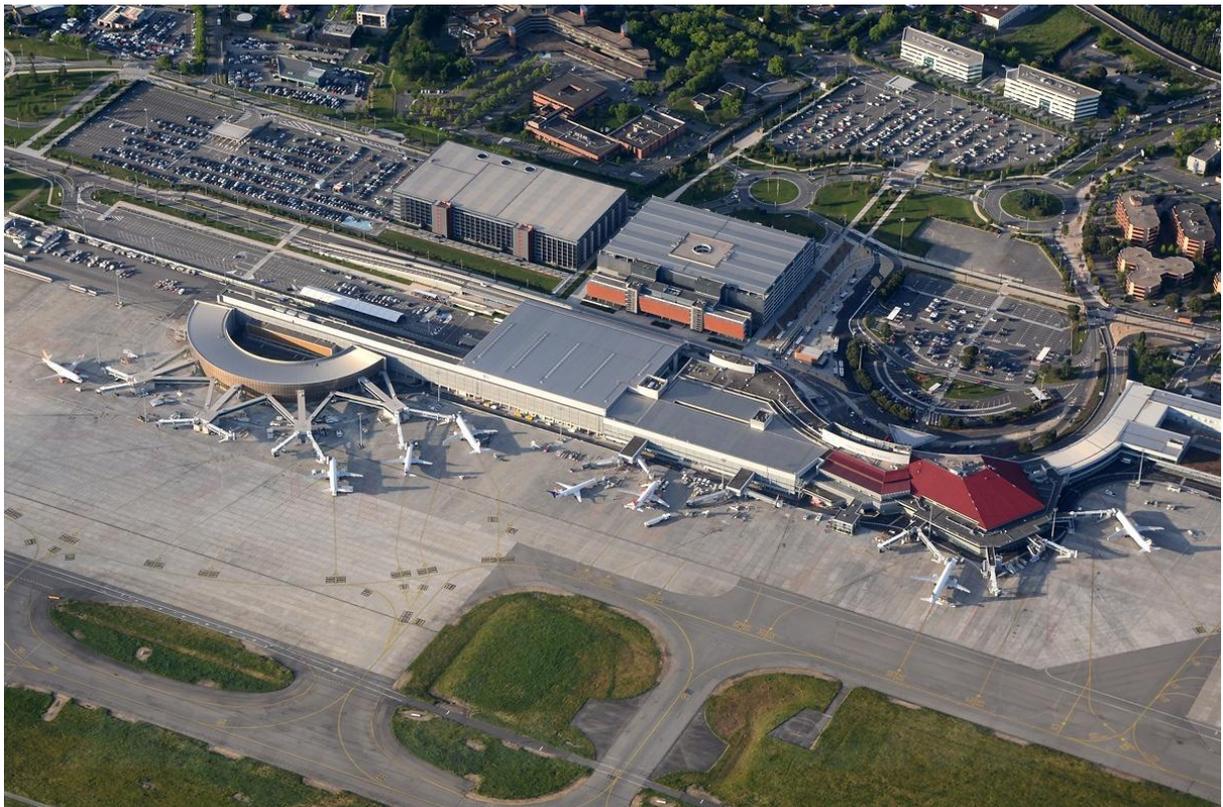


Manuel d'exploitation de « Toulouse Blagnac » LFBO



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.

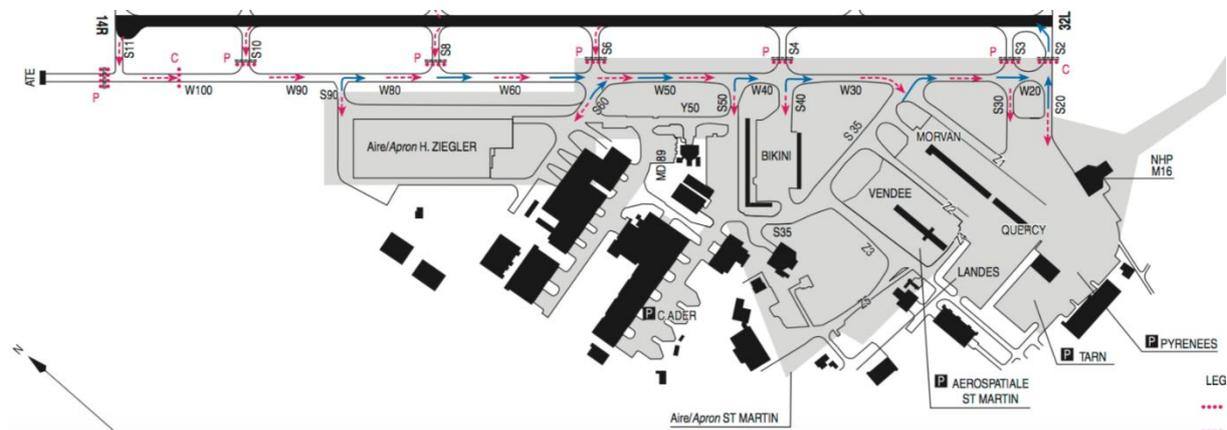


Les portes E10, E20, E21, E40, E50, E52, E54, E60, E61 et E62 sont équipées de systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs.

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.

