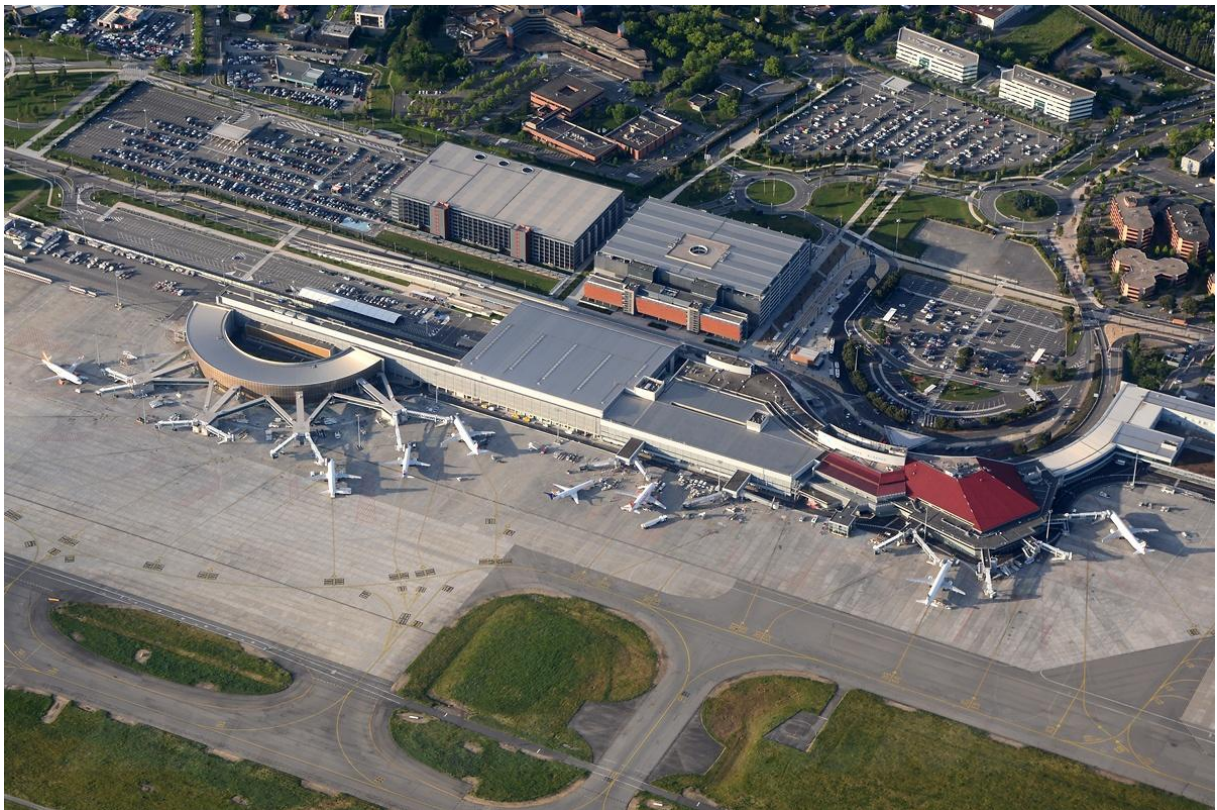


Manuel d'exploitation de « Toulouse Blagnac » LFBO



Avertissement : ce manuel est exclusivement réservé à la simulation aérienne et particulièrement aux pilotes et contrôleurs du réseau IVAO. Il ne doit en aucun cas être utilisé dans l'aviation réelle.

Mises à jour

| Date | Indicatif | Détail de la mise à jour |
|------------|-----------|--------------------------|
| 17/04/2025 | 2503 | Vérification AIRAC 2504 |

Table des matières

| | |
|--|----|
| 1. Généralités | 4 |
| 2. Contrôler la plateforme..... | 5 |
| 2.1 Les positions de contrôle | 5 |
| 2.2 Les outils de contrôle..... | 7 |
| 2.2.1 IvAc | 7 |
| 2.2.2 Aurora..... | 7 |
| 2.3 ATIS | 7 |
| 3. Description de l'aérodrome | 9 |
| 3.1 Les aires de trafic | 9 |
| 3.2 Les voies de roulage..... | 11 |
| 3.3 Les pistes..... | 13 |
| 4. Description de la CTR..... | 14 |
| 4.1 Le circuit d'aérodrome..... | 15 |
| 4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR | 16 |
| 4.3 Le VFR spécial | 16 |
| 4.4 La gestion des hélicoptères | 17 |
| 4.5 Gestion de Franczal – LF-R23 | 18 |
| 5. Description de la TMA et du SIV | 19 |
| 5.1 Les zones réglementées..... | 21 |
| 5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG) | 22 |
| 5.3 Les procédures de départ | 23 |
| 5.4 Les procédures d'arrivée | 25 |
| 5.5 Les procédures d'approche..... | 26 |
| 5.6 Les circuits d'attente..... | 30 |
| 5.7 Les aérodromes et héliports du secteur | 31 |
| 5.7.1 Les AD contrôlés | 31 |
| 5.7.2 Les AD sous agent AFIS..... | 34 |
| 5.7.3 Les AD en auto-information | 37 |
| 5.7.4 Les héliports | 40 |
| 5.8 Procédures locales spécifiques | 41 |
| 5.8.1 Circuits couleur Airbus | 41 |
| 6. Crédits..... | 45 |
| 6.1 Contributeurs..... | 45 |
| 6.2 Liens utiles | 45 |
| 6.3 Rester en contact..... | 45 |

1. Généralités

L'aéroport de **Toulouse-Blagnac** est situé à 7 km au nord-ouest du centre de Toulouse, au cœur de l'agglomération toulousaine, dans le département de la Haute-Garonne en région Occitanie.







Par rapport aux autres aéroports français, l'aéroport des communes de Toulouse et de Blagnac présente deux particularités :

- Il est extrêmement proche du centre urbain ; ceci constitue d'une part une contrainte environnementale et d'autre part un atout économique ;
- Il sert à la fois d'aéroport commercial et d'aéroport d'essai pour des constructeurs comme ATR et Airbus.

| | |
|-----------------------------------|---|
| Code OACI | LFBO |
| Code AITA | TLS |
| Nom de l'aéroport | Toulouse Blagnac |
| Altitude du terrain | 499 ft (18 hPa) |
| Coordonnées Géographiques | N43° 38' 06'' E001° 22' 04'' |
| Situation Géographique | 3,6 NM WNW de Toulouse |
| Déclinaison magnétique | 1° E (20) |
| Piste | 32R/14L 32L/14R |
| Aides à la radionavigation | TOU (VOR/DME) : 117.700 TLF : 332 - TS : 423 - TLB : 368 - TOE : 415 TBS (LOC RWY 14R), 143° : 110.7 TG (LOC RWY 14L), 143° : 108.900 TBN (LOC RWY 32L), 323° : 109.300 TD (LOC RWY 32R), 323° : 108.350 |

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

| Position | Identifiant | Fréquence | Horaire (UTC) | FRA ¹ |
|-------------------|-------------|-----------|--|---|
| Blagnac Prévol | LFBO_DEL | 121.705 | 00:00 – 24:00 |  |
| Blagnac Sol | LFBO_GND | 121.900 | 00:00 – 24:00 |  |
| Blagnac Tour | LFBO_TWR | 118.100 | 00:00 – 24:00 |  |
| Toulouse Approche | LFBO_APP | 129.305 | L, Me, J, V 00:00 – 24:00 |  |
| | | | Ma 00:00 – 18:00 | |
| | | | Ma 18:00 – 24:00 |  |
| | | | S, D 00:00 – 24:00 | |
| Bordeaux Contrôle | LFBB_CTR | 125.105 | L, Ma, Me, J, V : 00:00 – 18:00 S, D : 00:00 – 12:00 |  |
| | | | L, Ma, Me, J, V : 18:00 – 24:00 S, D : 12:00 – 24:00 | |

Aucun dégroupage n'est prévu sur les positions Sol, Tour et Approche. Des exceptions peuvent être éventuellement accordées par le staff de la Division France dans le cas d'événements particuliers comportant une quantité de trafic très importante.

RAPPEL

Si un ATC ouvre une position supérieure au sol, il doit contrôler toutes les positions inférieures non ouvertes dans la mesure de ses compétences et de la densité du trafic.

¹ Sur certaines positions de contrôle, des FRA (*Facility Rating Assignments*) s'appliquent. Cela signifie que le contrôleur doit avoir un grade minimum pour être autorisé à ouvrir la position. Par exemple, pour ouvrir la position LFBO_APP après 18:00z il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1, AS2 ou AS3, vous pouvez vous connecter en position GND et TWR sur ce terrain, mais que vous ne pourrez pas vous connecter en APP ni en CTR.

CONSEIL sur IVAO

Il est préférable que votre première expérience sur l'aéroport se fasse sur une position tour ou sol, voir prévol si elle existe, afin de vous familiariser avec le terrain et ses spécificités.

2.2 Les outils de contrôle

2.2.1 IvAc

Les fichiers secteurs IvAc **ne sont plus mis à jour** en Division France depuis juin 2022 et tendent donc à être totalement obsolètes avec le temps. Néanmoins, les dernières mises à jour de ces secteurs IvAc sont téléchargeables sur la page des positions ATC [sur ce lien](#).

2.2.2 Aurora

Aurora est le logiciel de contrôle recommandé. Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe [sur ce lien](#).

Charger le secteur « **LFBB** » comprenant **Toulouse Blagnac** et les aérodromes de la FIR de **Bordeaux**.

2.3 ATIS

Votre ATIS doit être rempli en anglais. Respectez le format donné :

- Nom de votre position : Blagnac Ground/ Blagnac Tower/ Toulouse Approach
- Station METAR : **LFBO**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **32R ou 14L**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **32L ou 14R**
- TL (Transition Level) : FL **60** (1013<QNH<1048) ou FL **70** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : ft **5000**
- Insérez dans la case « **Remarks** » toute information utile aux pilotes (**en anglais**), telle que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivés standards ou l'approche en utilisation, la présence de conditions SVFR ou si le Service d'Information de Vol n'est pas fourni ou s'il l'est en mode dégradé.

L'ATIS Vocal fait l'objet de Règles spécifiques en Division France, celles-ci sont consultables [sur ce lien](#). Le manuel d'utilisation de l'ATIS Vocal se trouve [sur ce lien](#).

RAPPEL

Le contrôleur Tour est le seul responsable du choix de la piste en service qu'il effectue en fonction du vent et des contraintes opérationnelles (minima approche, procédures moindre bruit). Coordonner votre choix avec l'Approche, notamment dans le cas d'un changement de piste en service pendant la séance.

Le contrôleur Approche est le seul responsable du calcul du niveau de transition qu'il effectue en fonction du QNH.

CONSEIL sur IVAO

Évitez des consignes triviales et peu réalistes dans les commentaires de votre ATIS.

Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenue, bien que peu réaliste, peut être considéré comme un élément de convivialité et n'est pas gênant.

Le contrôleur Tour, quand il est connecté, est responsable de l'édition de l'ATIS sur Aurora. Il doit coordonner avec le contrôleur Approche le niveau de transition ainsi que tout commentaire à inclure dans la case « Remarks » que l'Approche estime pertinent.

En ce qui concerne les NOTAM réels, respectez la règle [A2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic

L'aéroport de Toulouse est divisé en deux parties : la partie civile et AIRBUS.

Le parking de l'aviation générale se situe près du seuil piste 32R (Parking **G**). Les parkings commerciaux se situent au Terminal 2 (Portes **E**) et Terminal D (Portes **V** et **U**). Rampes pour les ATR restent relativement proche du Terminal 2 (Stands **F** et **K**). Près du point d'attente N2 nous retrouvons les rampes **A**, **B**, **C** et **D**. Les parkings **C** et **G** étant aussi utilisés pour l'aviation d'affaires. Le parking T est réservé aux aéronefs légers de faible envergure (<16m) et de courte durée.

