle.

Missed APCH : Climb to TOU then turn left to BO614 up to 4000 (3503). At BO614 turn left to BO616 climbing up to 5000 (4503). At BO616 turn left to BO618 and proceed to SULIT or follow ATC instructions.

THR ← (NM)

REF HGT : ALT THR

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

| CAT | LPV | | | LNAV/VNAV | | | LNAV | | | MVL / Circling ⁽¹⁾ | |
|-----|-----------|------|-----|-----------|------|-----|-----------|------|-----|-------------------------------|------|
| | DA (H) | RVR | OCH | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS |
| A | | 210 | | | 1500 | | 1500 | | | 1030 (530) | 1500 |
| B | | 220 | | | 1500 | | 1500 | | | 1050 (550) | 1600 |
| C | 750 (250) | 1300 | 230 | 860 (360) | 1600 | 357 | 920 (430) | 2000 | 422 | 1320 (830) | 2400 |
| D | | 240 | | | 1600 | | 2000 | | | 1320 (830) | 3600 |
| DL | | 241 | | | | | | | | | |

DIST RW32R

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| ALT (HGT) | 2775 (2278) | 2460 (1963) | 2140 (1643) | 1820 (1323) | 1500 (1003) | 1185 (688) |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.

Panne de guidage GNSS durant l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir/see AIP ENR 1.5.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAF - RW32R | 7.7 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | | 370 | 450 | 530 | 610 | 690 | 850 | 980 |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

INA RWY 32L-32R

INA RWY 32L-32R

ATIS BLAGNAC : 123.130

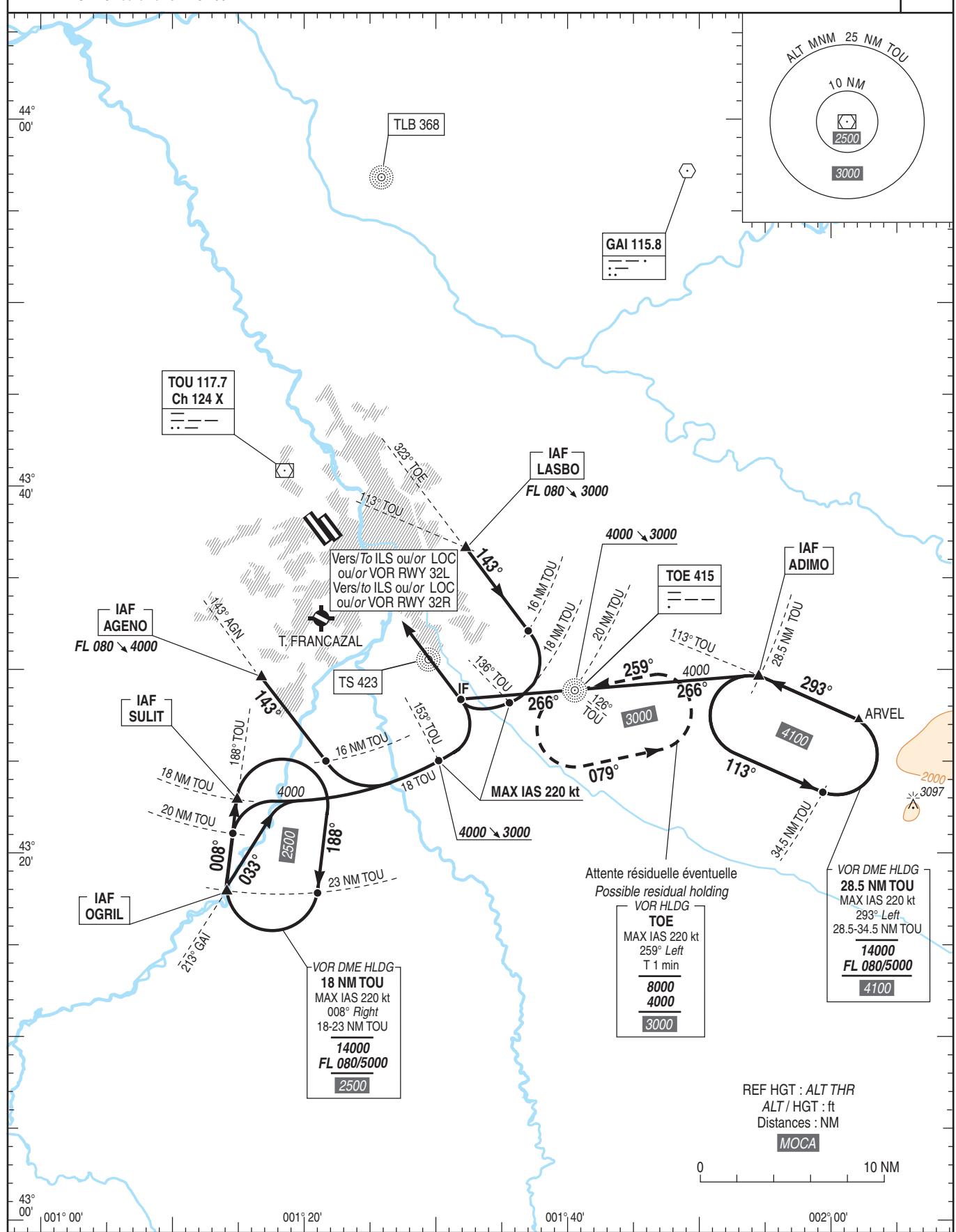
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tower / Tower 118.100

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

VAR
0°
(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

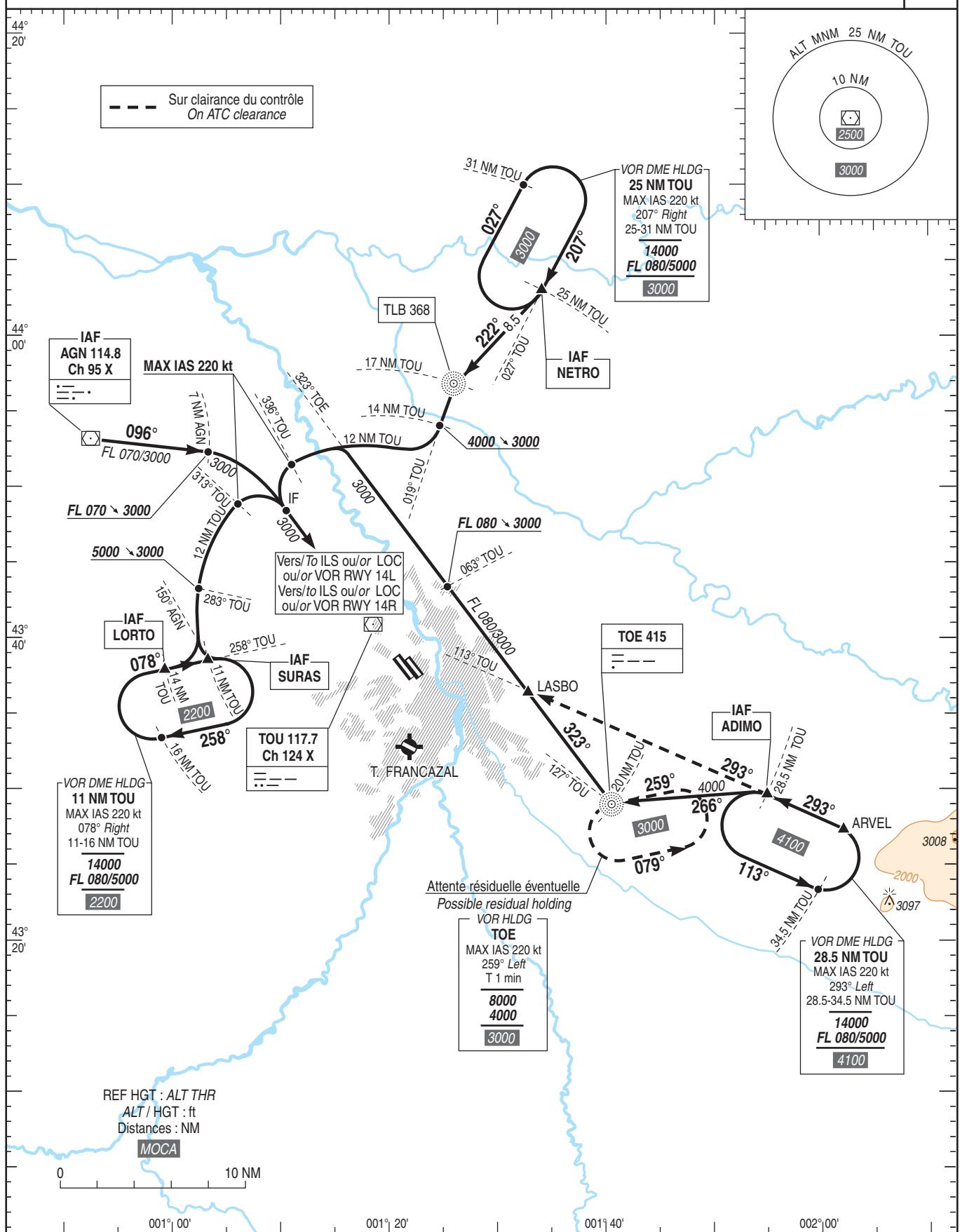
INA RWY 14L-14R

INA RWY 14L-14R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach
BLAGNAC Approche / Approach
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.1000

