

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

AD 2 LFBO.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*

LFBO - TOULOUSE BLAGNAC

AD 2 LFBO.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Position GEO ARP	43°38'06"N 001°22'04"E	
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Tour.	Tower.
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	3,6 NM WNW de TOULOUSE.	3.6 NM WNW from TOULOUSE.
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	499 ft	
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	27 ° C	
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	160 ft	
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	1.6594°E	
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2025 (0.121°)	
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	ATB	
	Adresse / <i>Address</i>	BP 103 31703 BLAGNAC	
	Telephone	0 825 380 000	
	FAX		
	TELEX	TL SAPXH et TLSCHXH	
	AFS	LFBOYDYX	
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR	
8	Observations / <i>Remarks</i>	ATB : Aéroport Toulouse-Blagnac	

AD 2 LFBO.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	H24	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	H24	
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	H24	
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BORDEAUX (voir / see GEN)	
5	BDP / <i>ARO</i>		
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	H24	
7	ATS	H24	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	SASCA Horaires : H24 Paiement : cartes TOTAL et BP. Pour un paiement comptant hors contrat, suivre procédure suivante : - TOTAL : les avitaillements doivent systématiquement faire l'objet d'un accord de la part de la direction commerciale d'AIR TOTAL. - BP : l'avitaillement ne peut se faire qu'après vérification que le client ne figure pas sur la "liste noire" BP. WORLD FUEL SERVICES : Horaires : 0400-2200 7/7. En dehors de ces horaires sur demande avec préavis 45 min. Paiement : AVCARD, Carte WFS, UVAIR, COLT. TEL : 06 59 75 11 77	SASCA Hours : H24 Payment : TOTAL and BP cards. For out-of-contract cash payment follow the following procedure : - TOTAL : refueling must be systematically approved by AIR TOTAL commercial management. - BP : refueling can only be done after verification that the customer is not on the BP "blacklist". WORLD FUEL SERVICES : Hours : 0400-2200 7/7. Outside these SKED : on request 45 min before. Payment : AVCARD, WFS card, UVAIR, COLT. TEL : 06 59 75 11 77
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	Non disponible.	Not available.
10	Sûreté / <i>Safety</i>	Horaires de contrôle de sûreté sur l'aérogare d'aviation générale : LUN-VEN : 1230-1630 En dehors de ces horaires toute demande sera traitée entre le demandeur autre qu'ATB et l'opérateur de sûreté et facturée au demandeur.	Security control SKED on general aviation terminal: MON-FRI: 1230-1630 Outside these SKED, all request will be handled between the applicant other than ATB and the security operator and will be charged to the applicant.
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	Assuré	Provided
12	Observations / <i>Remarks</i>	Pour plus d'informations contacter le Chef d'Escale de Permanence ATB : 05 61 42 45 05 / E-mail : cep@toulouse.aeroport.fr GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : 0400-2100, astreinte en dehors de ces horaires : 7/7.	For more information contact stopover chief : 05 61 42 45 05 / E-mail : cep@toulouse.aeroport.fr GRF (RWY surface condition assessment and report service) : 0400-2100, on-call outside these hours : 7/7.

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

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

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

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

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

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	9	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	Moyens de secours aéronautiques : 1 VIM 110 (Véhicule Intervention Mousse) muni de 12000 L d'eau, 250 kg de poudre. 1 VIM 110 muni de 10700 L d'eau, 250 kg de poudre. 1 VIM 90 muni de 9150 L d'eau, 250 kg de poudre.	Aeronautical rescue equipment : 1 VIM 110 (foam intervention vehicle) equipped with 12000L of water, 250 kg of powder. 1 VIM 110 equipped with 10700 L of water, 250 kg of powder. 1 VIM 90 equipped with 9150 L of water, 250 kg of powder.
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Procédure gestionnaire AD	AD operator procedure
4	Observations / <i>Remarks</i>	Modulation au niveau 7 suivant horaire (voir NOTAM). Demande de niveau 9 possible avec PPR PN 7 jours au +33.(0)5.61.42.45.05	Modulation to level 7 according to SKED (see NOTAM). Level 9 request possible with PPR PN 7 days to +33.(0)5.61.42.45.05

AD 2 LFBO .7 **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige** *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	Moyens internes : 3 tracteurs équipés de 3 lames. 1 mini tracteur + lame (utilisation sur les aires de trafic). 2 cuves d'épandage trainées de 3600 litres. 60 000 litres de déverglaçant liquide (pour l'aire de mouvement). 1 véhicule de déneigement des allées de parkings auto (côté public). Plusieurs équipements manuels de salage (côté public). Moyens externes supplémentaires : Soit 2 niveleuses équipées en continu. Soit 3 niveleuses avec lames caoutchoutées pendant 8h. 1 véhicule poids lourd de déneigement et de salage pour la voie publique. Le déverglaçage de l'aire de mouvement est réalisé suivant les priorités de dégagement, en action curative uniquement. Type de produit déverglaçant pour les pistes : CLEARWAY F1 (formiate de potassium). Provifrost KF ECO (formiate de potassium).	Internal materials : 3 tractors equipped with 3 skew blades. 1 mini tractor + 1 skew blade (use on apron). 2 mobile 3600 litres spreading tanks. 60 000 litres of deicing fluid (for movement area). 1 snow removal vehicle for drives of car parks (public side). Several manual salting equipments (public side). Additional external materials : Either 2 permanently equipped levellers. Or 3 levellers with rubber blades during 8 hours. 1 truck for snow removal and salting for public way. Deicing of the movement area is carried out according to clearance priority, as a curative action only. De-icing product for runway : CLEARWAY F1 (kalium formiat). Provifrost KF ECO (kalium formiat).
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	- La piste 14R/32L dégagée sur une largeur de 30m et sur toute la longueur. - Les voies de circulation reliant la piste 14R/32L aux aires de stationnement sont traitées immédiatement après la piste (les lignes de guidages au sol sont conservées visibles au fur et à mesure des chûtes de neige). - Les voies de circulation restantes, ainsi que la bretelle conduisant au parking Aérospatiale et CEV. - L'ordre des opérations décrites peut varier en fonction du trafic attendu, des conditions d'exploitation et des conditions météorologiques.	RWY 14R/32L over a width of 30m and all the length. - The TWY connecting the RWY 14R/32L with the parking area will be cleared immediately after the RWY (the ground guidance marking will be cleared as the snowfalls go along). - The remaining TWY and the strip leading to the Aérospatiale parking area and to the CEV (flying test center). - The order in which the operations described above are carried out may vary depending on the anticipated traffic, operating conditions and meteorological conditions.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 Les phénomènes d'une durée prévisible supérieure à 6 heures font l'objet d'une diffusion par NOTAM NEIGE. Si la durée prévisible est inférieure à 6 heures, un avis d'enneigement est envoyé aux cinq ACC en FRANCE pour diffusion aux aéronefs en vol.	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 Snow conditions likely to last longer than 6 hours will be the subject of a SNOWTAM. If the anticipated time is less than 6 hours, a snowfall or ice warning will be sent to the 5 french ACC for transmission to ACFT in flight.

AD 2 LFBO.8

Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification *Aprons, TWY and check locations*

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Béton bitumineux ou béton.	Bituminous concrete or concrete.
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	Non disponible	Not available
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	TWY M2, M4, M8, M10, M11, N1, N2, N4, N6, N8, P10, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, S2, S3, S4, S6, S8, S10, S11, T40, T50, T55, T60, T100, T101, W20, W30, W35, W40, W50, W60, W80, W90, W100 : 25 m. TWY T21, T22, T41, T51, T61, T65, T71, T81 : 23 m. TWY T10, T11, T12 : 22.5 m. TWY T20, T42, T43, T44 : 18 m.	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Toutes les voies de circulation en béton bitumineux, sauf les voies M8, S2, S4, W60, W80, W90 et W100 en béton.	All TWY in bituminous concrete, except TWY M8, S2, S4, W60, W80, W90 and W100 in concrete.
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	M4 : 54 F/C/W/T N8 : 60 F/B/W/T S4, S2 : 63 R/C/W/T N6 : 54 F/B/W/T N4, T40, T41 : 61 F/A/W/T M8 : 60 F/C/W/U P10 : 51 F/C/W/T P40, N2, P20, P50, P55, P60, P65, P70, T50, T51 : 61 F/B/W/T T55, T60, T65 : 60 F/C/W/T S3, M2 : 63 F/C/W/T S6 : 64 F/C/W/T S8, S10 : 69 F/B/W/T W30, W35, W40, W50, S11, M11, P100, P101, T100, T101 : 53 F/C/W/U W20 : 53 F/C/W/T W60, W80, W90, W100 : 61 R/B/W/T	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Aire passagers et aire de fret. Roulette de nez sur TWY T50 (43°37'44.10"N - 001°22'18.25"E).	Passengers' and freight areas. Nose wheel on TWY T50 (43°37'44.10"N - 001°22'18.25"E).
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	ALT moyenne aire passagers / aire de fret : 488 ft. ALT roulette de nez sur TWY T50 : 487 ft.	Passengers' and freight areas mean ALT : 488 ft. Nose wheel ALT on TWY T50 : 487 ft.
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	A10 43°37'18.83"N 001°22'40.68"E A12 43°37'19.66"N 001°22'42.18"E A13 43°37'20.48"N 001°22'43.68"E A14 43°37'21.30"N 001°22'44.92"E A15 43°37'21.94"N 001°22'46.08"E A16 43°37'22.01"N 001°22'45.84"E A20 43°37'22.37"N 001°22'36.99"E A22 43°37'23.20"N 001°22'38.49"E A23 43°37'24.02"N 001°22'39.99"E A24 43°37'24.67"N 001°22'41.41"E A25 43°37'25.30"N 001°22'42.57"E B10 43°37'25.99"N 001°22'33.23"E B11 43°37'25.98"N 001°22'35.87"E B12 43°37'26.88"N 001°22'34.86"E B13 43°37'27.78"N 001°22'36.50"E B14 43°37'28.67"N 001°22'38.13"E B20 43°37'21.28"N 001°22'38.13"E B21 43°37'26.12"N 001°22'33.51"E B22 43°37'22.11"N 001°22'39.63"E B24 43°37'23.75"N 001°22'42.37"E B25 43°37'24.39"N 001°22'43.53"E B31 43°37'27.32"N 001°22'35.69"E B41 43°37'28.51"N 001°22'37.86"E C1 43°37'16.83"N 001°22'48.53"E C2 43°37'17.75"N 001°22'47.56"E C3 43°37'18.68"N 001°22'46.59"E C4 43°37'19.61"N 001°22'45.62"E D10 43°37'27.17"N 001°22'31.75"E D12 43°37'28.33"N 001°22'33.91"E D20 43°37'31.36"N 001°22'27.63"E D21 43°37'30.77"N 001°22'28.25"E D22 43°37'32.55"N 001°22'29.12"E D23 43°37'31.49"N 001°22'30.24"E D31 43°37'32.43"N 001°22'29.05"E D41 43°37'31.46"N 001°22'28.94"E D51 43°37'29.74"N 001°22'30.73"E E10 43°37'45.04"N 001°22'31.36"E E20 43°37'43.96"N 001°22'29.69"E E30 43°37'43.61"N 001°22'27.32"E E40 43°37'45.04"N 001°22'26.52"E E42 43°37'45.52"N 001°22'25.01"E E50 43°37'47.60"N 001°22'23.83"E	E52 43°37'48.15"N 001°22'21.89"E E60 43°37'49.59"N 001°22'20.39"E E62 43°37'50.87"N 001°22'19.67"E F10 43°37'43.51"N 001°22'33.87"E F20 43°37'42.28"N 001°22'35.15"E F30 43°37'41.05"N 001°22'36.43"E F40 43°37'39.81"N 001°22'37.71"E F50 43°37'38.58"N 001°22'38.99"E F60 43°37'37.82"N 001°22'38.30"E G10 43°37'12.83"N 001°22'52.97"E G12 43°37'11.04"N 001°22'54.25"E G20 43°37'14.65"N 001°22'54.90"E G21 43°37'14.97"N 001°22'55.63"E G22 43°37'15.31"N 001°22'56.43"E G23 43°37'15.72"N 001°22'57.19"E G24 43°37'16.02"N 001°22'57.93"E G25 43°37'16.35"N 001°22'58.43"E G26 43°37'17.01"N 001°22'59.12"E G27 43°37'17.63"N 001°23'00.07"E G30 43°37'17.53"N 001°22'53.75"E G31 43°37'18.27"N 001°22'54.41"E G32 43°37'18.97"N 001°22'55.57"E G40 43°37'20.50"N 001°22'54.02"E K11 43°37'39.60"N 001°22'31.36"E K12 43°37'40.34"N 001°22'29.97"E K22 43°37'39.23"N 001°22'31.41"E K32 43°37'38.15"N 001°22'32.66"E U10 43°37'53.17"N 001°22'17.80"E U11 43°37'53.17"N 001°22'17.79"E U12 43°37'52.77"N 001°22'16.22"E U20 43°37'52.89"N 001°22'14.06"E U21 43°37'52.90"N 001°22'14.60"E U22 43°37'53.12"N 001°22'12.91"E U30 43°37'54.02"N 001°22'11.29"E U31 43°37'53.92"N 001°22'12.00"E U32 43°37'54.80"N 001°22'10.34"E U40 43°37'56.20"N 001°22'09.65"E U41 43°37'56.00"N 001°22'09.77"E U42 43°37'57.39"N 001°22'09.42"E V10 43°37'58.55"N 001°22'11.23"E V12 43°37'59.72"N 001°22'12.77"E
6	Observations / <i>Remarks</i>		

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

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

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

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles.	See aerodrome ICAO chart and obstacle charts.
Pour les aérodromes listés en annexe I de l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , des données de terrain et d'obstacles (TOD) sont disponibles sur la Boutique en ligne du site internet du SIA (cf également AIP GEN 3.1.6).	For aerodromes listed in Annex I of l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique , terrain and obstacle data (TOD) are available on online store on SIA Website (see also AIP GEN 3.1.6).

AD 2 LFBO.11 Renseignements météorologiques Meteorological information

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

AD 2 LFBO.12

Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY		Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4		5	6
14L	142.91 (141)	3025 x 45	60 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		43°38'14.51"N 001°21'27.45"E ----- GUND 160 FT	THR : 489ft
32R	322.91 (321)	3025 x 45	60 F/A/W/T béton bitumineux / bituminous concrete		43°36'56.29"N 001°22'48.85"E ----- GUND 160 FT	THR : 497ft
14R	142.90 (141)	3503 x 45	85 F/B/W/U béton bitumineux / bituminous concrete		43°38'38.81"N 001°20'45.36"E ----- GUND 160 FT	THR : 488ft
32L	322.90 (321)	3503 x 45	85 F/B/W/U béton bitumineux / bituminous concrete		43°37'08.27"N 001°22'19.62"E ----- GUND 160 FT	THR : 497ft
RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
14L	NIL	NIL	100	NIL	NIL	NIL
32R	NIL	NIL	100	NIL	NIL	NIL
14R	NIL	NIL	60	NIL	NIL	NIL
32L	NIL	NIL	90	NIL	NIL	NIL

AD 2 LFBO.13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
14L	3025	3125	3025	3025	
32R	3025	3125	3025	3025	
TWY N2	2300	2400	2300		
14R	3503	3563	3503	3503	
TWY M10	3011	3071	3011		
TWY M8	2333	2393	2333		
TWY S10	3018	3078	3018		
TWY S6	1694	1754	1694		
TWY S8	2341	2401	2341		
32L	3503	3593	3503	3503	
TWY M4	2805	2895	2805		
TWY S4	2525	2615	2525		

AD 2 LFBO.14

Balisesage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

RWY ID	APCH		THR couleur colour	PAPI/VASIS	MEHT	TDZ Longueur Length	Balisage axial Centerline LGT			
							Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity
14L	- 900 m - LIH		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	75 ft					
32R			G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	75 ft					
14R	- 870 m - LIH		G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	68 ft	900m	3500	15m	W / W-R / R	LIH (LED)
32L			G	PAPI 3.0 ° 5.2 %	68 ft		3500	15m	W / W-R / R	LIH (LED)
RWY ID	Balisage latéral Edge lighting					Extrémité RWY end		SWY		
	Longueur Length	Espacement Spacing	Couleur Colour	Intensité Intensity		Couleur Colour	Longueur Length	Couleur Colour		
14L	3000	60m	W / Y	LIH (LED)		R			(1)	
32R	3000	60m	W / Y	LIH (LED)		R			(2)	
14R	3500	60m	W / Y	LIH (LED)		R			(3)	
32L	3500	60m	W / Y	LIH (LED)		R			(4)	
(1) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil et à l'extrémité Runway lighting : presence of LED lights at THR and end										
(2) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil et à l'extrémité Runway lighting : presence of LED lights at THR and end										
(3) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil, à la TDZ et à l'extrémité Runway lighting : presence of LED lights at THR, TDZ and end										
(4) Balisage de piste : présence de feux LED au seuil et à l'extrémité Runway lighting : presence of LED lights at THR and end										

AD 2 LFBO.15

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

1	ABN IBN		
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i> Anémomètre / <i>Anemometer</i>		
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i> Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	TWY M2, M11, N2, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, S11, S60, S90, T40, T41, T50, T51, T55, T60, T65, T100, W60, W80, W90, W100. TWY W20, W30, W35, W40, W50, W60, W80, W90, W100, S2, S3, S4, S6, S8, S10, S11, M2, M4, M8, M10, M11, N1, N2, N4, N6, N8, P10, P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101, T10, T40, T50, T55, T60, T65, T100, T101.	
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i> Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	1 alimentation ENEDIS et 2 alimentations secours ENEDIS et groupe électrogène conformes aux approches de précision. 1 s	1 ENEDIS power-unit and 2 ENEDIS emergency power- units and electricity generator in compliance with precision approach.
5	Observations / <i>Remarks</i>	Balisage latéral rétroréfléchissant vers parkings CEV et DSNA. Balisage axial de P90 vers T100 codé orange et vert.	Reflective marking edges towards parking CEV and DSNA. Centre line lighting P90 to T100 coded orange and green.

AD 2 LFBO.16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	FATO : Pentes de surfaces de protection dans les trouées : 4.5% Dimensions : 15 x 15 m Revêtement : chaussée souple (résistance 10 t.) Balisage diurne : oui Balisage nocturne : non Orientation MAG : 141° / 321° TLOF : Position : 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E Altitude : 492 ft Dimensions : 11.4 x 11.4 m Revêtement : chaussée souple (résistance 10 t.) Balisage diurne : oui Balisage nocturne : non Conditions d'utilisation : voir VAC HELISTATIONS.	FATO : Funnels surfaces slope : 4.5% Dimensions : 15 x 15 m Surface : flexible surface (strength 10 t.) Day lighting : yes Night lighting : no MAG orientation : 141° / 321° TLOF : Position : 43°36'55.89"N - 001°23'11.1"E Altitude : 492 ft Dimensions : 11.4 x 11.4 m Surface : flexible surface (strength 10 t.) Day lighting : yes Night lighting : no Operating conditions : see VAC HELISTATIONS.
---	-------------	--	---

AD 2 LFBO.17

Espaces ATS *ATS airspace*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR BLAGNAC 43°50'10"N , 001°18'06"E - 43°47'00"N , 001°21'00"E - 43°42'13"N , 001°32'25"E - 43°38'06"N , 001°28'40"E - 43°36'05"N , 001°27'24"E - 43°33'29"N , 001°29'38"E - 43°32'43"N , 001°30'55"E - 43°29'59"N , 001°37'56"E - 43°25'41"N , 001°24'28"E - 43°26'58"N , 001°20'30"E - 43°30'16"N , 001°10'20"E - 43°46'57"N , 001°04'04"E - 43°50'10"N , 001°18'06"E	D	2000ft AMSL ----- SFC	APP BLAGNAC Approche (FR) BLAGNAC Approach (EN) TWR BLAGNAC Tour (FR) BLAGNAC Tower (EN)	HOR AIC : voir/see AD 2 LFBO. AD 2.3 à l'exclusion de la LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL et de la LF-R 112 FONSORBES lorsqu'elles sont actives. except for LF-R 23 TOULOUSE FRANCAZAL and LF-R 112 FONSORBES when they are active.

AD 2 LFBO.18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
FIS	TOULOUSE Information (FR) <i>TOULOUSE Information (EN)</i>	121.250 MHz	H24	Assistance au VFR dans le SIV TOULOUSE.
FIS	TOULOUSE Information (FR) <i>TOULOUSE Information (EN)</i>	123.930 MHz	H24	VFR en espace D sur instruction CTL-POS 40/FL150. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. VFR in class D airspace, with instruction CTL-POS 40/FL150. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.
APP	BLAGNAC Approche (FR) <i>BLAGNAC Approach (EN)</i>	121.105 MHz	H24	Jusqu'au FL100. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Up to FL100. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.
APP	TOULOUSE Approche (FR) <i>TOULOUSE Approach (EN)</i>	120.355 MHz	H24	APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Agen-Pamiers). Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Secteur WB. TOULOUSE APP (SFC/FL075 Agen-Pamiers sector). Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. Sector WB.
APP	TOULOUSE Approche (FR) <i>TOULOUSE Approach (EN)</i>	123.850 MHz	H24	APP TOULOUSE (SFC/FL075 Secteur Albi-Castres-Carcassonne). Secteur/Sector EB.
APP	TOULOUSE Approche (FR) <i>TOULOUSE Approach (EN)</i>	124.975 MHz	H24	Fréquence supplétive/Auxiliary frequency.
APP	TOULOUSE Approche (FR) <i>TOULOUSE Approach (EN)</i>	125.180 MHz	H24	Secteur OUEST - Contrôle en TMA. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Secteurs AW 1 à 4. West sector - Control within TMA. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. Sectors AW 1 to 4.
APP	TOULOUSE Approche (FR) <i>TOULOUSE Approach (EN)</i>	129.305 MHz	H24	Secteur EST - Contrôle en TMA. Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Secteurs AE 1 à 5 East Sector - Control within TMA. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23. Sectors AE 1 to 5.
TWR	BLAGNAC Prevol (FR) <i>BLAGNAC Delivery (EN)</i>	121.705 MHz	H24	Appareils non-équipés 8,33 KHz : voir AD 2 LFBO.23. Aircraft non 8.33 KHz-equipped : see AD 2 LFBO.23.
TWR	BLAGNAC Sol (FR) <i>BLAGNAC Ground (EN)</i>	121.905 MHz	H24	
TWR	BLAGNAC Tour (FR) <i>BLAGNAC Tower (EN)</i>	118.105 MHz	H24	
AFIS	ST MARTIN Information (FR) <i>ST MARTIN Information (EN)</i>	121.830 MHz	0630-1845 MON, TUE, WED, THU 0630-1645 FRI	Service non rendu en LVP, horaires indicatifs pouvant être modifiés sans préavis. / Service not provided under LVP, SKED are indicative and are subject to change without notice.
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) <i>TOULOUSE Homer (EN)</i>	118.100 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) <i>TOULOUSE Homer (EN)</i>	120.350 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) <i>TOULOUSE Homer (EN)</i>	121.250 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) <i>TOULOUSE Homer (EN)</i>	123.850 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) <i>TOULOUSE Homer (EN)</i>	125.175 MHz	H24	
VDF	TOULOUSE Gonio (FR) <i>TOULOUSE Homer (EN)</i>	129.300 MHz	H24	
ATIS	BLAGNAC (FR) <i>BLAGNAC (EN)</i>	123.130 MHz	H24	Diffusion des paramètres de DEP et ARR. DEP and ARR parameters broadcasting.

AD 2 LFBO.19

Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT	Portée Coverage	RDH (pente) (slope)	Situation Location	
NDB	TW	406 kHz	H24	43°31'50.2"N 001°01'31.0"E	813 ft	30NM		249°/16 NM THR 32L	
VOR-DME	TOU	117.7 MHz CH 124X	H24	43°40'51.0"N 001°18'35.3"E	574 ft	120NM(195°..255°) 70NM FL500			
LOC 32L (I.E.1)	TBN	109.3 MHz	HX	43°38'54.1"N 001°20'29.4"E	487 ft			321°/593 m THR 14R	
GP 32L		332 MHz	HX	43°37'18.6"N 001°22'17.3"E	495 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	349°/323 m THR 32L	
DME 32L		CH 30X	HX	43°37'18.6"N 001°22'17.3"E	535 ft	25NM FL250		349°/323 m THR 32L	
LOC 14R (III.E.4)	TBS	110.7 MHz	HX	43°36'53.0"N 001°22'35.5"E	497 ft			141°/590 m THR 32L	
GP 14R		330.2 MHz	HX	43°38'32.8"N 001°20'58.5"E	485 ft		17.1 m/56 ft (3 °)	120°/348 m THR 14R	
DME 14R		CH 44X	HX	43°38'32.8"N 001°20'58.5"E	545 ft	25NM FL250		120°/347 m THR 14R	
LOC 32R (I.E.1)	TD	108.35 MHz	H24	43°38'22.1"N 001°21'19.5"E	486 ft			321°/294 m THR 14L	
GP 32R		333.95 MHz	H24	43°37'01.1"N 001°22'36.5"E	498 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	297°/314 m THR 32R	
DME 32R		CH 20Y	H24	43°37'01.1"N 001°22'36.5"E	554 ft	25NM		297°/314 m THR 32R	
LOC 14L (I.E.1)	TG	108.9 MHz	H24	43°36'50.0"N 001°22'55.4"E	494 ft			141°/244 m THR 32R	
GP 14L		329.3 MHz	H24	43°38'04.3"N 001°21'29.7"E	489 ft		15.2 m/50 ft (3 °)	169°/320 m THR 14L	
DME 14L		CH 26X	H24	43°38'04.3"N 001°21'29.7"E	528 ft	25NM FL250		169°/320 m THR 14L	

AD 2 LFBO.20

Règlements de circulation locaux Local traffic regulations

20.1 ORGANISMES CHARGÉS DES SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

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

20.1.2 Limites latérales

Limites latérales des parties 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4 NORD, 4-4 SUD, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 et 6 de la TMA : voir ENR 2.1.