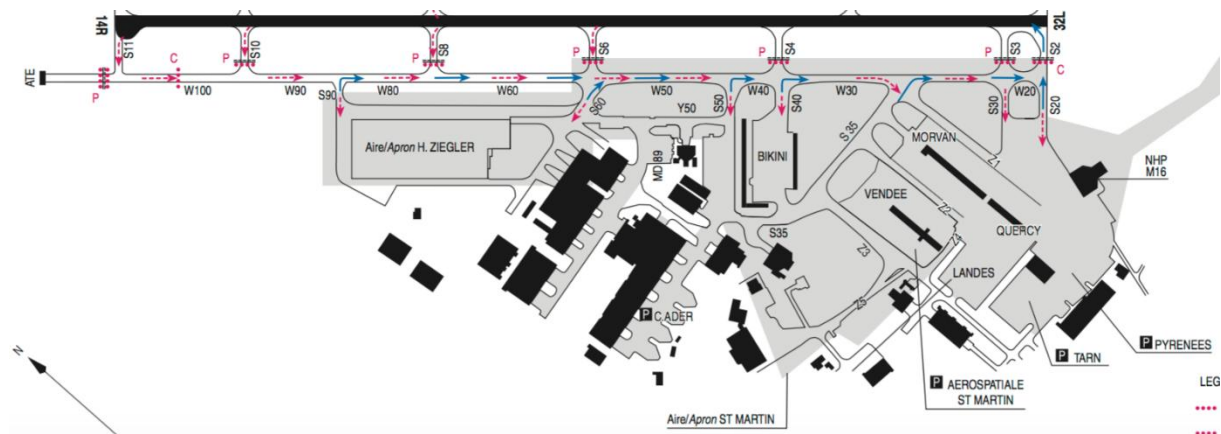


Les portes E10, E20, E21, E40, E50, E52, E54, E60, E61 et E62 sont équipées de systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs.

Porte en fonction de l'appareil :

| Appareil Type | Envergure Appareil type | Portes |
|---------------|-------------------------|--|
| A321 | 34m | E10, E20, E30, E40, E42, U10, U12, U20, U22, U30, U32, U42, V10, F10, F20, F30, F40, K10, A10, A12, A13, A16, A20, A22, A23, B10, B12, B14, B14, B20, B22, B23 |
| A320 | 34m | E50, E52, E60, E62 |
| B737 | 35m | D10, D12, D20, D22, D23, G9 |
| B763 | 48m | B21, B31, B41, D21, K11 |
| B747 | 65m | B11, D31 |
| B773 | 60m | U11, U21, U41 |
| CRJ1000 | 23m | A24, A25, B24, B25 |
| ATR72 | 27m | C1, C2, C3, C4 |
| ATR42 | 23m | M1, M2 |
| EMB195 | 29m | K30, G22 |
| AN124 | 73m | D41, D51 |
| SF34 | 22m | G20, G21 |

Les parkings AIRBUS sont : VENDEE, LANDES, QUERCY, MORVAN, BIKINI et C. ADER.



CONSEIL sur IVAO

Pour plus de réalisme, essayez d'assigner, dans la mesure du possible, une place de stationnement aux trafics à l'arrivée et évitez de faire « rouler à convenance ».

3.2 Les voies de roulage

Il faut faire attention aux « Hot Spots » de l'aéroport :

-HS 1 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG E, F et K via TWY T40 si le pilote n'identifie pas le TWY P20 ou P40.

-HS 2 : TWY en sortie de piste 14R en accès direct sur la piste 14L avec une distance de roulage courte.

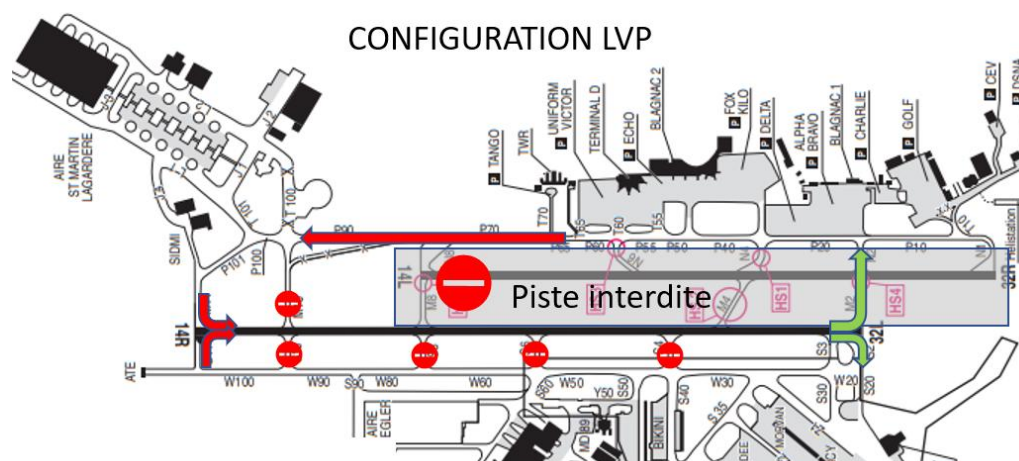
-HS 3 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG U et E si le pilote n'identifie pas le TWY P55 ou P60.

-HS 4 : TWY en sortie de piste 14R en accès direct sur la piste 14L avec une distance de roulage courte.

-HS5 : TWY en sortie de piste 32L en accès direct sur la piste 32R avec une distance de roulage courte.

| Taxiway | Largeur | Envergure max |
|--|---------|---------------|
| M2 | 20 m | / |
| T70 | 10,5 m | / |
| P101 | 25 m | 65 m |
| M10, M11, N1, N2, N4, N8, P10, P20, P40, P50, P90, P100, P101, W20, W30, W40, W50, W60, W80, W90, W100, S2, S3, S4, S6, S8, S10, S11, T40, T50, T100, T101 | 25 m | / |
| M4, M8, N6, P55, P60, P65, P70, T10, T41, T51, T55, T60, T65 | 22,5 m | / |

En conditions LVP (Low Visibility Procedures : RVR <550m et/ou Plafond ≤ 200ft), une configuration spéciale de roulage est mise en place. C'est la piste 14R qui est **UNIQUEMENT** utilisée pour les décollages et atterrissages. Par conséquent les taxiways : N1, N4, N6, N8, M4, M8, M10, S3, S4, S6, S8 et S10 sont fermés. Les dégagements de piste se font donc via M2 ou S2 et les décollages **obligatoirement** par M11 ou S11.



RAPPEL

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulages est de la responsabilité du contrôleur Sol (GND). En particulier, il approuve le repoussage et ordonne le roulage des aéronefs jusqu'au point d'attente.

Sur la plateforme de Toulouse, c'est également lui qui délivre les clairances de départ (sauf si position DEL active).

Sa juridiction s'étend du parking ou de la porte jusqu'aux points d'attente. Il ne gère pas les évolutions sur la piste.

3.3 Les pistes

Caractéristiques principales des pistes

| Piste | QFU | Dimensions | TORA | TODA | ASDA | LDA |
|----------------|------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| 32R/14L | 323/143 | 3025 m x 45 m | 3025 m | 3125 m | 3025 m | 3025 m |
| 32L/14R | 323/143 | 3503 m x 45 m | 3503 m | 3563 m | 3503 m | 3503 m |

Sur le terrain de Toulouse Blagnac il n’y a pas de QFU préférentiel, cependant à cause de l’environnement, par vent faible on utilisera plutôt la configuration 32 en service, comme réalisé en réel.

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

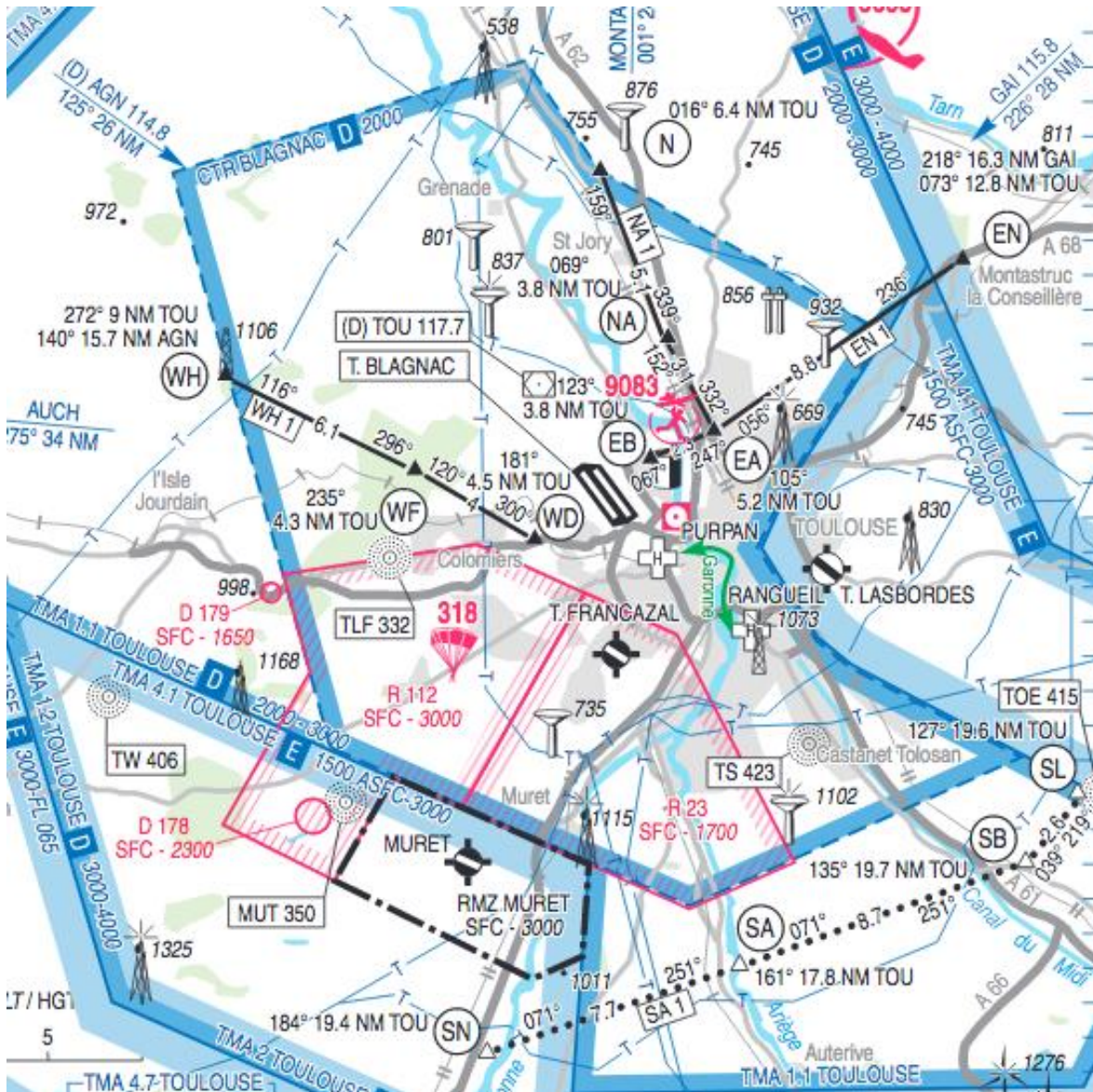
| Piste | Points d’attente | TODA |
|--------------|-------------------------|-------------|
| 14L | N8 | 3125 m |
| 14R | S11 | 3563 m |
| | M10 | 3071 m |
| | M8 | 2393 m |
| | S10 | 3078 m |
| | S8 | 2401 m |
| | S6 | 1754 m |
| 32L | S2 | 3593 m |
| | M4 | 2895 m |
| | S4 | 2615 m |
| 32R | N1 | 3125 m |
| | N2 | 2400 m |

Sauf situation particulière ou consigne contraire du service du contrôle, les décollages des turboréacteurs de plus de 7 tonnes (catégories M, H ou J) ne sont pas autorisés :

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

4. Description de la CTR

La CTR de Blagnac s'étend de la surface à 2000ft et est de classe D.