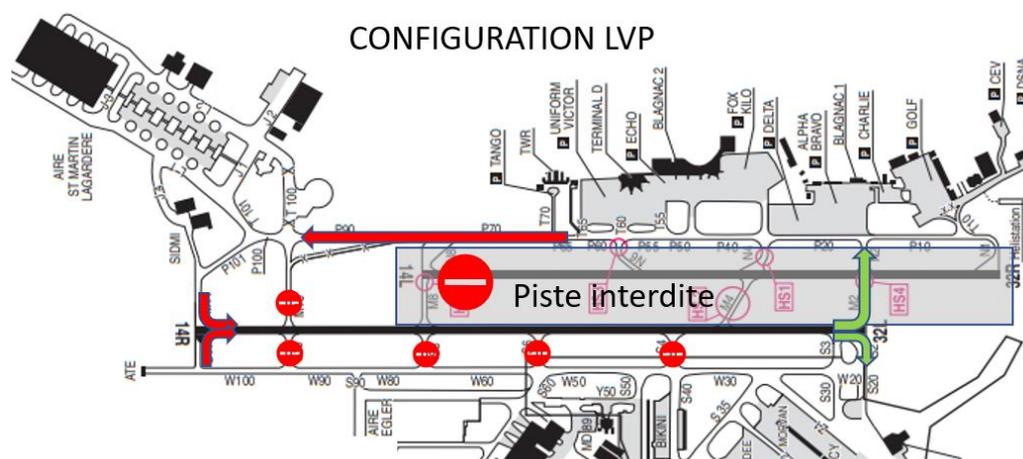
-HS 3 : risque d'incursion de piste au départ des PRKG U et E si le pilote n'identifie pas le TWY P55 ou P60.

-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

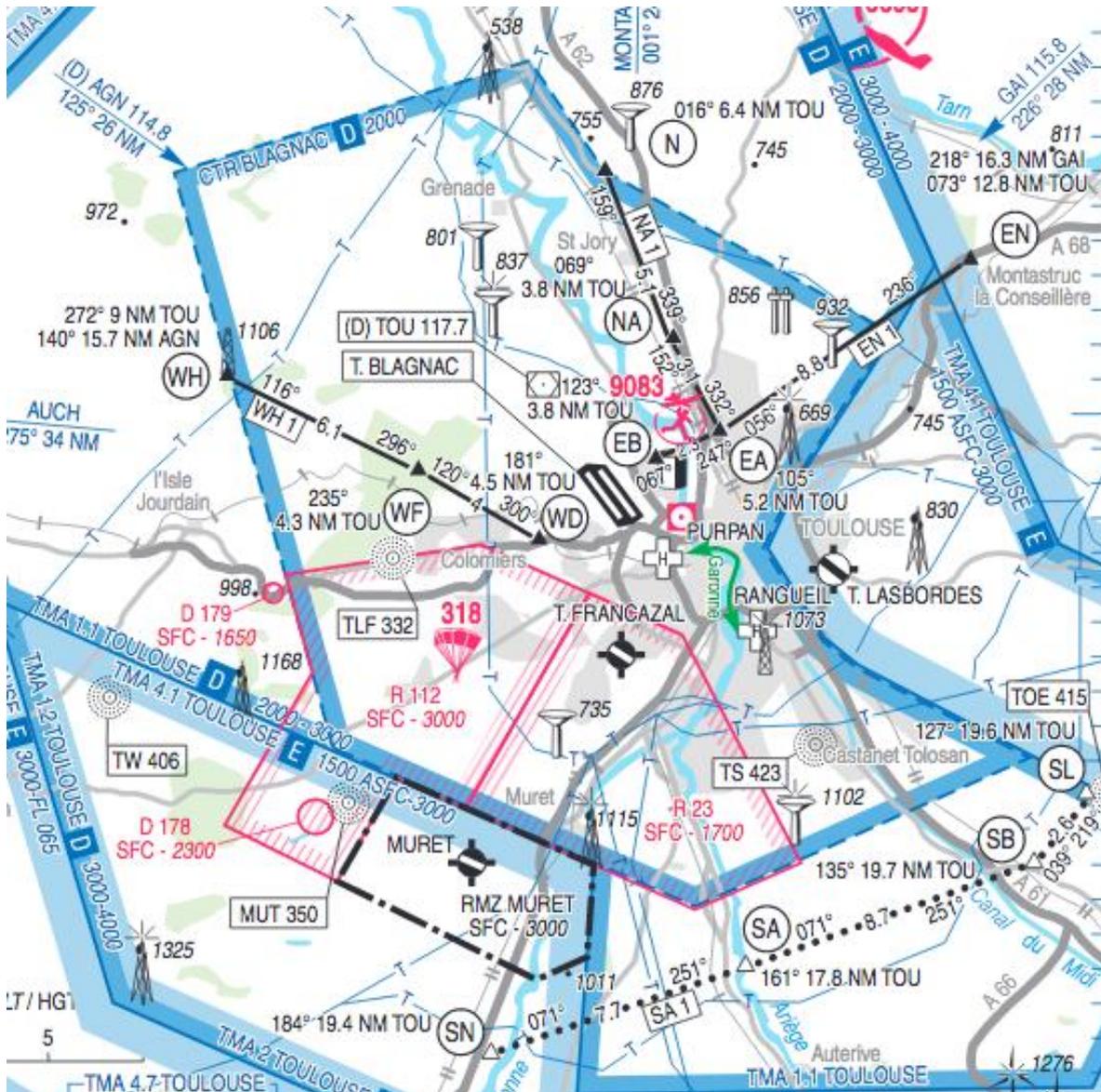
Piste	Points d’attente	TODA
14L	N8	3125 m
14R	S11	3563 m
	M10	3071 m
	M8	2393 m
	S10	3078 m
	S8	2401 m
	S6	1754 m
32L	S2	3593 m
	M4	2895 m
	S4	2615 m
32R	N1	3125 m
	N2	2400 m