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

VAR
0°
(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

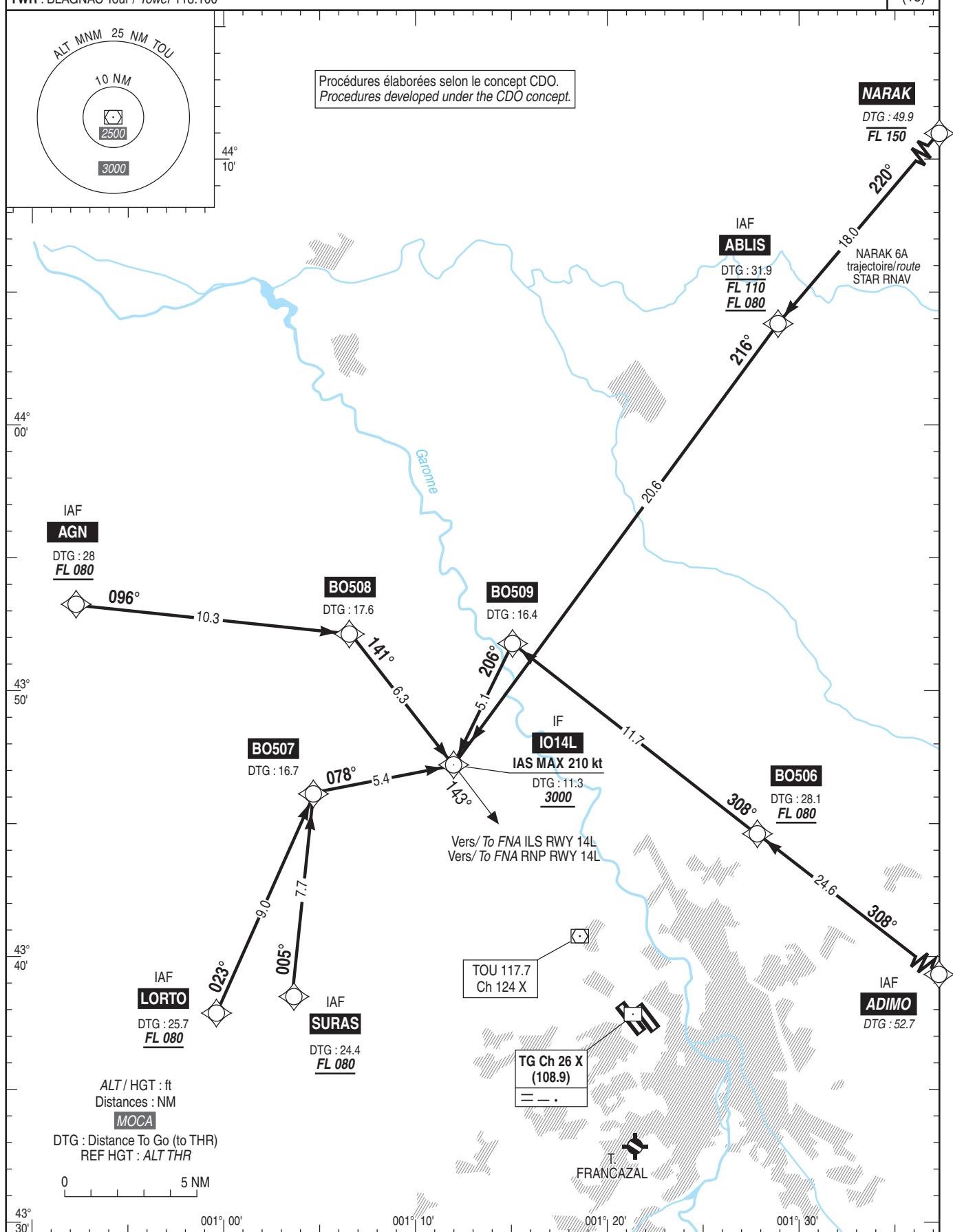
TOULOUSE BLAGNAC

INA RNAV (GNSS) RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

VAR
0°
(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS*Instrument approach*

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 489 (18 hPa)

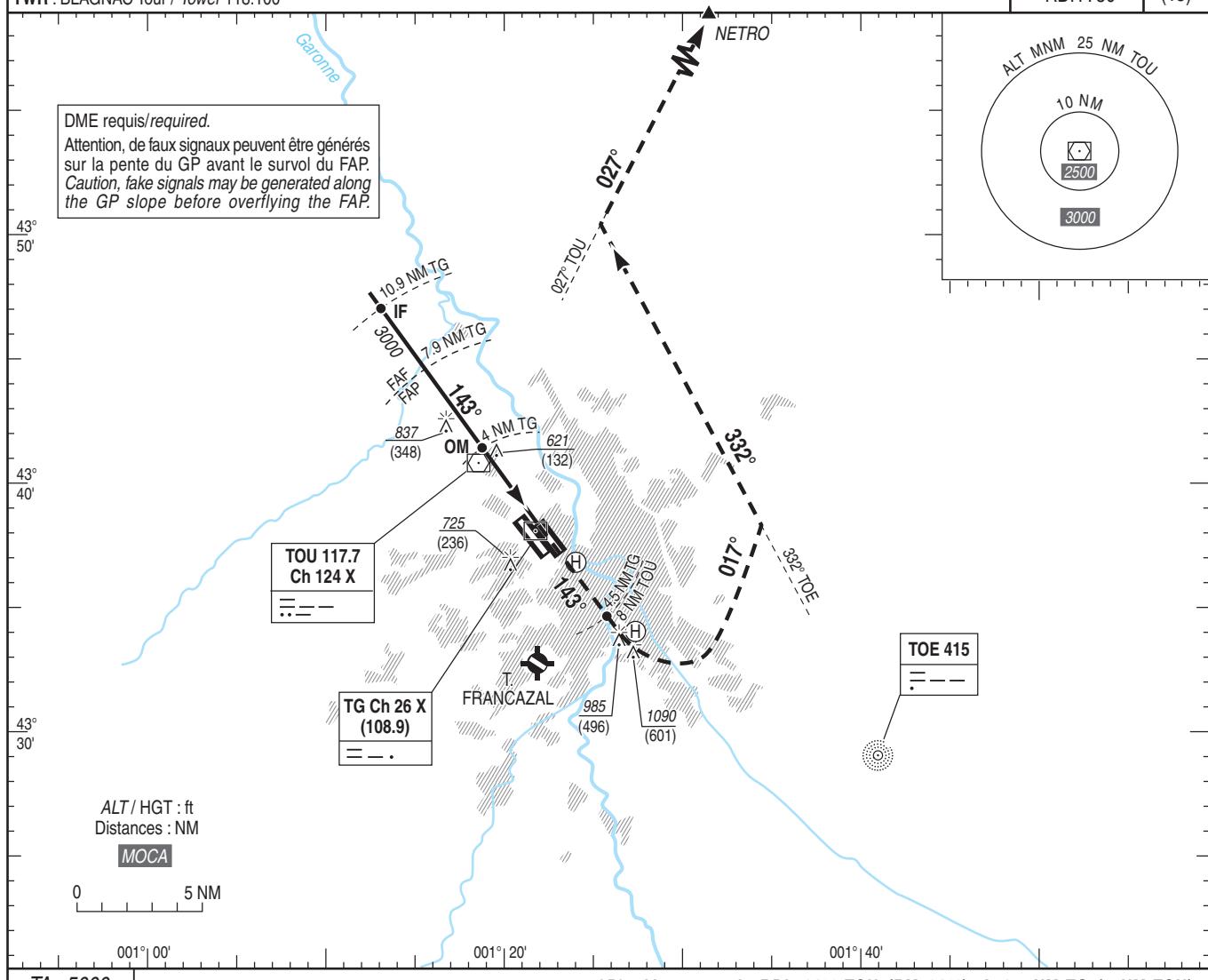
TOULOUSE BLAGNAC

FNA ILS ou/ou LOC RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130

APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

(1) Secteur Est / East sector
(2) Secteur Ouest / West sectorILS - DME
TG 108.9
RDH : 50
VAR
0°
(15)

API : Monter sur le RDL 143° TOU (RM 143°). A 4.5 NM TG (8 NM TOU), tourner à gauche RM 017° en montée vers 4000 (3511) pour intercepter et suivre le QDR 332° TOE (RM 332°) puis le radial 027° TOU vers NETRO (RM 027°) ou suivre les instructions du CTL.

Monter à 1500 (1011) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb RDL 143° TOU (MAG 143°). At 4.5 NM TG (8 NM TOU), turn left MAG 017° climbing up to 4000 (3511) to intercept and follow QDR 332° TOE (MAG 332°) and then RDL 027° TOU to NETRO (MAG 027°) or follow ATC instructions.

Climb up to 1500 (1011) prior to level acceleration.

| | | | | |
|------------|------|-----|-----|-------|
| → THR (NM) | 10.7 | 7.7 | 3.8 | 0.8 |
| → TG (NM) | 10.9 | 7.9 | 4 | 1 0.2 |

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

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | LOC | | MVL / Circling (1) | | |
|-----|-----------|-----|---------------------|------------|------|--------------------|---------|-----|
| | DA (H) | RVR | | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS |
| A | 690 (200) | 163 | | 1030 (540) | 1500 | | | |
| B | 690 (200) | 175 | | 1050 (560) | 1600 | | | |
| C | 690 (200) | 192 | | 1320 (830) | 2400 | | | |
| D | 700 (210) | 210 | | 1320 (830) | 3600 | | | |
| DL | 710 (220) | 213 | | | | | | |

DME TG

| NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|
| ALT (HGT) | 2720 (2231) | 2400 (1911) | 2080 (1591) | 1760 (1271) | 1440 (951) | 1120 (631) |

Observations / Remarks : Base OCH ILS / ILS OCH Base : NIL (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.

| | | | | | | | | |
|---------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | Non disponible / Not available | | | | | | | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499 (18 hPa), THR : 489