RAPPEL

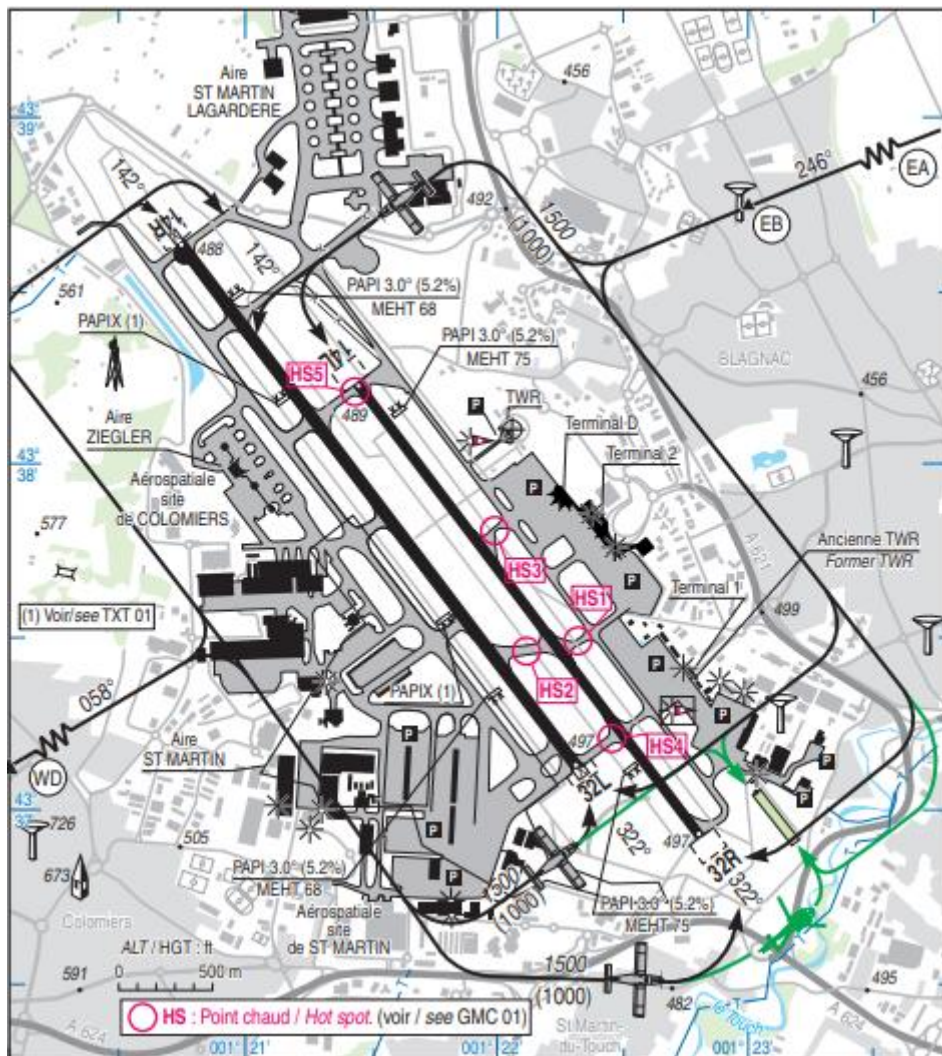
La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire. Egalement, l'ATC est responsable de la séparation entre IFR et l'information de trafic entre IFR et VFR et entre VFR.

Il est rappelé que ce sont les pilotes en VFR qui assurent leur propre séparation. Par conséquent, l'information de trafic est la condition indispensable pour que les pilotes en VFR puissent se séparer à vue.

4.1 Le circuit d'aérodrome

Le circuit d'aérodrome s'effectue comme publié, **sauf autorisation contraire du contrôle.**

| Piste | Main | Altitude (QNH) | Remarques |
|-------|-----------------|----------------|--|
| 32L/R | Gauche / Droite | 1500 ft | Les tours de piste sont publiés en entier et le pilote se doit donc de les suivre le plus fidèlement possible. Il est possible de les effectuer des deux côtés, cependant l'extérieur est préférentiel. |
| 14L/R | Gauche / Droite | | |



4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Les points de reports VFR :

| Point VFR | Altitude conseillée (Entrée/Sortie) | | Description |
|-----------|-------------------------------------|---------|---------------------------------|
| N | 1500 ft | 2000 ft | Castelnau d'Estrêtefonds |
| NA | | | Gare de triage de St Jory |
| EN | | | Echangeur A68 Nord Montastruc |
| EA | | | Péage autoroutier Toulouse Nord |
| EB | | | Château d'eau de Blagnac |
| WH | | | Relais hertzien |
| WF | | | Lac de la Bordette |
| WD | | | Echangeur N124 |
| SN | | | Noé |
| SA | | | Boucle de l'Ariège |
| SB | | | Silos de Bazièges |
| SL | | | Labastide Beauvoir |

4.3 Le VFR spécial

Les minimums météo en présence d'IFR permettant une activité SVFR sont les suivants :

- VIS itinéraire WH1 : 2300m
- VIS itinéraire NA1 : 1500m (800m HEL)
- -IS itinéraire EN1 : 3000m

Les itinéraires VFR Spécial :

| Nom itinéraire | Cheminement | Observations |
|----------------|-------------|----------------------------|
| NA1 | N-NA-EA-EB | N-NA-EA suivre l'autoroute |
| WH1 | WH-WF-WD | |
| EN1 | EN-EA-EB | |

RAPPEL

Dans une CTR, en conditions VFR spécial, l'ATC est également responsable de la **séparation entre VFR spécial et IFR**. Pour ce faire, le passage par les points de report et le suivi des itinéraires VFR devient obligatoire.

CONSEIL sur IVAO

Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle dans leur simulateur pour pouvoir voler sur la plateforme. Dans ce cas, l'ATC doit avoir confirmation de la part du pilote qu'il va évoluer en conditions VMC.

4.4 La gestion des hélicoptères

Il n'est pas rare d'avoir à contrôler des hélicoptères du SAMU effectuant un vol VFR à partir ou à destination des CH de Toulouse. Dans ce cas, les autoriser au transit de la CTR, à croiser les axes et, pour les arrivées, leur fournir l'information du vent sur l'aéroport lorsqu'ils sont en courte finale de la DZ de l'hôpital.

Hélistation :

| FATO | QFU | Dimensions |
|----------------|------------|-------------------|
| FATO 14 | 142 | 15 m x 15 m |
| FATO 32 | 322 | 15 m x 15 m |

Les circuits d'aérodrome :

| FATO | Main | Altitude (QNH) | Remarques |
|-------------|----------------|-----------------------|------------------|
| 32 | Droite/ Gauche | 1500 ft | NIL |
| 14 | Droite/ Gauche | 1500 ft | NIL |

Points de reports :

Les points de reports et itinéraires restent les mêmes que pour les avions.

Cheminement particulier :

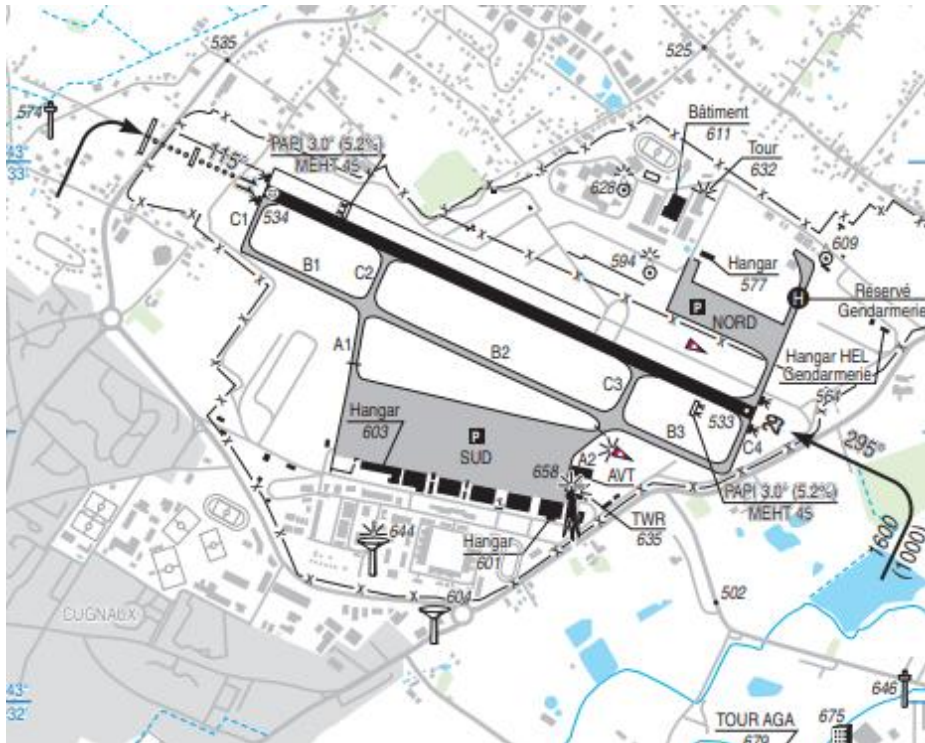
Cheminement « GARONNE » 500 ft MAX, réservé EVASAN et liaisons entre les centres hospitaliers de PURPAN et RANGUEIL.

Voir VAC Hélistation [ici](#).

4.5 Gestion de Francazal – LF-R23

L'aérodrome de Francazal et sa zone restreinte associée (LF-R23) étant situés dans la CTR de Blagnac, il est de la responsabilité du contrôleur tour de gérer le trafic de Francazal lorsque l'AFIS n'est pas connecté.

Si l'AFIS de Francazal est connecté, l'ensemble de la zone LF-R23 est délégué à LFBF_TWR. Une coordination constante entre les deux contrôleurs est primordiale pour assurer la sécurité et les informations de trafic nécessaires.



Attention, Francazal est un aérodrome AFIS. Vous ne pouvez donc pas autoriser les avions à exécuter leurs manœuvres. Vous devez simplement les informer des conditions météo, de la situation du trafic dans la zone de Francazal. En revanche, vous avez le droit de leur demander de rappeler verticale, en vent arrière, en finale, piste dégagée, etc. Mais vous ne devez pas contrôler ces trafics. Toutefois, il est de votre devoir de fournir les informations trafic nécessaires à leur propre sécurité et séparation.

Pour les procédures IFR, référez-vous aux informations disponibles au paragraphe 5.7.2, ou directement sur le site du SIA. Coordonnez ensuite avec l'approche pour un niveau initial et sa propre planification.

5. Description de la TMA et du SIV

| Zone | Classe d'espace | Plancher | Plafond | Remarques |
|--------------|----------------------------|----------|---------|-----------|
| CTA 1 | C | FL 115 | FL 145 | NIL |
| CTA 2 | D | FL 115 | FL 145 | |
| CTA 3 | D | FL 115 | FL 145 | |
| CTA 4 | D | FL 115 | FL 145 | |
| TMA 1.1 | D | 2000 ft | 3000 ft | |
| TMA 1.2 | D | 3000 ft | 4000 ft | |
| TMA 2 | C | 4000 ft | FL 065 | |
| TMA 3 | C | FL 065 | FL 115 | |
| TMA 3.1 | C | FL 065 | FL 115 | |
| TMA 4 | D | FL 065 | FL 115 | |
| TMA 4.1 | E | 1500 ft | 3000 ft | |
| TMA 4.2 | E | 3000 ft | 4000 ft | |
| TMA 4.3 | E | 3000 ft | FL 065 | |
| TMA 4.4 Nord | E | 2500 ft | FL 065 | |
| TMA 4.4 Sud | E | 2000 ft | FL 065 | |
| TMA 4.5 | E | 3500 ft | FL 115 | |
| TMA 4.6 | E | 3500 ft | FL 065 | |
| TMA 4.7 | E | 4000 ft | FL 065 | |
| TMA 4.8 | E | 3000 ft | FL 065 | |
| TMA 5 | D | 3000 ft | FL 065 | |
| TMA 6 | D | 4000 ft | FL 065 | |
| SIV | G hors TMA E en airways | SFC | FL115 | |

RAPPEL

Dans les TMA 1.1, 1.2, 4, 5 et 6 sont des espaces de classe D, leur pénétration est soumise à clairance, le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire et l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR et l'information de trafic entre IFR/VFR et VFR/VFR.

La TMA 4.1, 4.2, 4.3, 4.4 Nord/Sud, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8 est un espace de classe E, ce qui implique que le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, qu'aucune clairance n'est nécessaire pour y pénétrer et que l'information de trafic est fournie autant que possible. La séparation est assurée comme en classe D.

Enfin, le reste du SIV en dehors de la TMA est un espace de classe G où seule l'information de trafic est fournie et le contact radio n'est pas obligatoire.

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, la gestion des CTA Toulouse, de la TMA (Terminal Manoeuvring Area) et du SIV (Secteur d'Information en Vol) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Toulouse il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées, ainsi que le SIV dans la mesure de ses compétences et de la densité de trafic.

Compte tenu du plafond des CTA (FL145), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL140. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Bordeaux Control).