20.1.3 Limites verticales

Voir ENR 2.1.

20.2 CALAGE ALTIMÉTRIQUE

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

20.3 MANOEUVRES AU SOL

20.3.1 Généralités

Demi-tours interdits sur la plateforme (taxiways et pistes) à tous les appareils turboréacteurs d'envergure supérieure à 24 m et tous les appareils à hélices d'envergure supérieure à 36 m, les demi-tours se font sous la responsabilité du CDB en l'absence de marquages.

20.3.2 Utilisation TWY P101

Cause dégagement réduit à 84 m :

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

20.3.3 Procédure PUSH AND HOLD

Procédure autorisant une compagnie à utiliser une aire de stationnement éloignée en attente du créneau départ (CTOT). La compagnie sollicite l'Exploitant à l'adresse superviseur-APOC@toulouse.aeroport.fr en amont de la première opération avec un délai de 72 HR afin d'obtenir la procédure.

Le PUSH AND HOLD est réalisable après accord systématique de l'Exploitant et sous les conditions suivantes :

- n'est pas applicable en condition de nuit (SS+30 à SR-30), sauf avec l'assistance d'un placeur en raison de l'absence de barre d'arrêt équipée d'un balisage lumineux.
- n'est pas applicable en conditions LVP (RVR < 550 m et/ou plafond de la base des nuages < 200 ft).
- N'est pas applicable en cas de situation nécessitant la disponibilité des parkings (travaux, saturation, etc.).

Les postes avion attribués pour la réalisation du PUSH AND HOLD sont A20 / B20, A22 / B22 ou ROMEO. L'Exploitant peut également attribuer d'autres postes avions en fonction des disponibilités. Le stationnement se fait en autoguidage en l'absence d'une prestation d'assistance pour le placement.

Toute autorisation définitive de roulage et de stationnement dans le cadre de la procédure PUSH AND HOLD sera demandée par l'équipage au contrôleur sur la fréquence BLAGNAC PREVOL.

20.3.4 Procédures LVP

20341 Mise en configuration LVP et barres d'arrêt

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

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

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

20342 Cheminements LVP : voir GMC 03.

20.3.5 Informations spécifiques pour la circulation d'appareils de code F (envergure > 65 m)

- Appareils concernés : AN124, B747-800, A380

- Cheminements :

Les voies de circulation autorisées aux codes F sont spécifiées sur la carte GMC 04.

La voie de circulation P101 est autorisée aux appareils de type A380 uniquement pour l'activité du constructeur AIRBUS.

- Cheminements en condition LVP :

20.1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL

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

20.1.2 Lateral limits

Lateral limits of the parts 1, 2, 3, 3-1, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4, NORTH, 4-4 SOUTH, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 and 6 of the TMA : see ENR 2.1.

20.1.3 Vertical limits

See ENR 2.1.

20.2 ALTIMETER SETTING

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

20.3 GROUND MANOEUVRING

20.3.1 General

Half-turn prohibited on AD (taxiways and runways) for all turbofan aircraft with wingspan more than 24 m and all turboprop aircraft with wingspan more than 36 m, half-turn under responsibility of the pilot in command if no marking.

20.3.2 Use of TWY P101

Because of clearstrip limited to 84 m :

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

20.3.3 PUSH AND HOLD procedure

Procedure authorising a company to use a remote parking area while waiting for the departure slot (CTOT). The company contacts the Operator at superviseur-APOC@toulouse.aeroport.fr before the first operation, with a 72 HR prior notice to obtain the procedure.

The PUSH AND HOLD is possible after systematic agreement from the Operator and under the following conditions :

- not applicable in night conditions (SS+30 to SR-30), except with the assistance of a marshaller, due to the absence of a stop bar equipped with lighting.
- not applicable in LVP conditions (RVR < 550 m and/or cloud base ceiling < 200 ft).
- not applicable in the event of situations requiring the availability of parking lots (roadworks, saturation, etc.).

The aircraft positions allocated for PUSH AND HOLD are A20 / B20, A22 / B22 or ROMEO. The operator may also allocate other aircraft positions depending on availability. Parking is self-guided in the absence of an assistance service

All final taxiing and parking authorizations under the PUSH AND HOLD procedure will be requested by the crew from the controller on the BLAGNAC DELIVERY frequency.

20.3.4 LVP procedures

20341 LVP operation and stop bars

RVR lower than or equal to 550 m or ceiling lower than or equal to 200 ft. RWY 14R must be vacated at its extremity via TWY M2.

TWY M4 can only be used on specific control clearances.

20342 LVP routes : see GMC 03.

20.3.5 Specific information for code F aircraft movements (wingspan > 65 m)

- Aircraft concerned : AN124, B747-800, A380

- Ground movements :

The TWYs authorized for code F aircraft are specified on the GMC 04 chart.

Taxiway P101 is authorized for A380-type aircraft only for the activity of the manufacturer AIRBUS.

- Ground movements under LVP :

ARRIVEES : les atterrissages en conditions LVP sont autorisés et les cheminement seront spécifiés par le contrôleur.

DEPARTS : les départs en conditions LVP ne sont pas autorisés en raison de l'impossibilité de circuler sur la voie de circulation P101 (sauf activité constructeur).

- Stationnement :

poste de stationnement au large D51. Tout autre stationnement doit être coordonné avec l'Exploitant.

ARRIVALS : Landings in LVP conditions are authorized and the ground movement will be specified by the controller.

DEPARTURES : Departures in LVP conditions are not authorized due to the impossibility of using taxiway P101 (except for manufacturer's activity).

- Parking :

parking stand off D51. Any other parking must be coordinated with the AD Operator.

20.3.6 Distances déclarées

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

Pour l'intersection du TWY N2 et de la RWY 32R, l'origine de la distance déclarée au décollage est située à l'intersection de l'axe du TWY N2 avec la RWY 32R.

20.3.6 Declared distances

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

For the intersection of TWY N2 and RWY 32R, the origin of the declared distance at take-off is located at the intersection of the N2 TWY axis with RWY 32R.

20.3.7 AFIS Vigie-Airbus

Les services d'information de vol et d'alerte sont rendus par l'AFIS Vigie-Airbus pendant les HOR ATS publiés de W20 à W50.

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

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

20.3.7 Vigie-Airbus AFIS

Flight information and alerting services are provided by Vigie-Airbus AFIS during published ATS SKED from W20 to W50.

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

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

20.3.8 Utilisation des transpondeurs sur l'aire de mouvement

L'aéroport de TOULOUSE BLAGNAC est équipé du système de multilatération utilisant les données des transpondeurs Mode-S et visant à améliorer la précision et la fiabilité du système de surveillance des mouvements au sol (SMGCS).

20.3.8 Use of transponders on the movement area

TOULOUSE BLAGNAC airport is equipped with the multilateration system using Mode-S transponder data to improve the accuracy and reliability of the Surface Movement Guidance and Control System (SMGCS).

20.3.8.1 Aéronefs équipés d'un transpondeur mode-S

Le pilote applique la procédure suivante :

Durant tout déplacement sur l'aire de mouvement

- vérifier le bon fonctionnement du transpondeur Mode-S
- a) aéronef au départ, avant tout déplacement (repoussage, roulage) :
 - saisir, en utilisant le FMS ou le boîtier de commande du transpondeur
 - l'identifiant du vol tel que spécifié dans l'item 7 du plan de vol OACI (ex : BAW362, DLH04T, AF651PQ...)
 - ou en l'absence d'identifiant de vol, l'immatriculation de l'aéronef (ex : FHJCR)
- sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)
- sélectionner mode AUTO, si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)
- afficher le code Mode-A assigné par le contrôle
- b) aéronef à l'arrivée, après l'atterrissage et jusqu'à l'arrêt au poste de stationnement :
 - maintenir affiché le dernier code Mode-A assigné par le contrôle
 - sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)
 - sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)
- c) aéronef en déplacement (tractage, changement de poste de stationnement en autonome, vols constructeurs ...) :
 - sélectionner XPNDR ou son équivalent (en fonction du modèle installé)
 - sélectionner mode AUTO si disponible (ne pas sélectionner OFF, ni STBY)
 - afficher le code Mode-A = 0000
- d) aéronef au poste de stationnement
 - sélectionner OFF ou STBY

20.3.8.1 Aircraft equipped with a mode-S transponder

The pilot applies the following procedure :

During any movement on the movement area

- check the correct operation of the Mode-S transponder
- a) outbound aircraft, before any movement (push-back, taxiing) :
 - enter, using the FMS or the transponder control box
 - the flight identifier as specified in item 7 of the ICAO flight plan (e.g. : BAW362, DLH04T, AF651PQ...)
 - or in the absence of a flight identifier, the aircraft registration (e.g. FHJCR)
- select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)
- select AUTO mode, if available (do not select OFF or STBY)
- display the Mode-A code assigned by ATC
- b) inbound aircraft, after landing and until stopping at the parking stand :
 - keep the last Mode-A code assigned by ATC displayed
 - select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)
 - select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)
- c) aircraft moving (towing, standalone change of parking stand, manufacturer flights ...) :
 - select XPNDR or its equivalent (depending on the model installed)
 - select AUTO mode if available (do not select OFF or STBY)
- display Mode-A code = 0000
- d) aircraft at the parking stand
 - select OFF or STBY

20.3.8.2 Aéronefs non équipés d'un transpondeur mode-S ou transpondeur mode-S indisponible

Le pilote d'un aéronef non équipé Mode-S, ou équipé d'un transpondeur dont la fonctionnalité Mode-S est indisponible, se déplaçant sur l'aire de mouvement, affiche le code Mode-A assigné par le contrôle ou à défaut le code = 0000 en stoppant la diffusion du mode C tant que l'aéronef n'est pas sur la piste (décollage ou atterrissage), en plaçant le sélecteur de mode sur la position adéquate.

20.3.8.2 Aircraft not equipped with mode-S transponder or mode-S transponder unavailable

The pilot of an aircraft not equipped with a Mode-S transponder, or equipped with a transponder with an unavailable Mode-S function, moving on the movement area, displays the Mode-A code assigned by ATC or by default the code = 0000, stopping broadcasting of mode C as long as the aircraft is not on the runway (takeoff or landing), by setting the mode selector switch to the appropriate position.

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

21 PROCEDURES ANTIBRUIT (ET AUTRES DISPOSITIONS ENVIRONNEMENTALES)

• Arrêté du 14 décembre 1993 relatif au retrait progressif d'exploitation des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988), de l'organisation de l'aviation civile internationale.

• Arrêté du 28 mars 2011 (JO du 12 avril 2011) portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC.

• Arrêté du 28 juillet 2023 (JO du 25 août 2023) relatif à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance des aéronefs lors de l'escale sur l'aérodrome de TOULOUSE BLAGNAC.

Le non-respect des dispositions énoncées dans ces arrêtés et reprises ci-après peut faire l'objet d'un relevé de manquement et conduire l'ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) à prononcer une sanction sous la forme d'une amende administrative d'un montant maximal de 40 000 euros pour une personne morale.

21.1 Restrictions acoustiques

21.1.1 Définitions

On désigne par :

- « exploitant » l'exploitant technique d'un aéronef ;
- « marge cumulée » d'un aéronef équipé de turboréacteurs : la somme des trois écarts entre le niveau de bruit certifié et la limite admissible définie dans le chapitre 3 de la deuxième partie du premier volume de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 pour chacun des trois points de mesure définis dans cette annexe.

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

21.1.2 Restrictions applicables

Aucun aéronef équipé de turboréacteurs, non certifié chapitre 3, chapitre 4 ou chapitre 14, dont la masse maximale au décollage est égale ou supérieure à 34 000 kg ou dont l'aménagement intérieur maximal certifié pour le type donné de l'avion comporte plus de 19 sièges passagers, ne peut être exploité sur l'aérodrome.

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

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

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

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

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

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

21.1.3 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.1.2 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

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

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

Des dérogations aux dispositions du 21.1.2 peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

21.2 Procédures opérationnelles au départ et à l'arrivée

21.2.1 Procédures applicables

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

Les équipages doivent respecter les consignes de conduite machine des manuels d'exploitation visant à réduire au minimum l'impact sonore des atterrissages et des décollages. Ces consignes doivent être conformes

21 NOISE ABATMENT PROCEDURES (AND OTHER ENVIRONMENTAL PROVISIONS)

• French ministerial order of December 14, 1993 regarding gradual withdrawal from operation of subsonic jet aircrafts not complying with the standards of chapter 3 of annex 16, volume 1, second edition (1988) of the international civil aviation organisation.

• The French ministerial order of March 28th, 2011 (published April 12th, 2011) defines the regulations for noise abatement at TOULOUSE BLAGNAC airfield.

• French ministerial order of July 28, 2023 (published August 25, 2023) regarding the use of aircraft auxiliary power engines during a stopover at TOULOUSE BLAGNAC airport.

Failure to comply with the provisions stated in these orders and described below may result in the filing of an infringement report and may lead ACNUSA (Airport Noise Nuisance Control Authority) to issue a penalty in the form of an administrative fine with maximum amount of 40 000 euros for a legal entity.

21.1 Restrictions based on acoustic performance

21.1.1 Definitions

Referred as :

- "operators" : aircraft technical operators;

- "the cumulative margin of a turbofan engine" : the sum of the difference between the certified noise level and the admissible level as defined in the International Civil Aviation Organization (December 7th, 1944) Annex 16, Volume I, Part II, Chapter 3 for each of the three measurement points as defined in this Annex.

All operators with commercial flight arriving or departing from TOULOUSE BLAGNAC airfield must publish in their operating manuals the classification and the cumulative margin of their aircraft.

21.1.2 Applicable restrictions

No aircraft fitted with turbofan engines not complying with chapter 3, 4 or 14 standards, with MTOW equal or higher than 34 000 kg or with max certified passenger configuration higher than 19 may be operated on the airport.

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

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

Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbofan engines which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 10 EPNdB is authorized :

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

Under the same restrictions, no aircraft fitted with turbofan engines which complies with the standards of chapter 3 with a cumulative margin of less than 13 EPNdB is authorized :

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

21.1.3 Exemptions/waivers

The provisions specified in paragraph 21.1.2 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :

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

Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.

Waivers to the regulations specified in paragraph 21.1.2 may be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.

21.2 Operational procedures on departure and on arrival

21.2.1 Applicable procedures

Aircraft operating IFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.

Aircrew shall observe the engine operation instructions included in operating manuals to reduce noise nuisances during landings and take-offs. These instructions shall comply with the ICAO PANS-OPS provisions, volume 1.

aux prescriptions OACI PANS-OPS, volume 1.

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

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

21.2.1 Procédures au départ

Les vols doivent faire l'objet d'une procédure antibruit de montée au départ. Pour les turboréacteurs en pistes 32R et 32L : départ OACI moindre bruit NADP1.

Sauf situation particulière, ou consigne contraire du service du contrôle, tous les décollages aux instruments doivent s'effectuer en conformité avec la clairance initiale délivrée par le service du contrôle de la circulation aérienne (AD 2 LFBO SID).

Pour les turboréacteurs, et sauf clairance contraire du contrôle aérien ou situation d'urgence :

- survol du premier point de virage du SID est obligatoire ;
- de plus, en piste 14, le respect des éventuelles altitudes planchers avant le premier virage du SID est obligatoire.

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

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

21.2.2 Procédures à l'arrivée

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

Les approches à vue sont interdites, sauf :

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

- pour passage d'une piste à l'autre (baïonnette – side step), aux conditions suivantes :

de jour ou de nuit ;

sur proposition contrôle ou demande pilote ;

aéronef établi en finale entre 10 NM du seuil et le passage 1000ft AMSL.

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

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

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

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

21.2.2 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.2.1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

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

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

Des dérogations aux dispositions du 21.2.1.2 concernant l'interdiction des approches à vue peuvent être accordées à titre exceptionnel par le ministre chargé de l'aviation civile.

21.3 Restrictions APU

21.3.1 Définitions

« Moyens de substitution » : dispositifs fixes ou mobiles sur la plate-forme permettant d'alimenter l'aéronef en courant électrique et en climatisation-chauffage durant le stationnement.

« Heure programmée de départ du point de stationnement » : EOBT (Estimated Off Block Time), définie comme l'heure de départ bloc figurant dans le plan de vol, et régulièrement mise à jour en fonction de la situation opérationnelle.

21.3.2 Utilisation des moyens de substitution

Aircraft operating VFR must comply with noise abatement procedures published in the AIP.

Flying over the hospital of PURPAN is prohibited at any time.

21.2.1 Departing procedures

Flights must be subject to a noise abatement procedure on departure.

Turbofan engines on RWY 32R and 32L : ICAO NADP1 noise abatement departures.

Except in specific situation or unless otherwise instructed by the air traffic control service, all instrument take-offs must comply with the initial clearance issued by the air traffic control service (AD 2 LFBO SID).

For turbofan engines, unless otherwise cleared by the air traffic control service or in an emergency :

- overflight of the first turn point of the SID is mandatory ;
- additionally, for runway 14, compliance with any specified minimum altitudes before the first turn point of the SID is mandatory.

Except in specific situation or unless otherwise instructed by ATC, take-offs by turbofan engines weighing more than 7 tons are forbidden :

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

21.2.2 Arriving procedures

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

Visual approaches are prohibited, except :

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

- to change runway (side-step), under the following conditions :

by day or by night ;

on ATC or pilot request ;

aircraft established on final approach between 10 NM from threshold and passing 1000ft AMSL.

For a missed APCH during visual approach :

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

In order to reduce the noise pollution caused by aircraft, and except for safety reasons, instrument approaches must be carried out in compliance with the following instructions :

- Final approaches must be flown at an angle equal to the glide path angle defined by the ILS ;
- The glide path must be intercepted at 3000 ft AMSL minimum ;
- The optimum slope recommended on initial approach is 5.2%.

21.2.2 Exemptions/waivers

The provisions specified in paragraph 21.2.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :

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

Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.

Waivers to the regulations specified in paragraph 21.2.1.2 concerning the prohibition of visual approaches may be exceptionally granted by the minister in charge of civil aviation.

21.3 APU restrictions

21.3.1 Definitions

« Alternative means » : fixe or mobile devices supplying electricity and air conditioning to an aircraft while parked on apron.

«Planned departure from the parking stand» : EOBT (Estimated Off Block Time), defined as the off-block departure time in the flight plan, and regularly updated according to the operational situation.

21.3.2 Use of alternative devices

L'utilisation des moyens de substitution mis à disposition de l'exploitant de l'aéronef est obligatoire sauf en cas de défaillance de ces moyens de substitution ou de leur incompatibilité technique avec l'aéronef.

21.3.3 Aéronefs au départ

Au départ, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;
- 30 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;
- 60 minutes avant l'heure programmée de départ du point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.4 Aéronefs à l'arrivée

A l'arrivée, l'utilisation de l'APU est limitée à :

- 10 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement est équipé de moyens de substitution ;
- 20 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 140 tonnes ;
- 30 minutes après l'heure d'arrivée au point de stationnement, lorsque le poste de stationnement n'est pas équipé de moyens de substitution en électricité ou en climatisation-chauffage, pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage est supérieure ou égale à 140 tonnes.

21.3.5 Exemptions/dérogations

Le commandant de bord ne peut déroger aux règles définies aux § 21.3.2 à 21.3.4 que s'il le juge nécessaire pour des raisons de sécurité du vol ou de protection de la santé de l'équipage et des passagers, ainsi que tout le personnel intervenant à l'escale dans l'aéronef. Le commandant de bord ou le transporteur fournit aux agents de la gendarmerie du transport aérien au moment du contrôle, les motifs justifiant le dépassement des durées d'utilisation du moteur auxiliaire de puissance définies par les présentes dispositions.

Les dispositions 21.3.2 à 21.3.4 ne s'appliquent pas :

- aux aéronefs effectuant des missions de caractère sanitaire ou humanitaire ;
- aux aéronefs en situation d'urgence tenant à des raisons de sécurité de vol ;
- aux aéronefs militaires et aux aéronefs appartenant à l'État exclusivement affectés à un service public ;
- aux aéronefs transportant des animaux vivants, des végétaux, des produits périssables, des produits médicaux ou cosmétiques pour lesquels il est nécessaire de maîtriser la température ou de garantir la ventilation de la soute ou de la cabine.

21.4 Autres mesures environnementales

21.4.1 Restrictions applicables

21.4.1.1 Inverseurs de poussée

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

21.4.1.2 Essais moteurs

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

Les essais de moteurs ne peuvent se faire que sur l'aire de point fixe « Bikini » et sur l'aire de point fixe protégée du site St Martin Lagardère. Les essais de moteurs sont interdits entre 2200 et 0600, heures locales.

La demande d'essai moteur se fait par l'APOC au 05 61 42 44 44.

Pour les opérations de moins de 5 minutes, il est possible de les faire au point de parking uniquement en présence d'un assistant ou du mécanicien qui sécurise la zone et doit stopper la circulation à l'arrière de l'avion.

21.4.1.3 Vols de nuit

Pour tout aéronef : pas de départ du point de stationnement autorisé avant 0600 pour les vols programmés à compter de 0600, heures locales.

Pour des raisons environnementales et :

- hors impératif de sécurité identifié par le CdB ou par l'ATC ;
- hors situation d'urgence ;
- hors vols nécessitant une priorité ;
- lorsque l'état des moyens de radio navigation et des pistes le permettent ;
- hors vols VFR de nuit.

Except in case of system failure or technical incompatibility, the use of alternative devices provided to the operator, is mandatory.

21.3.3 Departing flights

For departing flights, APU use is limited to :

- 10 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands equipped with alternative devices ;*
- 30 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For aircraft with a MTOW < 140 t ;*
- 60 minutes prior to the planned departure from the parking stand, on parking stands not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning. For aircraft with a MTOW ≥ 140 t.*

21.3.4 Arriving flights

For arriving flights, APU use is limited to :

- 10 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning ;*
- 20 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative devices supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW < 140 t ;*
- 30 minutes after arrival at the parking stand, when the stand is not equipped with alternative means supplying power or air conditioning, for aircraft with a MTOW ≥ 140 t.*

21.3.5 Exemptions/waivers

Unless he deems it necessary, the captain may only waive the rules defined in § 21.3.2 to 21.3.4 for the sake of flight safety, or of passenger, crew or ground handling staff health. In case of an official check, the captain may provide the agent of the "gendarmerie du transport aérien" with the motivations to depart from the rules limiting the use of the APU.

The provisions of § 21.3.2 to 21.3.4 do not apply to :

- aircraft performing humanitarian or ambulance flights ;*
- aircraft in emergency situations, for the sake of the flight safety ;*
- military aircraft and State's aircraft exclusively assigned to a public service ;*
- aircraft carrying live animals, plants, perishable goods, medical or cosmetic goods requiring a strict control over the temperature and the air flow of the cabin or of the cargo compartment.*

21.4 Other environmental provisions

21.4.1 Applicable restrictions

21.4.1.1 Thrust reversers

On landing, thrust reversers or propeller pitch reversers should not be used beyond idle power other than for safety or operational reasons (for example: tailwind, contaminated runway, etc.).

21.4.1.2 Engine testing

"Engine test" means any operation carried out on stationary aircraft with its engine(s) running either for more than 5 minutes or with an engine power higher than that used for start-up or taxiing sequences.

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

Engine tests are prohibited between 2200 and 0600 local time.

Engine test request is made to the APOC telephone : 05 61 42 44 44.

Engine tests of less than 5 minutes can be carried out on the parking area only when an assistant or a mechanic is present to secure the area and stop traffic flow at the rear of the ACFT.

21.4.1.3 Night flights

For any ACFT : no stand leave in order to take off are allowed before 0600 for flights scheduled from 0600 local time.