TOULOUSE BLAGNAC

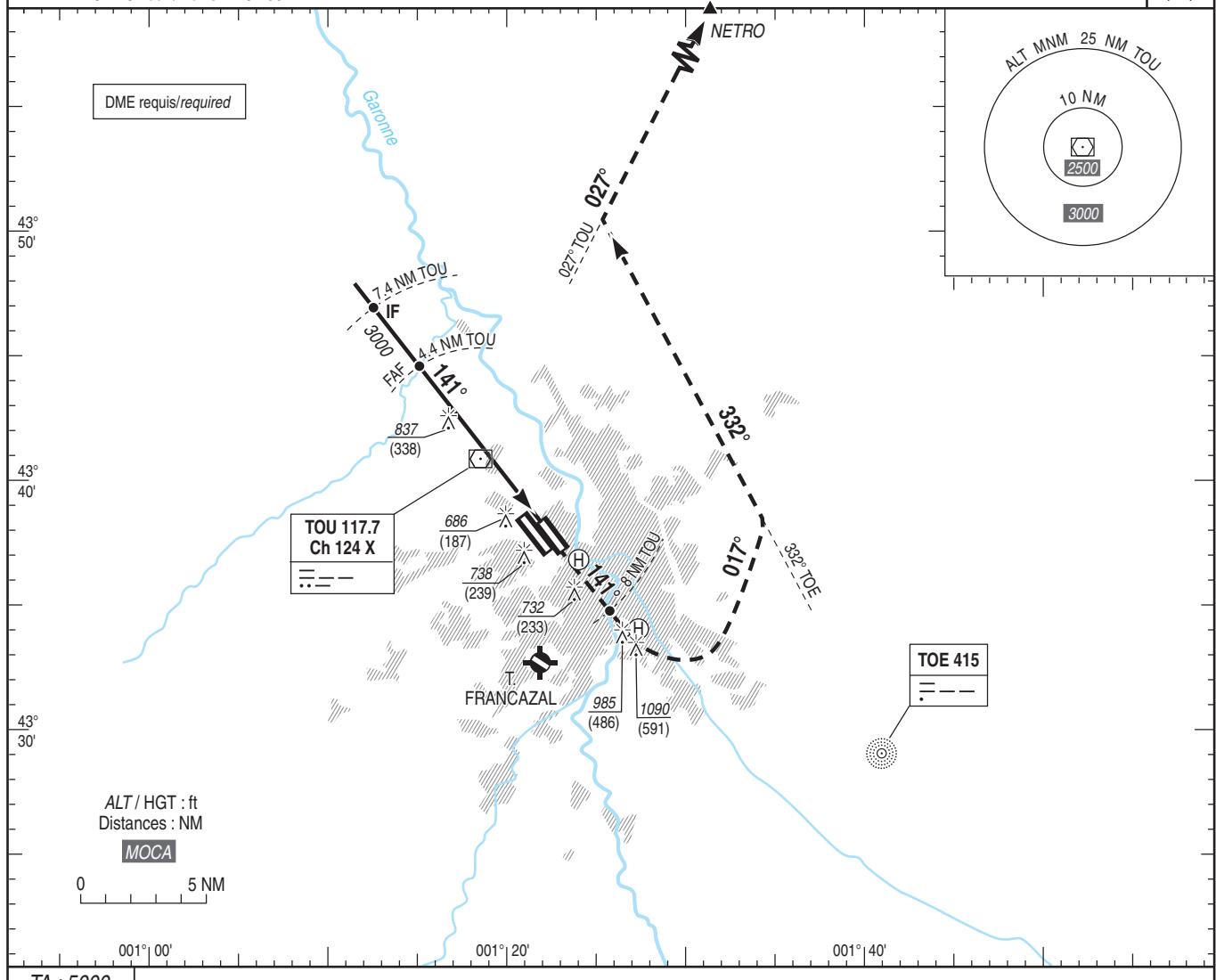
FNA VOR RWY 14L

ATIS BI AGNAC · 123 130

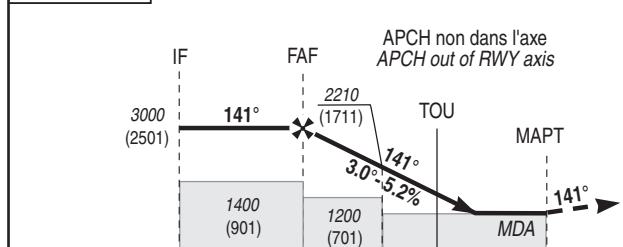
ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

VAR
0°
(15)



API : Monter sur le RDL 141° TOU (RM 141°). A 8 NM TOU, tourner à gauche RM 017° en montée vers 4000 (3501) pour intercepter et suivre le QDR 332° TOE (RM 332°) puis le radial 027° TOU vers NETRO (RM 027°) ou suivre les instructions du CTL. Monter à 1500 (1001) avant d'accélérer en palier.



Missed APCH : Climb RDL 141° TOU (MAG 141°). At 8 NM TOU, turn left MAG 017° climbing up to 4000 (3501) to intercept and follow QDR 332° TOE (MAG 332°) and then RDL 027° TOU to NETRO (MAG 027°) or follow ATC instructions.
Climb up to 1500 (1001) prior to level acceleration.

| | | | | | |
|------------|------|-----|-----|-----|-----|
| → THR (NM) | 10.7 | 7.7 | 5.2 | 3.3 | 0.3 |
| → TOU (NM) | 7.4 | 4.4 | 1.9 | 0 | 3 |

REF HGT : ALT AD

| MINM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres. | | | | | | | | REF HGT : ALT AD | | | | |
|--|-----------|--------|----------------|------------|----------|--------------------------------|----------|------------------|----------|--------|--------|-------|
| CAT | VOR | | MVL / Circling | | DME TOU | | | | | | | |
| | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | | | | | | | |
| A | | | | 1030 (530) | 1500 | NM | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| B | | | | 1050 (550) | 1600 | ALT | 2880 | 2570 | 2250 | 1930 | 1610 | 1290 |
| C | 950 (450) | 1400 | 450 | 1320 (820) | 2400 | (HGT) | (2381) | (2071) | (1751) | (1431) | (1111) | (791) |
| D | | | | 1320 (820) | 3600 | | | | | | | |
| Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY. | | | | | | | | | | | | |
| TOU - MAPT | | 3.0 NM | 70 kt | 85 kt | 100 kt | 115 kt | 130 kt | 160 kt | 185 kt | | | |
| | | | 2 min 34 | 2 min 07 | 1 min 48 | 1 min 34 | 1 min 23 | 1 min 08 | 0 min 58 | | | |
| VSP (ft/min) | | | | | | Non disponible / Not available | | | | | | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

Instrument a
CAT A B C D

ALT AD : 499 (18 hPa), THR : 490

TOULOUSE BLAGNAC

VPT RWY 14L

ATIS BI AGNAC : 123 130

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

**ATP : TOULOUSE Approche / Approach 123.50
BLAGNAC Approche / Approach 121.105**

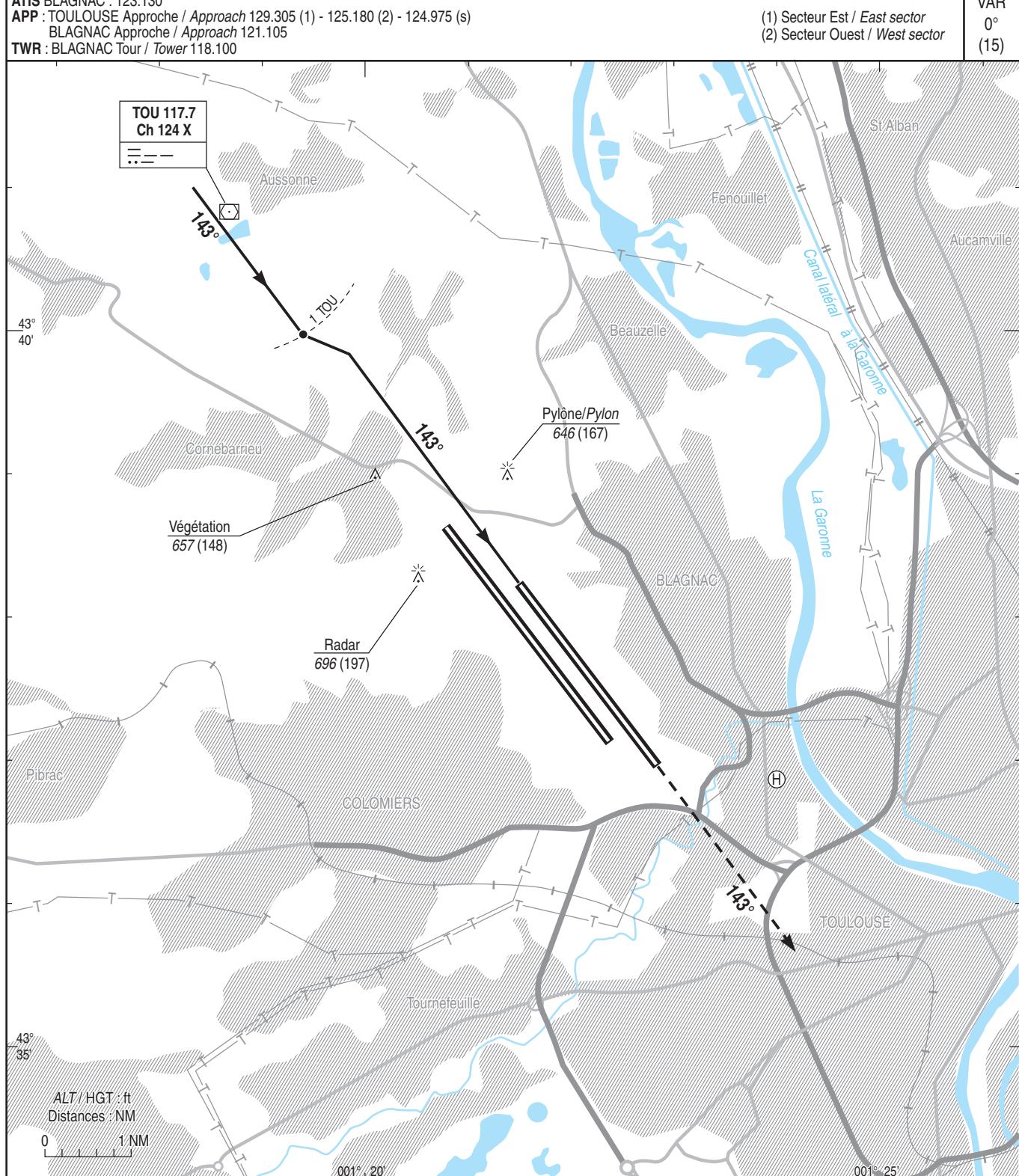
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