Enfin, attention aux plafonds des différentes TMA et à la classe d'espace correspondante pour savoir quels services vous devez/pouvez rendre aux pilotes. Par exemple, il serait totalement inutile de faire un « force act » à un pilote qui décolle de LFDG pour aller à LFCQ car il vole en classe G, sans obligation de contact radio. En revanche, il n'est pas rare que les pilotes appellent spontanément l'approche pour profiter du service d'information.

5.1 Les zones réglementées

Le secteur de Toulouse comporte plusieurs zones réglementées :

| Indicatif | Plancher | Plafond | Nom | Activité |
|----------------|-------------|--------------|---------------------------|-------------|
| P 3 | SFC | 3500 ft AMSL | Golfech | |
| P 44 | SFC | 3100 ft AMSL | La Regine | |
| P 45 | SFC | 500 ft ASFC | La Lauzette | |
| R 23 | SFC | 1700 ft | Francazal | |
| R 26 | SFC | 4500 ft | Cordes Tolosannes | |
| R 27 | SFC | 6500 ft | Saint Felix de Rieutord | |
| R 46 A | 800 ft ASFC | 2100 ft AMSL | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 46 B | 800 ft ASFC | 2400 ft AMSL | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 46 C | 800 ft ASFC | 3400 ft AMSL | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 46 N1 | SFC | 800 ft ASFC | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 46 N2 | SFC | 800 ft ASFC | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 46 F1 | 800 ft ASFC | 3700 ft AMSL | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 46 F2 | 800 ft ASFC | 2900 ft AMSL | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 46 F3 | 800 ft ASFC | 3300 ft AMSL | Toulouse | Réseau RTBA |
| R 62 A | SFC | 500 ft ASFC | Esperce | |
| R 62 B | 500 ft ASFC | 1000 ft ASFC | Esperce | |
| R 112 | SFC | 3000 ft | Fonsorbes | |
| R 202 A | SFC | FL 055 | Camp de Caylus | |
| R 202 B | FL 055 | FL 085 | Camp de Caylus | |
| R 246 | SFC | 5300 ft | Castres Mazamet | |
| D 59 | SFC | 1000ft ASFC | Mazeres | |
| D 178 | SFC | 2300 ft | Sainte Foy de Peyrolières | |
| D 179 | SFC | 1650 ft | Lias | |
| D 181 | SFC | 3200 ft | Le Cuin | |
| D 182 | SFC | 3000 ft | Raissac | |
| D 184 | SFC | 3000 ft | Le Bertrandou | |

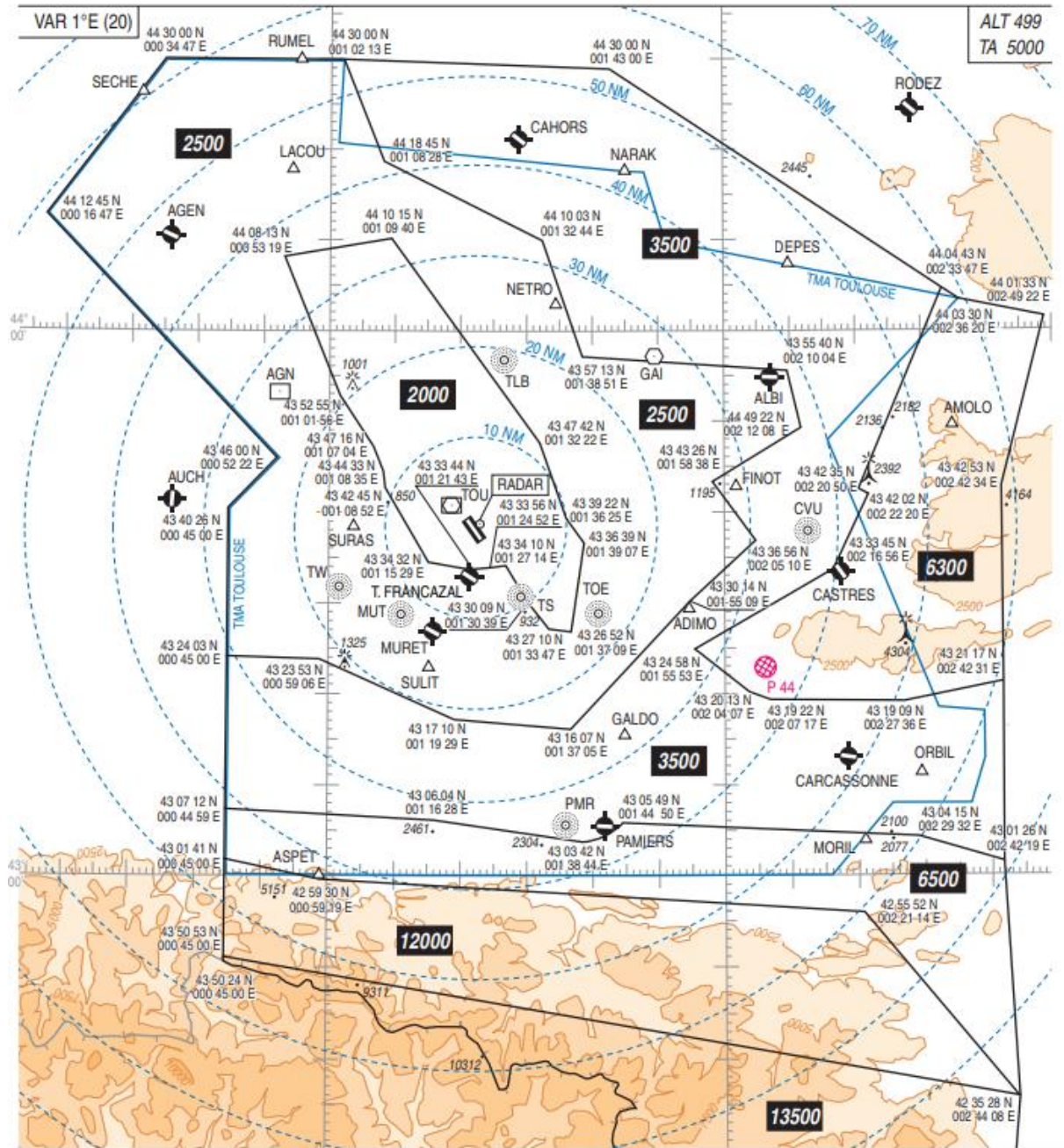
CONSEIL sur IVAO

Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

Les zones restreintes (R) et dangereuses (D) sont considérées par défaut comme inactives sur IVAO. Le Département SO est responsable de leur activation.

5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)

Les AMG du secteur sont relativement basses pour le secteur de Toulouse, cependant en configuration 32, se méfier de la zone à 6300 ft et de celles à l'extrême Sud.



5.3 Les procédures de départ

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Toulouse comportent un nom qui est fonction de la piste en service (7B, 7C pour les 32 et 7A, 7H pour les 14) et un niveau initial publié. Par conséquent, la piste en service et le niveau initial peuvent être omis lors de la clairance de départ.

Les itinéraires normalisés de départs sont les suivants :

| Piste | SID | Type | Niveau Ini. | Remarques |
|---------|----------|------|-------------|--------------------------------------|
| 14L/14R | AMOLO 7A | RNAV | FL70 | UIR Interdit piston et hélicoptère |
| | AMOLO 7H | RNAV | | UIR |
| | FINOT 7A | RNAV | | FIR Interdit piston et hélicoptère |
| | FINOT 7H | RNAV | | FIR Hélices uniquement |
| | FISTO 7A | CONV | | UIR Interdit piston et hélicoptère |
| | FISTO 7H | CONV | | UIR seulement |
| | GAUDE 7A | RNAV | | UIR seulement |
| | LACOU 7A | CONV | | Interdit piston et hélicoptère |
| | LACOU 7H | CONV | | - |
| | LMB 7A | RNAV | | - |
| | MEN 7A | RNAV | | UIR Interdit piston et hélicoptère |
| | MEN 7H | RNAV | | - |
| | MORIL 7A | RNAV | | Interdit piston et hélicoptère |
| | RIBOU 7A | RNAV | | Interdit piston et hélicoptère |

| Piste | SID | Type | Niveau Ini. | Remarques |
|---------|----------|------|-------------|--------------------------------|
| 32R/32L | AMOLO 7B | RNAV | FL70 | UIR uniquement |
| | FINOT 7B | RNAV | | FIR seulement |
| | FISTO 7B | RNAV | | UIR seulement |
| | GAUDE 7B | RNAV | | UIR seulement |
| | LACOU 7B | RNAV | | - |
| | LMB 7B | RNAV | | FIR seulement |
| | MEN 7B | RNAV | | - |
| | MORIL 7B | RNAV | | Interdit piston et hélicoptère |
| | RIBOU 7B | RNAV | | Interdit piston et hélicoptère |

| Pistes | Procédures départs omnidirectionnels |
|---------|--|
| 32R/32L | Monter dans l'axe à 1000 ft, ou au-dessus, direct vers TOU, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. |
| 14L/14R | Monter dans l'axe. A 1000 ft, intercepter et suivre le RDL 142° TOU (RM 142°) jusqu'à TS (13NM TOU), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. |

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, il est assez rare qu'un pilote demande un départ omnidirectionnel. Cependant, lorsque ceci arrive, il faut savoir répondre positivement et correctement. Lorsque la clairance de départ est donnée par le GND ou la TWR et l'APP est présent, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.

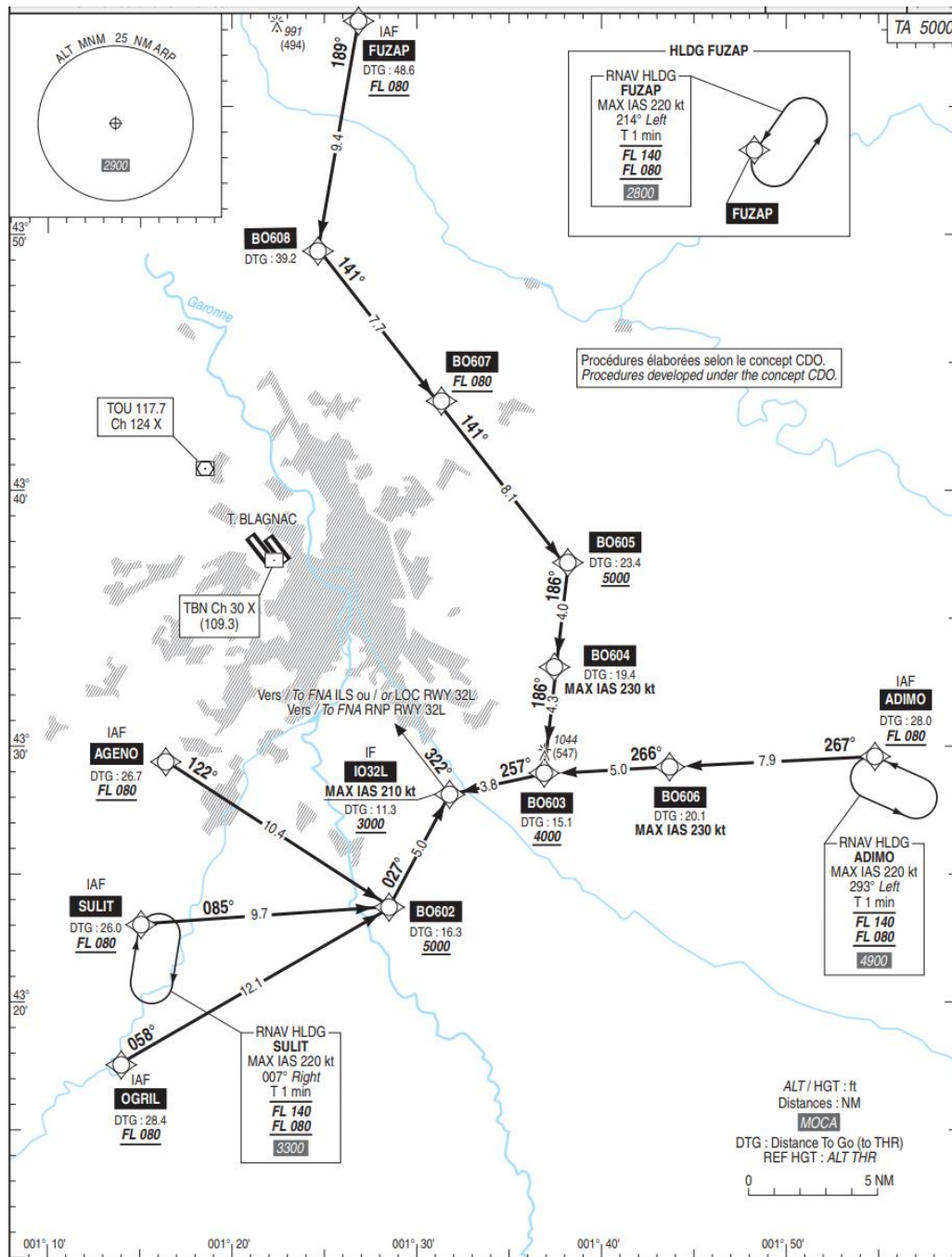
5.4 Les procédures d'arrivée

Les itinéraires d'arrivée standards (STAR, *Standard Terminal Arrival Route*) sont :