For environmental reasons and :

- except for safety reasons identified by the pilot in command or the ATC ;*
- except for emergency situations ;*
- except flights requiring priority ;*
- when radionavigation devices and runways are in a proper state ;*
- except night VFR flights.*

Tout vol réalisé durant la nuit, entre 2200 et 0600 heures locales, doit respecter les conditions suivantes :

En piste 14 :

- Les décollages s'effectuent uniquement en RWY 14R, depuis les taxiways M10, S10 ou le seuil entre 2200 et 0000 heures locales et depuis le seuil entre 0000 et 0600 heures locales ;

- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 14R ;

En piste 32 :

- Les décollages s'effectuent en RWY 32R ou RWY 32L depuis le seuil ;

- Les atterrissages s'effectuent uniquement en RWY 32L.

Les contraintes environnementales que l'ATC prend en compte dans le choix de la piste en service notamment sont :

- le gradient de vent en altitude,
- la composante de vent traversier,
- la composante de vent arrière inférieure à 5 kt y compris les rafales,
- les conditions météorologiques.

Enfin, avec une composante de vent traversier, l'occurrence occasionnelle de fortes turbulences en finale 32L peut augmenter les risques d'approches interrompues et peut conduire l'ATC au report de tous les mouvements sur la piste 32R.

Le choix de la piste en service y prend également compte de façon d'autres facteurs comme les servitudes de l'ILS CAT III, la disponibilité des aides de radionavigation, des contraintes opérationnelles, l'état de la piste. Ce choix est effectué par l'ATC après l'étude de l'ensemble de ces données.

Cependant, en configuration vent faible (vent établi de composante axiale inférieure à 5 kt), la piste 14 sera définie comme piste préférentielle entre 2200 et 0600 heures locales. Si les conditions météorologiques le permettent, la piste 32 sera rétablie avant 0600 heure locale.

Any flight at night, between 2200 and 0600 local time, must comply with the following conditions:

Runway 14 in service :

- take-offs should only be performed on RWY 14R, from TWY M10, S10 or THR between 2200 and 0000 local time and from THR between 0000 and 0600 local time;*

- landings shall only be performed on RWY 14R ;*

Runway 32 in service :

- take-offs should only be performed on RWY 32R or RWY 32L from THR;*

- landings shall only be performed RWY 32L.*

ATC shall usually take the following environmental constraints into account when choosing the runway in use:

- the wind gradient at altitude,*
- the cross-wind component,*
- the tail-wind component of 5 kt, including gusts of wind,*
- the weather conditions.*

With a cross-wind component above 15 kt, there may be high turbulence on short final 32L that could result in missed approaches; in this case the traffic may be carried on RWY 32R.

The choice of the active RWY also considers several other factors like ILS CAT III radio-electric constraints, availability of radionavigation aids, operational constraints, RWY conditions... The choice of the active RWY is determined by the ATC considering all the factors above.

However, in light wind configuration (established wind with axial component below 5 kt), RWY 14 will be set as the preferred RWY between 2200 and 0600 local time. Weather conditions permitting, RWY 32 will be re-established shortly before 0600 local time.

21.4.14 Vols d'entraînement

Est considéré comme entraînement toute utilisation répétitive de procédures d'approche aux instruments et/ou tours de piste successifs.

Ce type de vol n'est pas autorisé hors des circuits spécifiques locaux.

L'utilisation de ces circuits est par ailleurs subordonnée à la signature préalable d'un protocole d'accord avec le SNA Sud dont la demande doit être exprimée avec un préavis d'un mois.

Les vols d'entraînement sont autorisés (après signature du protocole d'accord), du lundi au samedi de 0600 à 2000 heures locales.

Seules des dérogations peuvent être accordées pour des impératifs liés à la construction aéronautique :

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

21.4.15 Circulation des quadrimoteurs

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

21.4.2 Exemptions/dérogations

Les dispositions du 21.4.1 ne font pas obstacle à l'atterrissage ou au décollage, à titre exceptionnel, des aéronefs suivants :

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

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

21.4.14 Training flights

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

This type of flight is not authorized outside specific local circuits.

The use of these circuits is subject to the prior signature of a memorandum of understanding with the SNA Sud, whose request must be made with one month's notice.

Training flights are authorized (after signature of the memorandum of understanding) from Monday to Saturday between 0600 and 2000 local time.

Waivers may be granted for aircraft manufacture reasons only :

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

21.4.15 Four-engine aircraft taxiing

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

21.4.2 Exemptions/waivers

The provisions specified in paragraph 21.4.1 do not prevent the following aircraft from landing and/or taking off under special circumstances :

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

Pilots in command may waive the regulations only if they deem it necessary for safety reasons.

AD 2 LFBO.22

Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 GÉNÉRALITÉS

22.1 GENERAL

22.1.1 Clairance anticipée d'atterrissage

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

Délivrance de clairance départ par DCL H24.

22.1.1 Anticipated landing clearance

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

Departure clearance data-link service H24.

22.1.2 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.

22.1.2 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, a higher speed is possible after ATC clearance.

22.1.3 Installations et équipements disponibles

a) Pistes

Les pistes 14L, 32R et 32L sont équipées d'un ILS et sont homologuées uniquement pour des opérations CAT I.

La piste 14R est homologuée pour des opérations Cat IIIB.

Cette piste 14R est équipée d'un ILS, d'une rampe d'approche de 870 m ainsi que d'une zone de toucher des roues constituée de feux blancs unidirectionnels, disposés en paires de barrettes placées symétriquement par rapport à l'axe de piste, commençant au seuil de la piste 14R sur 800 m.

Le balisage axial indiquant le dégagement de la piste 14R par la voie de circulation M2 est composé de feux alternés jaunes et verts entre l'axe de piste et le périmètre de l'aire sensible du localizer de la piste 14R.

Pour les aéronefs au départ les points d'attente M11, W100 ou S2, équipés de barres d'arrêt commandables, sont utilisés. Les départs des voies de circulation intermédiaires ne sont pas autorisés.

En phase de préparation (pré-LVP), seules les pistes 14 sont exploitées. L'ILS de la piste 14R et la rampe d'approche fonctionnent.

En phase LVP :

- Les arrivées atterrissent sur la piste 14R. Sauf instruction particulière, le dégagement des arrivées s'effectue en bout de piste 14R par M2 ou S2.

- L'atterrissage d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'arrivée précédente a dégagé les aires sensibles de l'ILS de la piste 14R. En cas de départ et arrivée simultanés, l'atterrissage d'un aéronef n'est possible que si, lorsqu'il arrive à 2 NM du seuil de la piste 14R, l'aéronef au départ qui le précède a survolé les antennes du localizer de la piste 14R.

b) Taxiways

Le roulage est restreint aux taxiways équipés de balisage axial.

Des routes et cheminements spécifiques en cas de LVP ont été définis, cf. AD 2 LFBO GMC 03.

Le taxiway M4, non équipé de balisage axial, ne peut être utilisé que sur consignes spécifiques de l'ATC. Les taxiways P10 et T10 non équipés de balisage axial sont interdits si la RVR est inférieure à 350 m.

c) Communications

Les pilotes sont informés par l'ATIS quand les procédures LVP sont en cours. Le message sur l'ATIS indique que :

- Les LVP sont en vigueur piste 14R,
- Les RVR seront données au premier contact sur la fréquence de contrôle,
- L'équipage doit vérifier ses minima avant d'entamer l'approche,

L'ATIS indique aussi les éventuelles défaillances d'équipements relatifs aux LVP.

Les RVR mesurées au toucher des roues, mi-piste et extrémité de la piste 14R seront transmises aux pilotes :

- Au départ, au plus tard sur la piste 14R avant le décollage,
- À l'arrivée, au plus tard à 4 NM du toucher des roues sur la piste 14R.

22.1.4 Critères de mise en place et de fin de LVP

La phase de préparation dite pré-LVP commence quand la RVR est comprise entre 550m et 800m et que des opérations Cat III sont prévues.

La phase de LVP commence quand la RVR est inférieure ou égale à 550 m ou si le plafond est inférieur ou égal à 200 ft.

Les LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

22.1.5 Autres informations

En raison de contraintes taxiway (cf. AD 2 LFBO.20), le départ d'aéronefs de catégorie F stationnés côté aérogare n'est pas possible en conditions LVP.

22.1.3 Available installations and equipment

a) Runway

Runways 14L, 32R and 32L are equipped with an ILS and are approved only for CAT I operations.

Runway 14R is approved for Cat IIIB operations.

This runway 14R is equipped with an ILS, approach lights over 870 m as well as a touchdown area made up of unidirectional white lights, arranged in pairs of strips placed symmetrically with relation to the runway axis, starting at threshold of runway 14R over 800 m.

The axial lighting indicating the clearing of runway 14R by taxiway M2 is made up of alternating yellow and green lights between the runway axis and the perimeter of the localizer sensitive area of runway 14R.

For outbound aircraft, holding points M11, W100 or S2, equipped with controllable stop bars, are used. Departures from intermediate taxiways are not allowed.

In preparation phase (pre-LVP), only runways 14 are operated. The ILS of runway 14R and the approach lights are operational.

In LVP phase:

- Inbound aircraft land on runway 14R. Unless specifically provided, inbound aircraft are cleared by the end of runway 14R through M2 or S2.

- Aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous inbound aircraft has cleared the ILS sensitive areas of runway 14R. In case of simultaneous departure and arrival, aircraft landing is possible only if, when arriving at 2 NM from the threshold of runway 14R, the previous outbound aircraft has flown over the ILS sensitive areas of runway 14R.

b) Taxiways

Taxiing is limited to the taxiways equipped with axial lighting.

Specific routes and roads in case of LVP have been defined, see AD 2 LFBO GMC 03.

Taxiway M4, not equipped with axial lighting, can be used only upon specific instructions from the ATC. Taxiways P10 and T10 not equipped with axial lighting are prohibited if the RVR is less than 350 m.

c) Communications

Pilots are informed by the ATIS when the LVP procedures are in progress. The message on the ATIS indicates that:

- The LVPs are effective on runway 14R,
- The RVRs will be given on first contact on the control frequency,
- The flight crew must check its minima before starting the approach,

The ATIS also indicates the possible failures of equipment relating to the LVPs.

The RVRs measured on touchdown, mid-runway and end of runway 14R will be transmitted to the pilots:

- On departure, at the latest on runway 14R before take-off,
- On arrival, at the latest at 4 NM from touchdown on runway 14R.

22.1.4 LVP implementation and end criteria

The preparation phase called pre-LVP starts when the RVR is comprised between 550 m and 800 m and Cat III operations are scheduled.

The LVP phase starts when the RVR is less than or equal to 550 m or if the ceiling is less than or equal to 200ft.

The LVPs end when the RVR becomes greater than 800 m again, the ceiling greater than 200 ft and improvement of these conditions is expected.

22.1.5 Other information

Due to taxiway constraints (see AD 2 LFBO.20), departure of category F aircraft parked on airport terminal side is not possible under LVP conditions.

Un aéronef à l'arrivée devra être aligné sur le localizer au plus tard à 12 NM du seuil de la piste 14R.

22.1.6 Transfert de communications

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

22.1.7 Procédures radar

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

22.1.7.2 Assignment de vitesse

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

22.1.8 Phraséologie utilisée pour les approches ILS Z et ILS Y

Les APCH ILS Z sont préférées aux ILS Y. La terminologie Z ne sera pas utilisée dans les messages ATC. Tout pilote dans l'incapacité d'effectuer une ILS Z et souhaitant faire une ILS Y devra le signaler au premier contact avec TOULOUSE APP.

22.2 VOL A L'ARRIVÉE

22.2.1 Equipement

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

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

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

22.2.2 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).

22.2.3 Approche RNP annoncée sur l'ATIS

En cas de procédure RNP annoncée sur l'ATIS, il est important de s'y conformer et de ne demander une approche ILS que dans l'impossibilité d'effectuer la procédure RNP.

Inbound aircraft shall be aligned on the localizer at the latest at 12 NM from the threshold of runway 14R.

22.1.6 Transfert of communication

FREQ changes should only take place when instructed by appropriate ATC service. ACFT must call immediately whenever the FREQ is changed.

22.1.7 Radar procedures

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

22.1.7.2 *Speed assignment*

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

22.1.8 Phraseology for ILS Z and ILS Y APCH

ILS Z APCH are preferred over ILS Y APCH. The Z terminology will not be used in ATC messages. Any pilot unable to perform an ILS Z APCH and requesting an ILS Y APCH must advise TOULOUSE APP on initial contact.

22.2 ARRIVAL FLIGHTS

22.2.1 Equipment

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

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

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

22.2.2 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).

22.2.3 RNP approach announced on ATIS

If an RNP procedure is announced on ATIS, it is important to comply with it and to request an ILS approach only if unable to perform the RNP procedure.

22.3 VOLS AU DÉPART

22.3.1 Procédure de départ

Service de délivrance de clairance de départ par liaison de données : la demande de clairance de 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 de contrôle au plus tard 3 minutes après l'émission de la clairance.

En cas d'absence de réponse 3 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.

22.3.2 Départs omnidirectionnels

22.3.2.1 Départs omnidirectionnels RWY 14

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 à hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

- Monter 141° jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacles : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070.

Utilisables pour les avions à hélices et jets, interdits aux avions à pistons :

- Monter 141° jusqu'à 4000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. Ne pas tourner avant 8 NM TOU.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL.

- Pente ATS : 9% MNM jusqu'à 3000 ft puis 6% jusqu'au FL 070.

22.3.2.2 Départs omnidirectionnels RWY 32

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 à hélices et pistons (ou pour raison de sécurité pour les jets) :

- Monter 321° jusqu'à 1000 ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6% jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% jusqu'au FL 070.

Utilisables pour les avions à hélices et jets, interdits aux avions à pistons :

- Monter 321° jusqu'à 1000 ft, ou au-dessus, intercepter et suivre R 320 TOU (320°) jusqu'à 2.9 NM TOU (BO320), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Pentes minimales théoriques de montée :

- Obstacle : RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6% jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL.

- Pente ATS : 6% jusqu'au FL 070.

22.3 DEPARTURE FLIGHTS

22.3.1 Departure procedure

Departure clearance data-link service : the data-link departure clearance request must be initiated by aircrews 10 minutes before scheduled start-up time.

The clearance echo-back message must be received by air traffic control at the latest 3 minutes after clearance has been issued.

In case of lack of response 3 minutes before the scheduled start-up time, the aircrew should contact the delivery 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.

22.3.2 Omnidirectional departures

22.3.2.1 Omnidirectional departures RWY 14

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

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

- Climb 141° up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.

- ATS slope: 6% up to FL 070.

Usable for turboprops and turboprops ACFT, prohibited to piston ACFT :

- Climb 141° up to 4000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude. Do not turn before 8 NM TOU.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.

- ATS slope: 9% MNM up to 3000 ft then 6% up to FL 070.

22.3.2.2 Omnidirectional departures RWY 32

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

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

- Climb 321° up to 1000 ft, then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.

- ATS slope: 6% up to FL 070.

Usable for turboprops and turboprops ACFT, prohibited to piston ACFT :

- Climb 321° up to 1000 ft or above, intercept and follow R 320 TOU (320°) to 2.9 NM TOU (BO320), then proceed direct route climbing to en route safety altitude.

Theoretical minimum climb gradients :

- Obstacle : RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.

- ATS slope : 6% up to FL 070.

22.4 TRANSITS**22.4.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA**

Un itinéraire RNAV contournant la TMA 2 Toulouse est défini dans les 2 sens par les points « GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI » pour permettre les transits entre les aérodromes d'Agen, Albi, Castres, Carcassonne, Muret et Pamiers.

Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).

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

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

22.4.3 Le contrôle peut indiquer d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.**22.4 TRANSITS****22.4.1 IFR routes within TMA**

An RNAV route avoiding TMA 2 Toulouse is defined in both directions by the points "GAI-MONIX-RAPES-ADSER-DODOM-AGN-LACOU-GOSAD-GAI" to enable transits between the airfields of Agen, Albi, Castres, Carcassonne, Muret and Pamiers.

The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).

22.4.2 CTA TOULOUSE 1, 2 and 3 active : Northern by-pass preferred.

Outside these RNAV routes, transits are not allowed below FL080 except otherwise instructed by ATC.

22.4.3 ATC may instruct other routes to follow according to traffic requirements.

22.5 PANNE DE RADIOCOMMUNICATION**22.5.1 Panne de radiocommunication au départ**

En VMC, si le pilote commandant de bord décide de continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7601, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

En IMC, mettre le transpondeur en mode A et sélectionner le code 7600, poursuivre le vol jusqu'aux limites de la TMA en respectant la trajectoire de départ au dernier FL assigné et ensuite entreprendre la montée jusqu'au niveau de croisière. Si le dernier FL assigné est incompatible avec l'altitude minimale de sécurité, poursuivre la montée vers le FL de croisière.

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

22.5.2 Panne de radiocommunication à l'arrivée**22.5.2.1 En IMC :**

- Afficher 7600
- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou à défaut la plus proche.
- Se présenter à l'IAF au dernier niveau assigné collationné s'il est utilisable dans l'attente, à défaut au niveau le plus élevé de l'attente.
- Attendre à ce niveau jusqu'à l'heure la plus tardive des deux heures suivantes :
 - HAP
 - Heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.
- Descendre dans le circuit d'attente jusqu'au FL 080.
- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service : considérer que le QFU 14 est en service (éventuellement procédure MVL si le vent déterminé par le pilote indique que le QFU 32 est en service).

22.5.2.2 En VMC :

Si un vol IFR rencontre des conditions météorologiques de vol à vue et que le pilote commandant de bord décide de continuer à voler dans les conditions météorologiques de vol à vue, le pilote met le transpondeur en mode A et sélectionne le code 7601, atterrit à l'aérodrome approprié le plus proche et signale son arrivée à l'organisme des services de la circulation aérienne compétent par la voie la plus rapide possible.

22.5.3 Panne de radiocommunication suivie d'une approche interrompue**22.5.3.1 Procédures avec guidage ATS requis**

Si une nouvelle approche est envisagée :

- pour AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y et LFBO IAC RWY 14L FNA ILS Y LOC Y, monter dans l'axe jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente FUZAP en montée vers 5000 ft.
- pour AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA VOR, monter sur R 143 TOU (RM 143°) jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente FUZAP en montée vers 5000 ft.
- pour AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA ILS Y LOC Y et LFBO IAC RWY 32R FNA ILS Y LOC Y, monter dans l'axe jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente SULIT en montée vers 5000 ft.
- pour AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA VOR, monter sur R 142 TOU (RM 322°) jusqu'à 4000 ft, tourner à gauche pour rejoindre l'attente SULIT en montée vers 5000 ft.

Débuter une nouvelle approche en autonome après l'heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

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

22.5.3.2 Procédures RNAV 1 et RNP APCH

Si une nouvelle approche est envisagée, se conformer à l'API de la procédure. Débuter une nouvelle approche après l'heure d'arrivée dans l'attente plus 10 minutes.

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

22.6 PAPI

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

Portée visuelle des PAPI de 12000 m.

22.5 RADIOCOMMUNICATION FAILURE**22.5.1 Radiocommunication failure on departure**

In VMC, if the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set transponder mode A squawk 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the quickest means to the appropriate air traffic services unit.

In IMC, squawk A 7600, proceed until the TMA limits complying with the departure routing at the latest assigned level, then climb to the cruising level. If the latest assigned level is not compatible with the minimal safety altitude, climb up to the cruising level.

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

22.5.2 Radiocommunication failure on arrival**22.5.2.1 In IMC :**

- Squawk 7600
- Join or follow the STAR assigned or the very next one by default.
- Join the IAF at the latest FL assigned and read back if this level is usable in holding pattern or failing this at the highest level of this pattern.
- Perform this holding pattern till the latest time of :
 - EAT
 - 10 minutes after the time entering the pattern.
- Descend within the pattern to FL 080.
- Leave IAF in order to perform the approach procedure.
- If the pilot doesn't know which QFU is in use he should consider that QFU 14 is in use (eventually followed by a circling if the wind determined by the pilot shows that QFU 32 is in use).

22.5.2.2 In VMC :

If an IFR flight encounters visual meteorological conditions and the pilot-in-command decides to continue to fly in visual meteorological conditions, the pilot shall set transponder mode A squawk 7601, land at the nearest suitable aerodrome, and report arrival by the quickest means to the appropriate air traffic services unit.

22.5.3 Radiocommunication failure followed by a missed approach procedure**22.5.3.1 Procedures with ATS vectoring required**

If a new approach is considered :

- For AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA ILS Y CAT 1 2 3 LOC Y and LFBO IAC RWY 14L FNA ILS Y LOC Y, climb straight ahead up to 4000 ft, turn left to join FUZAP holding climbing up to 5000 ft.
- For AD 2 LFBO IAC RWY 14R FNA VOR, climb R 143 TOU (MAG 143°) up to 4000 ft, turn left to join the FUZAP holding climbing up to 5000 ft.
- For AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA ILS Y LOC Y and LFBO IAC RWY 32R FNA ILS Y LOC Y, climb straight ahead up to 4000 ft, turn left to join SULIT holding climbing up to 5000 ft.
- For AD 2 LFBO IAC RWY 32L FNA VOR, climb R 142 TOU (MAG 322°) up to 4000 ft, turn left to join the SULIT holding climbing up to 5000 ft.

After 10 min in holding, start a new approach autonomously.

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

22.5.3.2 RNAV 1 and RNP APCH procedures

If a new approach is considered, comply with the missed approach procedure. Initiate a new approach 10 minutes after the time entering in holding pattern.

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

22.6 PAPI

The four 3 degree (5,2%) PAPI respectively located left of threshold are calibrated for threshold overflight of type B747 planes.

PAPI: scope is 12000 m.

22.7 RECAT-EU (application partielle)

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

Réduction des séparations à l'approche ou en vol :

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

Réduction des séparations au départ :

22.7 RECAT-EU (partial application)

The RECAT-EU system, distinguishing six ACFT categories according to wake vortex, is used in the airspace controlled by Toulouse-Blagnac ATC for some AIRBUS test flights (AIB) as a following ACFT.

Spacing reduction on final approach or in flight:

Spacing reduction on departure

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

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

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

AD 2 LFBO.23

Renseignements supplémentaires Additional information

23.1 GENERALITES

Dans le cas du recours à un service entrant dans la nomenclature des opérations d'assistance en escale : obligation de recourir à un assistant ayant l'agrément requis.

Pour des raisons de sécurité, l'assistance est obligatoire pour tous les vols commerciaux ainsi que les vols de l'aviation d'affaire et générale non basés.

Il est impératif de prendre contact avec un assistant aéroportuaire avant le départ de l'aéroport d'origine.

Prestataires d'assistance :

(1) Alyzia Province Toulouse

TEL +336 77 86 59 11 Opérations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Astreinte Nuit (00h00/04h00)

FAX N/A

SITA TLSKAXH

EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com

(2) AviaPartner

TEL : 05 34 60 52 60

FAX : 05 61 71 24 55

SITA : TLSATXH

EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero

Aviation générale : LFBO@aviavip.com

Service de piste : tls.ramp@aviapartner.aero

Entrepôt : tls.cargo@aviapartner.aero

(3) Air France / Hop

CONTACT CEP

TEL : 05 62 12 88 88

MOB : 06 89 10 15 65

FAX : 05 62 12 87 29

SITA : TLSKOAF - TLSKKAF

(4) JETEX

E-mail : fbo-tls@jetex.com

TEL : 05 61 26 07 73

23.2 DOUANES ET POLICE

Vols hors Schengen ou hors UE au départ :

- Départs : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières en salle d'attente de l'aérogare d'affaire Blagnac 1.

- Arrivées : les équipages et passagers doivent attendre le contrôle de la Police aux Frontières à bord de l'aéronef.

En cas d'indisponibilité des autorités, ce contrôle s'effectuera aux aubettes Police de l'aérogare commerciale Blagnac 2 avec accompagnement de l'assistant en escale.

23.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE DU TRAFIC

- Système sol d'avertissement de proximité de relief MSAW (voir AD 1.0)
Zone de traitement : La surveillance MSAW est effective dans les limites latérales du SIV TOULOUSE (partie 1, partie 2 et partie 3) à l'exclusion :

- d'une zone d'inhibition 0-2500ft autour d'Agen (LFBA) définie par un rectangle axé et centré sur la piste à l'intérieur de la CTR d'Agen

- d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Carcassonne (LFMK) définie par un rectangle axé et centré sur la piste, d'une zone d'inhibition 0-4000ft autour de Pamiers (LFDJ), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Muret (LFBR), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour de Toulouse Lasbordes (LFCL), d'une zone d'inhibition 0-3500ft autour de Castres (LFCK), d'une zone d'inhibition 0-3000ft autour d'Albi (LFCI), d'une zone d'inhibition 0-1300ft autour de Montauban (LFDB) et d'une zone d'inhibition 0-2400ft autour de Cahors (LFCC)

- d'une zone d'inhibition 0-1500ft qui englobe la ZRT Francazal (LFBF). Dans ces zones d'inhibition, zones où l'aéronef n'est en principe plus en fréquence avec Toulouse-Blagnac, le service MSAW n'est pas rendu.