VAR

VAR
0°

0°



MNM AD : distances verticales en pieds, VIS en mètres / vertical distances in feet, V/S in metres

REF HGT : ALT AD

| CAT | VPT | |
|-----|------------|------|
| | MDA (H) | VIS |
| A | 1080 (580) | 1500 |
| B | 1080 (580) | 1600 |
| C | 1100 (600) | 2400 |
| D | 1200 (700) | 3600 |

Observations / Remarks : API : Monter RM 143° et attendre instructions du contrôle / Missed APCH : Climb MAG 143° and wait for ATC instructions.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

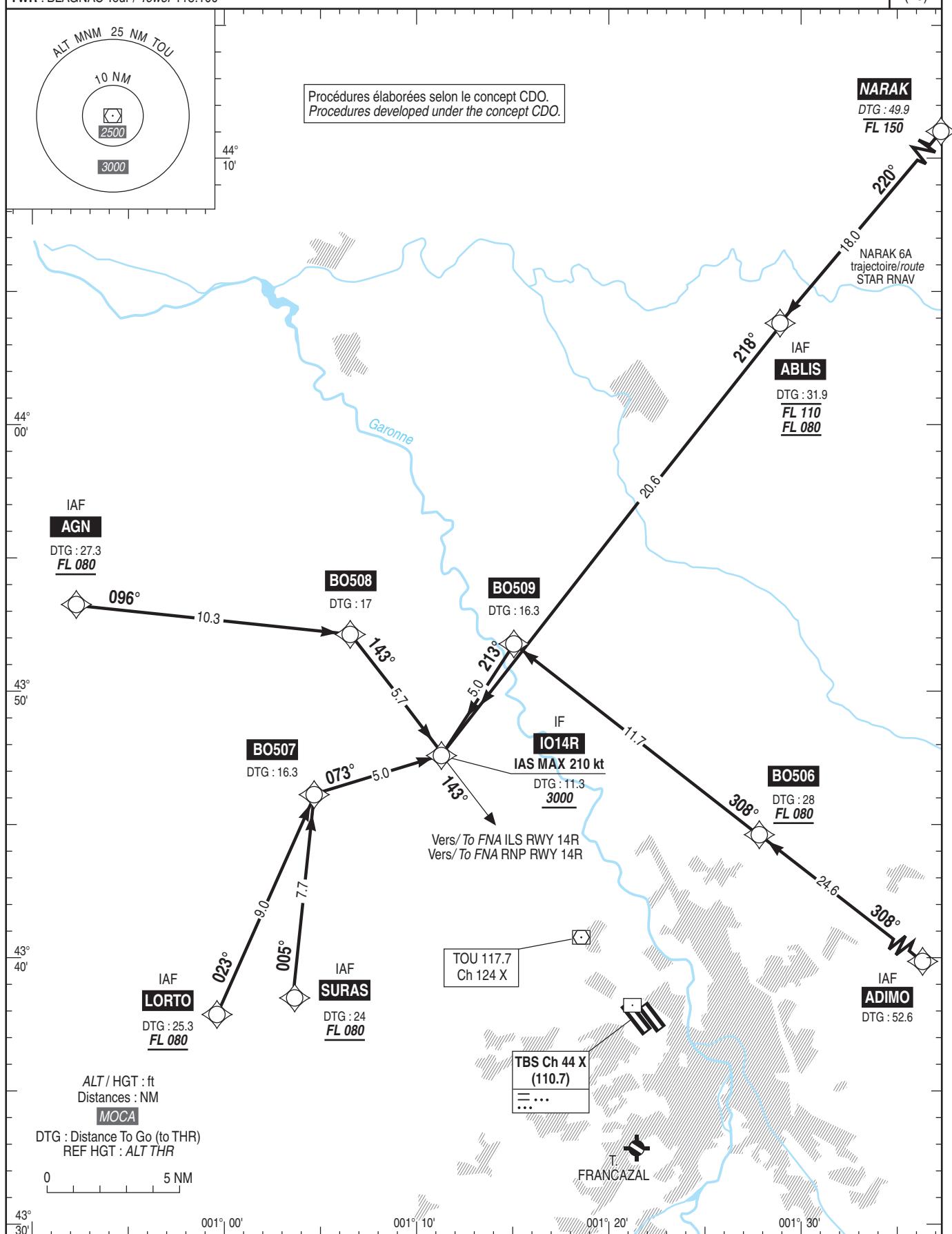
TOULOUSE BLAGNAC

INA RNAV (GNSS) RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

VAR
0°
(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS*Instrument approach*

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 488 (18 hPa)

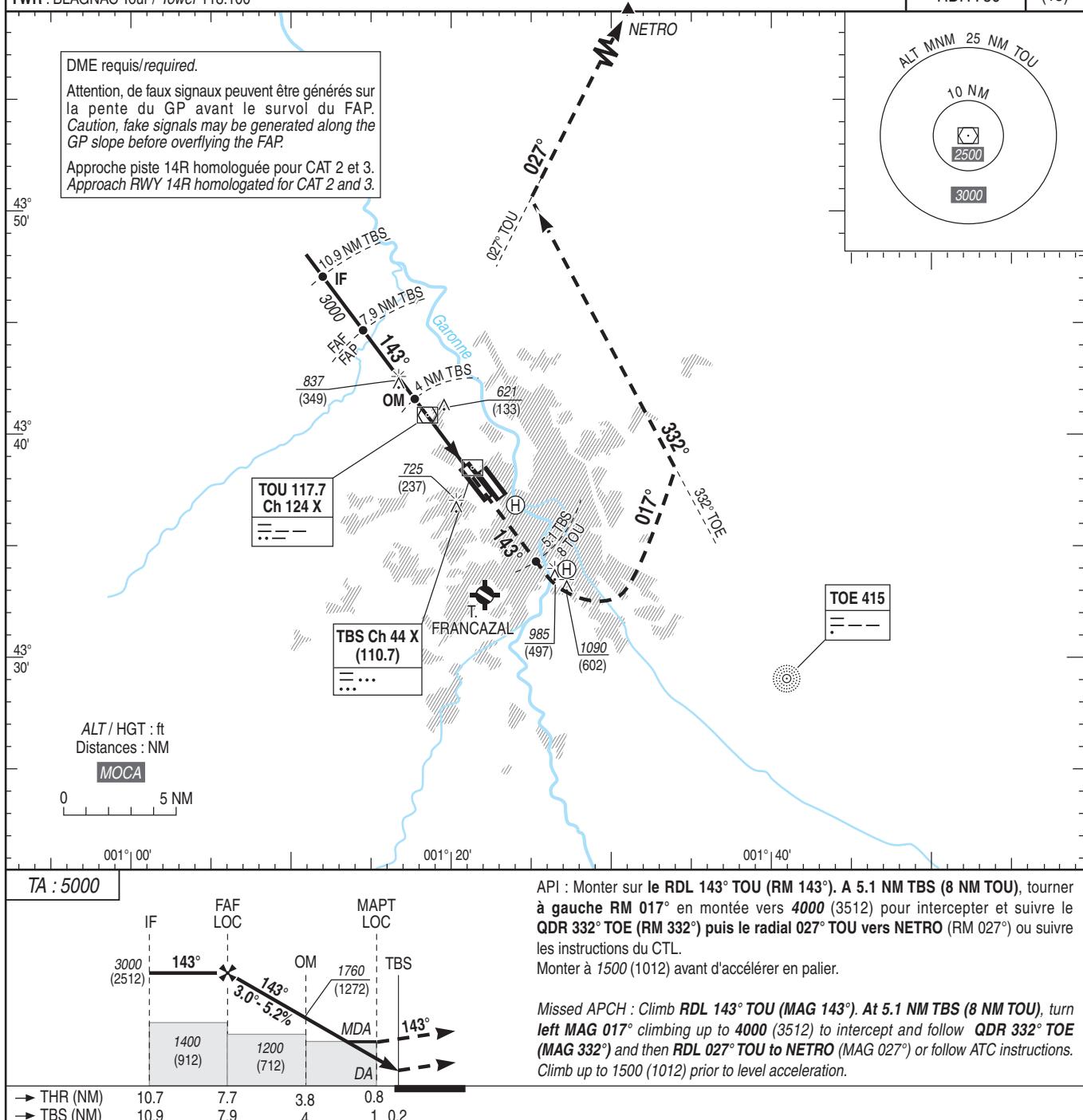
TOULOUSE BLAGNAC

FNA ILS ou/ou LOC RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130

APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

(1) Secteur Est / East sector
(2) Secteur Ouest / West sectorILS - DME
TBS 110.7
RDH : 56
VAR
0°
(15)

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

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | OCH ILS CAT 2 | LOC | | | MVL / Circling (1) | | DME TBS | | | | | | |
|-----|-----------|-----|------------------|------------------|-----------|------|-----|--------------------|-----|---------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| | DA (H) | RVR | | | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | NM | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 |
| A | | | 157 | 61 | | | | 1030 (540) | | ALT | 2720 | 2400 | 2080 | 1760 | 1440 | 1120 |
| B | | | 166 | 68 | | | | 1050 (560) | | (HGT) | (2232) | (1912) | (1592) | (1272) | (952) | (632) |
| C | 690 (200) | 550 | 179 | 83 | 870 (380) | 1000 | 378 | 1220 (730) | | | | | | | | |
| D | | | 192 | 98 | | | | 1320 (830) | | | | | | | | |
| DL | | | 195 | 100 | | | | | | | | | | | | |