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

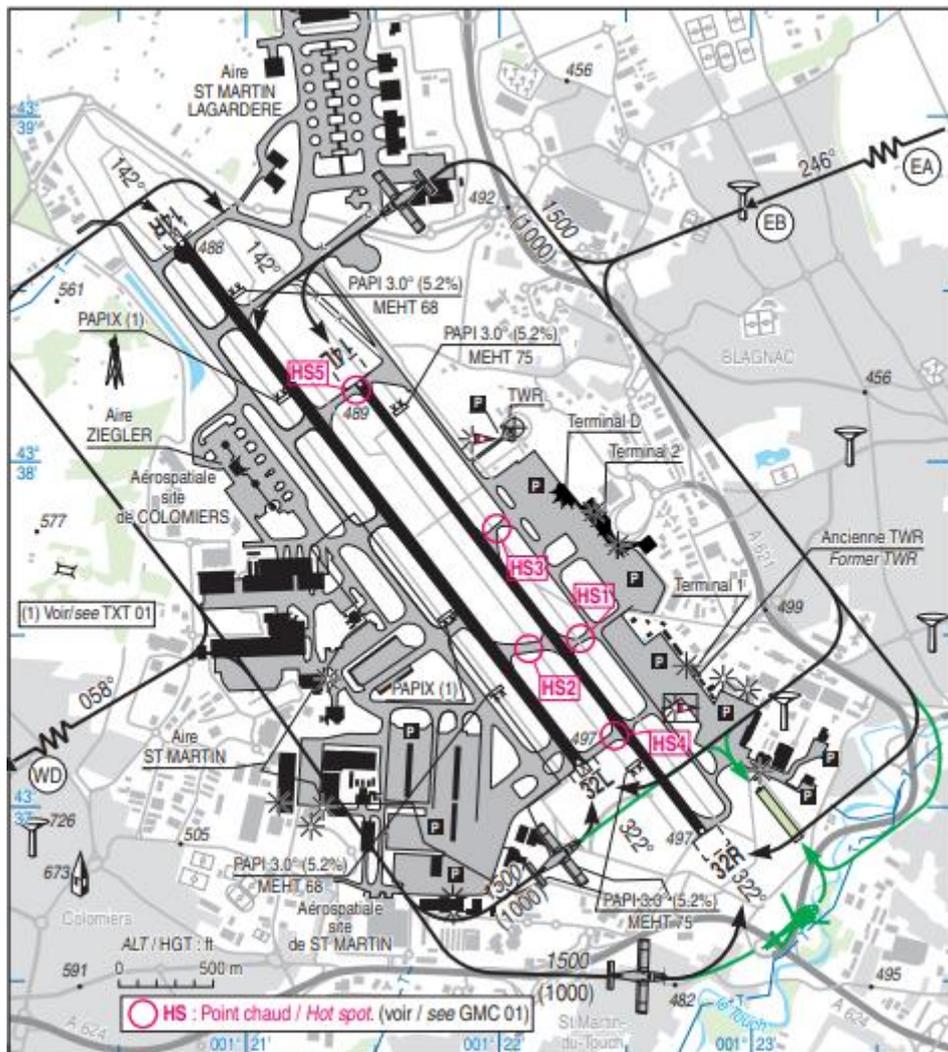
La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire. Egalement, l'ATC est responsable de la séparation entre IFR et l'information de trafic entre IFR et VFR et entre VFR.

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 :

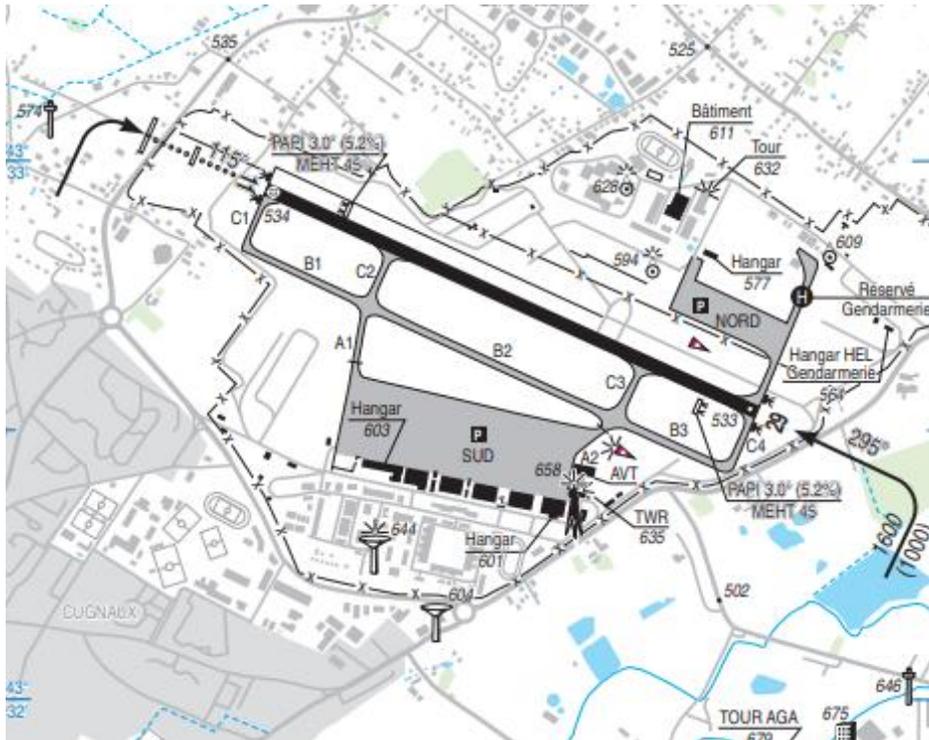
Cheminement « GARONNE » 500 ft MAX, réservé EVASAN et liaisons entre les centres hospitaliers de PURPAN et RANGUEIL.