Limites verticales : SFC - FL 150

Les approches finales aux instruments publiées pour le doublet de pistes 14/32 à LFBO seront surveillées dans MSAW par quatre plans de descente en QFU 14R, 14L, 32L et 32R.

- Aéroport équipé d'un radar primaire et secondaire (voir AD 1.0).

Vigie Airbus : organisme en charge de l'AFIS sur les taxiways W20 à W50 inclus.

23.4 RADIOCOMMUNICATION

Aéronefs non équipés en 8,33 KHz

23.1 GENERAL

In case of use of a handling service : compulsory service provided by approved company.

For safety reasons, ground handling is compulsory for all commercial flights, as well as for non-based business and general aviation flights.

It is imperative to contact an airport assistant before departure from the airport of origin.

Assistance providers :

(1) Alyzia Province Toulouse

TEL +336 77 86 59 11 Operations // +336 42 86 85 58 Passage // +336 42 43 49 51 Night Duty (00h00/04h00)

FAX N/A

SITA TLSKAXH

EMAIL CEP supops.tls@alyzia-province.com

(2) AviaPartner

TEL : 05 34 60 52 60

FAX : 05 61 71 24 55

SITA : TLSATXH

EMAIL CEP : tls.ops@aviapartner.aero

General aviation : LFBO@aviavip.com

Ramp service : tls.ramp@aviapartner.aero

Warehouse : tls.cargo@aviapartner.aero

(3) Air France / Hop

CONTACT CEP

TEL : 05 62 12 88 88

MOB : 06 89 10 15 65

FAX : 05 62 12 87 29

SITA : TLSKOAF - TLSKKAF

(4) JETEX

E-mail : fbo-tls@jetex.com

TEL : 05 61 26 07 73

23.2 CUSTOMS AND POLICE

Flights outside Schengen or outside EU on departure :

- Departures : crews and passengers shall wait for Border Police control in the boarding room of Blagnac 1 business airport terminal.

- Arrivals : crews and passengers shall wait for Border Police control onboard the aircraft.

In case of unavailability of the authorities, this control will be performed in the Police shelters of Blagnac 2 commercial airport terminal accompanied by the ground handling agent.

23.3 TRAFFIC SURVEILLANCE EQUIPMENT

- Minimum Safe Altitude Warning system MSAW (see AD 1.0) :

Processing area : The MSAW monitoring is effective within lateral limits of SIV TOULOUSE (part 1, part 2 and part 3), except for

- 0-2500ft inhibition area around Agen (LFBA) defined by a rectangle axed and centered on the runway within the CTR Agen

- 0-3500ft inhibition area around Carcassonne (LFMK) defined by a rectangle axed and centered on the runway, 0-4000ft inhibition area around Pamiers (LFDJ), 0-3000ft inhibition area around Muret (LFBR), 0-3000ft inhibition area around Toulouse Lasbordes (LFCL), 0-3500ft inhibition area around Castres (LFCK), 0-3000ft inhibition area around Albi (LFCI), 0-1300ft inhibition area around Montauban (LFDB) and 0-2400ft inhibition area around Cahors (LFCC)

- 0-1500ft inhibition area including the ZRT Francazal (LFBF)

Within these inhibition areas, where the aircraft is not in principle in radio-contact with Toulouse-Blagnac, MSAW service is not provided.

Vertical limits : SFC - FL 150

The published instrument approach procedures for twin-runways 14/32 at LFBO will be overlooked with MSAW on 4 paths of descent in QFU 14R, 14L, 32L and 32R.

- AD equipped with primary and secondary surveillance radar (see AD 1.0).

Vigie Airbus : organization responsible for the AFIS on the TWY W20 to W50 included.

23.4 RADIOCOMMUNICATION

Aircraft not 8.33 KHz channel spacing capable

Au départ, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ BLAGNAC Sol.

A l'arrivée, en l'absence d'indication autre des services ATS, les aéronefs ne disposant pas d'équipement de radiocommunication compatible en espacement 8,33 KHz contacteront les services ATS sur la FREQ TOULOUSE Information 121,250 MHz.

23.5 PERIL AVIAIRE

Aéroport situé sur un axe migratoire important.

Sauf situation d'urgence et vols d'essais constructeurs qui en ont fait la demande auprès de l'exploitant, les contre QFU sont interdits pendant les HOR du SPRA « Service de Prévention du Risque Animalier » (SR-30 à SS+30 ou si différent, HOR indiqués par NOTAM ou à l'ATIS).

Conditions d'opérations en contre-QFU pour vols d'essais constructeurs « AIRBUS/ATR » :

- Les 2 pistes doivent être disponibles ;
- Absence de travaux sur des TWY imposant un roulage sur piste ou trop contraignants pour l'exploitation ;
- Interdit en cas de risque aviaire très important ;
- PPR obligatoire le dernier jour ouvré avant 1100 au chef d'escale de permanence ATB : CEP@TOULOUSE.AEROPORT.FR ;
- PPR 30 minutes obligatoire par TEL avec le chef de tour.

Mise en place d'une alerte Risque Avoir Très Important (RATI) sur information ATIS.

Dans ce cas :

- Baïonnettes interdites ;
- Procédures contre QFU interdites pour tous les vols.

23.6 OPERATIONS TRANSPLANTS

Aéronefs en opération transplant affectés sur la zone aviation générale, poste G31 attribué par l'APOC (H24) TEL : 05 61 42 44 44.

23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)

Des informations complémentaires pour la préparation des vols appelées « Collaborative Aerodrome Safety Highlights » sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-highlights-cash>.

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

On departure, aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on BLAGNAC Ground FREQ.

On arrival, unless otherwise instructed by ATS, the aircraft not equipped with a radiocommunication device compatible with 8.33 KHz channel spacing shall contact ATS on TOULOUSE Information FREQ 121.250.

23.5 BIRD STRIKE HAZARD

Airport located within a significant bird migration area.

Except for emergency situations and manufacturer test flights which have made a request to the operator, counter-QFU are prohibited during SPRA "Animal Risk Prevention Service" SKED (SR-30 to SS+30 or, if different, SKED indicated by NOTAM or ATIS).

Counter-QFU operations conditions for manufacturer "AIRBUS/ATR" test flights:

- Both RWYs must be available ;
- No works on TWYs forcing taxiing on RWY or too restrictive for operations

- Prohibited in case of very high bird hazard ;

- PPR compulsory on the last working day before 1100 from the ATB duty station manager: CEP@TOULOUSE.AEROPORT.FR ;

- PPR 30 minutes compulsory by TEL with TWR manager.

Implementation of a Very Important Bird strike Risk alert (RATI) on ATIS.

In this case :

- Side-steps procedures prohibited ;
- Counter-QFU procedures prohibited for all flights.

23.6 TRANSPLANT OPERATIONS

The ACFT operations for transplants are assigned on general aviation area, stand G31 allocated by the APOC (H24) TEL : 05 61 42 44 44.

23.7 CASH (COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS)

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

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

AD 2 LFBO.24

Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFBO.25

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) Visual segment surface (VSS) penetration

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
RNP RWY 32L	LNAV, LNAV/VNAV
VOR RWY 32L	VOR

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

TOULOUSE BLAGNAC
LFBO

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

N° du Poste <i>Stand</i>	Avion de référence <i>Reference ACFT</i>	Utilisation <i>Use</i>	Remarques <i>Remarks</i>
A10	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	
A12	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	
A13	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	
A14	CRJ1000	Repoussé <i>Pushed back</i>	Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
A15	CRJ1000	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Départ face au Sud derrière postes C. <i>Departure facing South behind stands C.</i> Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
A16	A321	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Départ par virage et via T20. Postes A14 et A15 neutralisés. <i>Exit via T20. Stands A14 and A15 not available.</i> Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
A20	A321 NEO	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T20. <i>Entry via T20.</i>
A22	A321 NEO	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T20. <i>Entry via T20.</i>
A23	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	Entrée par T20. Repoussage sur T20 face aux pistes <i>Entry via T20. Push back on T20 facing the runways</i>
A24	CRJ1000	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T20. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Entry via T20. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
A25	CRJ1000	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T20. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Entry via T20. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
B10	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	
B11	B747	Repoussé <i>Pushed back</i>	Postes B10, B12, B21 et B31 neutralisés <i>Stands B10, B12, B20, B31 not available</i>
B12	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	
B13	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	
B14	A321	Repoussé <i>Pushed back</i>	Repoussage délicat, marge restreinte <i>Push back difficult, not much space</i>
B20	A321	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T21. <i>Entry via T21.</i>
B21	B763	Repoussé <i>Pushed back</i>	
B22	A321	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T21. <i>Entry via T21.</i>
B24	CRJ1000	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T21. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Entry via T21. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
B25	CRJ1000	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Entrée par T21. Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Entry via T21. Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
B31	B763	Repoussé <i>Pushed back</i>	Postes B12 et B13 neutralisés <i>Stands B12 and B13 not available</i>
B41	B763	Repoussé <i>Pushed back</i>	Postes B13 et B14 neutralisés <i>Stands B13 and B14 not available</i>
C1	ATR72	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
C2	ATR72	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
C3	ATR72	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
C4	ATR72	Autonome <i>Self-maneuvring</i>	Neutralisé en cas d'activation du cheminement TG, cf. AD2 LFBO APDC 01 <i>Not available if TWY TG activated, see AD2 LFBO APDC 01</i>
D10	B737	Repoussé <i>Pushed back</i>	
D12	B737	Repoussé <i>Pushed back</i>	

TOULOUSE BLAGNAC
LFBO

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

N° du Poste Stand	Avion de référence Reference ACFT	Utilisation Use	Remarques Remarks
D20	A321	Autonome Self-maneuvring	Entrée par T22 Entry via T22
D21	A321	Autonome Self-maneuvring	Entrée par T40 / Entry via T40 Postes D20, D22, D31, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 / Stands D20, D22, D31, D41 and D51 not available, be careful on departure about your blast on D10 and D12
D22	A321	Autonome Self-maneuvring	Entrée par T22 Entry via T22
D23	A321	Autonome Self-maneuvring	Entrée par T40 Entry via T40
D31	B747	Autonome Self-maneuvring	Entrée par P20 / Entry via P20 Postes D20, D21, D22, D23, D41 et D51 neutralisés, attention au souffle au départ sur D10 et D12 / Stands D20, D21, D22, D23, D41 and D51 not available, be careful on departure about your blast on D10 and D12
D41	AN124	Autonome Self-maneuvring	Entrée par T22 / Entry via T22 Postes / Stands D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D51 neutralisés / Not available
D51	AN124	Autonome Self-maneuvring	Entrée par T40 / Entry via T40 Postes / Stands D10, D12, D20, D21, D22, D23, D31, D41 neutralisés / Not available
G10	ATR42 / HEL E145	Repoussé Pushed back	
G12	ATR42 / HEL E145	Repoussé Pushed back	
G20, G24	Bonanza E33	Autonome Self-maneuvring	
G21, G22, G26	F20	Autonome Self-maneuvring	
G23	C550	Autonome Self-maneuvring	
G25	L31A	Autonome Self-maneuvring	
G27	HEL E145	Autonome Self-maneuvring	
G30	EMB110	Autonome Self-maneuvring	Neutralisé si utilisation G31 avec ATR72 Not available if G31 is occupied by ATR72
G31	ATR42	Autonome Self-maneuvring	Parking réservé en priorité aux vols transplants, compatible ATR72 si G30 neutralisé Stand reserved for transplant flights, can receive ATR72 if G30 not occupied
G32	SF34	Autonome Self-maneuvring	
G40	AT72	Repoussé Pushed back	
E10	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage sur T43 ou sur T44 Push back on T43 or T44
E20	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Arrivée interdite via T44. Repoussage sur T41, sens de repoussage donné par ATC Arrival prohibited via T44. Push back on T41, push back direction given by ATC.
E30	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC Push back direction given by ATC
E40	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC Push back direction given by ATC

TOULOUSE BLAGNAC
LFBO

Utilisation des postes de stationnement / Use of parking stands

N° du Poste Stand	Avion de référence Reference ACFT	Utilisation Use	Remarques Remarks
E42	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
E50	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
E52	A320	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
E60	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
E62	ATR72 - E145	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
F10	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage sur T43 ou sur T44 / Pushback on T43 or T44
F20	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage sur T44 face au Nord / Pushback on T44 facing North
F30	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage sur T44 face au Nord / Pushback on T44 facing North
F40	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage sur T42 ou sur T44 / Pushback on T42 or T44
F50	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Poste F60 neutralisé, repoussage sur T44 face au Sud / Stand F60 neutralized, pushback on T44 facing South
F60	BCH1900	Autonome Self-maneuvring	Poste F50 neutralisé, départ autonome sur la gauche / Stand F50 neutralized, self-maneuvring departure to the left
K12	A321	Autonome Self-maneuvring	Départ par la droite / Departure by the right
K11	B767	Repoussé Pushed back	Postes K10 et K20 neutralisés, repoussage sur T41 face au Sud / Stands K10 and K20 neutralized, pushback on T41 facing South
K22	A321	Autonome Self-maneuvring	Attention au souffle sur K10 et K30 / Caution to the blast on K10 and K30
K32	ATR72	Autonome Self-maneuvring	Départ autonome sur la droite / Self-maneuvring departure to the right
U10	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage cap au Sud / Pushback heading South
U11	B773	Repoussé Pushed back	Postes U10 et U12 neutralisés, repoussage cap au Sud / Stands U10 and U12 neutralized, pushback heading South
U12	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
U20	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
U21	B773	Repoussé Pushed back	Postes U20 et U22 neutralisés, repoussage cap au Sud / Stands U20 and U22 neutralized, pushback heading South
U22	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
U30	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
U31	B773	Repoussé Pushed back	Postes U30 et U32 neutralisés, repoussage cap au Sud / Stands U30 and U32 neutralized, pushback heading South
U32	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
U40	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Sens de repoussage donné par ATC / Direction of pushback given by ATC
U41	B773	Repoussé Pushed back	Postes U40 et U42 neutralisés / Aire ROMEO neutralisée / Repoussage cap au Nord / Repoussage non autorisé sur ROMEO / Stands U40 and U42 neutralized / ROMEO apron neutralized / Pushback heading North / Pushback not authorized on ROMEO
U42	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage cap face aux pistes ou sur ROMEO / Pushback heading facing RWYs or on ROMEO
V10	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage cap face aux pistes ou sur ROMEO / Pushback heading facing RWYs or on ROMEO
V12	A321 NEO	Repoussé Pushed back	Repoussage sur ROMEO / Pushback on ROMEO

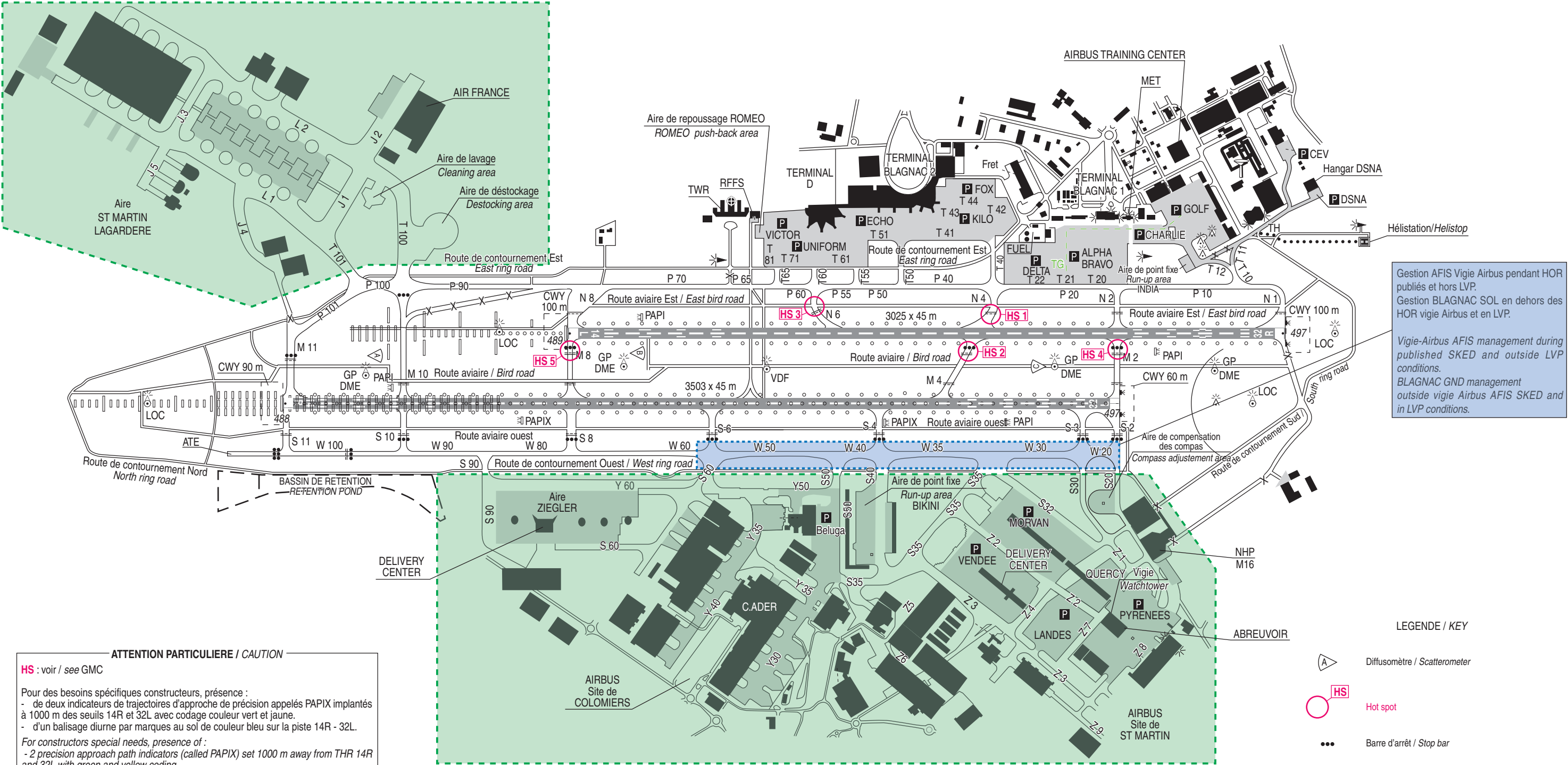
CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 123.130 ☎ 05 67 22 94 34
ATS : H24 - AFIS : ST-MARTIN Information 121.830
GND (SOL) : 121.905
DELIVERY (PREVOL) : 121.705

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

GUND : 160 ft

VAR 2°E (2025)



ATTENTION PARTICULIERE / CAUTION

HS : voir / see GMC

Pour des besoins spécifiques constructeurs, présence :

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

For constructors special needs, presence of :

- 2 precision approach path indicators (called PAPIX) set 1000 m away from THR 14R and 32L with green and yellow coding.
- a blue day ground marking on RWY 14R/32L.

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

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

** RWY 14L/32R : RVR de 400 m à 550 m autorisé avec nombre de mouvements limité par le contrôle / authorized by control with a limited number of movements

CONSIGNES

Instructions

TOULOUSE BLAGNAC

CONSIGNES PARTICULIERES RELATIVES AUX PROCEDURES D'ARRIVEE

Special instructions for arrivals procedures

1 - PROCEDURES MOINDRE BRUIT

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

2 - APPROCHES A VUE

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

3 - CLAIRANCE ANTICIPEE D'ATTERRISSAGE

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

4 - REDUCTION DES ESPACEMENTS SUR LES PISTES

La réduction des espacements est appliquée sur toutes les pistes de Toulouse-Blagnac dans les conditions prévues à la Réglementation.
La longueur de piste minimum qui doit être libérée par l'aéronef précédent est de 2400 m.

5 - SPECIFICITES

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

6 - CHEMINEMENTS EN CONFIGURATION LVP

Voir GMC 03.

7 - APPROCHE INTERROMPUE EN FINALE

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

8 - GESTION TACTIQUE DES VITESSES

Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément.
Si les circonstances nécessitent une modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef, les équipages doivent le signaler sans délai.

1 - NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

2 - VISUAL APPROACHES

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

3 - ANTICIPATED LANDING CLEARANCE

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

4 - RUNWAY SPACING REDUCTION

*The reduction in Runway spacing is applied on all Toulouse-Blagnac RWY's under the conditions provided for the Regulations.
The minimum distance that has to be cleared by the preceding aircraft is 2400 m.*

5 - SPECIFICITIES

*For specific needs of ACFT manufacturers; presence :
- of two precision approach path indicators called PAPIX established at 1000 m from RWY 14R and 32L thresholds with green and yellow colour coding.
- of day markings in blue colour on RWY 14R-32L.*

6 - PROGRESSIONS IN LVP CONFIGURATION

See GMC 03.

7 - MISSED APPROACH ON FINAL

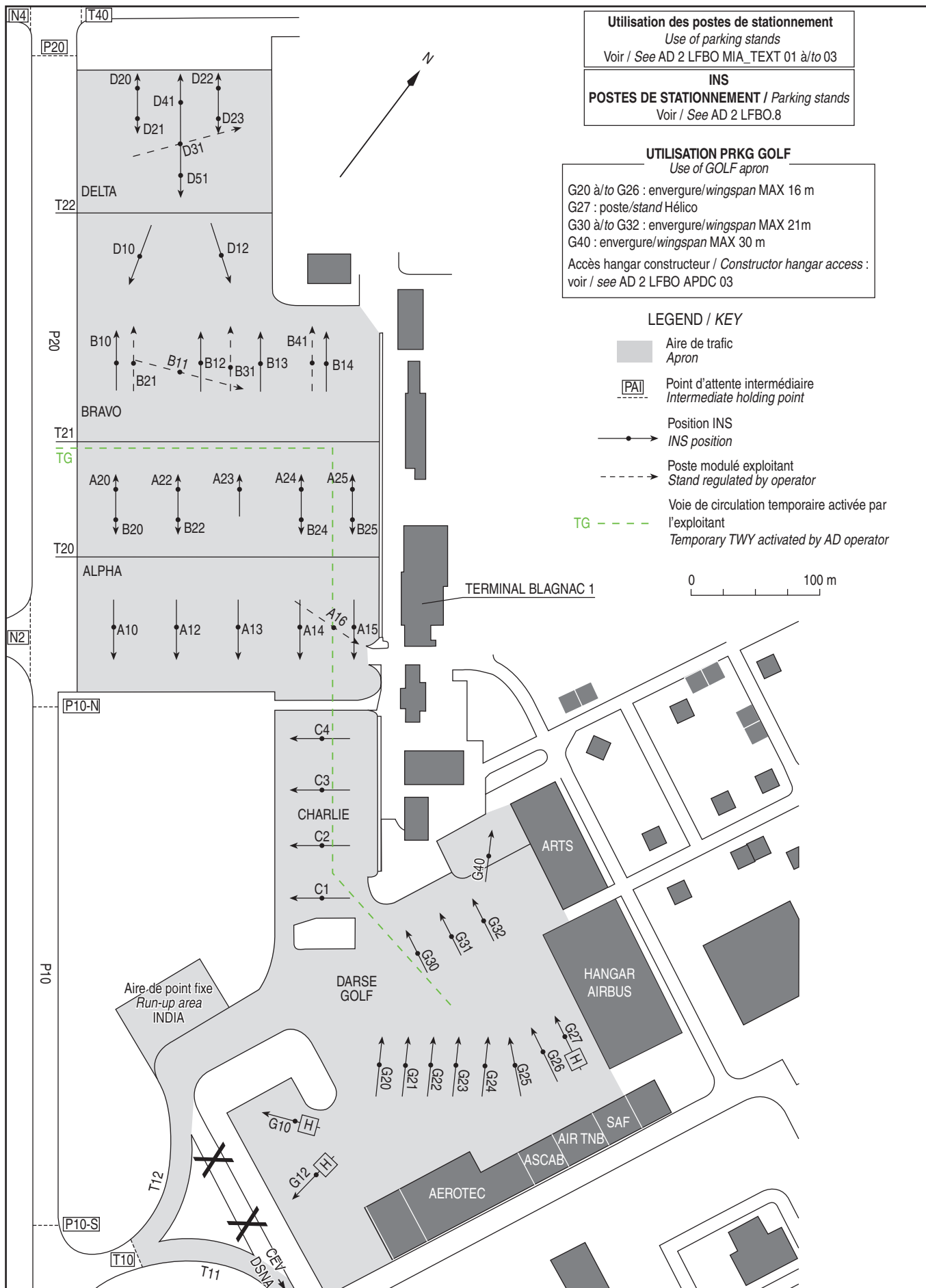
In the event of missed approach, ATC may change standard missed approach instructions. Clearances may be given in order to turn at or above 1000 ft AMSL and initial climb up to an altitude compatible with AMSR minimum.