Observations / Remarks : Base OCH ILS / ILS OCH Base : NIL. (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.

| | | | | | | | | |
|---------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | Non disponible / Not available | | | | | | | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499 (18 hPa), THR : 488

TOULOUSE BLAGNAC

FNA VOR RWY 14R

FNA VOR RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123 130

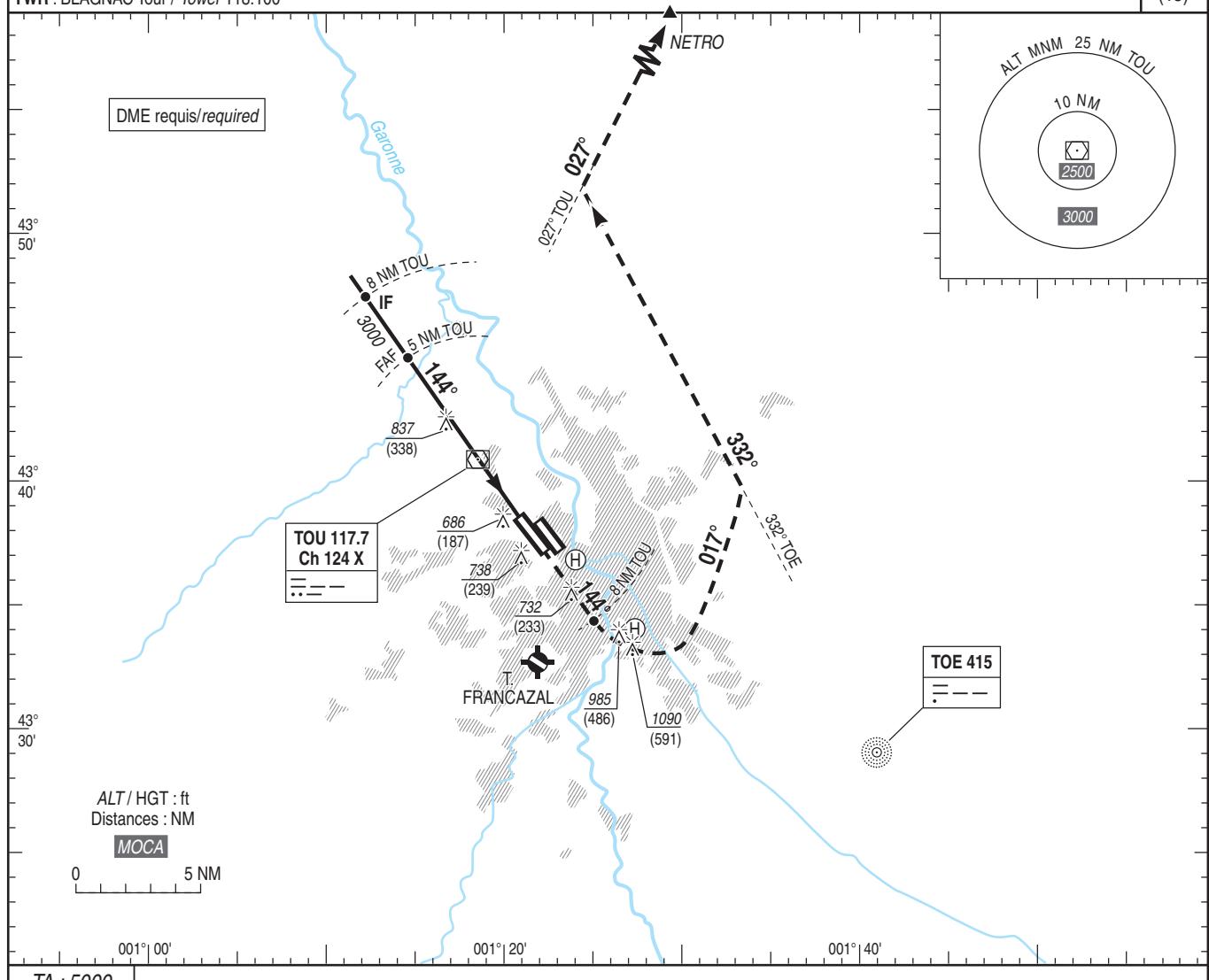
ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

**ATP : TOULOUSE Approche / Approach 123.50
BLAGNAC Approche / Approach 121.105**

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

VAR
0°
(15)



API : Monter sur le RDL 144° TOU (RM 144 °). A 8 NM TOU, tourner à gauche RM 017° en montée vers 4000 (3501) pour intercepter et suivre le QDR 332° TOE (RM 332°) puis le radial 027° TOU vers NETRO (RM 027°) ou suivre les instructions du CTL. Monter à 1500 (1001) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : Climb RDL 144° TOU (MAG 144°). At 8 NM TOU, turn left MAG 017° climbing up to 4000 (3501) to intercept and follow QDR 332° TOE (MAG 332°) and then RDL 027° TOU to NETRO (MAG 027°) or follow ATC instructions.
Climb up to 1500 (1001) prior to level acceleration.

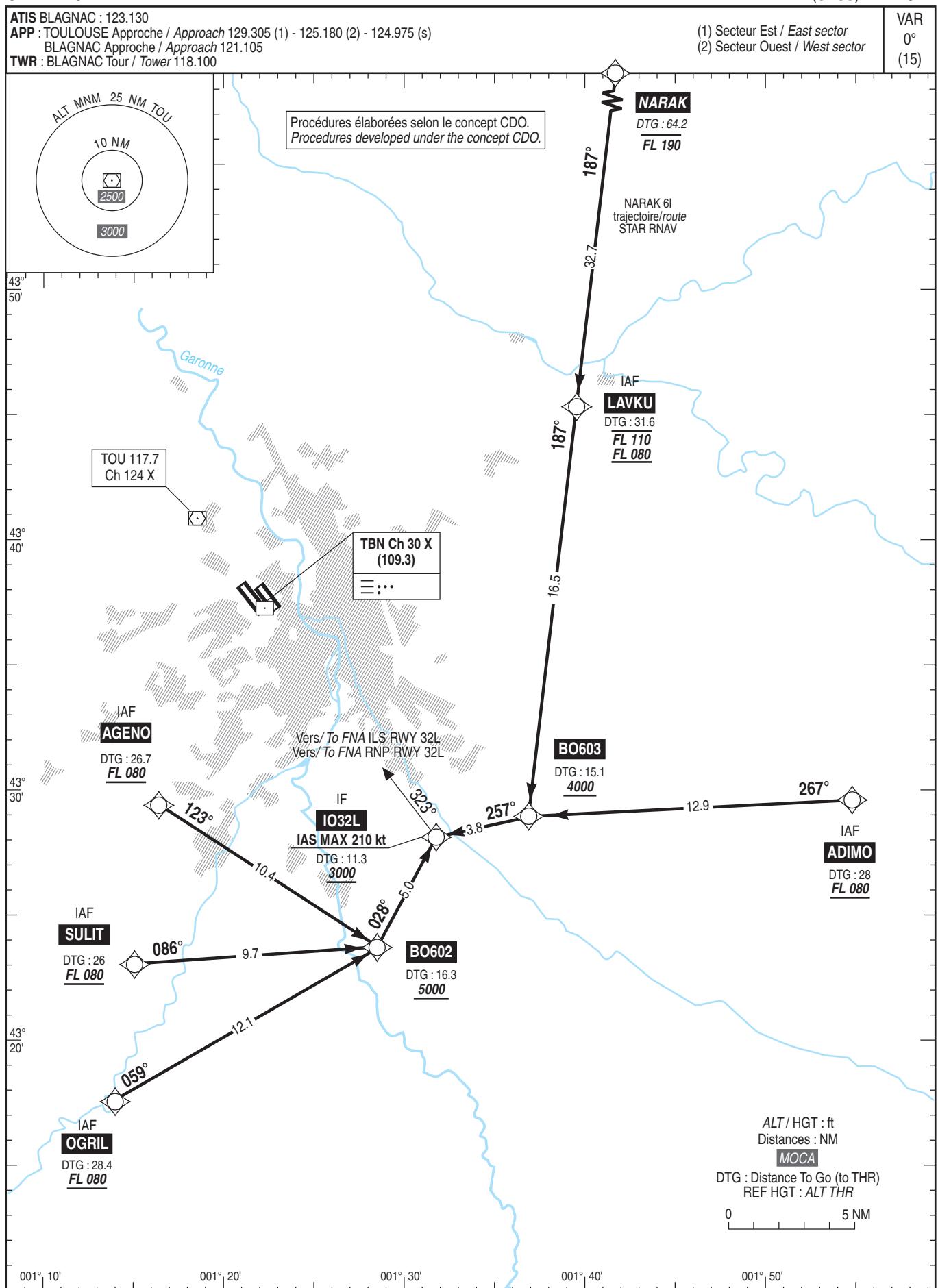
APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