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	

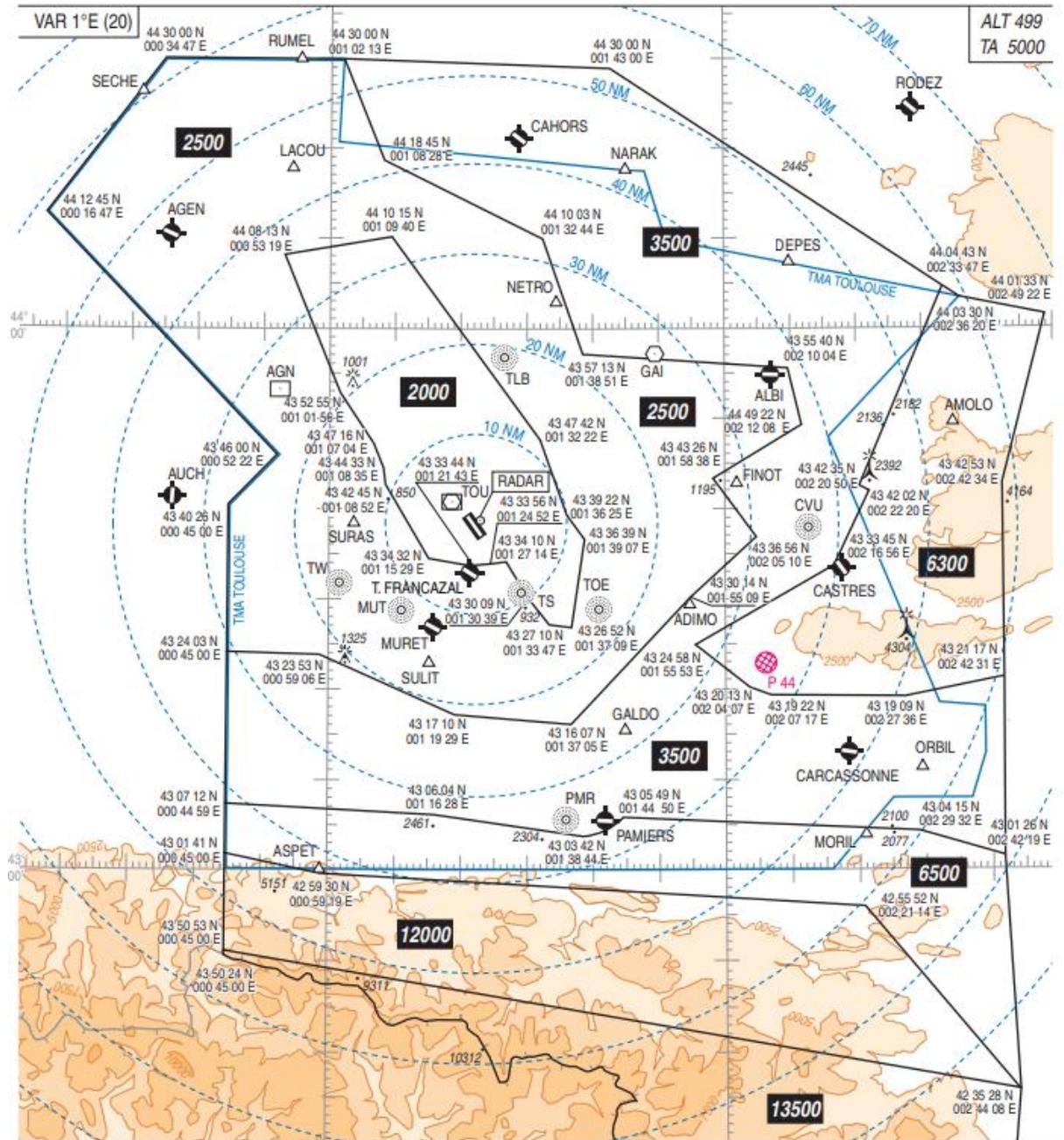
CONSEIL sur IVAO

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.