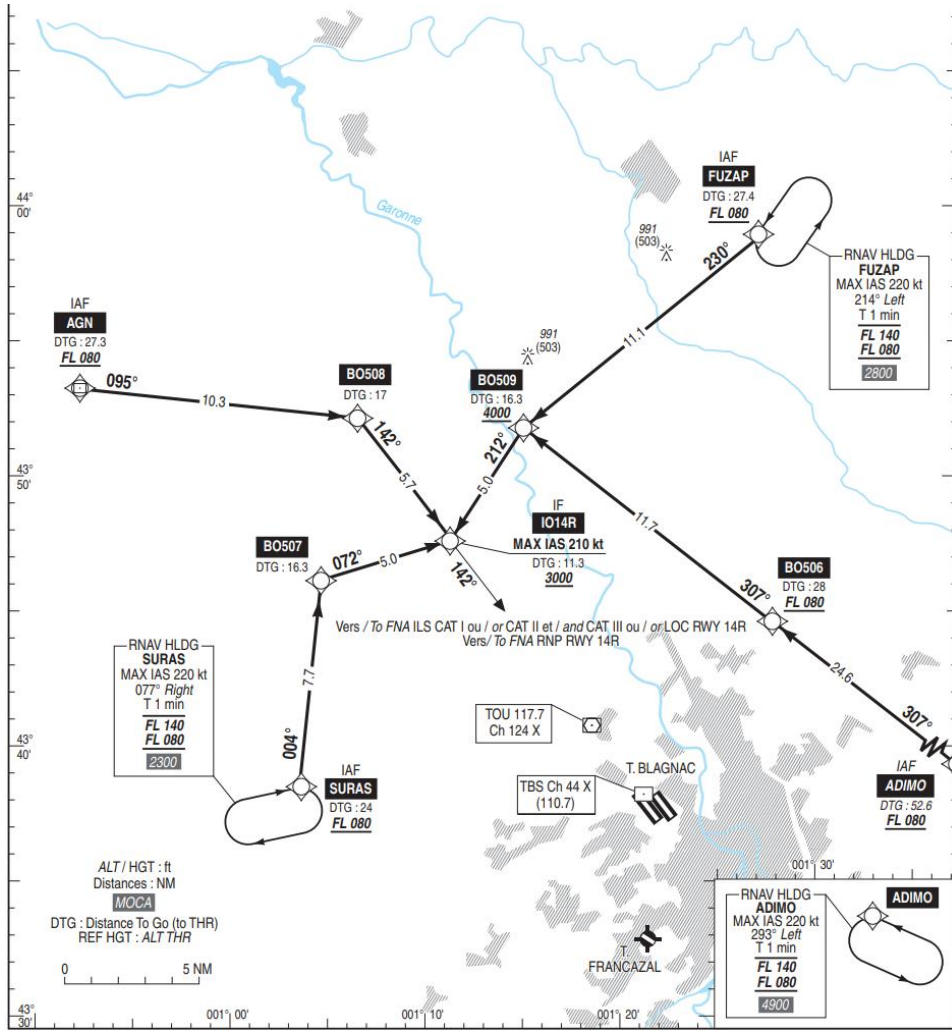
| Piste | STAR | Type | IAF | FL IAF |
|----------------|----------|------|-------------|--------|
| 14L/14R | AFRIC 8S | RNAV | ADIMO | FL80 |
| | ASPET 8S | RNAV | SURAS | |
| | LMB 8S | RNAV | SURAS | |
| | NARAK 8S | RNAV | FUZAP | |
| | ORBIL 8S | RNAV | ADIMO | |
| | SECHE 8S | RNAV | AGN / SURAS | |
| | TOPTU 8S | RNAV | SURAS | |
| 32L/32R | AFRIC 8N | RNAV | ADIMO | FL80 |
| | ASPET 8N | RNAV | SULIT | |
| | LMB 8N | RNAV | SULIT | |
| | NARAK 8I | RNAV | BO605 | |
| | NARAK 8N | RNAV | FUZAP | |
| | SECHE 8N | RNAV | SULIT | |
| | TOPTU 8N | RNAV | SULIT | |

5.5 Les procédures d'approche

En configuration 32L RNAV :



En configuration 14R RNAV:



Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

| Piste | Approche | IF | Balises | FAF (altitude) | API |
|------------|----------|----------------|------------------|--------------------------|---|
| 32R | ILS | 10,9 NM TD | TD (108.35) | 7.9 NM TD (3000 ft) | Monter sur le RDL 142° TOU (RM 322°) vers 4000 à TOU tourner à gauche et suivre RDL 303° TOU (RM 303°). A 10 NM DME TOU tourner à gauche RM 250° en montée vers 5000 pour rejoindre et suivre l'arc DME 18 TOU jusqu'à SULIT. |
| | VOR | 15,7 NM TOU | TOU (117.7) | 12,7 NM TOU (3000 ft) | Monter sur le RDL 141° TOU (RM 321°) vers 4000 à TOU tourner à gauche et suivre RDL 303° TOU (RM 303°). A 10 NM DME TOU tourner à gauche RM 250° en montée vers 5000 pour rejoindre et suivre l'arc DME 18 TOU jusqu'à SULIT. |
| | RNP | IO32R | - | FO32R (3000 ft) | Monter vers TOU, puis vers BO614 en montée vers 4000, puis vers BO616, en montée vers 5000, puis vers BO618, puis vers SULIT ou suivre les instructions du contrôle. |
| | VPT | - | - | - | Monter RM 322° et attendre instructions du contrôle. |
| 32L | ILS | 10.9 NM TBN | TBN (109.300) | 7,9 NM TBN (3000 ft) | Monter sur le RDL 142° TOU (RM 322°) vers 4000 à TOU tourner à gauche et suivre RDL 303° TOU (RM 303°). A 10 NM DME TOU tourner à gauche RM 250° en montée vers 5000 pour rejoindre et suivre l'arc DME 18 TOU jusqu'à SULIT. |
| | VOR | 15,3 NM TOU | TOU (117.700) | 12,3 NM TOU (3000 ft) | Monter sur le RDL 143° TOU (RM 323°) vers 4000 à TOU tourner à gauche et suivre RDL 303° TOU (RM 303°). A 10 NM DME TOU tourner à gauche RM 250° en montée vers 5000 pour rejoindre et suivre l'arc DME 18 TOU jusqu'à SULIT. |
| | RNP | IO32L | - | FO32L (3000 ft) | Monter vers TOU, puis vers BO614 en montée vers 4000, puis vers BO616, en montée vers 5000, puis vers BO618, puis vers SULIT ou suivre les instructions du contrôle. |

| Piste | Approche | IF | Balises | FAF (altitude) | API |
|-------|----------|-------------|---------------|----------------------|--|
| 14L | ILS | 10,9 NM TG | TG (108.900) | 7,9 NM TG (3000 ft) | Monter sur le RDL 142° TOU (RM 142°). A 4.5 NM TBS (8NM TOU), tourner à gauche RM 016° en montée vers 4000 (3512) pour intercepter et suivre le QDR 331° TOE (RM 331°) puis le radial 018° TOU vers FUZAP (RM 018°) en montée vers FL 080 ou suivre les instructions du CTL. |
| | VOR | 7,4 NM TOU | TOU (117.700) | 4,4 NM TOU (3000 ft) | Monter sur le RDL 140° (RM 140°). A 8 NM TOU, tourner à gauche RM 016° en montée vers 4000 pour intercepter et suivre le QDR 331° TOE (RM 331°) puis le radial 018° TOU vers FUZAP ou suivre instruction du CTL. |
| | RNP | IO14L | - | FO14L (3000 ft) | Monter vers BO512 en montée vers 4000 (3511), puis vers BO513, puis vers BO514, puis vers BO515, puis vers FUZAP en montée vers FL 80 ou suivre les instructions du CTL. |
| | VPT | - | - | - | Monter RM 142° et attendre instructions du contrôle. |
| 14R | ILS | 10,9 NM TBS | TBS (110.700) | 7,9 NM TBS (3000 ft) | Monter sur le RDL 142° TOU (RM 142°). A 5.1 NM TBS (8NM TOU), tourner à gauche RM 016° en montée vers 4000 (3512) pour intercepter et suivre le QDR 331° TOE (RM 331°) puis le radial 018° TOU vers FUZAP (RM 018°) en montée vers FL 080 ou suivre les instructions du CTL. |
| | VOR | 8,0 NM TOU | TOU (117.700) | 5 NM TOU (3000 ft) | Monter sur le RDL 144° (RM 144°). A 8 NM TOU, tourner à gauche RM 016° en montée vers 4000 (3501) pour intercepter et suivre le QDR 331° TOE (RM331°) puis le radial 018° TOU vers FUZAP (RM 018°) en montée vers FL 080 ou suivre instruction du CTL. |
| | RNP | IO14R | - | FO14R (3000 ft) | Monter vers BO512 en montée vers 4000 (3512), puis vers BO513, puis vers BO514, puis vers BO515, puis vers FUZAP en montée vers FL 80 ou suivre les instructions du CTL. |

CONSEIL sur IVAO

Prêtez attention aux altitudes que vous autorisez pour ne pas faire descendre les trafics en dessous du plancher de la TMA (c'est-à-dire hors de la classe D ou E). Vérifiez le plancher de chaque TMA et autorisez la descente à une altitude 500ft plus haut que le plancher (3500ft pour la TMA 4.2, 4000ft pour la TMA 4.6, FL70 pour la TMA 3 et FL120 pour la TMA 4.5).

5.6 Les circuits d'attente


Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :


| Piste | Repère | Main | Eloignement (cap ; distance) | Rapproch. | MHA | Protection |
|--------------------|--------|--------|---------------------------------|-----------|--------|-----------------------------|
| 14L 14R | FUZAP | gauche | 018° ; 25Nm TOU | 198° | 5000ft | IAS : 220kt Zp : 14000ft |
| | ADIMO | gauche | 112° ; 34,5 Nm TOU | 293° | 4500ft | IAS : 220kt Zp : 14000ft |
| | SURAS | droite | 257° ; 16 Nm TOU | 077° | 5000ft | IAS : 220kt Zp : 14000ft |
| 32R 32L | FUZAP | droite | 018° ; 25 Nm TOU | 198° | 5000ft | IAS : 220kt Zp : 14000ft |
| | ADIMO | gauche | 112° ; 34,5 Nm TOU | 293° | 4500ft | IAS : 220kt Zp : 14000ft |
| | SULIT | droite | 187° ; 23 Nm TOU | 007° | 4000ft | IAS : 220kt Zp : 14000ft |


5.7 Les aérodromes et héliports du secteur


Le secteur de Toulouse comporte plusieurs aéroports contrôlés, gérés par un agent AFIS ou en auto-information (A/A), ainsi que des héliports.