TOULOUSE BLAGNAC

INA RNAV (GNSS) RWY 32 L



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

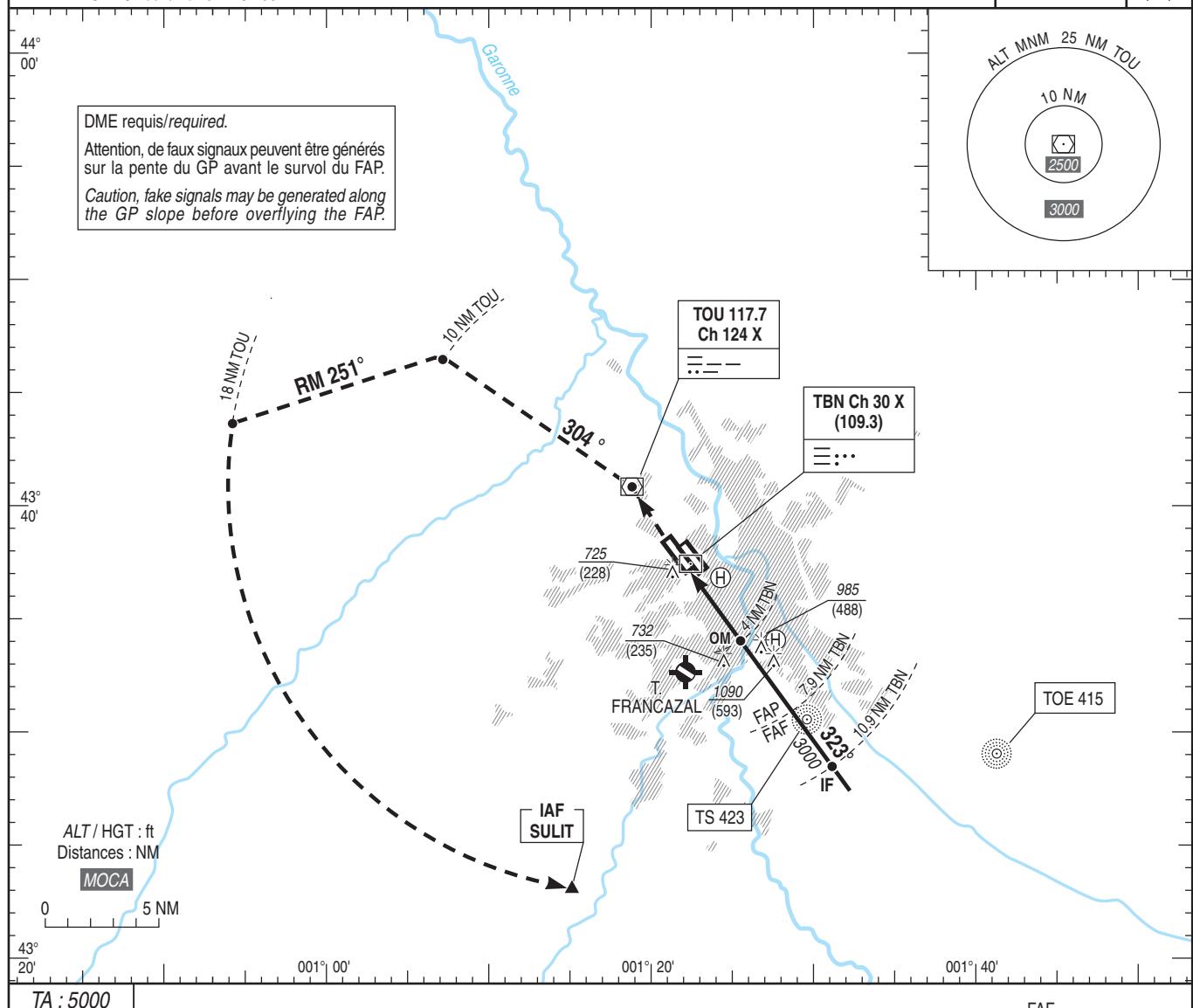
ALT AD : 499, THR : 497 (18 hPa)

FNA ILS ou/ou LOC RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130
 APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
 BLAGNAC Approche / Approach 121.105
 TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

ILS - DME
 TBN 109.3
 RDH : 48
 VAR 0° (15)



API : Monter sur le RDL 143° TOU (RM 323°) vers 4000 (3503).
 A TOU tourner à gauche et suivre RDL 304° TOU (RM 304°). A 10 NM DME TOU tourner à gauche RM 251° en montée vers 5000 (4503) pour rejoindre et suivre l'arc DME 18 TOU jusqu'à SULIT.

Missed APCH : Climb RDL 143° TOU (MAG 323°) up to 4000 (3503).
 At TOU turn left and follow RDL 304° TOU (MAG 304°). At 10 NM DME TOU turn left MAG 251° climbing to 5000 (4503) to intercept and follow DME course 18 TOU up to SULIT.

THR ← (NM)
 TBN ← (NM)

REF HGT : ALT THR

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

| CAT | ILS | | | LOC | | | MVL / Circling (1) | | DME TBN |
|-----|-----------|------|-----|---------|-----|------|--------------------|------|-----------|
| | DA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS | |
| A | 700 (200) | | 160 | 1500 | | 1500 | 1030 (530) | 1500 | NM |
| B | 700 (200) | | 172 | 1500 | | 1600 | 1050 (550) | 1600 | ALT (HGT) |
| C | 700 (200) | 1200 | 189 | 2300 | 482 | | 1220 (730) | 2400 | 7 (2233) |
| D | 700 (210) | | 205 | 2300 | | | 1320 (830) | 3600 | 6 (1913) |
| DL | 710 (210) | | 209 | | | | | | 5 (1593) |
| | | | | | | | | | 4 (1273) |
| | | | | | | | | | 3 (953) |
| | | | | | | | | | 2 (633) |

Observations / Remarks : Base OCH ILS / ILS OCH Base : NIL. (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.

| | | | | | | | | |
|---------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | Non disponible / Not available | | | | | | | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

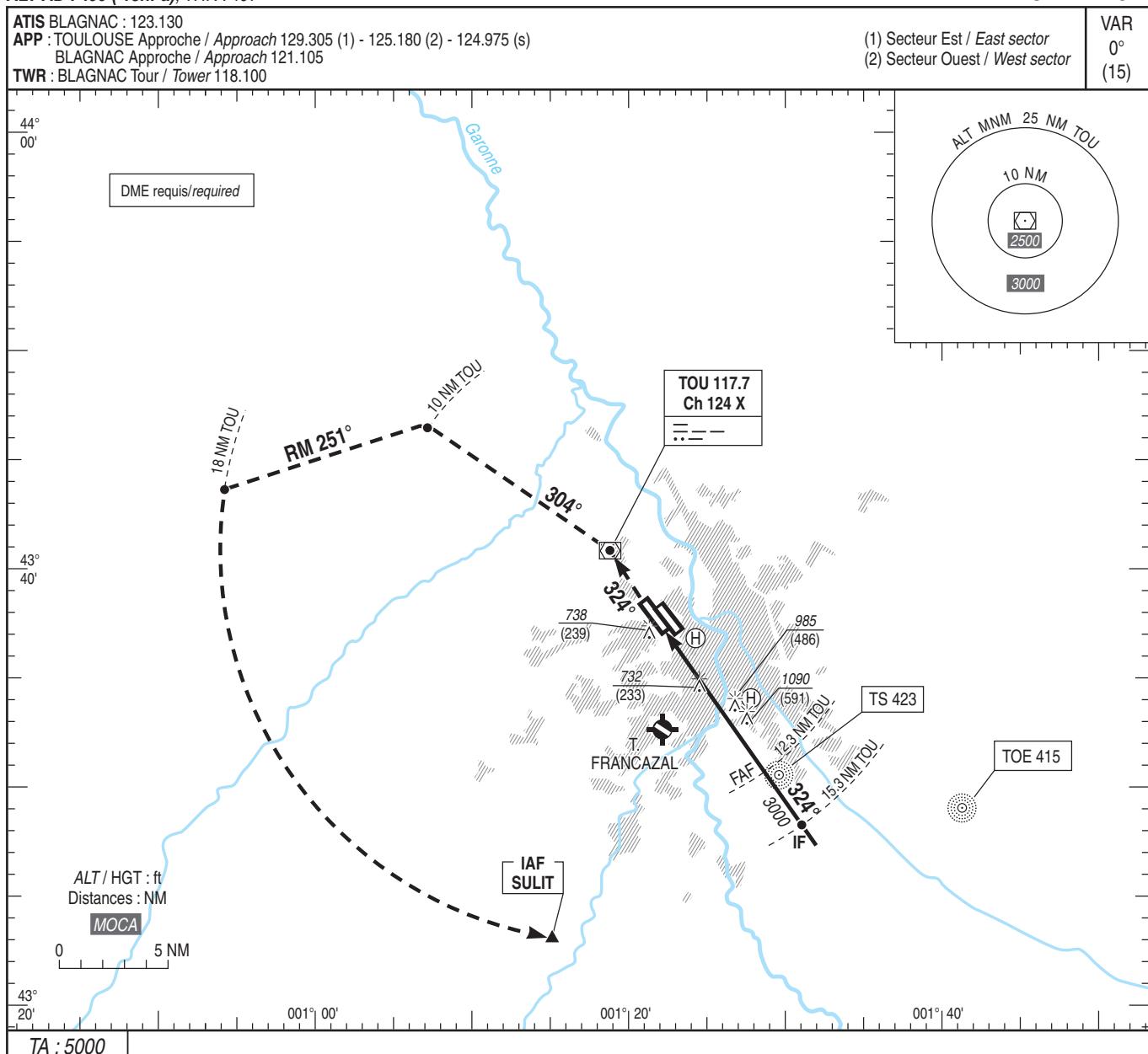
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499 (18hPa), THR : 497

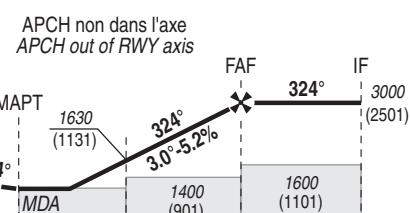
TOULOUSE BLAGNAC

FNA VOR RWY 32L



API : Monter sur le RDL 144° TOU (RM 324°) vers 4000 (3503).
A TOU tourner à gauche et suivre RDL 304° TOU (RM 304°). A 10 NM DME TOU tourner à gauche RM 251° en montée vers 5000 (4503) pour rejoindre et suivre l'arc DME 18 TOU jusqu'à SULIT.