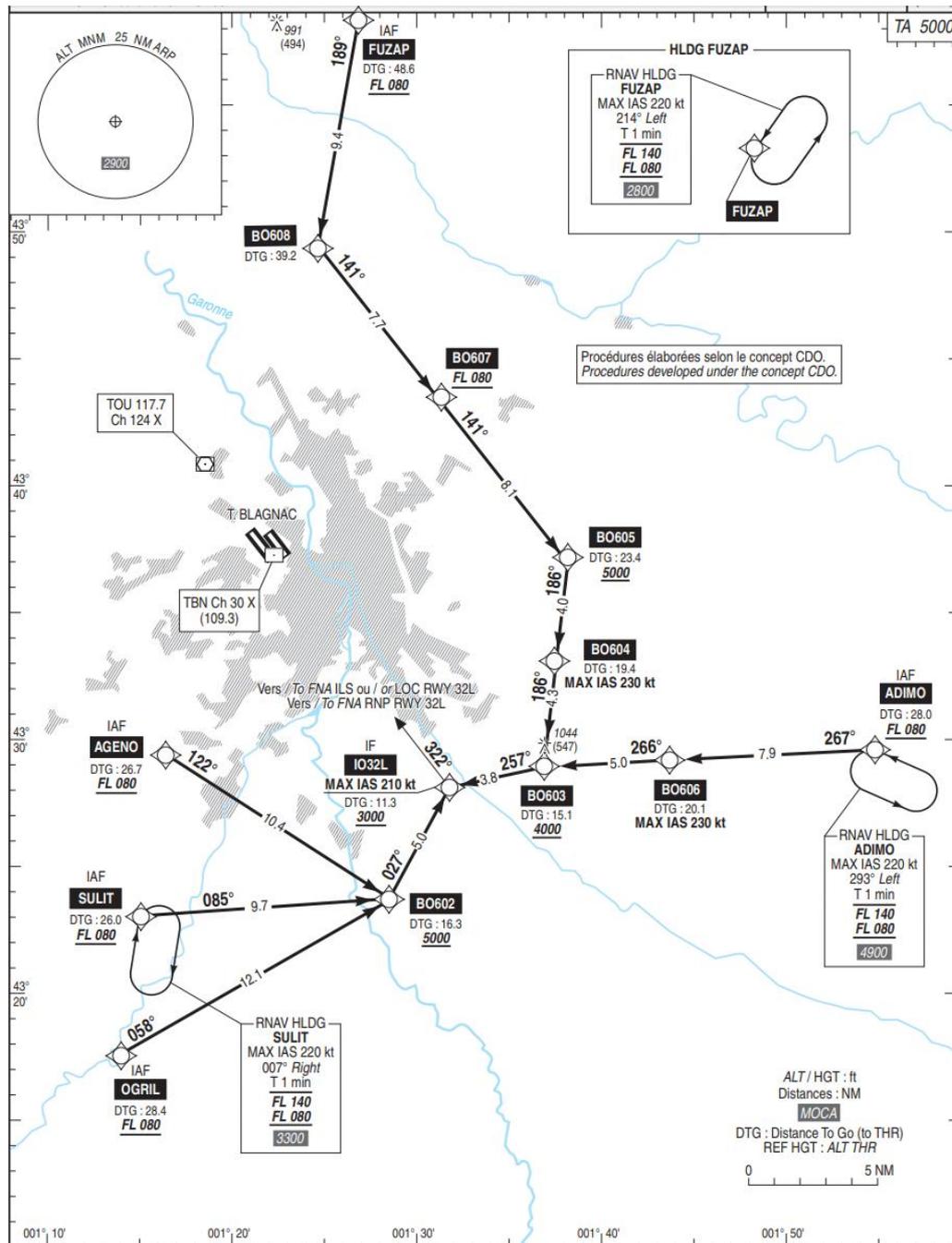
5.4 Les procédures d'arrivée

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

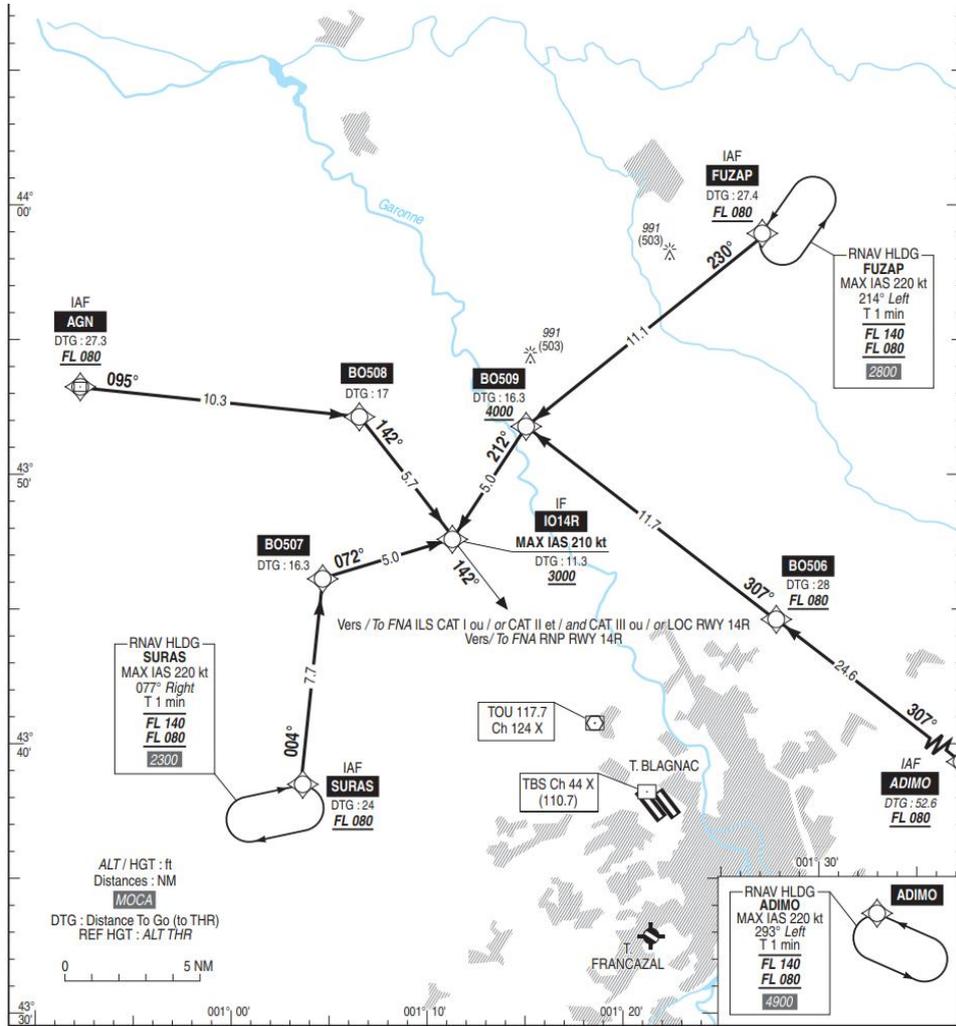
Piste	STAR	Type	IAF	FL IAF
14L/14R	AFRIC 8S	RNAV	ADIMO	FL80
	ASPET 8S	RNAV	SURAS	
	LMB 8S	RNAV	SURAS	
	NARAK 8S	RNAV	FUZAP	
	ORBIL 8S	RNAV	ADIMO	
	SECHE 8S	RNAV	AGN / SURAS	
	TOPTU 8S	RNAV	SURAS	
32L/32R	AFRIC 8N	RNAV	ADIMO	FL80
	ASPET 8N	RNAV	SULIT	
	LMB 8N	RNAV	SULIT	
	NARAK 8I	RNAV	BO605	
	NARAK 8N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