5.7.1 Les AD contrôlés

| | |
|-----------------------------|--|
| Nom | Carcassonne Salvaza – LFMK |
| Position ATC | TWR : 134.500  |
| Altitude | 434 ft (16 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | TOU 117.700 (VOR DME) CS 345 (NDB) |
| CTR et ATS Adjacents | CTR Carcassonne : SFC – 3000 ft (classe D) TMA 4.3 – 5 Toulouse : 3000ft – FL65 SIV Toulouse: FL065 – FL145 (classe G) |
| Pistes | 09 (095°): TODA 2150m, ASDA 2050m, LDA 1950m 27 (275°): TODA 2110m, ASDA 2050m, LDA 1900m |
| SID | RWY 09 FJR 3E, GALDO 3E, MASAM 3E, PPG 3E RWY 27 FJR 3W, GALDO 3W, MASAM 3W, PPG 3W |
| STAR | GAI 3R, ORBIL 3R, FJR 3R |
| Approches | RWY 09 : RNP (3500 ft, 095°) <u>RWY 27</u> : RNP (3500 ft, 275°) |
| Attentes | MK400 (gauche, 285°, 1 minute, 105°, 3500ft, IAS 170kt, Zp 7500ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 27</u> : main droite 1400 ft <u>RWY 09</u> : main gauche 1400 ft |
| Sorties VFR | W – WA – WP – WM – NC – EN – ES – S - SF |
| Remarques | Eviter les longues finales piste 27 pour limiter le survol de la ville. |

| | |
|-----------------------------|---|
| Nom | Agen La Garenne – LFBA |
| Position ATC | TWR : 121.300  |
| Altitude | 204 ft (8 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | |
| CTR et ATS Adjacents | CTR AGEN : SFC – 2000FT (Classe D) TMA 4.4 Nord TOULOUSE : 2500ft – FL65 TMA 4.4 Sud Toulouse : 2000ft - FL65 |
| Pistes | 11 (112°): TODA 2075m, ASDA 2075m, LDA 1910m 29 (292°): TODA 2140m, ASDA 2140m, LDA 1740m; QFU préférentiel |
| SID | RWY 29 AGN 3W, PERIG 3W |
| STAR | AGN 1V, LACOU 1V |
| Approches | <u>RWY 29</u> : RNP (2500ft, 292°) |
| Attentes | IBA29 (gauche, 112°, 1 minute, 292°, 2500ft, IAS 190kt, Zp 3500ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 11</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 29</u> : main gauche 1200 ft |
| Sorties VFR | W – WA – WB – N – NA – S – SA |
| Remarques | - |


| | |
|------------------------|---|
| Nom | Muret Lherm – LFBR |
| Position ATC | TWR : 123.200  |
| Altitude | 623 ft (23 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | TOU 117.70 (VOR-DME) MUT 350 (NDB) |
| ATS Adjacents | TMA 2 Toulouse : 4000ft - FL65 (Classe C) TMA 1.2 Toulouse : 3000ft – 4000ft (Classe D) TMA 4.1 Toulouse : 1500 ft ASFC – 3000ft (Classe E) TMA 4.8 : 3000ft – FL65 (Classe E) |
| Pistes | 12 (117°): TODA 1100m, ASDA 1100m, LDA 1100m; QFU préférentiel 30 (297°): TODA 1100m, ASDA 1100m, LDA 1100m |
| Approches | <u>RWY 12</u> : NDB (MUT, 2500ft, 117°) – RNP (2500ft, 116°) |
| Attentes | MUT (droite, 297°, 1 minute, 117°, 2500ft, IAS 150kt, Zp 8000ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 12</u> : main droite 1600 ft <u>RWY 30</u> : main gauche 1600 ft |
| Sorties VFR | SA – SN |


| | |
|------------------------|---|
| Nom | Toulouse Lasbordes – LFCL |
| Position ATC | TWR : 122.700  |
| Altitude | 460 ft (16 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | TOU 117.70 (VOR-DME) GAI 115.80 (VOR) |
| ATS Adjacents | CTR Toulouse : GND – 2000ft (Classe D) TMA 1.1 Toulouse : 2000ft – 3000ft (Classe D) TMA 1.2 Toulouse : 3000ft – 4000ft (Classe D) TMA 4.1 Toulouse : 1500 ft ASFC – 3000ft (Classe E) |
| Pistes | 15 (155°): TODA 950m, ASDA 950m, LDA 810m 33 (334°): TODA 950m, ASDA 950m, LDA 950m; QFU préférentiel |
| Approches | - |
| Attentes | - |
| Circuits AD | <u>RWY 15</u> : main gauche 2000 ft <u>RWY 33</u> : main droite 2000 ft |
| Sorties VFR | DN – DS |


5.7.2 Les AD sous agent AFIS

RAPPEL


Les aérodromes gérés par un agent AFIS sont des espaces non contrôlés. Sur IVAO, l'ATC connecté en position Tour doit prendre l'indicatif (LFXX_FIS_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.


| | |
|------------------------|---|
| Nom | Castres Mazamet – LFCK |
| Position ATC | TWR : 118.500  (AFIS) |
| Altitude | 785 ft (29 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | TOU 117.700 (VOR DME) CVU 356 (NDB) EN (ILS DME 14) 111.350 |
| ATS Adjacents | TMA 4.3 : 3000ft – FL65 |
| Pistes | 14 (141°): TODA 2020m, ASDA 1820m, LDA 1670m ; QFU préférentiel 32 (321°): TODA 1820m, ASDA 1820m, LDA 1820m |
| SID | RWY 14 AFRIC 3M, FINOT 3M, MASAM 3G, MEN 3M RWY 32 AFRIC 3C, FINOT 3C, MASAM 3C, MEN 3C |
| STAR | AFRIC 2M, FINOT 2M, MASAM 2M, MEN 2M |
| Approches | <u>RWY 14</u> : ILS / NDB Y, Z (EN, 3500ft, 141° / CVU, 3500ft, 143°) RNP (3500ft, 141°) |
| Attentes | CVU (droite, 323°, 1 minute, 143°, 3500ft, IAS 190kt, Zp 8000ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 14</u> : main droite 1800 ft <u>RWY 32</u> : main gauche 1800 ft |
| Sorties VFR | - |

| | |
|------------------------|--|
| Nom | Toulouse Francazal – LFBF |
| Position ATC | TWR : 118.805  (AFIS) |
| Altitude | 535 ft (20 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | TOU 117.700 (VOR DME) TLF - 332, TS - 423, TOE - 415 (NDBs) |
| ATS adjacents | CTR Blagnac: SFC – 2000ft (classe D) TMA 4.1 : 1500ft – 3000ft (classe E) |
| Pistes | 11 (115°): TODA 1800m, ASDA 1800m, LDA 1800m 29 (295°): TODA 1800m, ASDA 1800m, LDA 1800m |
| SID | RWY 11 TW 1A, TLF 1A RWY 29 TW 1B |
| STAR | <u>RWY 11</u> : ADIMO 2S, AFRIC 2S, AGN 2S, ASPET 2S, AULON 2S, ESISI 2S, LMB 2S, MEN 2S, NARAK 2S, ORBIL 2S, SECHE 2S, TOPTU 2S <u>RWY 29</u> : ADIMO 2N, AFRIC 2N, AGN 2N, ASPET 2N, AULON 2N, ESISI 2N, LMB 2N, MEN 2N, NARAK 2N, ORBIL 2N, SECHE 2N, TOPTU 2N |
| Approches | <u>RWY 11</u> : NDB (TLF, 3000ft, 113°) ; RNP (3000ft, 115°) <u>RWY 29</u> : NDB Y,Z (TS, 2500ft, 294°) ; RNP (3000ft, 295°) |
| Attentes | ADIMO (gauche, 113°, 34.5 TOU, 292°, 4500ft, IAS 220kt, Zp 14000ft) SULIT (droite, 188°, 23 TOU, 008°, 4000ft, IAS 220kt, Zp 14000ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 11</u> : main droite 1600 ft <u>RWY 29</u> : main gauche 1600 ft |
| Sorties VFR | WH – WF – WD – SE – SEA (CTR Blagnac) |

| | |
|------------------------|---|
| Nom | Cahors Lalbenque – LFCC |
| Position ATC | TWR : 119.225  (AFIS) |
| Altitude | 912 ft (32 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | TOU 117.700 (VOR DME) CL 348 (NDB) |
| ATS adjacents | TMA 4.1 : 1500ft – 3000ft (classe E) |
| Pistes | 13 (127°): TODA 1500m, ASDA 1500m, LDA 1500m 31 (307°): TODA 1500m, ASDA 1500m, LDA 1500m ; QFU préférentiel |
| Approches | <u>RWY 13</u> : RNP (ICC13, 3000ft, 127°) ; NDB (CL, 2400ft, 126°) |
| Attentes | CL (droite, 306°, 126°, 2400ft, IAS 220kt, Zp 5000ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 31</u> : main droite 1900 ft <u>RWY 13</u> : main gauche 1900 ft |
| Sorties VFR | - |

* Cahors est situé dans le SIV de Clermont, mais si ce dernier est inactif, Toulouse peut gérer le trafic de Cahors

| | |
|------------------------|--|
| Nom | Albi Le Sequestre – LFCI |
| Position ATC | TWR : 118.955  (AFIS) |
| Altitude | 565 ft (21 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | TOU 117.7 (VOR - DME) |
| ATS adjacents | TMA 4.3 : 3000ft – FL65 |
| Pistes | 09 (089°): TODA 1560m, ASDA 1560m, LDA 1485m 27 (269°): TODA 1560m, ASDA 1560m, LDA 1390m ; QFU préférentiel |
| SID | <u>RWY 09</u> AFRIC 3E, BISBI 3E, MASAM 3E, GAI 3E, MEN 3E <u>RWY 27</u> AFRIC 3W, BISBI 3W, MASAM 3W, GAI 3W, MEN 3W |
| STAR | <u>RWY 09/27</u> : AFRIC 2L, FINOT 2L, GAI 2L, MEN 2L |
| Approches | <u>RWY 09</u> : RNP (3000ft, 089°) <u>RWY 27</u> : RNP (3000ft, 269°) |
| Attentes | AB (droite, 269°, 1 minute, 089°, 2200ft, IAS 190kt, Zp 7000ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 09</u> : main droite 1900 ft <u>RWY 27</u> : main gauche 1900 ft |
| Sorties VFR | - |

| | |
|------------------------|---|
| Nom | Pamiers Les Pujols – LFDJ |
| Position ATC | TWR : 118.180  (AFIS) |
| Altitude | 1114 ft (40 hPa) |
| Alt. transition | 5000 ft |
| Aides radionav. | PMR 384 (NDB) |
| ATS adjacents | TMA 4.7 : 4000ft – FL65 – E TMA 4 : FL65 – FL145 – D |
| Pistes | 09 (091°): TODA 1300m, ASDA 1300m, LDA 1300m 27 (271°): TODA 1300m, ASDA 1300m, LDA 1300m ; QFU préférentiel |
| SID | N/A |
| STAR | N/A |
| Approches | <u>RWY 09</u> : RNP(y/z) (3400ft, 091°) ; NDB (PMR, 4400ft, 091°) <u>RWY 27</u> : N/A |
| Attentes | PMR (droite, 071°, 1 minute, 251°, 4400ft, IAS 170kt, Zp 8000ft) |
| Circuits AD | <u>RWY 09</u> : main droite 2100 ft <u>RWY 27</u> : main gauche 2100 ft |
| Sorties VFR | - |

5.7.3 Les AD en auto-information

RAPPEL

Les aérodromes en auto-information sont des espaces non contrôlés et ne sont pas ouvrables sur IVAO. Cependant, lorsqu'ils se trouvent dans un SIV, le contrôleur à l'approche fournit le service d'information de trafic dans la mesure de sa charge de travail.