Missed APCH : Climb RDL 144° TOU (MAG 324°) up to 4000 (3503). At TOU turn left and follow RDL 304° TOU (MAG 304°). At 10 NM DME TOU turn left MAG 251° climbing to 5000 (4503) to intercept and follow DME course 18 TOU up to SULIT.



THR ← (NM)
TOU ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

| CAT | VOR | | MVL / Circling (1) | | |
|-----|---------|-----|--------------------|------------|------|
| | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | VIS |
| A | 1500 | | | 1030 (530) | 1500 |
| B | 1500 | 480 | | 1050 (550) | 1600 |
| C | 2200 | | | 1220 (720) | 2400 |
| D | 2200 | | | 1320 (820) | 3600 |

DME TOU

| NM | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 |
|-----------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-----------|
| ALT (HGT) | 2900 (2401) | 2580 (2081) | 2270 (1771) | 1950 (1451) | 1630 (1131) | 1310 (811) | 990 (491) |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.

| | | | | | | | | |
|--------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAP - MAPT | 7.3 NM | 70 kt 6 min 15 | 85 kt 5 min 09 | 100 kt 4 min 23 | 115 kt 3 min 49 | 130 kt 3 min 22 | 160 kt 2 min 44 | 185 kt 2 min 22 |
| VSP (ft/min) | Non disponible / Not available | | | | | | | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

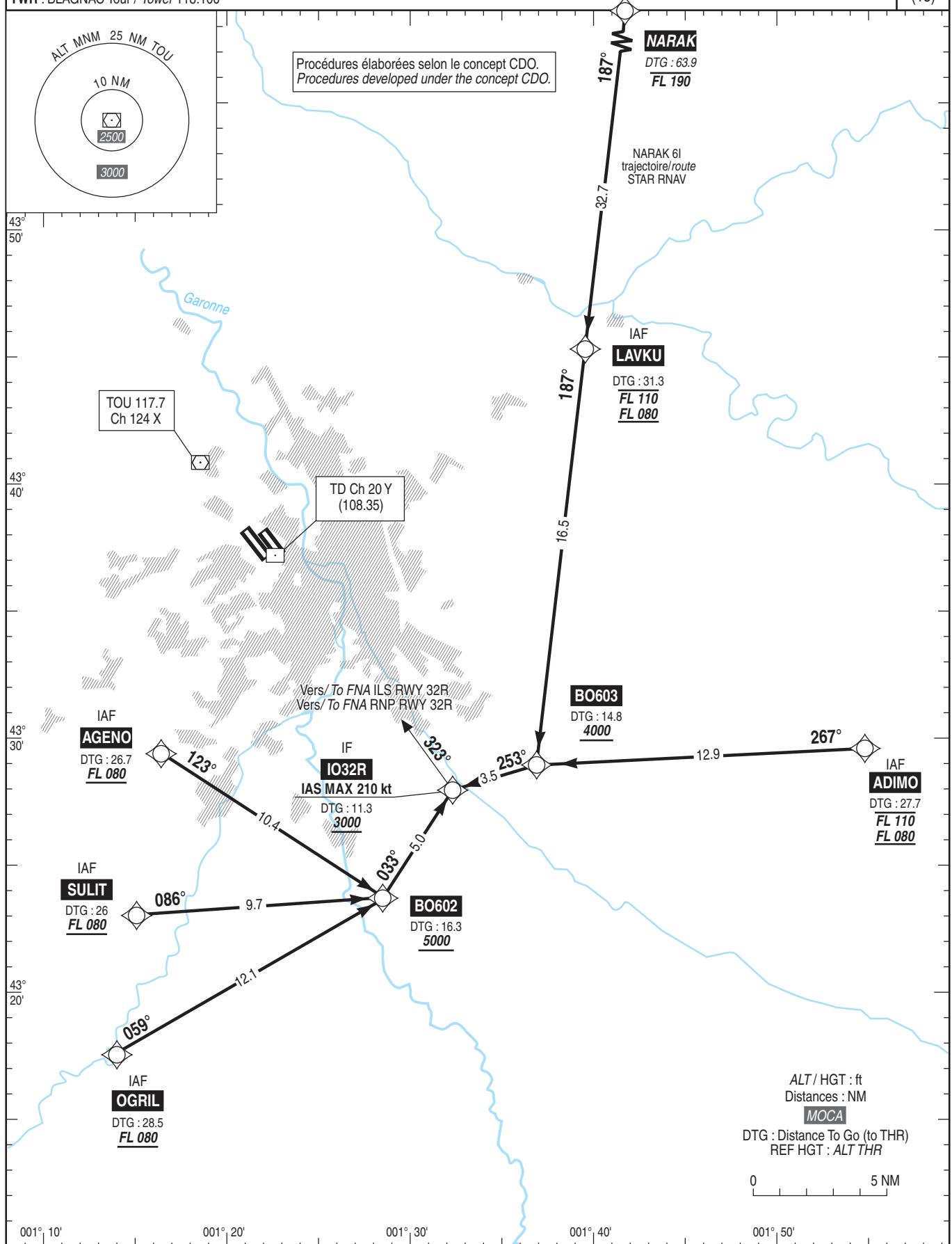
TOULOUSE BLAGNAC

INA RNAV (GNSS) RWY 32 R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

VAR
0°
(15)



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

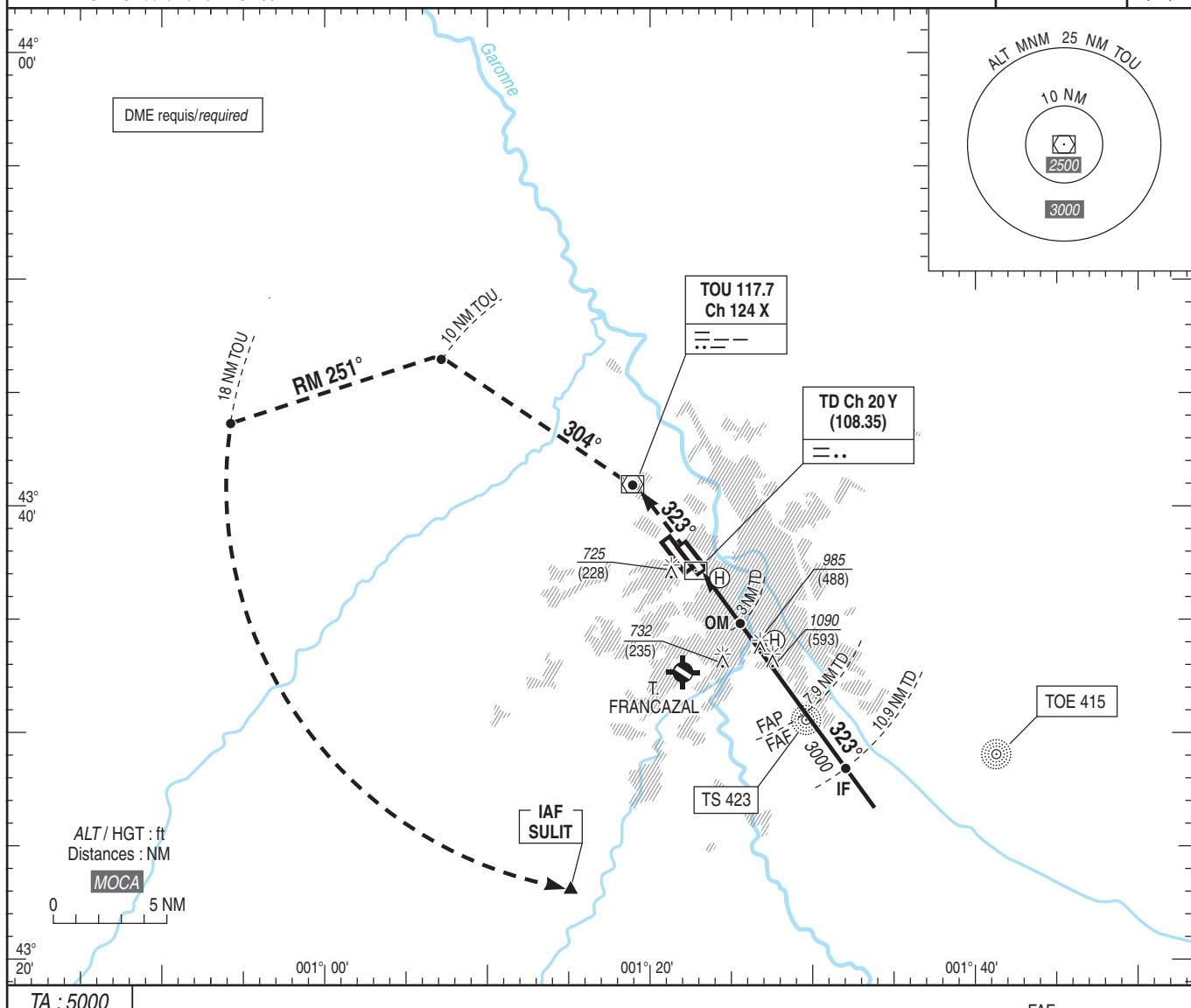
ALT AD : 499, THR : 497 (18 hPa)

FNA ILS ou/ou LOC RWY 32R

ATIS BLAGNAC : 123.130
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / Approach 121.105
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

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

ILS - DME
TD 108.35
RDH : 50
VAR
0°
(15)



API : Monter sur le RDL 143° TOU (RM 323°) vers 4000 (3503).

A TOU tourner à gauche et suivre RDL 304° TOU (RM 304°). A 10 NM DME TOU tourner à gauche RM 251° en montée vers 5000 (4503) pour rejoindre et suivre l'arc DME 18 TOU jusqu'à SULIT.

Missed APCH : Climb RDL 143° TOU (MAG 323°) up to 4000 (3503).

