

TOULOUSE BLAGNAC

3.4.3 Interception d'une CDO après l'IAF

Une CDO publiée peut être interceptée en aval de l'IAF par guidage radar ou par directe vers un point intermédiaire de la CDO.

Dans ces deux cas, les contraintes de niveau et de vitesse associées à la CDO interceptée s'appliquent aux DTG correspondants aux points de restriction publiés (aviser le contrôle en cas d'impossibilité).

3.5 Limitation de vitesse

Dans la TMA TOULOUSE parties 2 et 3, la vitesse est limitée à IAS 250 kt en dessous du FL 100 sauf clairance explicite et à l'initiative du contrôle uniquement.

Toutefois, pour les aéronefs qui, pour des raisons techniques ou de qualité de vol ne peuvent maintenir 250 kt, une vitesse plus élevée est possible après accord du contrôle

4 DEPARTS**4.1 PROCEDURE DE DEPART**

Service de délivrance de la clairance départ par liaison de données : La demande de clairance départ par liaison de données doit être initialisée par les équipages 10 minutes avant l'heure prévue de mise en route.

L'accusé de réception de l'équipage devra parvenir au service du contrôle au plus tard trois minutes après l'émission de la clairance.

En cas d'absence de réponse trois minutes avant l'heure prévue de mise en route, l'équipage contactera la fréquence prévôl pour obtenir la clairance. Le service de délivrance de la clairance départ par liaison de données ne sera pas initialisé par l'équipage si le vol projeté ne respecte pas les itinéraires et les pentes publiées.

Sauf remarque particulière mentionnée dans le message, la clairance départ obtenue par liaison de données tient lieu d'autorisation de mise en route.

L'autorisation de repousser et de rouler sera délivrée sur la fréquence Sol.

4.2 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS**DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS RWY14**

Les départs omnidirectionnels ne peuvent se substituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité ou condition particulière (avion non équipé RNAV pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...).

Utilisables uniquement pour les avions hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

Monter dans l'axe jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Utilisables pour les jets :

Monter dans l'axe jusqu'à 4000ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

voir AD 2 LFBO SID RWY 14L/14R RNAV INSTR 01.

DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS RWY32

Les départs omnidirectionnels ne peuvent se substituer aux départs standards (SID), sauf contrainte de sécurité ou condition particulière (avion non équipé RNAV pour des SID RNAV uniquement, brouillage RNAV...).

Utilisables uniquement pour les avions hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

Monter dans l'axe jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Utilisables pour les jets :

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.

Pentes minimales théoriques de montée :

voir AD 2 LFBO SID RWY 32L/32R RNAV INSTR 01.

3.4.3 CDO interception after IAF

A published CDO may be intercepted afterwards the IAF with a radar guidance or a direct routing to an intermediate point of the CDO.

In both cases, level and speed constraints related to the intercepted CDO apply to DTGs related to published restriction points (advise ATC if not possible).

3.5 Speed limitation

Within TOULOUSE TMA parts 2 and 3, the speed is limited to IAS 250 kt below FL 100 except with explicit clearance and on the ATC's initiative only.

However, for aircraft which cannot maintain 250 kt for technical reasons or for flight quality, an higher speed is possible after clearance.

4 DEPARTURE**4.1 DEPARTURE PROCEDURE**

Departure clearance data-link service :

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

The clearance echo-back message must be received by air traffic control at the latest three minutes after clearance has been issued.

In case of lack of response three minutes before the scheduled start-up time, the aircrew should contact the preflight frequency to obtain departure clearance. The departure clearance data-link service should not be initiated by the aircrew if their scheduled flight plan does not comply with the published SID and climb gradient.

Unless otherwise mentioned in the message, the data-link departure clearance means start-up clearance as well.

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

4.2 MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES**MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES RWY14**

Omnidirectional departures cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for RNAV S/Ds only, RNAV interference...).

Usable only for propeller and piston ACFT (or for safety reasons for jets) :

Climb on axis up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Usable for jets :

Climb on RWY axis up to 4000ft, then proceed direct route climbing up to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

see AD 2 LFBO SID RWY 14L/14R RNAV INSTR 01.

MULTIDIRECTIONAL DEPARTURES RWY32

Omnidirectional departures cannot replace standard departures (SID) except for safety reasons or special conditions (ACFT not equipped with RNAV for RNAV SID only, RNAV interference...).

Usable only for propeller and piston ACFT (or for safety reasons for jets) :

Climb on axis up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Usable for jets :

Climb on RWY axis up to 1000 ft, or above, direct to TOU then proceed direct route climbing up to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

see AD 2 LFBO SID RWY 32L/32R RNAV INSTR 01.