| | |
|----------------------|--|
| Nom | Castelnaudary Villeneuve – LFMW |
| Altitude | 553 ft (20 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.3 Toulouse : 3000ft – FL65 (Classe E) TMA 6 Toulouse : 4000ft – FL65 (Classe D) SIV Toulouse |
| Pistes | 11 (109°) : TODA 810, ASDA 810, LDA 773 29 (289°) : TODA 810, ASDA 810, LDA 699 ; QFU préférentiel |
| Circuits AD | 11 : Droite, 1600ft 29 : Gauche, 1600ft |
| Remarques | N/A |

| | |
|----------------------|--|
| Nom | Castelsarrasin Moissac – LFCX |
| Altitude | 243 ft (9 hPa) |
| ATS adjacents | SIV Toulouse |
| Pistes | 10 (102°) : TODA 900, ASDA 900, LDA 900 28 (282°) : TODA 900, ASDA 900, LDA 900 |
| Circuits AD | 10 : Droite, 1200ft 28 : Gauche, 1200ft |
| Remarques | N/A |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Cazeres Palaminy – LFIJH |
| Altitude | 816 ft (29 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.7 Toulouse : 4000ft – FL65 (Classe E) SIV Toulouse |
| Pistes | 10 (096°) : TODA 630, ASDA 880, LDA 880 ; QFU préférentiel 28 (276°) : TODA 880, ASDA 880, LDA 630 |
| Circuits AD | 10 : Gauche, 1500ft 28 : Droite, 1500ft |
| Remarques | N/A |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Fumel Montayral – LFDX |
| Altitude | 692 ft (25 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.5 Toulouse : 3500ft – FL115 (Classe E) SIV Toulouse |
| Pistes | 17 (171°) : TODA 720, ASDA 720, LDA 720 35 (351°) : TODA 720, ASDA 720, LDA 720 ; QFU préférentiel |
| Circuits AD | 17 : Gauche, 1700ft 35 : Gauche, 1700ft |
| Remarques | N/A |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Gaillac Lisle sur Tarn – LFDG |
| Altitude | 441 ft (16 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.3 Toulouse : 3000ft – FL65 (Classe E) SIV Toulouse |
| Pistes | 07 (071° - Herbe) : TODA 1012, ASDA 1124, LDA 1022 25 (251° - Herbe) : TODA 1022, ASDA 1124, LDA 1012 ; QFU préférentiel |
| Circuits AD | 07 : Droite, 1400ft 25 : Gauche, 1400ft |
| Remarques | N/A |

| | |
|----------------------|--|
| Nom | Montagne Noire – LFMG |
| Altitude | 1468 ft (53 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.3 Toulouse : 3000ft – FL65 (Classe E) SIV Toulouse |
| Pistes | 12 (121°) : TODA 500, ASDA 500, LDA 500 30 (301°) : TODA 500, ASDA 500, LDA 500 |
| Circuits AD | 12 : Droite, 2500ft 30 : Gauche, 2500ft |
| Remarques | Deux autres pistes, pour planneur seulement. AD de Montagne. |

| | |
|----------------------|--|
| Nom | Montauban – LFDB |
| Altitude | 353 ft (13 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.2 Toulouse : 3000ft – 4000ft (Classe E) TMA 2 Toulouse : 4000ft – FL65 (Classe C) SIV Toulouse |
| Pistes | 13 (134°) : TODA 970, ASDA 970, LDA 785 ; QFU préférentiel 31 (314°) : TODA 800, ASDA 970, LDA 940 |
| Circuits AD | 13 : Gauche, 1300ft 31 : Droite, 1300ft |
| Remarques | N/A |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Puivert – LFNW |
| Altitude | 1610 ft (58 hPa) |
| ATS adjacents | SIV Toulouse |
| Pistes | 14 (139° - Herbe) : TODA 720, ASDA 720, LDA 720 32 (319° - Herbe) : TODA 720, ASDA 720, LDA 720 ; QFU préférentiel |
| Circuits AD | 14 : Gauche, 2400ft 32 : Droite, 2400ft |
| Remarques | N/A |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Revel Montgey – LFIR |
| Altitude | 643 ft (23 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.3 Toulouse : 3000ft – FL65 (Classe E) SIV Toulouse |
| Pistes | 13 (126°) : TODA 750, ASDA 750, LDA 640 31 (306°) : TODA 750, ASDA 750, LDA 750 ; QFU préférentiel |
| Circuits AD | 13 : Gauche, 1700ft 31 : Droite, 1700ft |
| Remarques | Zone d'aéromodélisme sur AD |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Saint Affrique Belmont – LFIF |
| Altitude | 1686 ft (60 hPa) |
| ATS adjacents | SIV Toulouse SIV Montpellier |
| Pistes | 12 (118°) : TODA 1300, ASDA 1300, LDA 1300 30 (298°) : TODA 1300, ASDA 1300, LDA 1050 ; QFU préférentiel 12 (118° - Herbe) : TODA 900, ASDA 900, LDA 900 30 (298° - Herbe) : TODA 900, ASDA 900, LDA 650 |
| Circuits AD | 12 : Gauche, 2700ft 30 : Droite, 2700ft |
| Remarques | Aéromodélisme sur AD |

| | |
|----------------------|--|
| Nom | Saint Girons Antichan – LFCG |
| Altitude | 1376 ft (49 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.7 Toulouse : 4000ft – FL65 (Classe E) SIV Toulouse |
| Pistes | 16 (153°) : TODA 1100, ASDA 1100, LDA 1100 33 (333°) : TODA 1100, ASDA 1100, LDA 905 ; QFU préférentiel 16R (153° - Herbe) : TODA 997, ASDA 997, LDA 997 33L (333° - Herbe) : TODA 997, ASDA 997, LDA 702 |
| Circuits AD | 15 : Gauche, 2400ft 33 : Droite, 2400ft |
| Remarques | Aire envol de montgolfières sur AD |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Sainte Leocadie – LFYS |
| Position ATC | A/A : 118.625 |
| Altitude | 4331 ft (155 hPa) |
| ATS adjacents | SIV Toulouse |
| Pistes | 07 (070° - Herbe) : TODA 800, ASDA 800, LDA 785 ; QFU préférentiel 25 (250° - Herbe) : TODA 800, ASDA 800, LDA 785 |
| Circuits AD | 07 : Droite, 5300ft 25 : Gauche, 5300ft |
| Remarques | AD Restreint, principalement MIL |

| | |
|----------------------|---|
| Nom | Toulouse Bourg Saint Bernard – LFIT |
| Altitude | 526 ft (19 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.7 Toulouse : 4000ft – FL65 (Classe E) TMA 4.2 Toulouse : 3000ft – 4000ft (Classe E) TMA 4.2 Toulouse : 4000ft – FL65 (Classe C) SIV Toulouse |
| Pistes | 12L (120° - Herbe) : TODA 1050, ASDA 1100, LDA 1100 30R (300° - Herbe) : TODA 1050, ASDA 1100, LDA 1100 12R (120° - Herbe) : TODA 700, ASDA 700, LDA 700 30L (300° - Herbe) : TODA 700, ASDA 700, LDA 700 ; QFU préférentiel |
| Circuits AD | 12L/R : Gauche, 1500ft 30L/R : Droite, 1500ft |
| Remarques | Usage restreint pour planneur principalement |

| | |
|----------------------|--|
| Nom | Villeneuve sur Lot – LFCW |
| Altitude | 193 ft (7 hPa) |
| ATS adjacents | TMA 4.4 Nord Toulouse : 2500ft – FL65 (Classe E) SIV Toulouse |
| Pistes | 10 (103°) : TODA 1040, ASDA 1040, LDA 1040 28 (283°) : TODA 1040, ASDA 1040, LDA 890 ; QFU préférentiel |
| Circuits AD | 10 : Gauche, 1200ft 28 : Gauche, 1200ft |
| Remarques | Aéromodélisme sur AD |

5.7.4 Les héliports

| Indicatif | Nom |
|------------------|--|
| HPPP | CHU de Purpan |
| HTRP | CHU de Rangueil |
| HCAM | Centre Hospitalier Carcassonne Montredon |
| HCHI | Chiva (Foix) Centre Hospitalier |
| HREN | Renneville |
| HCAS | Castres Centre Hospitalier |
| HAUC | Auch Centre Hospitalier |

5.8 Procédures locales spécifiques

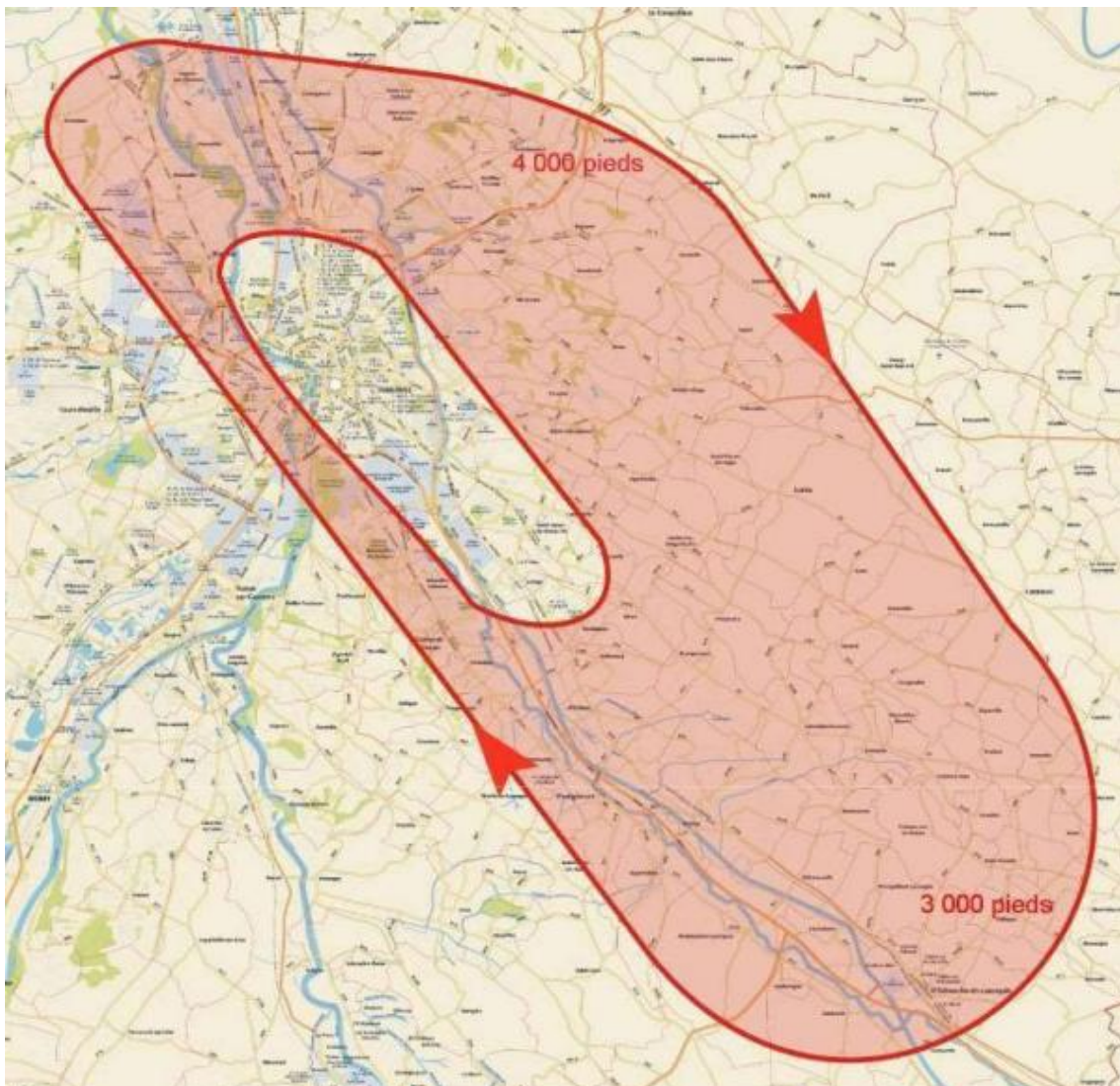
5.8.1 Circuits couleur Airbus

Cas particulier de LFBO, la plateforme accueille le site de fabrication Airbus et à ce titre des essais en vol peuvent être entrepris. Il est assez rare que des pilotes demandent ce type d'essais mais il faut néanmoins savoir gérer ces procédures si ce type de vol venait à être demandé.