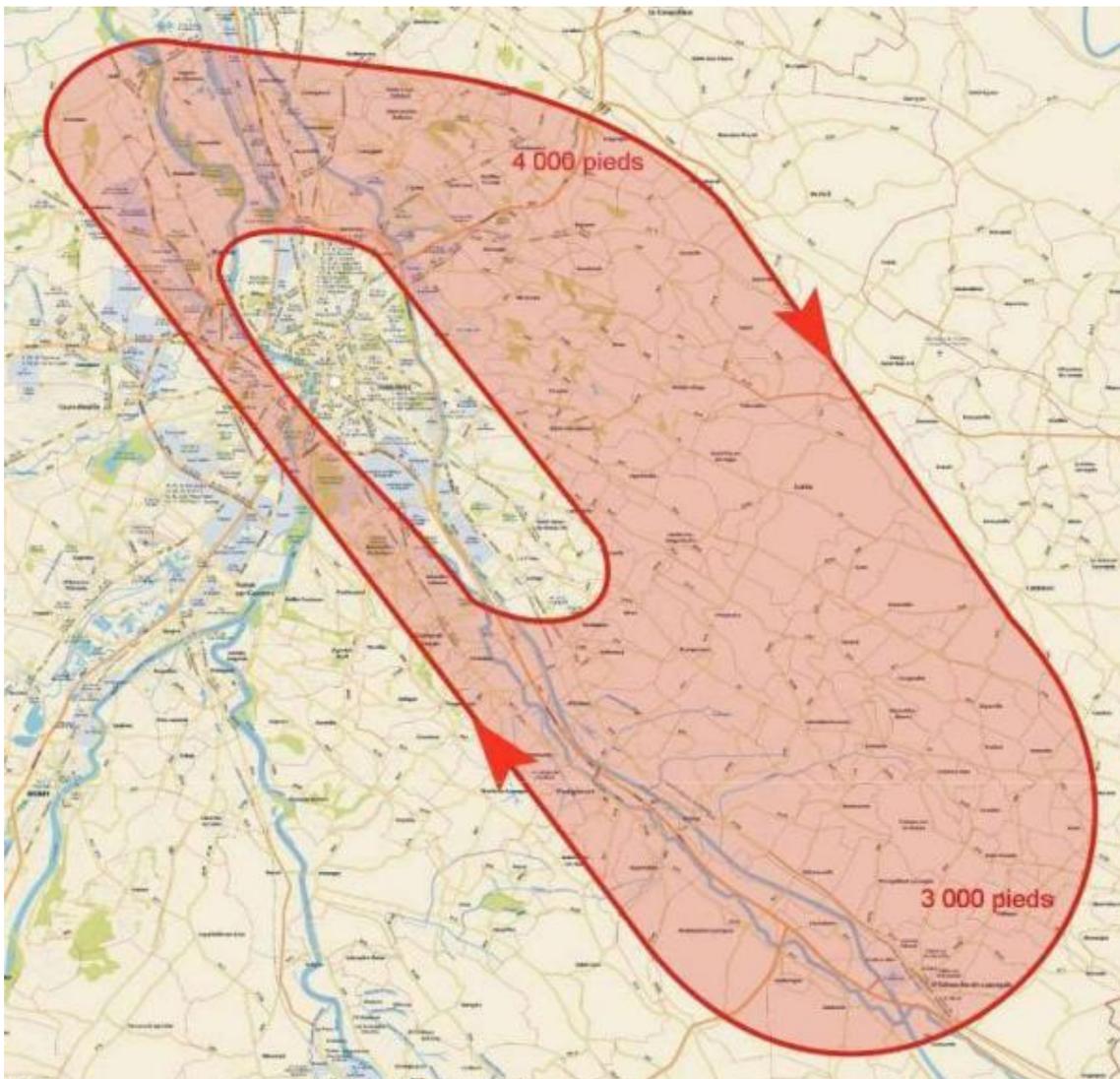
5.8.1 Circuits couleur Airbus

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.