8 - TACTICAL MANAGEMENT OF AIRSPEEDS

*Airspeeds on approach are managed by ATC to insure traffic safety and fluidity, they thus are to be strictly followed.
If circumstances require a modification or airspeed for reasons of performance of aircraft crews have to say it immediately.*

AIRE DE STATIONNEMENT**TOULOUSE BLAGNAC****Parking areas**

PRKG ALPHA, BRAVO, CHARLIE, DELTA, GOLF

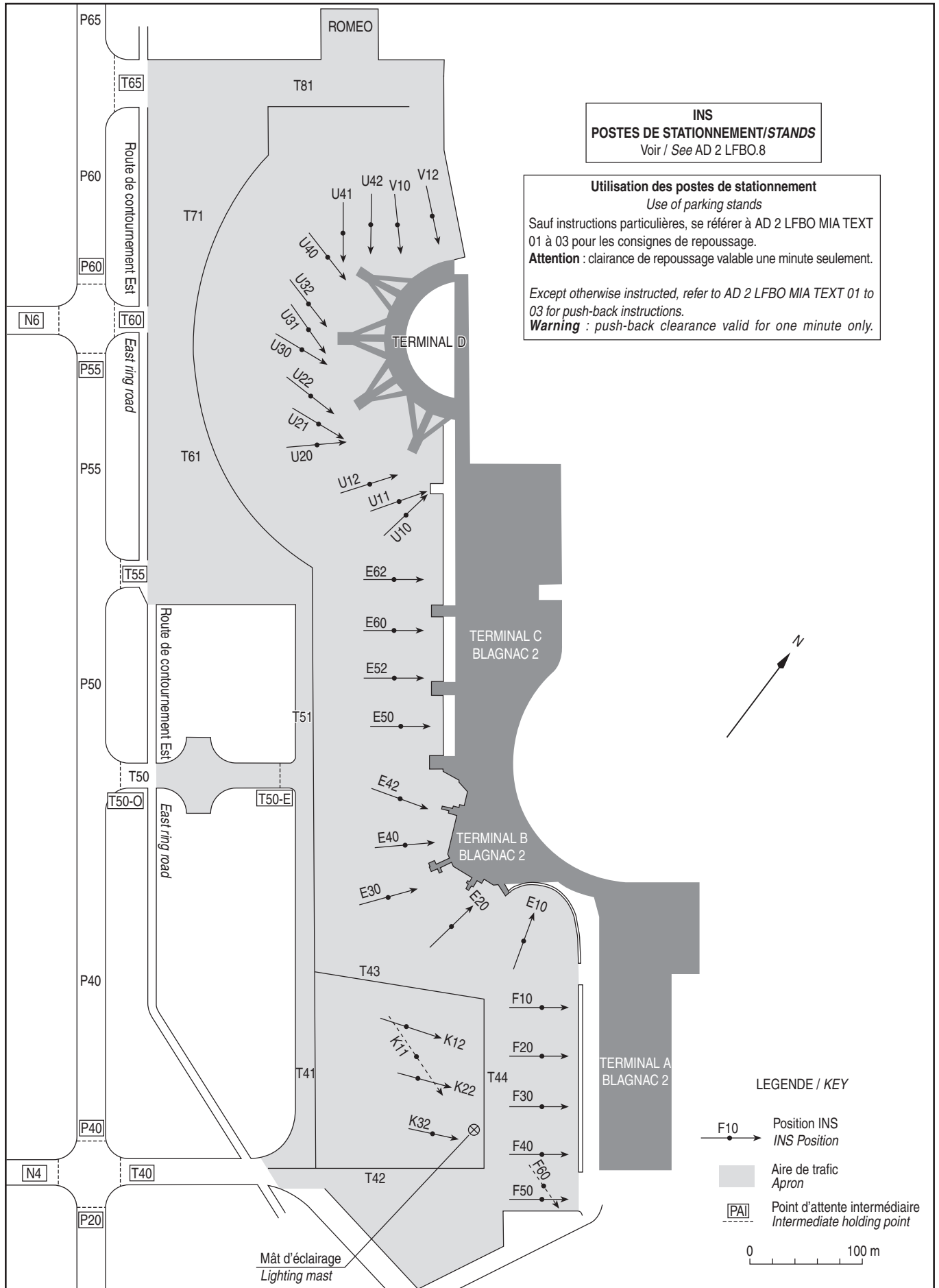


AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

PRKG ECHO, FOX, KILO, UNIFORM, VICTOR

TOULOUSE BLAGNAC



AIRES DE STATIONNEMENT
Parking areas

TOULOUSE BLAGNAC

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

Poste de stationnement fourni par l'exploitant SATB, relayé par Blagnac Sol. Ce dernier assure en aire de trafic les services d'information et d'alerte sur la fréquence adéquate (sol). Le pilote assure sa propre sécurité avec cette éventuelle information sachant que les véhicules en mouvement au sol sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement.

Tout mouvement sur l'aire de trafic (repoussage, tractage, roulage au moteur) doit faire l'objet d'une demande sur la fréquence Blagnac Sol. Aucun mouvement n'est autorisé sans prise de contact préalable.

AIRE DE REPOUSSAGE ROMEO

Aire destinée aux repoussages des postes U42, V10 et V12. Aire non autorisée aux aéronefs d'envergure > 36 m.

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

Parking GOLF en autoguidage en l'absence d'une prestation d'assistance pour le placement. Manoeuvre autorisée uniquement pour l'aviation basée.

Accès par la voie T10.

Pour les PRKG C : respecter le sens giratoire.

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

Aire INDIA : Aire de point fixe dédiée aux aéronefs légers dont l'envergure est inférieure à 24 m. Attention en cas de passage BELUGA, A350, A320, A321, A319, A318 tracté sur T12, l'aire doit être libérée.

PARKING CEV ET PARKING DSNA

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

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

Aires faisant l'objet de protocoles de gestion. Utilisation soumise à l'accord de la vigie AIRBUS. Circulation des aéronefs et des véhicules sous la responsabilité de la Vigie AIRBUS (fréquence 121.830) durant ses heures ouvrables (HOR voir AD 2.18). Lors des fermetures de la Vigie AIRBUS, consignes diffusées sur répondeur (121.830).

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

Aircraft stand provided by operator SATB, relayed by Blagnac Ground. Blagnac Ground provides on the apron information and alert on the appropriate FREQ (Ground FREQ). With this information, the pilot is responsible for his own safety, in the knowledge that the vehicles moving on the ground are being driven by authorized persons, who are keeping a look out.

Any movement on the apron (push back, towing, taxiing with engine turned on) is subject to mandatory prior request on the Blagnac Ground FREQ. No movement allowed without prior contact.

PUSH BACK AREA ROMEO

Area for push back from stands U42, V10 and V12. This area is prohibited for ACFT with a wingspan > 36 m.

**BUSINESS AVIATION DOCK
CHARLIE, GOLF APRON, INDIA AREA**

GOLF apron : Self guidance if no marshaller assistance. Operation authorized only for based ACFT.

Access via TWY T10.

PRKG C : respect roundabout.

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

INDIA area : Fixed point area dedicated to light aircraft with a wingspan less than 24 m. Caution in case of BELUGA, A350, A320, A321, A319, A318 towed on T12, the area must be vacated.

DSNA AND CEV PARKING AREA

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

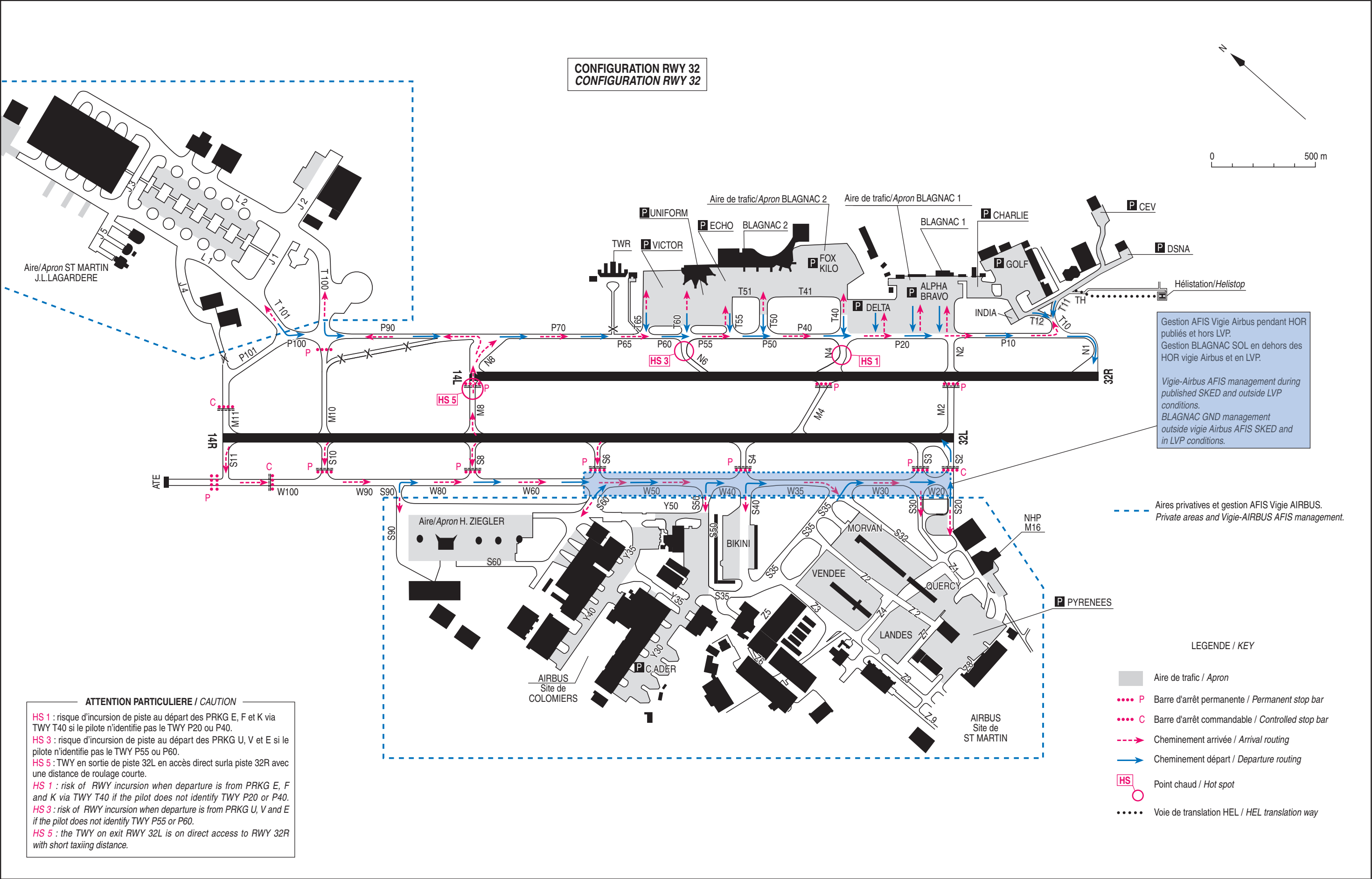
**SAINT-MARTIN, ZIEGLER AND
SAINT-MARTIN LAGARDERE APRONS**

These aprons are the subject of management agreements. Their use is subject to the agreement of the AIRBUS Watch office. The movements of aircraft and vehicles take place under the responsibility of the AIRBUS Watch Office (frequency 121.830), during its working hours (SKED see AD 2.18). When the AIRBUS Watch Office is closed, instructions are issued by responder (121.830).

←

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE BLAGNAC



MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE BLAGNAC

CONFIGURATION LVP RWY 14R

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

RWY 14R must be vacated at RWY end via TWY M2.
TWY M4 and M8 can be used only on specific ATC clearances.

Pour les départs de / For departures from :

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

Blagnac 1 (parkings C, G, M, CEV, DSNA) : P10, T10, T11 et T12 sans axial (inutilisable quand RVR < 350 m), P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11 / P10, T10, T11 and T12 without centreline (unusable with RVR < 350 m), P20, P40, P50, P55, P60, P65, P70, P90, P100, P101*, M11.

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

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

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

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

CHEMINEMENTS EN CONFIGURATION LVP / PROGRESSIONS IN LVP CONFIGURATION

Pour les arrivées à / For arrivals at :

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

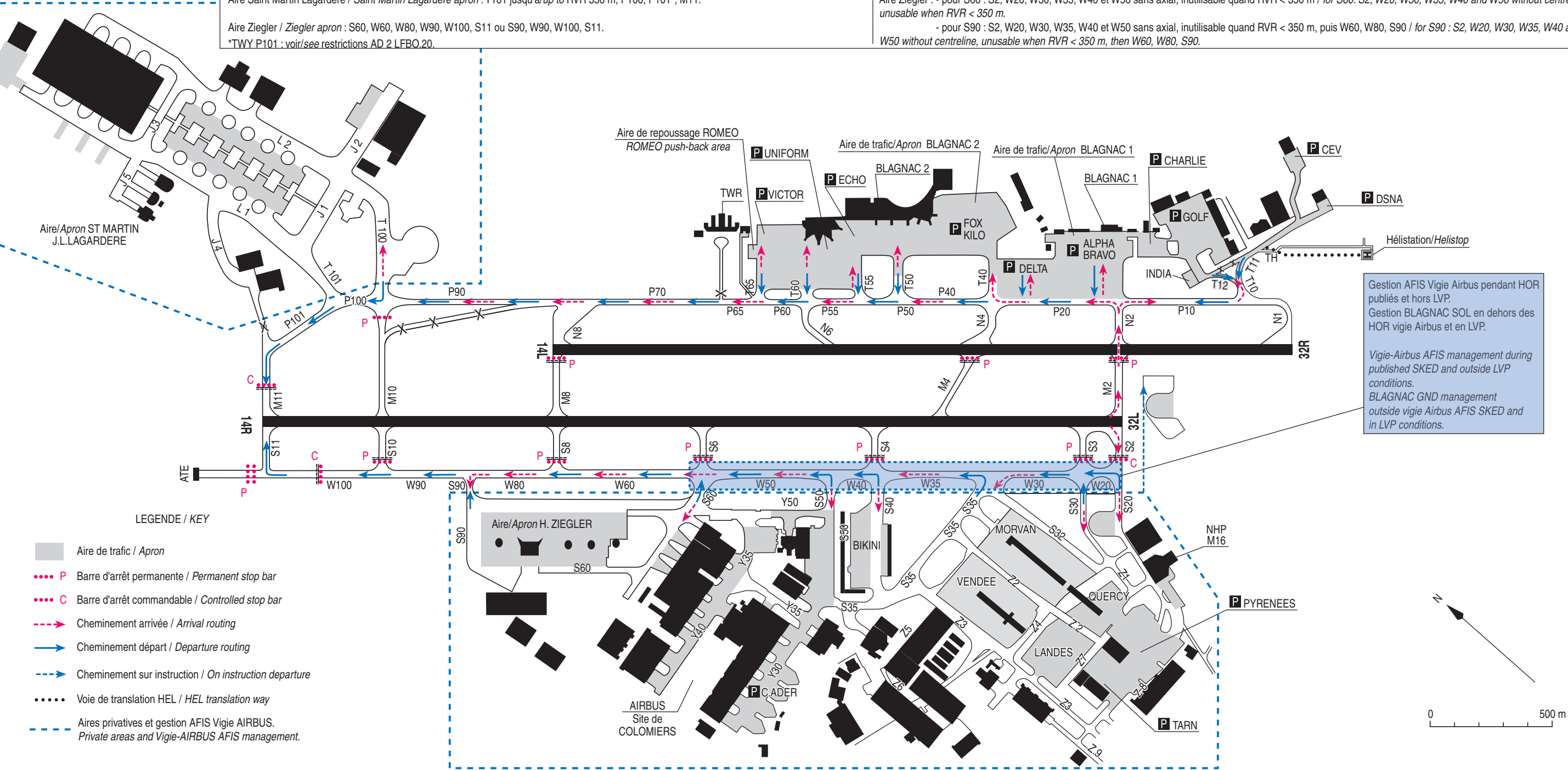
Blagnac 1 (parkings C, G, M, CEV, DSNA) : M2, N2, P10, T10, T11 et T12 sans axial. Inutilisable quand RVR < 350 m.
M2, N2, P10, T10, T11 and T12 without centreline. Unusable with RVR < 350 m.

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

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

Aire Ziegler : - pour S60 : S2, W20, W30, W35, W40 et W50 sans axial, inutilisable quand RVR < 350 m / for S60: S2, W20, W30, W35, W40 and W50 without centreline, unusable when RVR < 350 m.

- pour S90 : S2, W20, W30, W35, W40 et W50 sans axial, inutilisable quand RVR < 350 m, puis W60, W80, S90 / for S90 : S2, W20, W30, W35, W40 and W50 without centreline, unusable when RVR < 350 m, then W60, W80, S90.

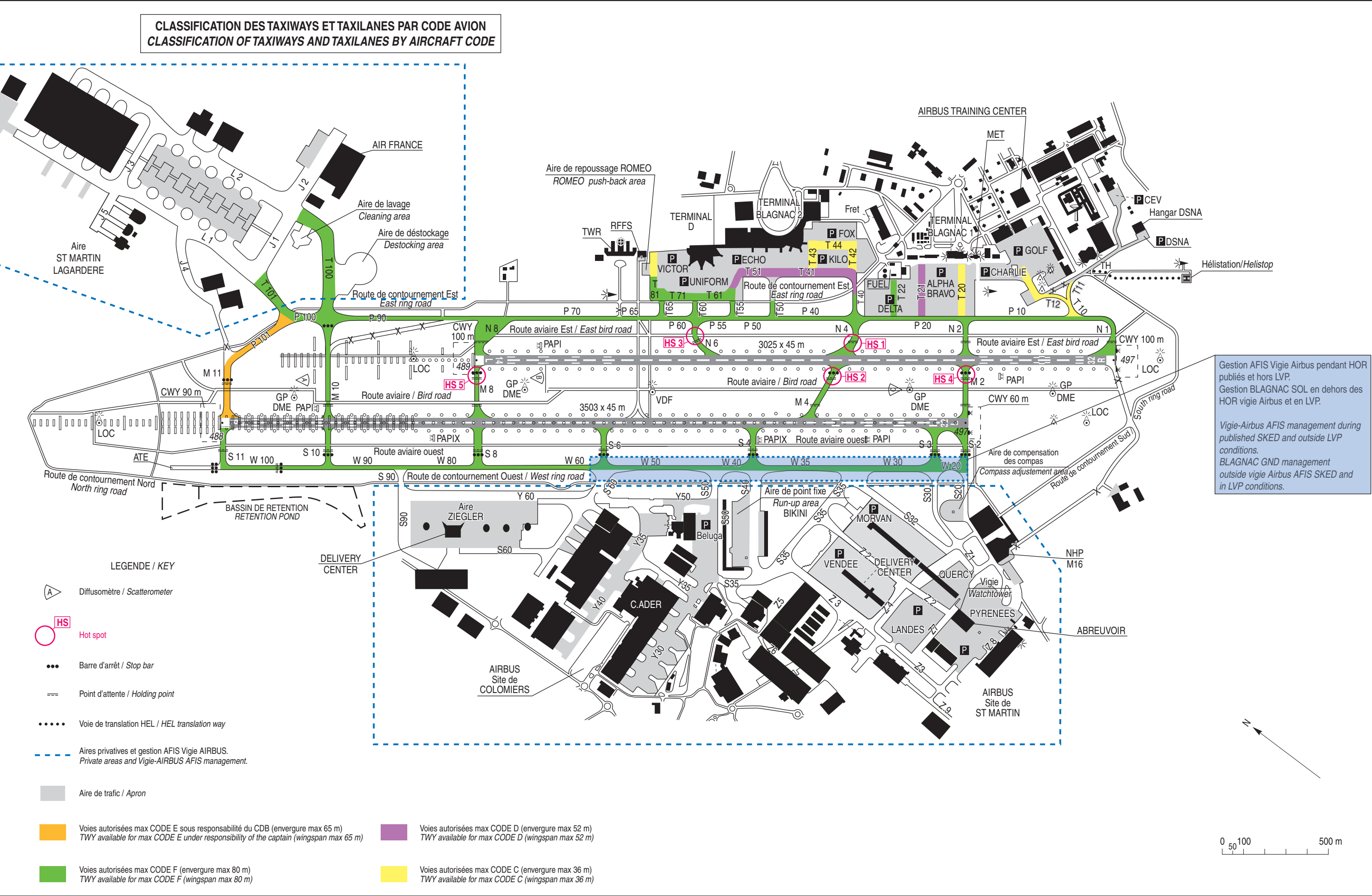


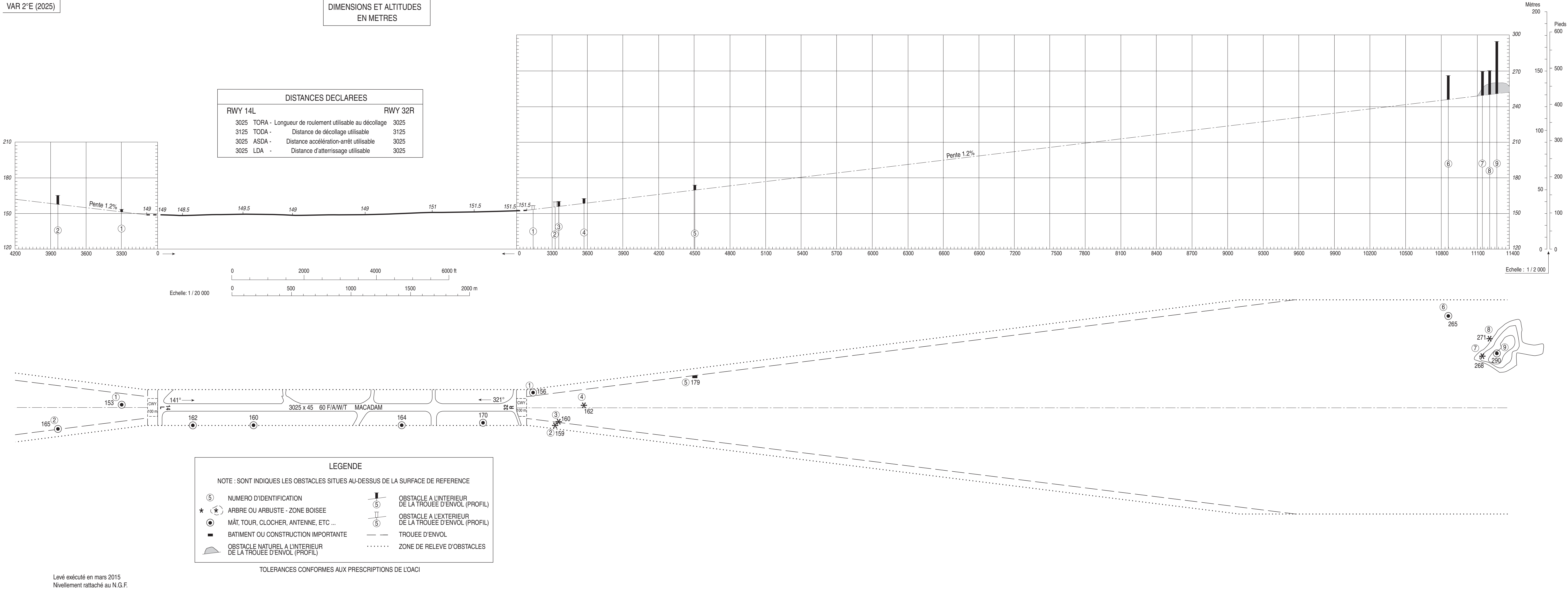
Gestion AFIS Vigie Airbus pendant HOR publiés et hors LVP.
Gestion BLAGNAC SOL en dehors des HOR vigie Airbus et en LVP.

Vigie-Airbus AFIS management during published SKED and outside LVP conditions.
BLAGNAC GND management outside vigie Airbus AFIS SKED and in LVP conditions.