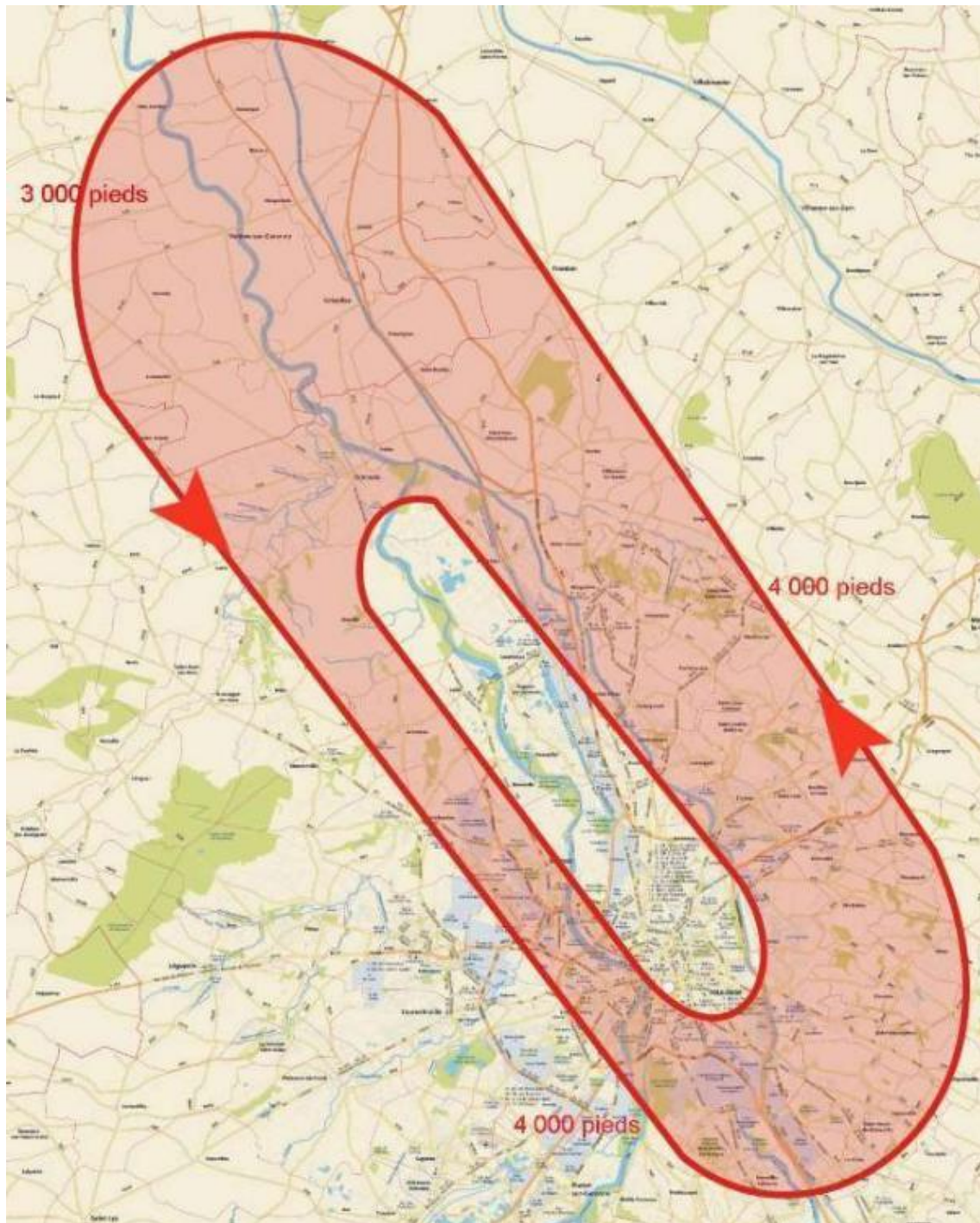
5.8.1.1 Le circuit *rouge*

Ce circuit est un circuit IFR, utilisé pour les essais ILS et AUTOLAND. Il est le plus long des 3 circuits.

En configuration 32 : Montée dans l'axe vers 4000 ft jusqu'au vor TOU (117.700) puis virage à droite au cap 100 pour intercepter la radiale 145 du NDB TOE (415), à TOE virage à droite cap 290 en descente vers 3000 ft pour intercepter l'ILS 32L.

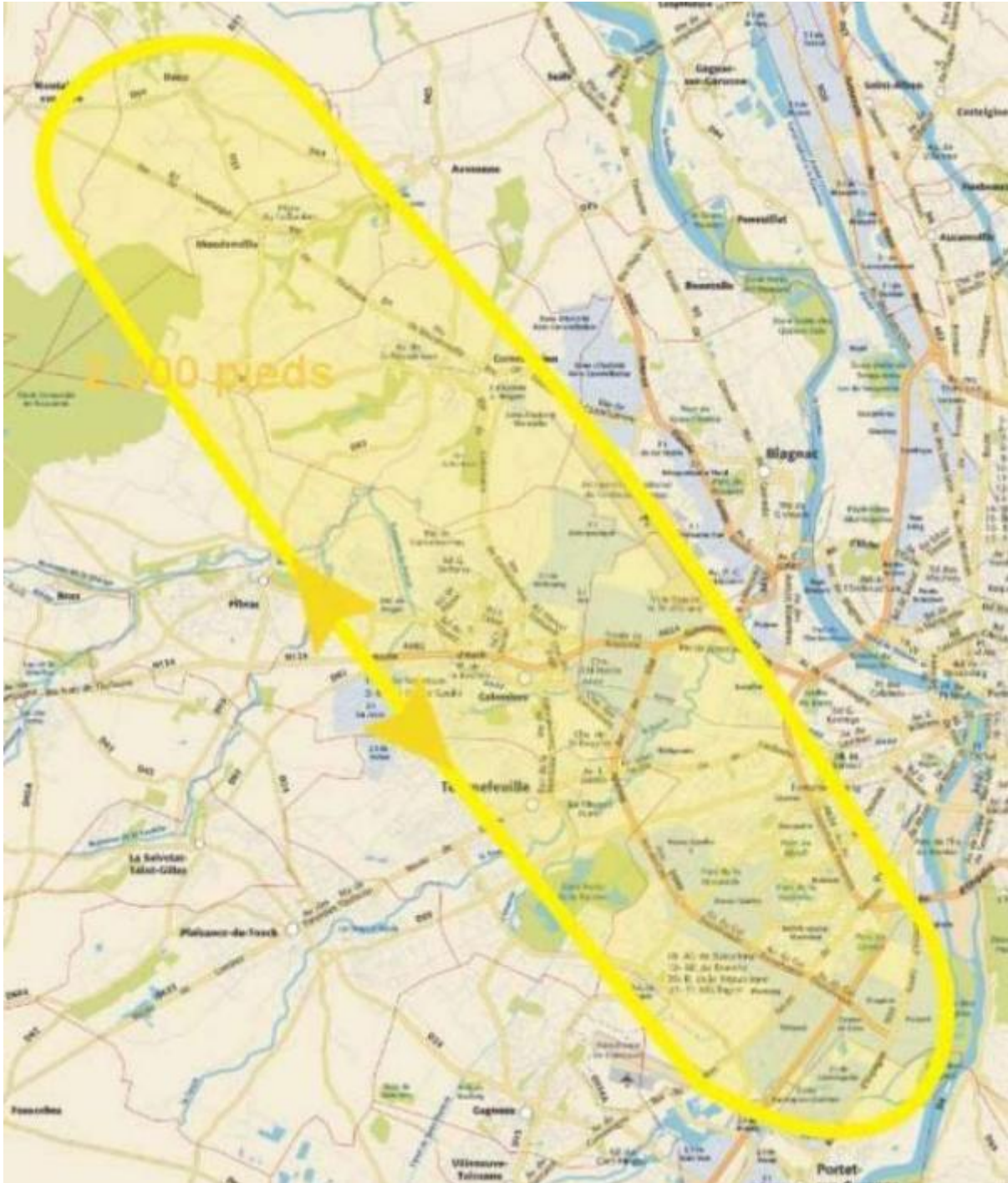


En configuration 14 : Montée dans l'axe vers 4000 ft, puis virage à gauche pour aller chercher une large vent arrière (attention : survol de Toulouse interdit en dessous de 4000 ft). Puis guidage radar pour intercepter l'ILS 14R.



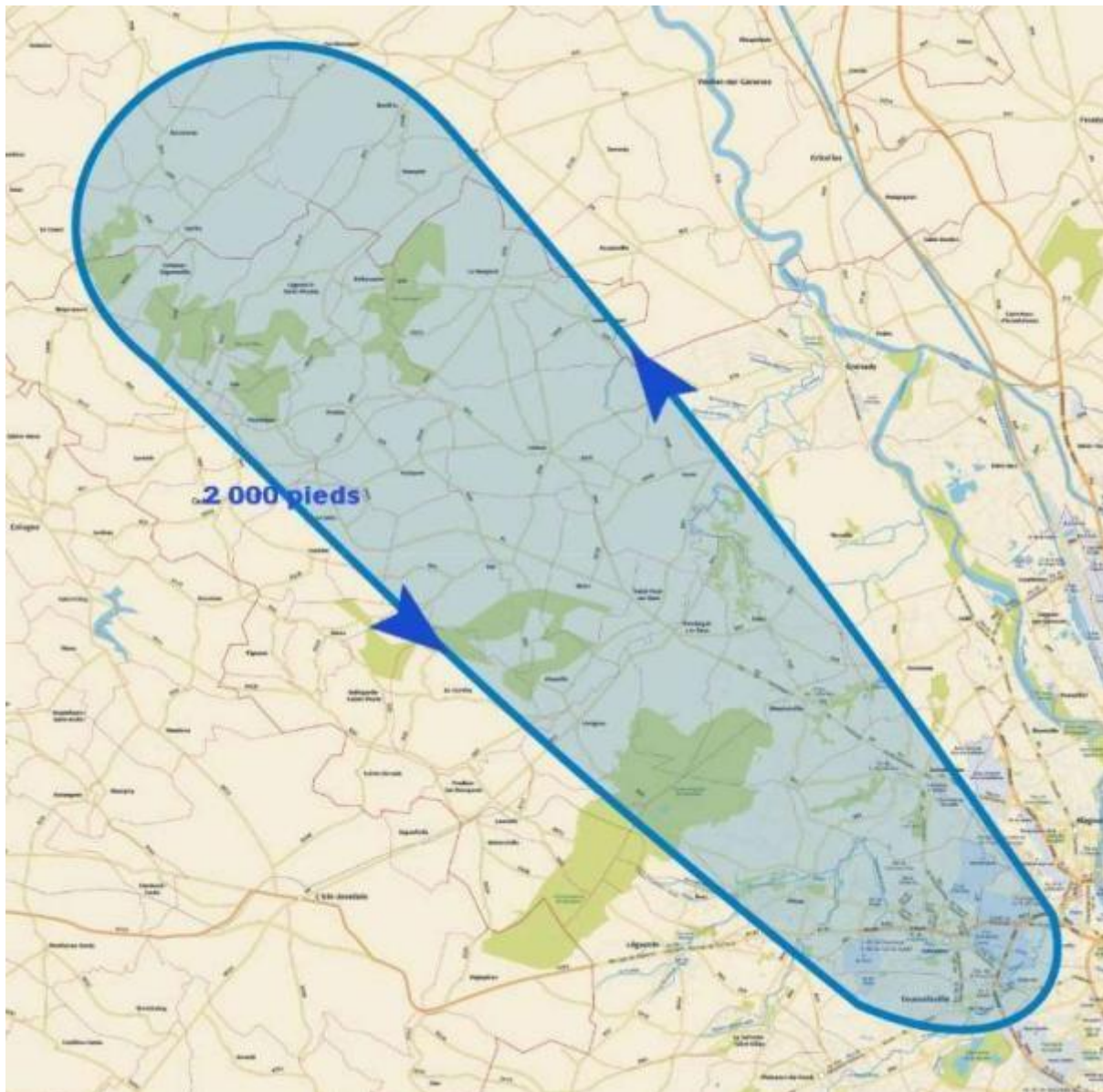
5.8.1.2 Le circuit *jaune*

Configuration 14 et 32: Ce circuit se fait à vue aux règles VFR, et à l'ouest des installations. Il est le plus court des 3. La vent arrière se fait à 2000 ft. Il est principalement utilisé pour enchaîner les *touch and go* et les remises de gaz.



5.8.1.3 Le circuit *bleu*

Circuit à vue VFR à 2000 ft en configuration 14 uniquement, mais plus « élargi » que le circuit jaune



5.8.1.4 Gestion des circuits couleur

Les circuits d'essais n'étant pas très grands, il vous sera difficile de placer plus de 2 aéronefs simultanément sur les circuits Rouge et Bleu, et, concernant le circuit Jaune il sera impossible de faire voler 2 avions en même temps sur ce circuit. La tâche du contrôleur tour est donc de bien espacer les aéronefs sur les circuits, et, en cas de grosse affluence, proposer des essais en vol pour revenir sur les circuits plus tard. Le circuit Rouge est géré par le contrôleur approche dans la mesure où il s'effectue à une altitude de 4000 ft.

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact FIR de Bordeaux](#)

6.3 Rester en contact

Discord

La Division France met à disposition de ses membres un serveur Discord où vous trouverez un espace pour coordonner des trafics avec les contrôleurs adjacents, discuter avec d'autres membres ou simplement poser des questions. Le lien pour rejoindre le serveur [se trouve ici](#).

Réseaux Sociaux

La Division France propose à ses membres de suivre les activités de la Division et des différentes FIR via une page et des groupes [facebook](#), une page [Instagram](#) et un compte [Twitter](#).