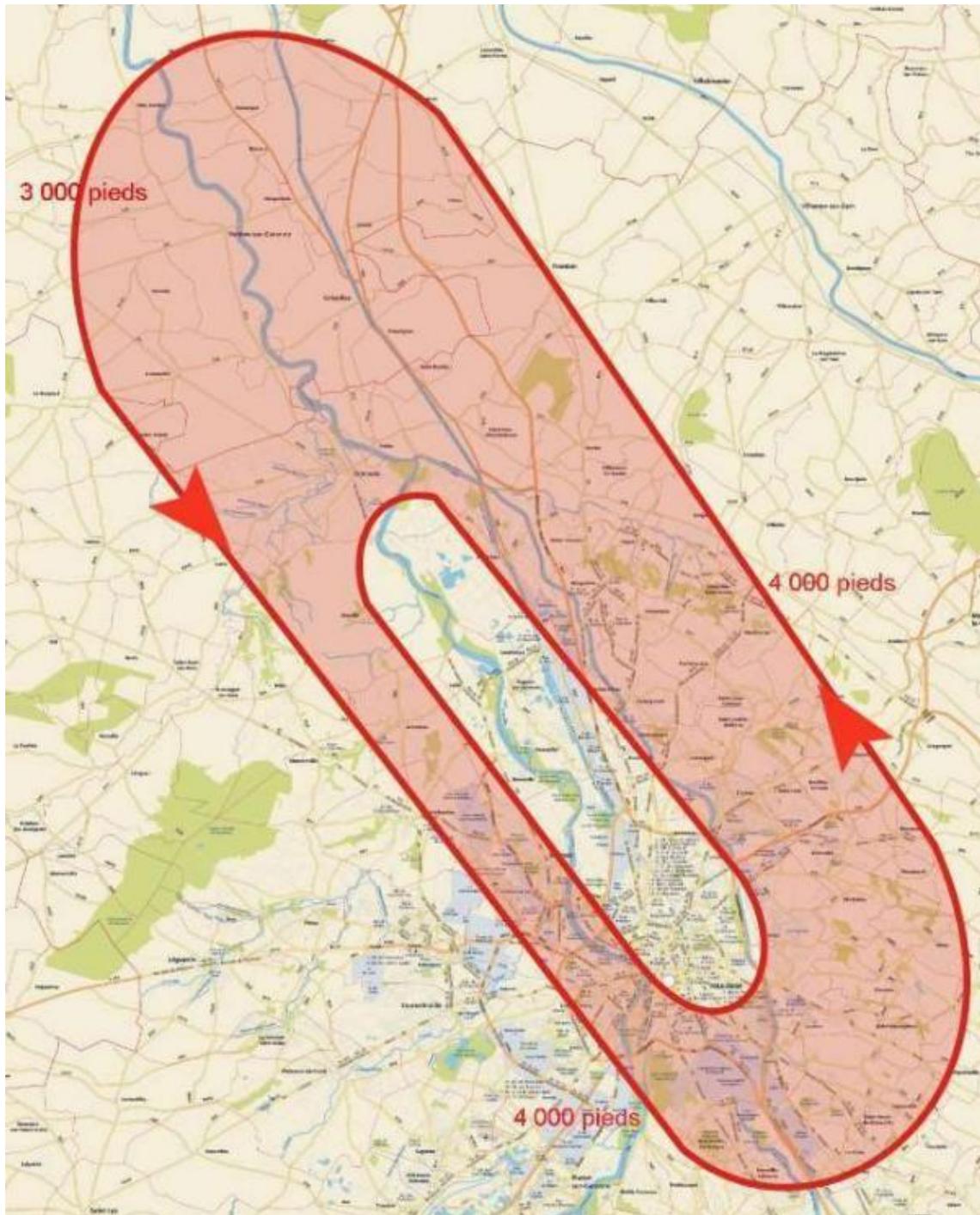
5.8.1.1 Le circuit *rouge*

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.