MOUVEMENTS A LA SURFACE
Ground movements

TOULOUSE BLAGNAC

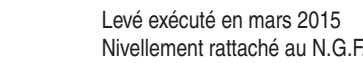




TOULOUSE BLAGNAC

RWY 14R/32L

DIMENSIONS ET ALTITUDES
EN METRES

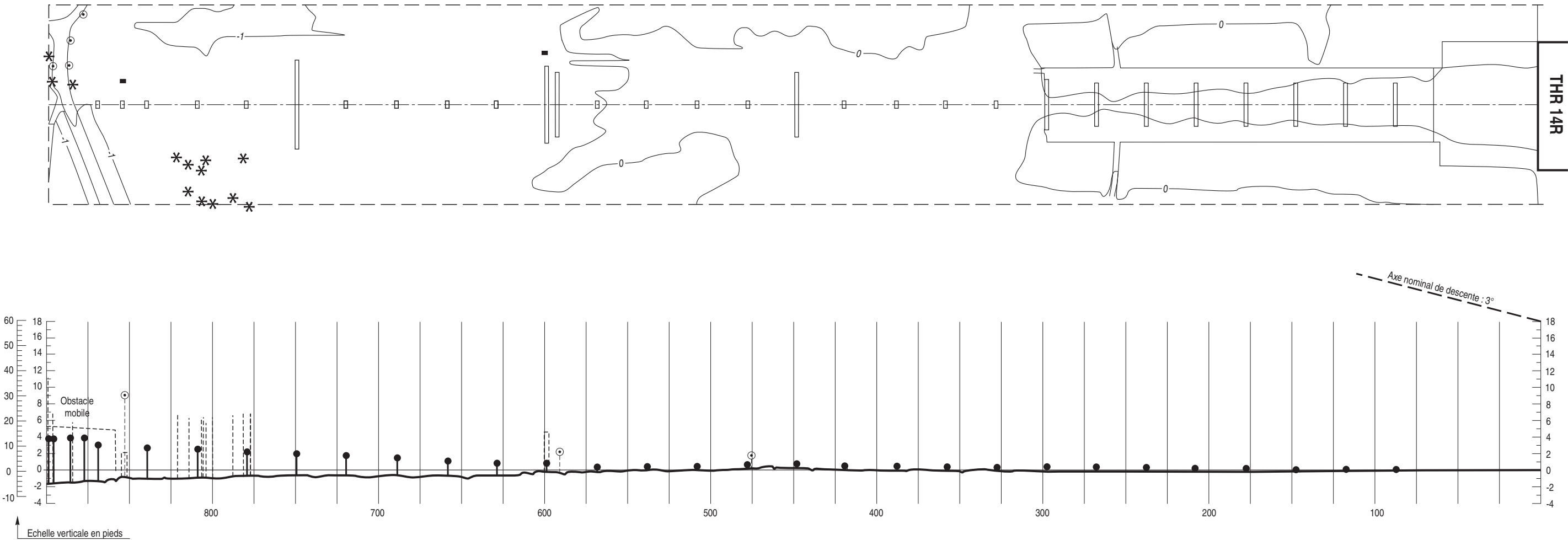


CARTE TOPOGRAPHIQUE POUR APPROCHE DE PRECISION - OACI
Precision Approach Terrain Chart - ICAO

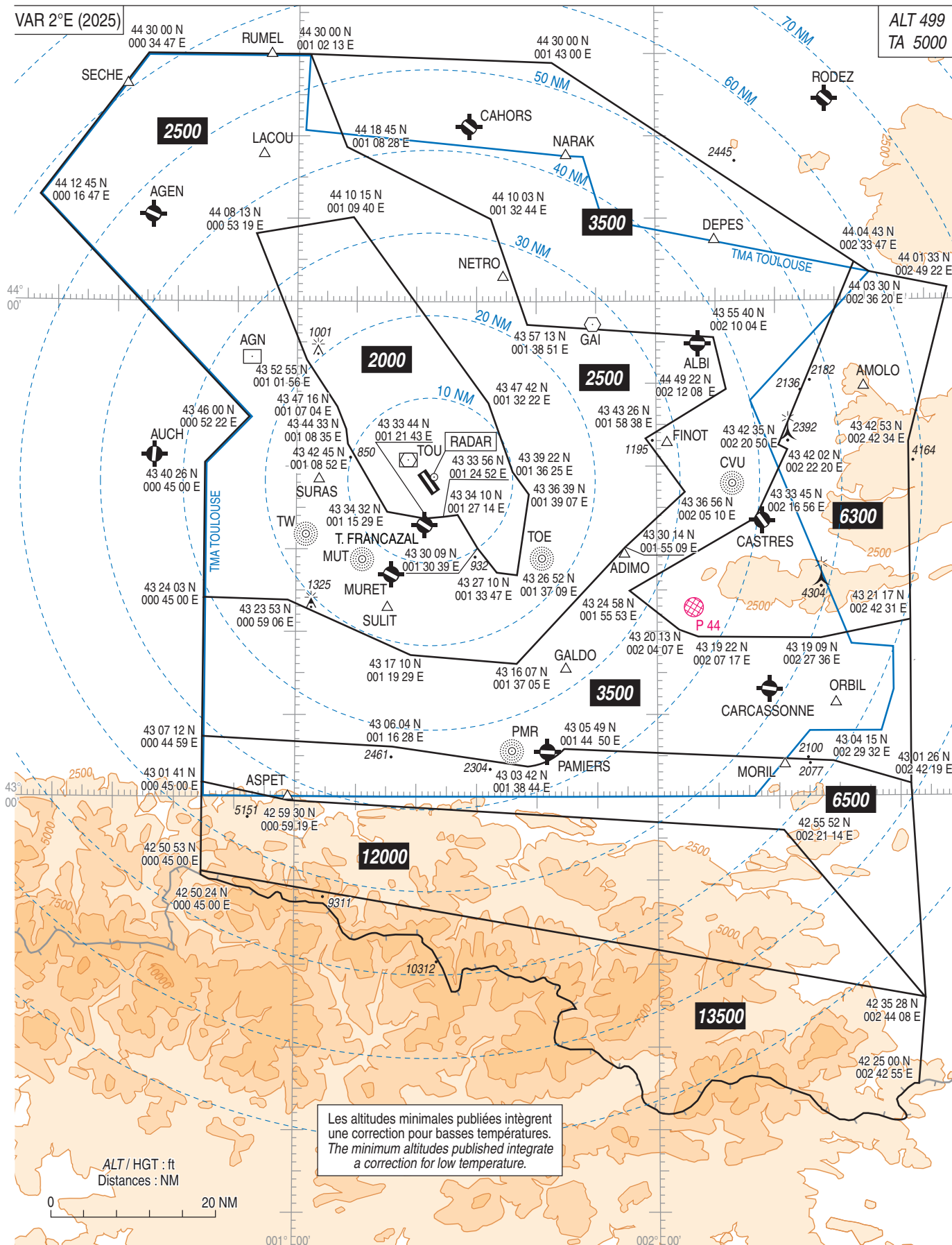
TOULOUSE **BLAGNAC**
RWY 14R

VAR 2°E (2025)

DIMENSIONS ET HAUTEURS
EN METRES



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

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

DATA

TOULOUSE BLAGNAC

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
AGN	REF ENR 4.1	X		X	X
LMB	REF ENR 4.1	X		X	
MEN	REF ENR 4.1	X		X	
TOU	REF AD2 LFBO.19	X	X	X	X
RW14L	REF THR14L AD2 LFBO.12	X			X
RW14R	REF THR14R AD2 LFBO.12	X			X
RW32L	REF THR32L AD2 LFBO.12	X			X
RW32R	REF THR32R AD2 LFBO.12	X			X
ADIMO	REF ENR 4.4	X	X	X	X
AFRIC	REF ENR 4.4	X		X	
AGENO	REF ENR 4.4	X		X	X
AMOLO	REF ENR 4.4	X		X	
ASPET	REF ENR 4.4	X		X	
BOGRO	REF ENR 4.4	X		X	
FARCI	REF ENR 4.4	X		X	
FINOT	REF ENR 4.4	X		X	
FISTO	REF ENR 4.4	X		X	
FUZAP	REF ENR 4.4	X	X	X	X
GALDO	REF ENR 4.4	X		X	
GAUDE	REF ENR 4.4	X		X	
LACOU	REF ENR 4.4	X		X	
LALGO	REF ENR 4.4	X		X	
MEDAP	REF ENR 4.4	X		X	
MORIL	REF ENR 4.4	X		X	
NARAK	REF ENR 4.4	X		X	
OGRIL	REF ENR 4.4	X		X	X
ORBIL	REF ENR 4.4	X		X	
RIBOU	REF ENR 4.4	X		X	
SALSI	REF ENR 4.4	X		X	
SECHE	REF ENR 4.4	X		X	
SULIT	REF ENR 4.4	X	X	X	X
SURAS	REF ENR 4.4	X	X	X	X
TADAN	REF ENR 4.4	X		X	
TALOL	REF ENR 4.4	X		X	
TOPTU	REF ENR 4.4	X		X	

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
BO140	43°34'28.3" N	001°25'14.3" E	X		X	
BO141	43°41'20.9" N	001°28'57.4" E	X		X	
→ BO142	43°30'26.2" N	001°29'12.4" E	X		X	
BO143	43°42'06.6" N	001°42'15.3" E	X		X	
BO144	43°18'08.0" N	001°11'09.0" E	X		X	
BO145	43°51'39.9" N	001°52'03.0" E	X		X	
BO320	43°43'07.2" N	001°16'05.4" E	X		X	
BO321	43°49'10.9" N	001°32'58.9" E	X		X	
BO322	43°46'16.5" N	001°15'03.1" E	X		X	
BO323	43°43'32.6" N	001°39'10.4" E	X		X	
BO324	44°13'17.9" N	001°14'07.8" E	X		X	
BO325	43°35'13.1" N	001°24'26.9" E	X		X	
BO506	43°44'42.4" N	001°27'48.9" E	X			X
BO507	43°46'11.4" N	001°04'44.3" E	X			X
BO508	43°52'11.2" N	001°06'35.0" E	X			X
BO509	43°51'51.6" N	001°15'05.2" E	X			X
BO512	43°33'37.4" N	001°25'58.6" E	X			X
BO513	43°34'18.9" N	001°31'55.6" E	X			X
BO514	43°40'23.3" N	001°32'19.2" E	X			X
BO515	43°50'05.3" N	001°25'07.9" E	X			X
BO602	43°23'42.3" N	001°28'26.3" E	X			X
BO603	43°28'55.9" N	001°36'46.2" E	X			X
BO604	43°33'12.1" N	001°37'28.5" E	X			X
BO605	43°37'10.4" N	001°38'08.0" E	X			X
BO606	43°29'09.9" N	001°43'37.9" E	X			X
BO607	43°43'32.6" N	001°31'17.9" E	X			X
BO608	43°49'36.8" N	001°24'45.4" E	X			X
BO614	43°46'25.9" N	001°07'08.8" E	X			X
BO616	43°43'07.6" N	000°53'58.5" E	X			X
BO618	43°29'38.5" N	000°58'28.2" E	X			X
BO850	43°35'33.5" N	00°45'00.0" N	X		X	
BO852	43°18'34.0" N	00°56'24.0" N	X		X	
FO14L	43°44'24.3" N	001°15'01.7" E	X			X
FO14R	43°44'47.8" N	001°14'20.2" E	X			X
FO32L	43°30'59.3" N	001°28'42.7" E	X			X
FO32R	43°30'47.3" N	001°29'11.8" E	X			X

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES

Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordinates</i>		RNAV	CONV	SID STAR	IAC
IO14L	43°47'16.5" N	001°12'01.4" E	X			X
IO14R	43°47'39.8" N	001°11'20.0" E	X			X
IO32L	43°28'06.5" N	001°31'41.5" E	X			X
IO32R	43°27'54.8" N	001°32'10.3" E	X			X
FAF VOR RWY 14R	43°44'54.5" N	001°14'34.7" E		X		X
FAF VOR RWY 32L	43°30'55.0" N	001°28'34.2" E		X		X
FAF LOC RWY 14L	43°44'24.1" N	001°15'01.5" E		X		X
FAF LOC RWY 14R	43°44'47.6" N	001°14'19.9" E		X		X
FAF LOC RWY 32L	43°30'59.2" N	001°28'42.4" E		X		X
FAF LOC RWY 32R	43°30'47.3" N	001°29'11.8" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 14L	43°47'16.5" N	001°12'01.4" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 14R	43°47'39.8" N	001°11'20.0" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 32L	43°28'06.5" N	001°31'41.5" E		X		X
IF ILS/LOC RWY 32R	43°27'54.8" N	001°32'10.3" E		X		X
IF VOR RWY 14R	43°47'21.2" N	001°12'09.5" E		X		X
IF VOR RWY 32L	43°28'29.4" N	001°30'59.9" E		X		X
MAPT LOC RWY 14L	43°38'54.9" N	001°20'45.3" E		X		X
MAPT LOC RWY 14R	43°39'18.1" N	001°20'04.2" E		X		X
MAPT LOC RWY 32L	43°36'27.9" N	001°23'01.5" E		X		X
MAPT LOC RWY 32R	43°36'15.9" N	001°23'30.8" E		X		X

FNA ILS Z or LOC Z RWY 14L												
RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E				REF NAVID :	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMN Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	IO14L	-	-	-	-	-	3000	-	210	-	-
See chart FNA ILS Z or LOC Z RWY 14L												
APCH	-	B0512	-	143	144.6	5.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	B0513	-	079	080.9	4.4	-	3000	-	190	-	1.0
	TF	B0514	-	001	002.7	6.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	B0515	-	330	331.8	11.0	-	4000	4000	-	-	1.0
	TF	FUZAP	Yes	007	008.6	8.9	-	-	-	-	-	1.0

INA RNAV (GNSS) RWY 14L												
RMK	GNSS only - Linked to FNA RNP RWY 14L et/and FNA ILS Z ou/ or LOC Z RWY 14L Procedure developed under CDO concept											
	MAG VAR 2025 1.7° E											
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	SURAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ADIMO	IF	ADIMO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO506	-	307	308.2	24.6	-	FL080	-	-	-	1.0
	TF	BO509	-	306	307.9	11.7	L	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO14L	-	204	205.8	5.1	-	3000	-	210	-	1.0
INA AGN	IF	AGN	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO508	-	094	096.0	10.3	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IO14L	-	140	141.2	6.3	-	3000	-	210	-	1.0
	IF	FUZAP	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
INA FUZAP	TF	BO509	-	229	230.8	11.1	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO14L	-	204	205.8	5.1	-	3000	-	210	-	1.0
	IF	SURAS	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
INA SURAS	TF	BO507	-	004	005.2	7.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IO14L	-	077	078.3	5.4	-	3000	-	210	-	1.0

FNA RNP RWY 14L											
RMK	-										
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	REF NAVAIID :
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	Vertical angle (°) / TCH (ft)
APOH	IF	IO14L	-	-	-	-	-	3000	-	210	-
	TF	FO14L	-	141	142.8	3.6	-	3000	3000	-	-
	TF	RW14L	Yes	141	142.8	7.7	-	-	-	-	-
	TF	BO512	-	143	144.6	5.7	-	-	-	-	-
	TF	BO513	-	079	080.9	4.4	-	3000	-	190	-
	TF	BO514	-	001	002.7	6.1	-	-	-	-	-
	TF	BO515	-	330	331.8	11.0	-	4000	4000	-	-
	TF	FUZAP	Yes	007	008.6	8.9	-	5000	-	-	-

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBO
Runway	14
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E14B
LTP/FTP Latitude	433814.5070N
LTP/FTP Longitude	0012127.4505E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	197.9
FPAP Latitude	433656.2920N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-78.2150
FPAP Longitude	0012248.8515E
Delta FPAP Longitude (seconds)	81.4010
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0F 02 06 0C CE 00 00 02 34 31 05 D6 24 BA 12 35 27 95 00 BB 1B F2 9C FD F2 7B 02 F4 01 2C 01 64 00 C8 AF 85 BB 54 ED
Calculated CRC Value	85BB54ED

Required Additional Data

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

FNA ILS Z or LOC Z RWY 14R												
RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAV/VAID :		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	IO14R	-	-	-	-	-	3000	-	210	-	-
See chart FNA ILS Z CAT 123 LOC Z RWY 14R												
APCH	-	B0512	-	141	142.9	6.3	-	-	-	-	-	1.0
	TF	B0513	-	079	080.9	4.4	-	3000	-	190	-	1.0
	TF	B0514	-	001	002.7	6.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	B0515	-	330	331.8	11.0	-	4000	4000	-	-	1.0
	TF	FUZAP	Yes	007	008.6	8.9	-	-	-	-	-	1.0

INA RNAV (GNSS) RWY 14R												
RMK	GNSS only - Linked to FNA RNP 14R et/and FNA ILS Z CAT I ou/ or CAT II et/and CAT III ou/ or LOC Z RWY 14R											
	Procedure developped under CDO concept											
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	SURAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ADIMO	IF	ADIMO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO506	-	307	308.2	24.6	-	FL080	-	-	-	1.0
	TF	BO509	-	306	307.9	11.7	L	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO14R	-	211	212.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA AGN	IF	AGN	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO508	-	094	096.0	10.3	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IO14R	-	141	142.7	5.7	-	3000	-	210	-	1.0
	IF	FUZAP	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
INA FUZAP	TF	BO509	-	229	230.8	11.1	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO14R	-	211	212.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
	IF	SURAS	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
INA SURAS	TF	BO507	-	004	005.2	7.7	-	-	-	-	-	1.0
	TF	IO14R	-	071	072.8	5.0	-	3000	-	210	-	1.0

FNA RNP RWY 14R												
RMK	-											
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	REF NAV AID :	
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	Vertical angle (°) / TOH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
APCH	IF	IO14R	-	-	-	-	-	3000	-	210	-	-
	TF	FO14R	-	141	142.8	3.6	-	3000	3000	-	-	1.0
	TF	RW14R	Yes	141	142.8	7.7	-	-	-	-	-3.00 / 56	0.3
	TF	BO512	-	141	142.9	6.3	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BO513	-	079	080.9	4.4	-	3000	-	190	-	1.0
	TF	BO514	-	001	002.7	6.1	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BO515	-	330	331.8	11.0	-	4000	4000	-	-	1.0
	TF	FUZAP	Yes	007	008.6	8.9	-	5000	-	-	-	1.0

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

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBO
Runway	14
Runway Letter	1 (Right)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E14A
LTP/FTP Latitude	433838.8100N
LTP/FTP Longitude	0012045.3560E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	197.5
FPAP Latitude	433700.8900N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-97.9200
FPAP Longitude	0012227.2970E
Delta FPAP Longitude (seconds)	101.9410
Threshold Crossing Height	56.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	288
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0F 02 06 0C 4E 00 00 01 34 31 05 B4 E2 BA 12 58 DE 93 00 B7 1B 00 03 FD 6A 1C 03 30 02 2C 01 64 24 C8 AF 2D 10 1D 43
Calculated CRC Value	2D101D43

Required Additional Data

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

FNA ILS Z or LOC Z RWY 32L												
RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only					MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAV AID :-			
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNIM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (ft)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	SULIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	IO32L	-	-	-	-	-	3000	-	210	-	-
See chart FNA ILS Z or LOC Z RWY 32L												
APCH	-	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BO614	-	302	304.0	10.0	-	-	4000	-	-	1.0
	TF	BO616	-	249	251.0	10.1	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	BO618	-	165	166.4	13.9	-	-	-	-	-	1.0
	TF	SULIT	Yes	117	118.5	13.8	-	-	-	-	-	1.0

INA RNAV (GNSS) RWY 32L											
RMK	GNSS only - Linked to FNA RNP RWY 32L et/and FNA ILS Z ou/ LOC Z RWY 32L <i>Procedure developed under CDO concept</i>										
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	REF NAVAD :
HLDG	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	Vertical angle (°) / TCH (m)
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	SULIT	-	-	-	-	-	-	-	-	
INA ADIMO	IF	ADIMO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-
	TF	BO606	-	266	267.5	7.9	-	-	-	230	1.0
	TF	BO603	-	266	267.4	5.0	-	4000	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	256	257.5	3.8	-	3000	-	210	1.0
INA AGENO	IF	AGENO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-
	TF	BO602	-	121	123.0	10.4	L	5000	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	027	028.3	5.0	-	3000	-	210	1.0
INA FUZAP	IF	FUZAP	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-
	TF	BO608	-	188	189.8	9.4	-	-	-	-	1.0
	TF	BO607	-	140	142.0	7.7	-	FL080	-	-	1.0
	TF	BO605	-	140	142.0	8.1	-	5000	-	-	1.0
	TF	BO604	-	185	186.9	4.0	-	-	-	230	1.0
	TF	BO603	-	185	186.9	4.3	-	4000	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	256	257.5	3.8	-	3000	-	210	1.0
INA OGRIL	IF	OGRIL	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-
	TF	BO602	-	058	059.4	12.1	-	5000	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	027	028.3	5.0	-	3000	-	210	1.0
INA SULIT	IF	SULIT	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-
	TF	BO602	-	054	085.9	9.7	-	5000	-	-	1.0
	TF	IO32L	-	027	028.3	5.0	-	3000	-	210	1.0

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBO
Runway	32
Runway Letter	3 (Left)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E32A
LTP/FTP Latitude	433708.2700N
LTP/FTP Longitude	0012219.6200E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	200.4
FPAP Latitude	433846.2730N
Delta FPAP Latitude (seconds)	98.0030
FPAP Longitude	0012037.5810E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-102.0390
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	288
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0F 02 06 0C E0 00 00 01 32 33 05 5C 1F B8 12 C8 BE 96 00 D4 1B A6 FD 02 D2 E2 FC F4 01 2C 01 64 24 C8 AF 09 2E FB AA
Calculated CRC Value	092EFBAA

Required Additional Data

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

FNA ILS Z or LOC Z RWY 32R											
RMK	RNAV1 transition to ILS - GNSS only					MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAV AID : -		
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	SULIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	IO32R	-	-	-	-	-	3000	-	210	-
See chart FNA ILS Z or LOC Z RWY 32R											
APCH	-	TOU	Yes	320	321.9	5.0	-	-	-	-	1.0
	TF	BO614	-	302	304.0	10.0	-	-	4000	-	1.0
	TF	BO616	-	249	251.0	10.1	-	5000	-	-	1.0
	TF	BO618	-	165	166.4	13.9	-	-	-	-	1.0
	TF	SULIT	Yes	117	118.5	13.8	-	-	-	-	1.0

INA RNAV (GNSS) RWY 32R												
RMK	GNSS only - Linked to FNA RNP RWY 32R et/and FNA ILS Z ou/ or LOC Z RWY 32R Procedure developed under CDO concept											
	MAG VAR 2025 1.7°E							REF NAVAID :				
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HLDG	-	SULIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA ADIMO	IF	ADIMO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO606	-	266	267.5	7.9	-	-	-	230	-	1.0
	TF	BO603	-	266	267.4	5.0	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO32R	-	251	253.1	3.5	-	3000	-	210	-	1.0
INA AGENO	IF	AGENO	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO602	-	121	123.0	10.4	L	5000	-	-	-	1.0
	TF	IO32R	-	031	032.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA FUZAP	IF	FUZAP	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO608	-	188	189.8	9.4	-	-	-	-	-	1.0
	TF	BO607	-	140	142.0	7.7	-	FL080	-	-	-	1.0
	TF	BO605	-	140	142.0	8.1	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	BO604	-	185	186.9	4.0	-	-	-	230	-	1.0
	TF	BO603	-	185	186.9	4.3	-	4000	-	-	-	1.0
	TF	IO32R	-	251	253.1	3.5	-	3000	-	210	-	1.0
INA OGRIL	IF	OGRIL	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO602	-	058	059.4	12.1	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	IO32R	-	031	032.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0
INA SULIT	IF	SULIT	-	-	-	-	-	FL080	-	-	-	-
	TF	BO602	-	084	085.9	9.7	-	5000	-	-	-	1.0
	TF	IO32R	-	031	032.9	5.0	-	3000	-	210	-	1.0

TOULOUSE BLAGNAC
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 32R**Input data**

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFBO
Runway	32
Runway Letter	1 (Right)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E32B
LTP/FTP Latitude	433656.2920N
LTP/FTP Longitude	0012248.8515E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	200.4
FPAP Latitude	433814.5070N
Delta FPAP Latitude (seconds)	78.2150
FPAP Longitude	0012127.4505E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-81.4010
Threshold Crossing Height	50.0
TCH Units Selector	0 (feet)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0F 02 06 0C 60 00 00 02 32 33 05 C8 C1 B7 12 27 A3 97 00 D4 1B 0E 63 02 0E 84 FD F4 01 2C 01 64 00 C8 AF A9 5E A1 49
Calculated CRC Value	A95EA149

Required Additional Data

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

TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 14L / 14R
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 14L/14R											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
AMOLO 7A											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO140	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	CA	-	-	141	142.9	-	-	4000	-	-	1.0
-	DF	BO143	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	BO145	-	035	036.5	11.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEDAP	-	060	061.5	7.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMOLO	-	101	102.9	24.8	-	FL 200	-	-	1.0
FINOT 7A											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO140	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	CA	-	-	141	142.9	-	-	4000	-	-	1.0
-	DF	BO143	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	FINOT	-	085	086.7	14.2	-	-	-	-	1.0
GAUDE 7A											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO142	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BO144	-	225	227.0	18.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BO852	-	271	272.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	GAUDE	-	214	215.8	22.8	-	FL 200	-	-	1.0
LMB 7A											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO142	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BO144	-	225	227.0	18.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	BO852	-	271	272.4	10.8	-	-	-	-	1.0
-	TF	TALOL	-	271	272.5	16.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	LMB	-	288	289.3	26.7	-	-	-	-	1.0
MEN 7A											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO140	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	CA	-	-	141	142.9	-	-	4000	-	-	1.0
-	DF	BO143	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	BO145	-	035	036.5	11.9	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEDAP	-	060	061.5	7.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	048	049.6	64.2	-	-	-	-	1.0
MORIL 7A											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO140	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	GALDO	-	141	142.9	23.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	MORIL	-	112	113.4	29.0	-	-	-	-	1.0
RIBOU 7A											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO140	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	GALDO	-	141	142.9	23.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	RIBOU	-	142	143.2	13.4	-	FL 120	-	-	1.0