At TOU turn left and follow RDL 304° TOU (MAG 304°). At 10 NM DME TOU turn left MAG 251° climbing to 5000 (4503) to intercept and follow DME course 18 TOU up to SULIT.

THR ← (NM)
TD ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

| CAT | ILS | | OCH ILS CAT 1 | LOC | | MVL / Circling (1) | | DME TD |
|-----|-----------|------|---------------------|-----------|------|--------------------|------------|--------|
| | DA (H) | RVR | | MDA (H) | RVR | OCH | MDA (H) | |
| A | 700 (200) | | 157 | | 1500 | | 1030 (530) | 1500 |
| B | 700 (200) | | 169 | 980 (490) | 1500 | 482 | 1050 (550) | 1600 |
| C | 700 (200) | 1200 | 184 | | 2300 | | 1320 (830) | 2400 |
| D | 700 (200) | | 199 | | 2300 | | 1320 (830) | 3600 |
| DL | 710 (210) | | 203 | | | | | |

Observations/Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.

| | | | | | | | | |
|---------------|--------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| FAP/FAF - THR | 7.7 NM | 70 kt 6 min 36 | 85 kt 5 min 26 | 100 kt 4 min 37 | 115 kt 4 min 01 | 130 kt 3 min 33 | 160 kt 2 min 53 | 185 kt 2 min 30 |
| VSP (ft/min) | Non disponible / Not available | | | | | | | |

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

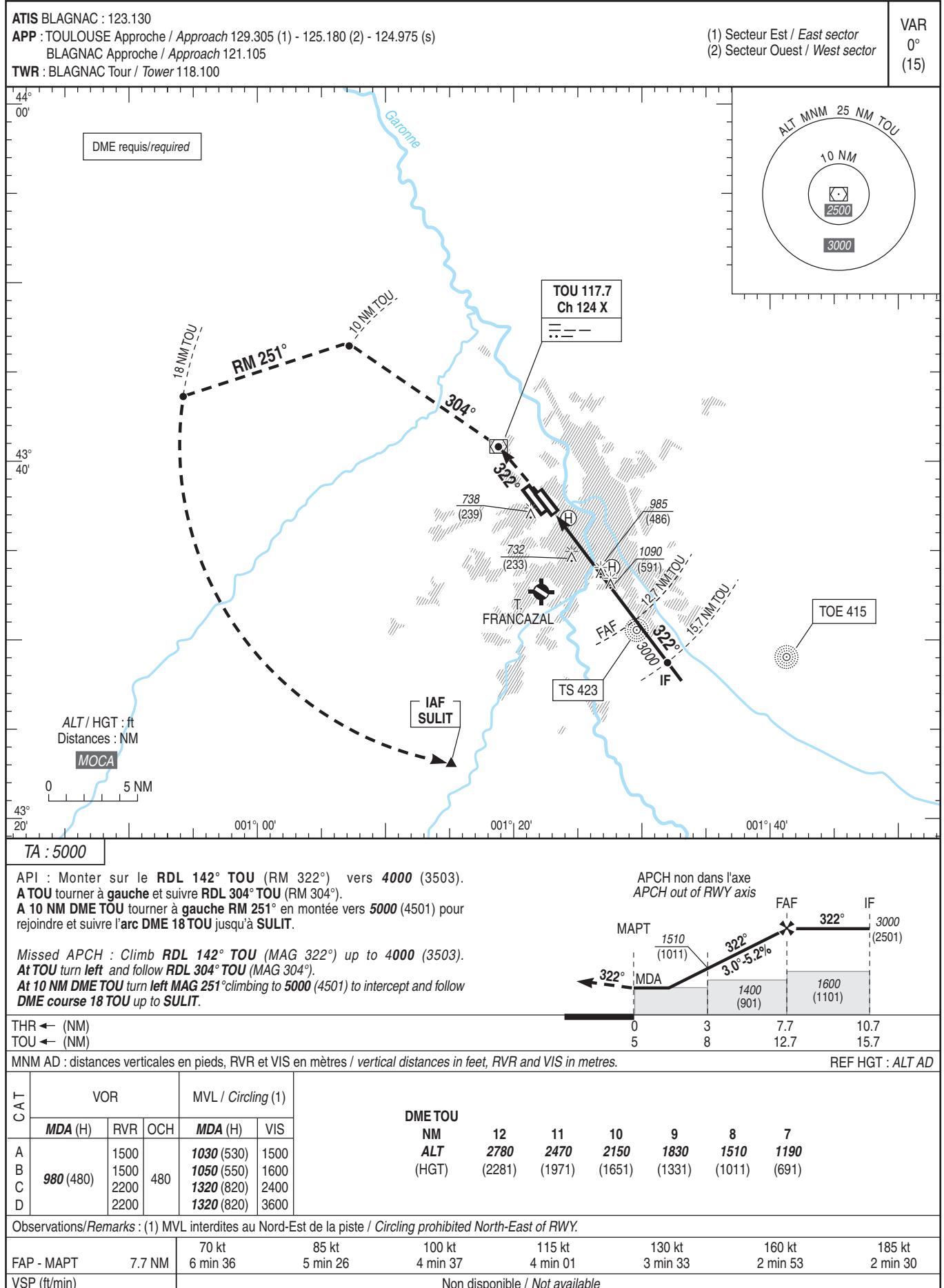
Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499 (18hPa), THR : 497

TOULOUSE BLAGNAC

FNA VOR RWY 32R



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499 (18 hPa), THR : 497

TOULOUSE BLAGNAC

VPT RWY 32R

ATIS BLAGNAC : 123.130

APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.100

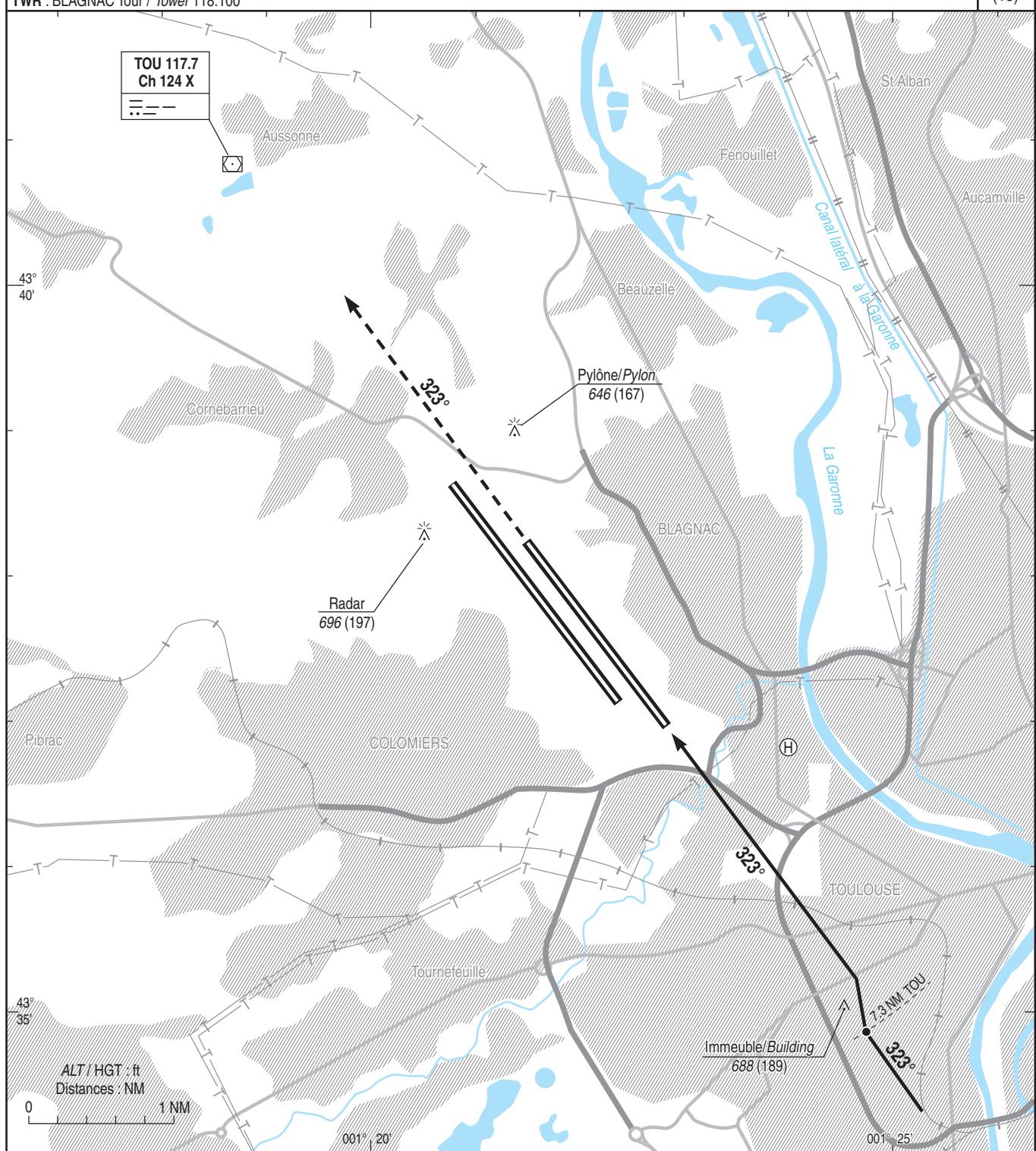
(1) Secteur Est / East sector

(2) Secteur Ouest / West sector

VAR

0°

(15)



| CAT | VPT | |
|-----|------------|------|
| | MDA (H) | VIS |
| A | 1500 | |
| B | 1600 | |
| C | 1410 (910) | 2400 |
| D | 3600 | |

Observations/Remarks : API : Monter RM 323° et attendre instructions du contrôle / Missed APCH : Climb MAG 323° and wait for ATC instructions.