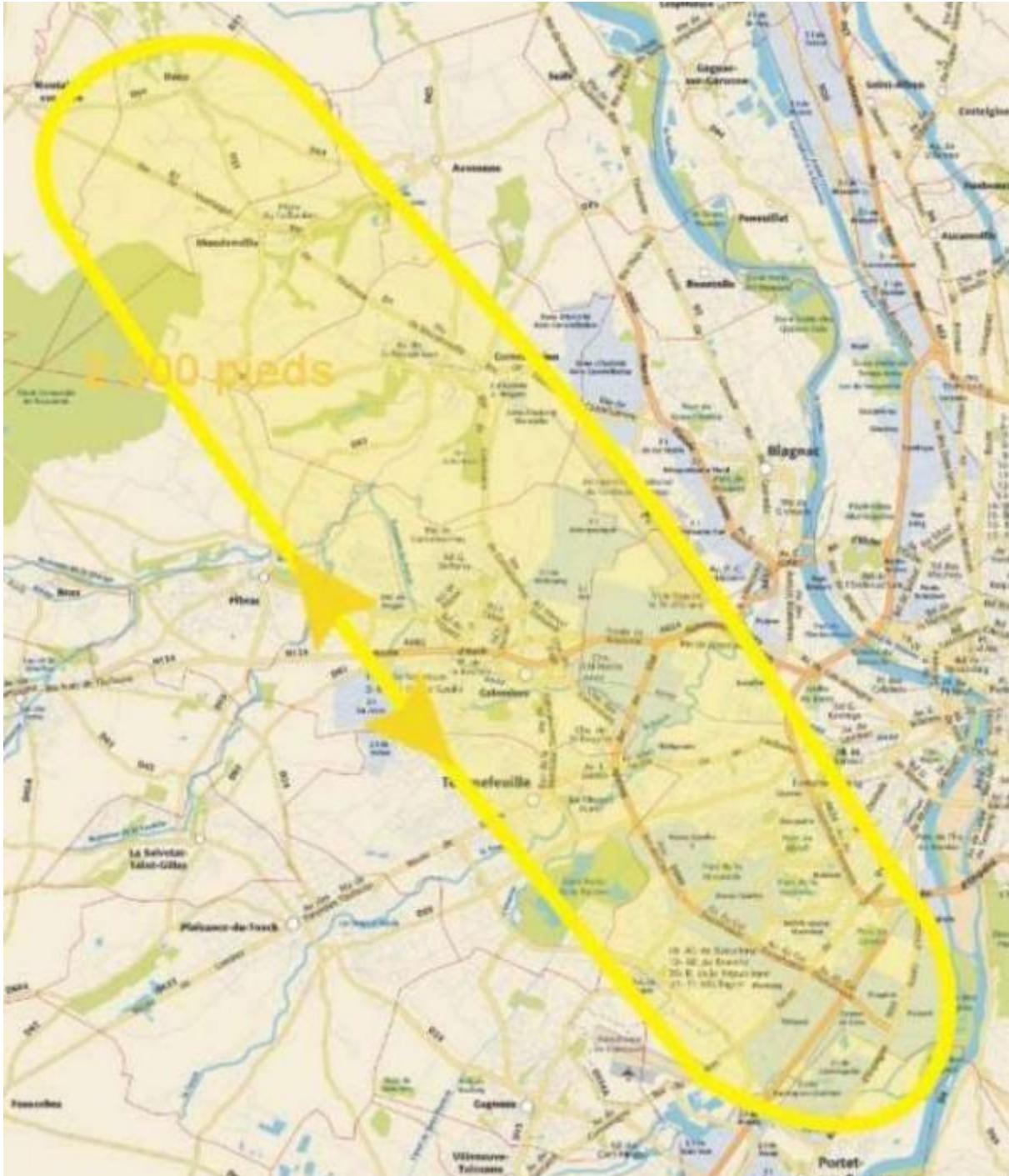


En configuration 14 : Montée dans l'axe vers 4000 ft, puis virage à gauche pour aller chercher une large vent arrière (attention : survol de Toulouse interdit en dessous de 4000 ft). Puis guidage radar pour intercepter l'ILS 14R.



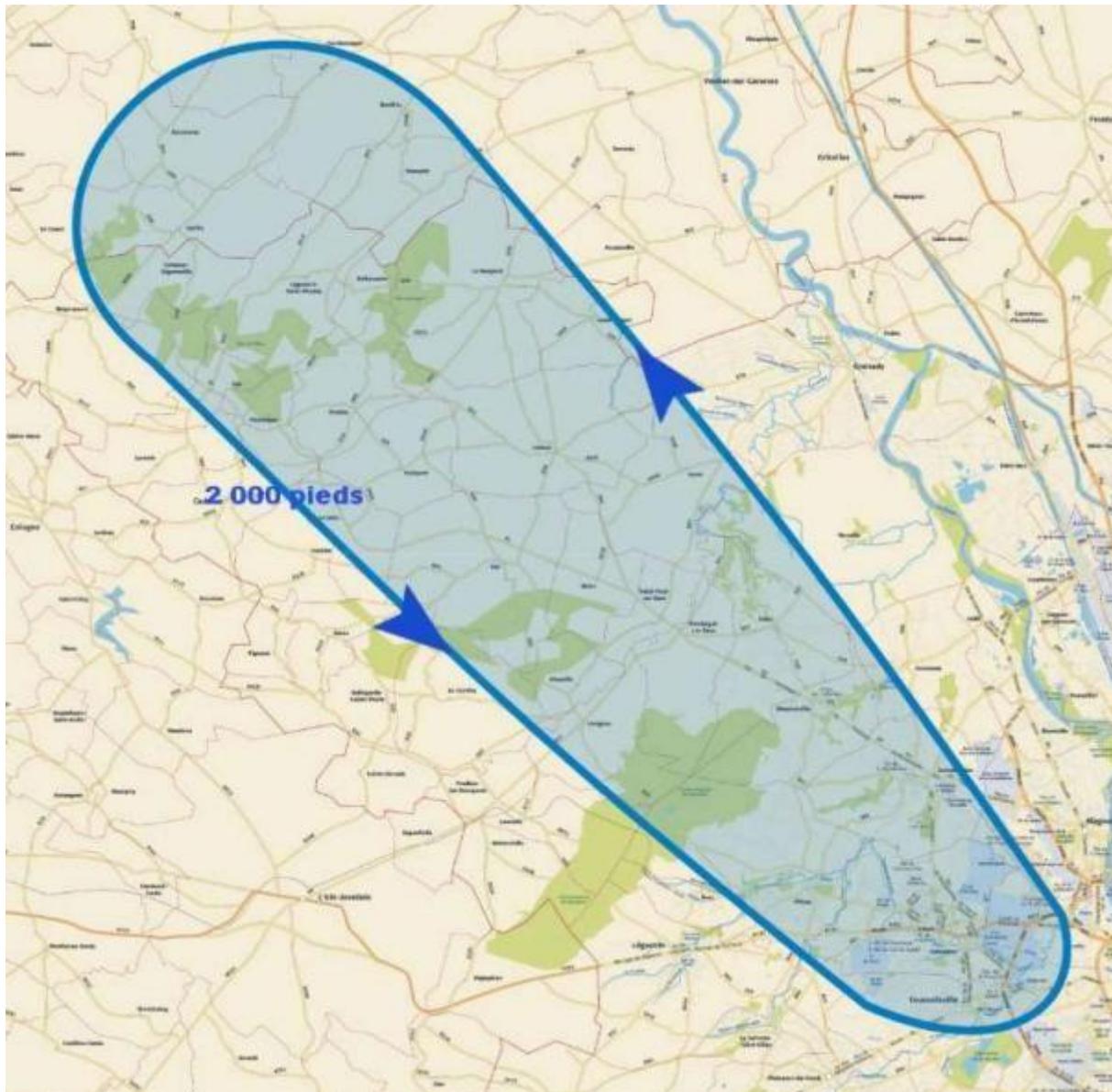
5.8.1.2 Le circuit *jaune*

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](#).