TOULOUSE BLAGNAC

SID RNAV RWY 14L / 14R

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

SID RNAV RWY 14L/14R											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
AMOLO 7H											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO141	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	MEDAP	-	057	059.0	27.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMOLO	-	101	102.9	24.8	-	FL 200	-	-	1.0
FINOT 7H											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO141	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	FINOT	-	084	086.1	23.9	R	-	-	-	1.0
MEN 7H											
RWY14R	CA	-	-	141	142.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY14L				141	142.9						
-	DF	BO141	-	-	-	-	L	-	-	-	1.0
-	TF	MEDAP	-	057	059.0	27.3	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	048	049.6	64.2	-	-	-	-	1.0

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

SID RNAV RWY 32L/32R											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : TOU	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
AMOLO 7B											
RWY32R	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32L				321	322.9						
-	DF	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BO321	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	MEDAP	-	072	073.2	21.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	AMOLO	-	101	102.9	24.8	-	FL 200	-	-	1.0
FINOT 7B											
RWY32R	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32L				321	322.9						
-	DF	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BO323	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	FINOT	-	090	092.1	16.4	-	-	-	-	1.0
FISTO 7B											
RWY32L	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32R				321	322.9						
-	DF	BO320	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BO322	-	345	346.6	3.2	-	5000	-	-	1.0
-	TF	BO324	-	357	358.6	27.0	-	FL 150	-	-	1.0
-	TF	FISTO	-	357	358.6	14.4	-	-	-	-	1.0
GAUDE 7B											
RWY32L	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32R				321	322.9						
-	DF	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	FA	TOU	Yes	306	307.5	-	-	4000	-	-	1.0
-	VI	-	-	169	171.1	-	L	-	-	-	1.0
-	CF	BO852	-	214	216.1	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	GAUDE	-	214	215.8	22.8	-	FL 200	-	-	1.0
LACOU 7B											
RWY32L	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32R				321	322.9						
-	DF	BO320	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	BO322	-	345	346.6	3.2	-	5000	-	-	1.0
-	TF	LACOU	-	333	334.7	34.9	-	-	-	-	1.0
LMB 7B											
RWY32L	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32R				321	322.9						
-	DF	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	FA	TOU	Yes	306	307.5	-	-	4000	-	-	1.0
-	VI	-	-	211	213.0	-	L	-	-	-	1.0
-	CF	BO850	-	256	258.0	-	-	-	-	-	1.0
-	TF	LMB	-	256	257.6	34.4	-	-	-	-	1.0

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

SID RNAV RWY 32L/32R											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID : TOU	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
MEN 7B											
RWY32R	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32L				321	322.9						
-	DF	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BO321	-	-	-	-	R	-	-	-	1.0
-	TF	MEDAP	-	072	073.2	21.4	-	-	-	-	1.0
-	TF	MEN	-	048	049.6	64.2	-	-	-	-	1.0
MORIL 7B											
RWY32R	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32L				321	322.9						
-	DF	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BO325	-	-	-	-	R	FL 060	-	-	1.0
-	TF	GALDO	-	141	142.9	24.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	MORIL	-	112	113.4	29.0	-	-	-	-	1.0
RIBOU 7B											
RWY32R	CA	-	-	321	322.9	-	-	1000	-	-	1.0
RWY32L				321	322.9						
-	DF	TOU	Yes	-	-	-	-	-	-	-	1.0
-	DF	BO325	-	-	-	-	R	FL 060	-	-	1.0
-	TF	GALDO	-	141	142.9	24.6	-	-	-	-	1.0
-	TF	RIBOU	-	142	143.2	13.4	-	FL 120	-	-	1.0

TOULOUSE BLAGNAC
STAR RNAV RWY 14
 (Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

STAR RNAV RWY 14											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
ADIMO	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FUZAP	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SURAS	-	SURAS	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AFRIC 8S											
-	IF	AFRIC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	FARCI	-	220	222.0	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADIMO	-	263	264.9	29.3	-	FL 080	-	-	1.0
ASPET 8S											
-	IF	ASPET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	OGRIL	-	031	32.5	20.8	-	-	FL 160	250	1.0
-	TF	SULIT	-	006	7.9	5.5	-	-	FL 140	-	1.0
-	TF	SURAS	-	330	332.0	17.6	-	FL 080	-	-	1.0
LMB 8S											
-	IF	LMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	TADAN	-	073	75.1	26.0	-	-	-	-	1.0
-	TF	SURAS	-	078	79.7	22.3	-	FL 080	-	-	1.0
NARAK 8S											
-	IF	NARAK	-	-	-	-	-	-	FL 150	-	1.0
-	TF	FUZAP	-	213	214.6	22.9	-	FL 080	-	-	1.0
ORBIL 8S											
-	IF	ORBIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SALSI	-	326	327.8	11.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADIMO	-	292	294.0	21.4	-	FL 080	-	-	1.0
SECHE 8S											
-	IF	SECHE	-	-	-	-	-	FL 150	FL 190	-	-
-	TF	AGN	-	153	154.8	36.5	-	FL 080	FL 110	-	1.0
-	TF	SURAS	-	149	150.7	16.9	-	FL 080	-	-	1.0
TOPTU 8S											
-	IF	TOPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	LALGO	-	051	53.0	24.6	-	FL 200	-	-	1.0
-	TF	BOGRO	-	052	53.3	27.2	-	FL 150	FL 190	-	1.0
-	TF	OGRIL	-	091	92.9	21.3	-	-	FL 160	250	1.0
-	TF	SULIT	-	006	7.9	5.5	-	-	FL 140	-	1.0
-	TF	SURAS	-	330	332.0	17.6	-	FL 080	-	-	1.0

TOULOUSE BLAGNAC
STAR RNAV RWY 32
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C, D)

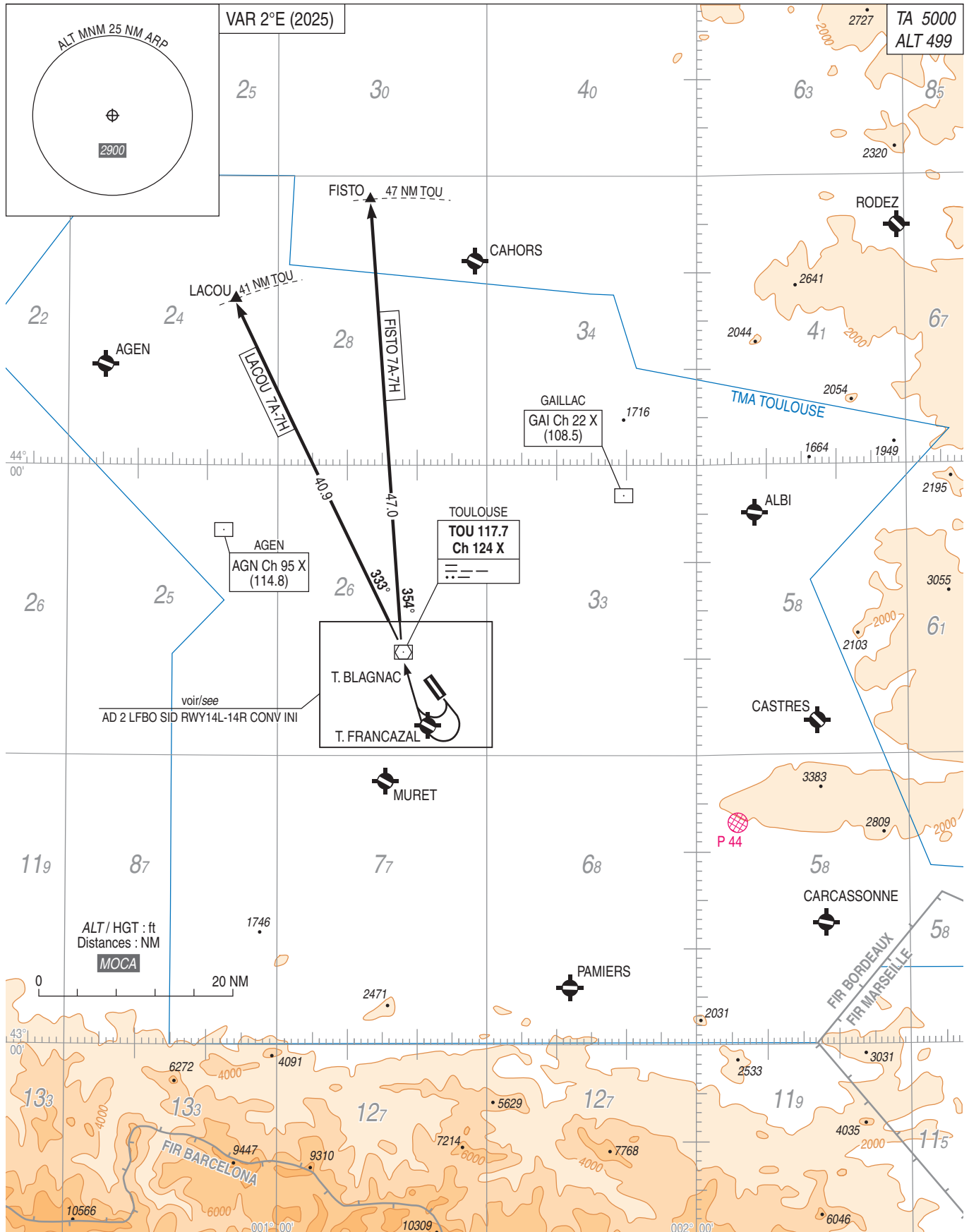
STAR RNAV RWY 32											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2025 1.7°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
HLDG											
ADIMO	-	ADIMO	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FUZAP	-	FUZAP	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SULIT	-	SULIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AFRIC 8N											
-	IF	AFRIC	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	FARCI	-	220	222.0	19.1	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADIMO	-	263	264.9	29.3	-	FL 080	-	-	1.0
ASPET 8N											
-	IF	ASPET	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	OGRIL	-	031	32.5	20.8	-	FL 080	-	250	1.0
-	TF	SULIT	-	006	7.9	5.5	-	FL 080	-	-	1.0
LMB 8N											
-	IF	LMB	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	TALOL	-	107	108.9	26.7	-	-	-	-	1.0
-	TF	BOGRO	-	092	93.9	8.4	-	FL 150	FL 170	-	1.0
-	TF	OGRIL	-	091	92.9	21.3	-	FL 080	-	250	1.0
-	TF	SULIT	-	006	7.9	5.5	-	FL 080	-	-	1.0
NARAK 8N											
-	IF	NARAK	-	-	-	-	-	-	FL 190	-	1.0
-	TF	FUZAP	-	213	214.6	22.9	-	FL 080	-	-	1.0
ORBIL 8N											
-	IF	ORBIL	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	SALSI	-	326	327.8	11.2	-	-	-	-	1.0
-	TF	ADIMO	-	292	294.0	21.4	-	FL 080	-	-	1.0
SECHE 8N											
-	IF	SECHE	-	-	-	-	-	FL 150	FL 240	-	-
-	TF	AGN	-	153	154.8	36.5	-	-	-	-	1.0
-	TF	AGENO	-	142	143.7	29.6	-	FL 080	-	-	1.0
-	TF	SULIT	-	187	188.6	6.4	-	FL 080	-	-	1.0
TOPTU 8N											
-	IF	TOPTU	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	TF	LALGO	-	051	53.0	24.6	-	FL 200	-	-	1.0
-	TF	BOGRO	-	052	53.3	27.2	-	FL 150	FL 170	-	1.0
-	TF	OGRIL	-	091	92.9	21.3	-	FL 080	-	250	1.0
-	TF	SULIT	-	006	7.9	5.5	-	FL 080	-	-	1.0

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

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

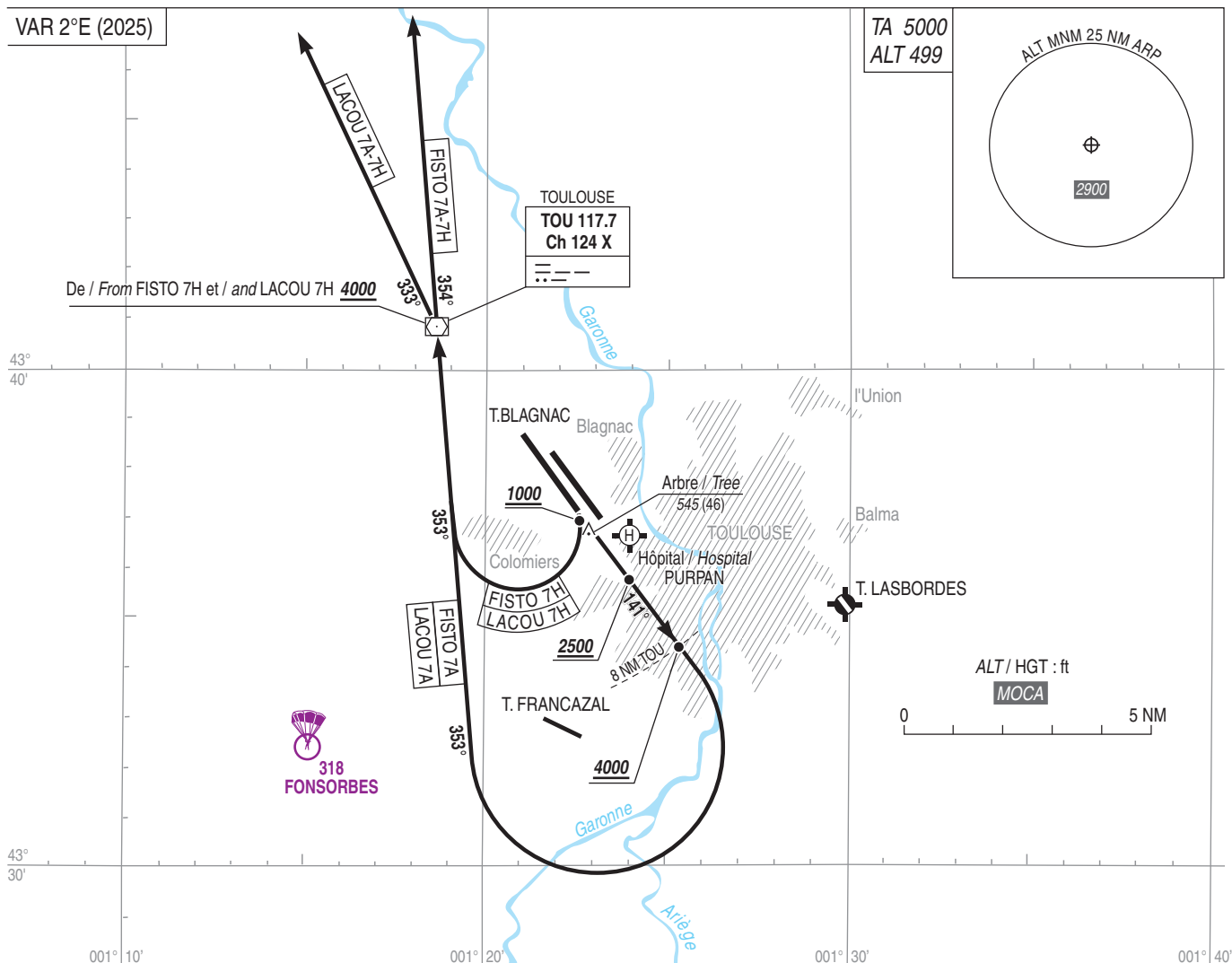
TWR : BLAGNAC Tour/Tower 118.100
BLAGNAC Sol/Ground 121.900
BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705

(1) Assistance VFR
(1) VFR assistance



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

TWR : BLAGNAC Prévot/Delivery 121.705



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

SID CONV RWY 14L / 14R			
CAT	A B C D		
Climb gradient	- Pente ATS : voir description des SID. En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Pente minimale théorique de montée : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260 m de la DER et 115 m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4,6 % jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL. - <i>ATS slopes : see SID description.</i> <i>If not possible the pilot must advise control at start up request.</i> - <i>Minimum Theoretical climb gradient :</i> <i>RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.</i>		
General RMK	Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / <i>respect noise abatement procedures</i> (AD 2.21 LFBO). Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250 kt. <i>Speed : FL < 100 MAX IAS 250 kt.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
FISTO 7A UIR seulement. Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères. <i>UIR only.</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters.</i>	Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre R 141 TOU (RM 141°). A 4000 ft AMSL minimum et pas avant 8 NM TOU, tourner à droite pour intercepter R 173 TOU. Suivre R 173 TOU (RM 353°) jusqu'à TOU. A TOU, suivre R 354 TOU (RM 354°) jusqu'à FISTO (47 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow R 141 TOU (RM 141°).</i> <i>At 4000 ft AMSL minimum and not before 8 NM TOU, turn right to intercept R 173 TOU.</i> <i>Follow R 173 TOU (RM 353°) to TOU.</i> <i>At TOU, follow R 354 TOU (RM 354°) to FISTO (47 NM TOU).</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6 % MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. <i>ATS slope :</i> <i>11 % MNM up to 3000 ft AMSL.</i> <i>6 % MNM up to FL 140.</i> <i>Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.</i>
LACOU 7A Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères. <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters.</i>	Monter dans l'axe. A 2500 ft AMSL intercepter et suivre R 141 TOU (RM 141°). A 4000 ft AMSL MNM et pas avant 8 NM TOU, tourner à droite pour intercepter R 173 TOU. Suivre R 173 TOU (RM 353°) jusqu'à TOU. A TOU tourner à gauche pour suivre R 333 TOU (RM 333°) jusqu'à LACOU (41 NM TOU). <i>Climb on runway axis.</i> <i>At 2500 ft AMSL intercept and follow R 141 TOU (RM 141°).</i> <i>At 4000 ft AMSL MNM and not before 8 NM TOU, turn right to intercept R 173 TOU.</i> <i>Follow R 173 TOU (RM 353°) to TOU.</i> <i>At TOU turn left to follow R 333 TOU (RM 333°) to LACOU (41 NM TOU).</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft AMSL. 6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. <i>ATS slope :</i> <i>11 % MNM up to 3000 ft AMSL.</i> <i>6 % MNM up to FL 070.</i> <i>Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.</i>

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

SID CONV RWY 14L 14R			
SID réservés aux aéronefs à hélices / <i>SID reserved for turboprops aircraft</i> : - obligatoires pour les ACFT à pistons et hélicoptères / <i>compulsory for piston aircraft and helicopters</i> . - sur instruction particulière pour les ACFT à hélices / <i>on special instruction for turboprops aircraft</i> .			
CAT	A B C		
Climb gradient	- Pente ATS : voir description des SID. En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Pente minimale théorique de montée : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL. - <i>ATS slopes : see SID description.</i> <i>If not possible the pilot must advise control at start up request.</i> - <i>Minimum Theoretical climb gradient</i> : RWY14L : <i>Obstacle tree of altitude 545 ft at 260m from DER and 115m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6% until an altitude of 600 ft AMSL.</i>		
General RMK	Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / <i>comply with the noise abatement procedures</i> (AD 2.21 LFBO). Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
FISTO 7H UIR seulement / <i>only</i> .	Monter dans l'axe. A 1000 ft, tourner à droite pour intercepter le R 173 TOU. Suivre le R 173 TOU (353°) jusqu'à TOU à 4000 ft MNM. A TOU, suivre R 354 TOU (354°) jusqu'à FISTO (47 NM TOU). <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 1000 ft, turn right to intercept R 173 TOU. Follow R 173 TOU (353°) to TOU at 4000 ft MNM.</i> <i>At TOU, follow R 354 TOU (354°) to FISTO (47 NM TOU).</i>	FL 070	Pente ATS : 7 % MNM pour passer TOU à 4000 ft AMSL MNM. 6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 125.180 MHz. <i>ATS slope :</i> <i>7 % MNM to overfly TOU at 4000 ft AMSL MNM.</i> <i>6 % MNM up to FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect TOULOUSE APP 125.180 MHz.</i>
LACOU 7H	Monter dans l'axe. A 1000 ft, tourner à droite pour intercepter le R 173 TOU. Suivre R 173 TOU (353°) jusqu'à TOU à 4000 ft MNM. A TOU, suivre R 333 TOU (333°) jusqu'à LACOU (41 NM TOU). <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 1000 ft, turn right to intercept R 173 TOU. Follow R 173 TOU (353°) to TOU at 4000 ft MNM.</i> <i>At TOU, follow R 333 TOU (333°) to LACOU (41 NM TOU).</i>	FL 070	Pente ATS : 7 % MNM pour passer TOU à 4000 ft AMSL MNM. 6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 125.180 MHz. <i>ATS slope :</i> <i>7 % MNM to overfly TOU at 4000 ft AMSL MNM.</i> <i>6 % MNM up to FL 070.</i> <i>Next sector :</i> <i>Expect TOULOUSE APP 125.180 MHz.</i>

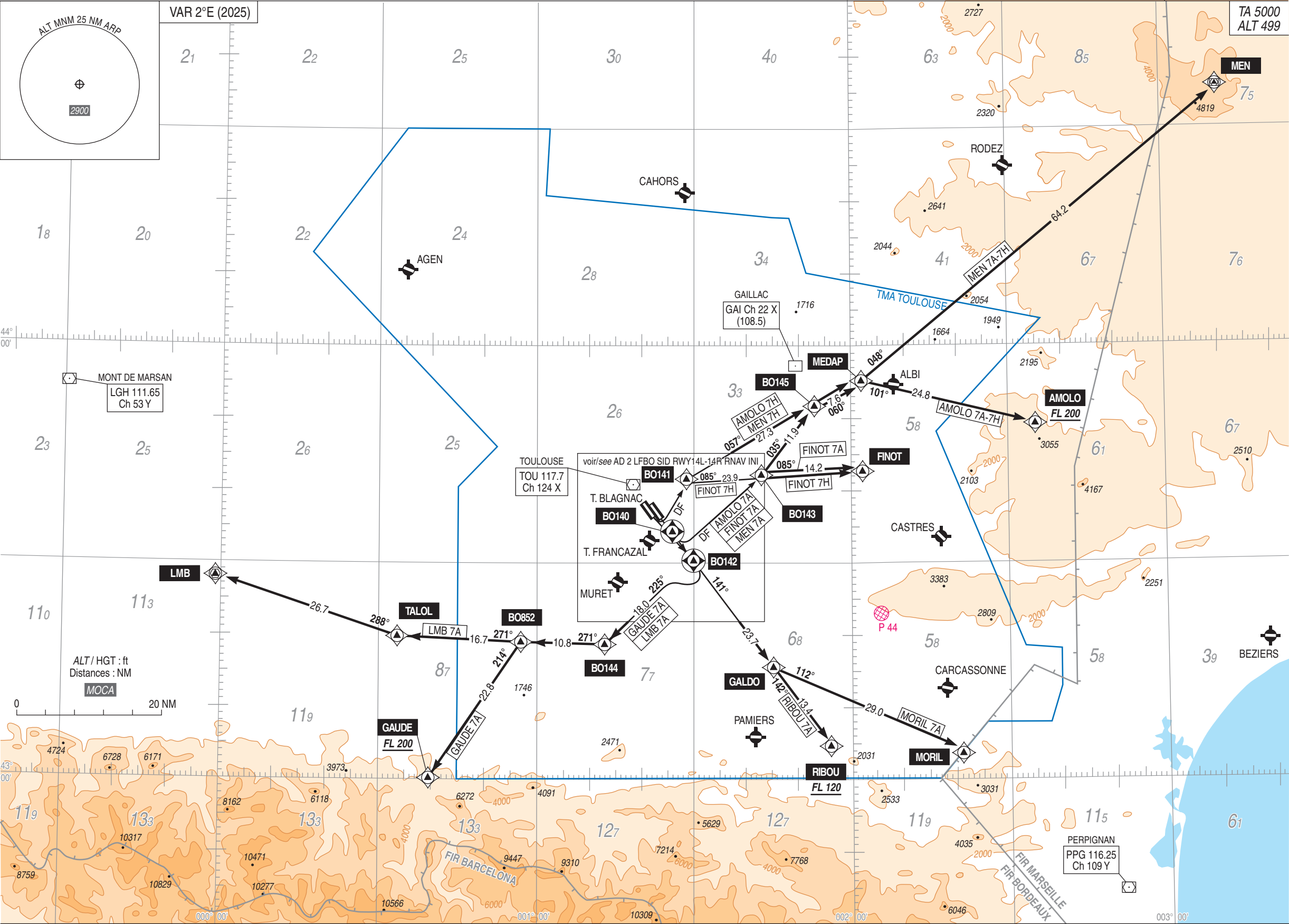
TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 14L / 14R

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

TWR : BLAGNAC Tour/Tower 118.105
BLAGNAC Sol/Ground 121.905
BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705

(1) Assistance VFR
(1) VFR assistance

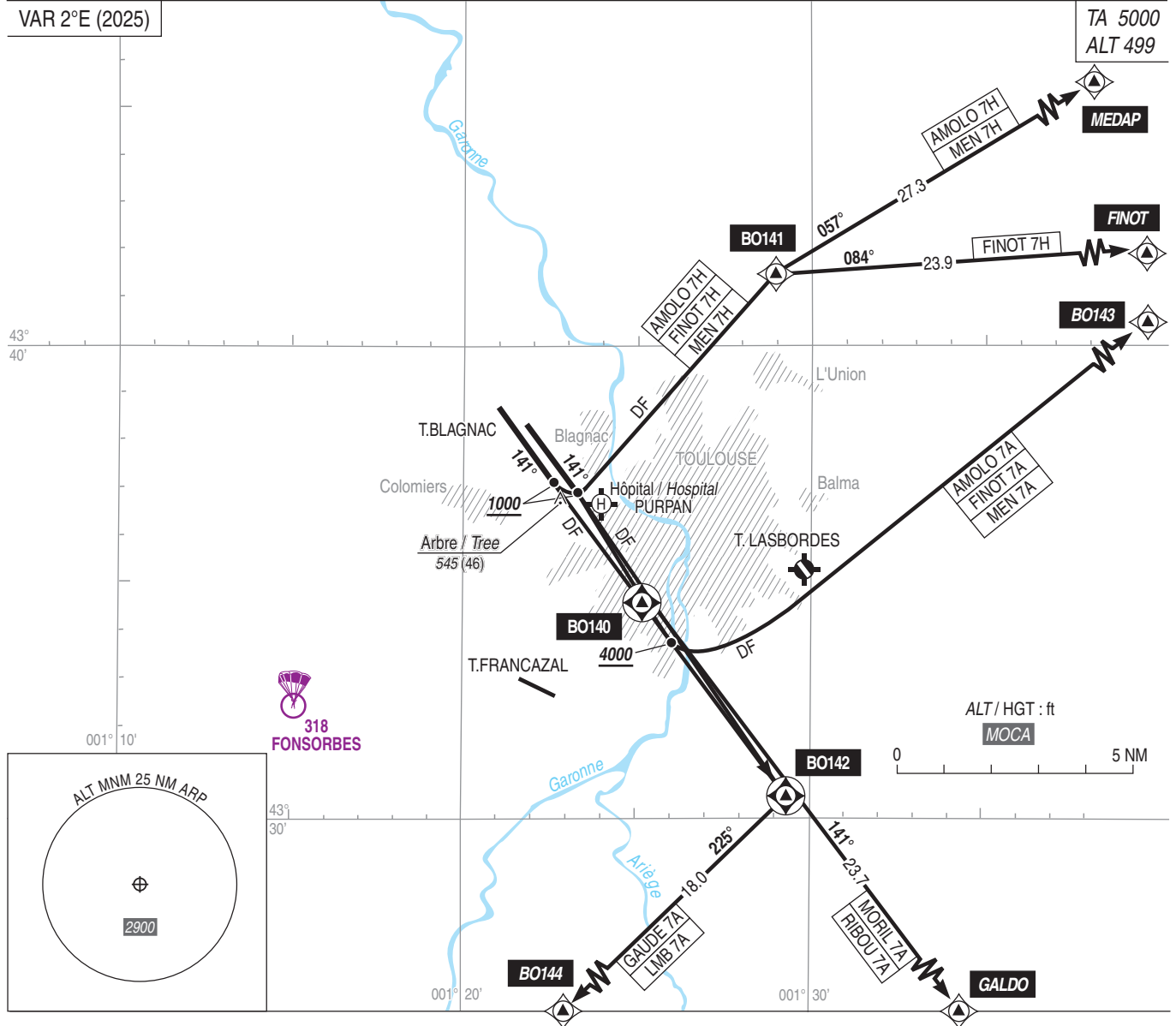
RNAV 1
GNSS seulement / only



TOULOUSE BLAGNAC
Départs initiaux RNAV RWY 14L / 14R
RNAV initial departures RWY 14L / 14R

TWR : BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705

RNAV 1
GNSS seulement / only



TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 14L / 14R			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / <i>only</i>		
Climb gradient	- Pente ATS : voir description des SID En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Pente minimale théorique de montée : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260 m de la DER et 115 m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4,6 % jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL. - <i>ATS slopes : see SID description.</i> <i>If not possible the pilot must advise control at start up request.</i> - <i>Minimum Theoretical climb gradient :</i> <i>RWY14L : Obstacle tree of altitude 545 ft at 260 m from DER and 115 m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6 % until an altitude of 600 ft AMSL.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP.</i>		
	Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / <i>respect noise abatement procedures</i> (AD 2.21 LFBO). Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250 kt. <i>Speed : FL < 100 MAX IAS 250 kt.</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Cir Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
AMOLO 7A UIR seulement. Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères. <i>UIR only.</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i>	Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers <u>BO140</u>, puis continuer à monter RM 141°, à 4000 ft tourner à gauche direct vers BO143, puis vers BO145, puis vers MEDAP, puis vers AMOLO à FL 200 MNM. <i>Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct <u>BO140</u>, then continue climbing MAG 141°, at 4000 ft turn left direct to BO143, then to BO145, then to MEDAP, then to AMOLO at FL 200 MNM.</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft, 6 % MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. <i>ATS slope : 11 % MNM up to 3000 ft, 6 % MNM up to FL 140. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.</i>
FINOT 7A FIR seulement. Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères. <i>FIR only.</i> <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i>	Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers <u>BO140</u>, puis continuer à monter RM 141°, à 4000 ft tourner à gauche direct vers BO143, puis vers FINOT. <i>Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct <u>BO140</u>, then continue climbing MAG 141°, at 4000 ft turn left direct to BO143, then to FINOT.</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft, 6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. <i>ATS slope : 11 % MNM up to 3000 ft, 6 % MNM up to FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.</i>
GAUDE 7A UIR seulement <i>UIR only</i>	Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers <u>BO142</u>, puis vers BO144, puis vers BO852, puis vers GAUDE à FL 200 MNM. <i>Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct <u>BO142</u>, then to BO144, then to BO852, then to GAUDE at FL 200 MNM.</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft, 6 % MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. <i>ATS slope : 11 % MNM up to 3000 ft, 6 % MNM up to FL 140. Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.</i>
LMB 7A FIR seulement <i>FIR only</i>	Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers <u>BO142</u>, puis vers BO144, puis vers BO852, puis vers TALOL, puis vers LMB. <i>Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct <u>BO142</u>, then to BO144, then to BO852, then to TALOL, then to LMB.</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft, 6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. <i>ATS slope : 11 % MNM up to 3000 ft, 6 % MNM up to FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.</i>

TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 14L / 14R			
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
MEN 7A Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i>	Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers <u>BO140</u> , puis continuer à monter RM 141°, à 4000 ft tourner à gauche direct vers BO143, puis vers BO145, puis vers MEDAP, puis vers MEN. <i>Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then continue climbing MAG 141°, at 4000 ft turn left direct to BO143, then to BO145, then to MEDAP, then to MEN.</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft, 6 % MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. ATS slope : 11 % MNM up to 3000 ft, 6 % MNM up to FL 140. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.
MORIL 7A Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i>	Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers <u>BO140</u> , puis vers GALDO, puis vers MORIL. <i>Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then to GALDO, then to MORIL.</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft, 6 % MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. ATS slope : 11 % MNM up to 3000 ft, 6 % MNM up to FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.
RIBOU 7A Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i>	Monter RM 141°, à 1000 ft, direct vers <u>BO140</u> , puis vers GALDO, puis vers RIBOU. <i>Climb MAG 141°, at 1000 ft, direct BO140, then to GALDO, then to RIBOU.</i>	FL 070	Pente ATS : 11 % MNM jusqu'à 3000 ft, 6 % MNM jusqu'au FL 140. FL 120 MNM à RIBOU. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. ATS slope : 11 % MNM up to 3000 ft, 6 % MNM up to FL 140. FL 120 MNM at RIBOU. Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.

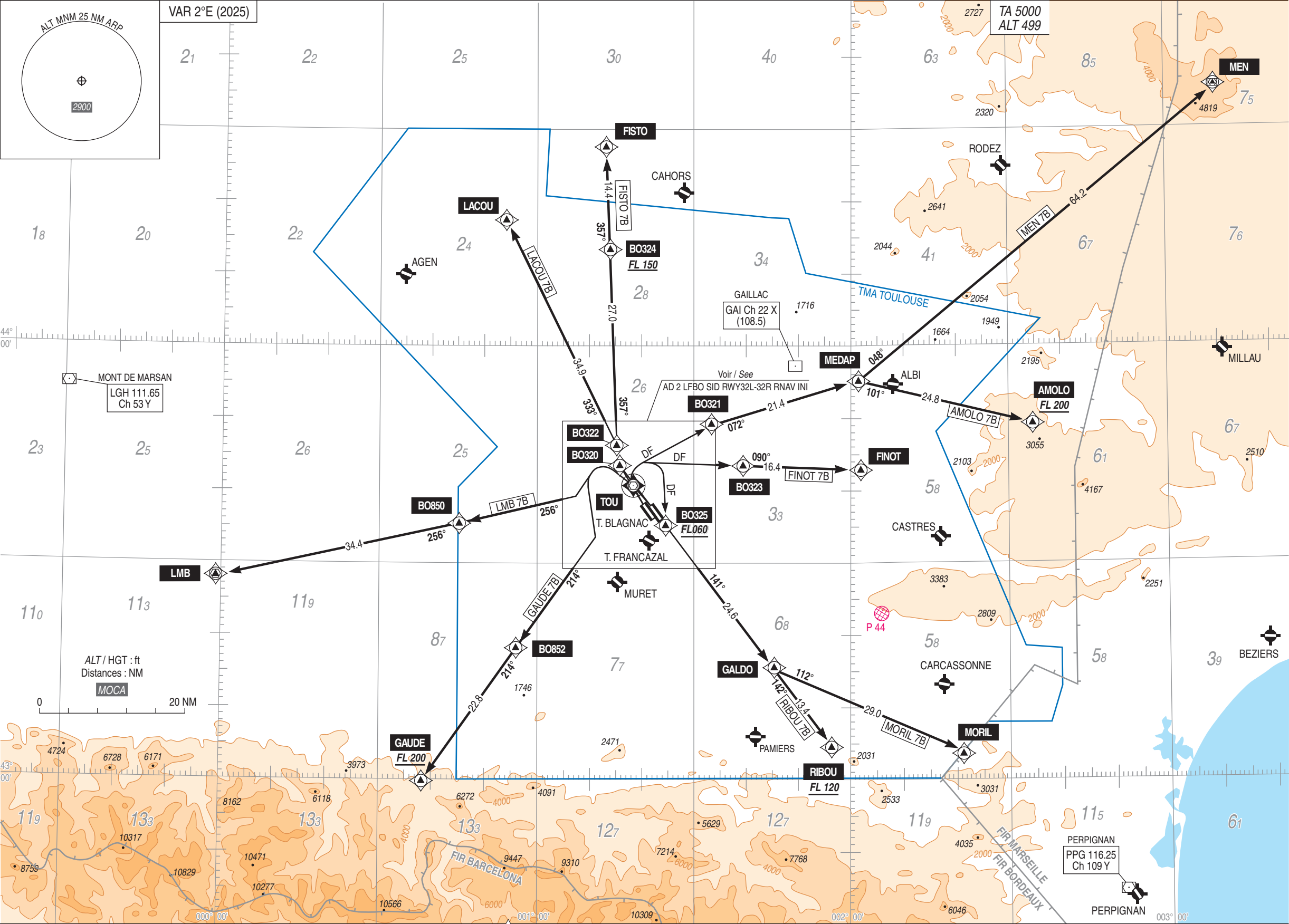
TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 14L / 14R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 14L 14R			
SID réservés aux aéronefs à hélices / <i>SID reserved for turboprops aircraft</i> : - obligatoires pour les ACFT à pistons et hélicoptères / <i>compulsory for piston aircraft and helicopters</i> . - sur instruction particulière pour les ACFT à hélices / <i>on special instruction for turboprops aircraft</i> .			
CAT	A B C		
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement/only		
Climb gradient	- Pente ATS : voir description des SID. En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Pente minimale théorique de montée : RWY14L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 545 ft à 260m de la DER et 115m à droite de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 4.6% jusqu'à l'altitude de 600 ft AMSL. - <i>ATS slopes : see SID description.</i> <i>If not possible the pilot must advise control at start up request.</i> - <i>Minimum Theoretical climb gradient :</i> RWY14L : <i>Obstacle tree of altitude 545 ft at 260m from DER and 115m right of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 4.6% until an altitude of 600 ft AMSL.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP</i>		
	Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / <i>respect noise abatement procedures (AD 2.21 LFBO).</i>		
		Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt	
AMOLO 7H UIR seulement / only.	Monter 141°, à 1000ft, tourner à gauche direct vers BO141, puis vers MEDAP, puis vers AMOLO à FL 200 MNM. <i>Climb 141°, at 1000ft, turn left direct to BO141, then to MEDAP, then to AMOLO at FL 200 MNM.</i>	FL 070	Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 129.305 MHz. <i>ATS slope : 6% MNM until FL 140. Next sector : Expect TOULOUSE APP 129.305 MHz.</i>
FINOT 7H FIR seulement / only.	Monter 141°, à 1000ft, tourner à gauche direct vers BO141, puis tourner à droite vers FINOT. <i>Climb 141°, at 1000ft, turn left direct to BO141, then turn right to FINOT.</i>	FL 070	Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070 Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 129.305 MHz. <i>ATS slope : 6% MNM until FL 070. Next sector : Expect TOULOUSE APP 129.305 MHz</i>
MEN 7H	Monter 141°, à 1000ft, tourner à gauche direct vers BO141, puis vers MEDAP, puis vers MEN. <i>Climb 141°, at 1000ft, turn left direct to BO141, then to MEDAP, then to MEN.</i>	FL 070	Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140 Prochain secteur : Prévoir TOULOUSE APP 129.305 MHz. <i>ATS slope : 6% MNM until FL 140. Next sector : Expect TOULOUSE APP 129.305 MHz</i>

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

ATIS BLAGNAC	123.130	TWR : BLAGNAC Tour/Tower	118.105	(1) Assistance VFR
FIS : TOULOUSE	121.250 (1)	BLAGNAC Sol/Ground	121.905	(1) VFR assistance
APP : TOULOUSE Approche/Approach	125.180 - 129.305 - 124.975 (s)	BLAGNAC Prévol/Delivery	121.705	
BLAGNAC Approche/Approach	121.105			

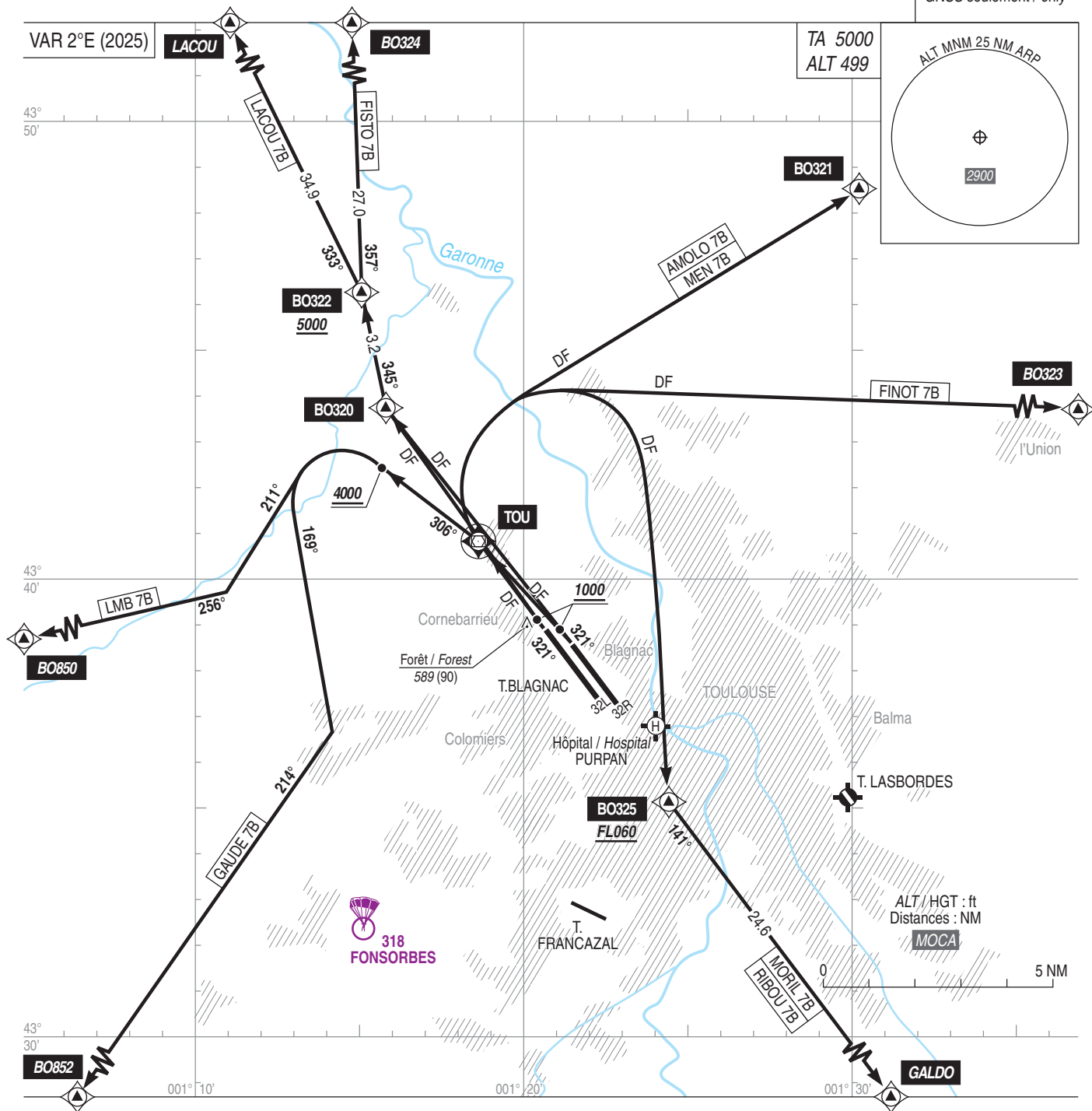
RNAV 1
GNSS seulement / only



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

TWR : BLAGNAC Prévol/Delivery 121.705

RNAV 1
GNSS seulement / only



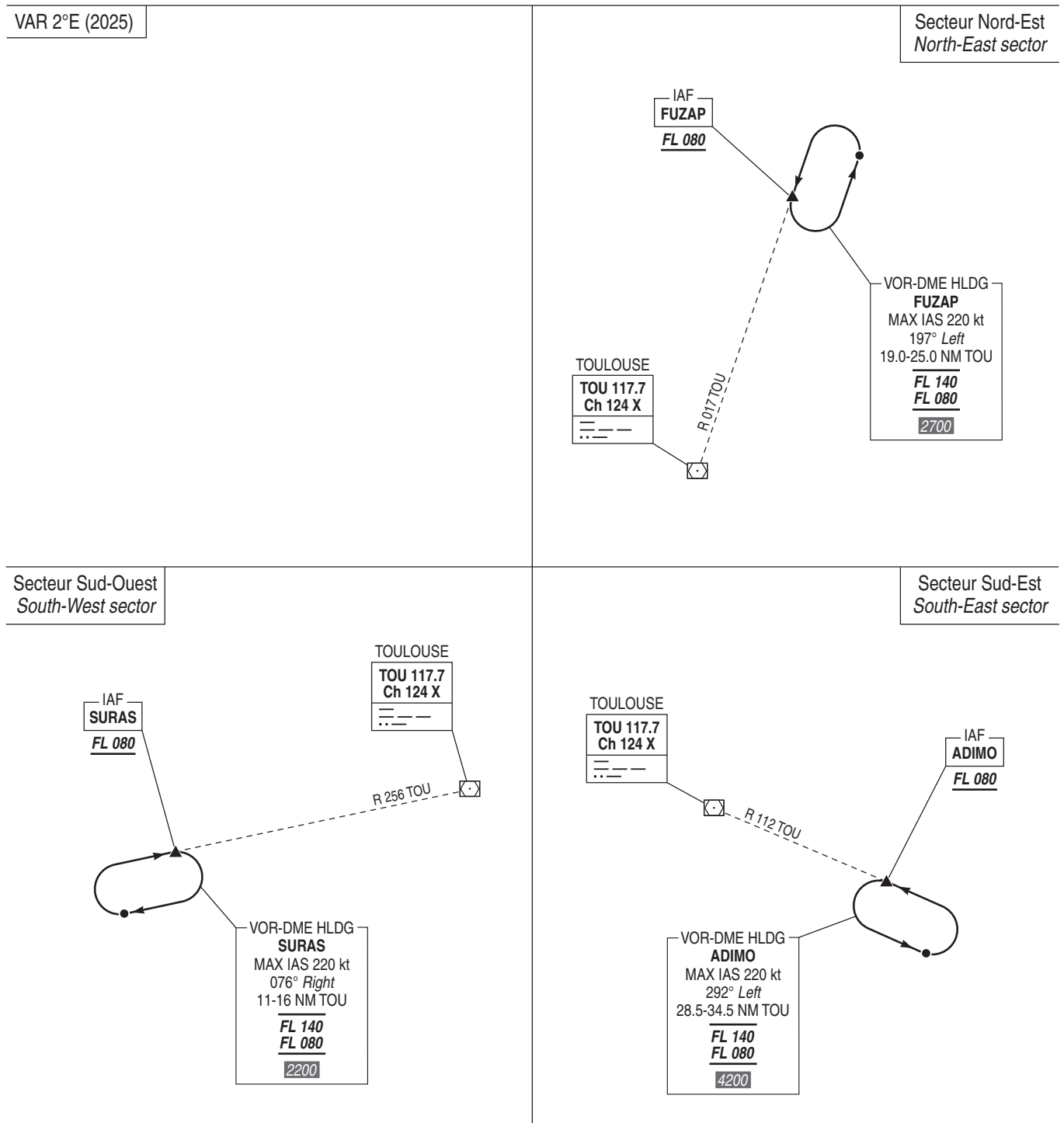
TOULOUSE BLAGNAC
SID RNAV RWY 32L / 32R
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C, D)

SID RNAV RWY 32L / 32R			
CAT	A B C D		
PBN Box	RNAV1, GNSS seulement / <i>only</i>		
Climb gradient	- Pente ATS : voir description des SID. En cas d'impossibilité le pilote doit en aviser le contrôle à la demande de mise en route. - Pente minimale théorique de montée : RWY32L : L'obstacle constitué par l'arbre d'altitude 589 ft à 950m de la DER et 390m à gauche de l'axe de piste détermine une pente théorique de montée de 3.6 % jusqu'à l'altitude de 630 ft AMSL. - <i>ATS slopes : see SID description.</i> <i>If not possible the pilot must advise control at start up request.</i> - <i>Minimum theoretical climb gradient :</i> <i>RWY32L : Obstacle tree of altitude 589 ft at 950m from DER and 390m left of runway axis gives a minimum theoretical climb gradient of 3.6 % until an altitude of 630 ft AMSL.</i>		
General RMK	Les waypoints soulignés sont des WP "à survoler" / <i>Underlined waypoints are "flyover" WP.</i> Nuisance : appliquer les procédures à moindre bruit / <i>respect noise abatement procedures</i> (AD 2.21 LFBO). Pour les turboréacteurs en pistes 32R et 32L : départ OACI moindre bruit NADP1 / <i>Turbofan engines on RWY 32R and 32L: ICAO NADP1 noise abatement departures.</i> Vitesse : FL < 100 MAX IAS 250kt <i>Speed : FL < 100 MAX IAS 250kt</i>		
SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale <i>Initial clearance</i>	RMK
AMOLO 7B UIR seulement. <i>UIR only.</i>	Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers <u>TQU</u> , puis tourner à droite direct vers BO321, puis vers MEDAP, puis vers AMOLO au FL200 MNM. <i>Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to <u>TQU</u>, then turn right direct to BO321, then MEDAP, then AMOLO at FL200 MNM.</i>	FL 070	Pente ATS : 6 % MNM jusqu'au FL140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. <i>ATS slope : 6 % MNM up to FL140.</i> <i>Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.</i>
FINOT 7B FIR seulement. <i>FIR only.</i>	Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers <u>TQU</u> , puis tourner à droite direct vers BO323, puis vers FINOT. <i>Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to <u>TQU</u>, then turn right direct to BO323, then FINOT.</i>	FL 070	Pente ATS : 6 % MNM jusqu'au FL070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. <i>ATS slope : 6 % MNM up to FL070.</i> <i>Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.</i>
FISTO 7B UIR seulement <i>UIR only</i>	Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers BO320, puis BO322 à 5000 ft MNM, puis BO324 au FL150 MNM, puis FISTO. <i>Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to BO320, then BO322 at 5000 ft MNM, then BO324 at FL150 MNM, then FISTO.</i>	FL 070	Pentes ATS : 8 % MNM jusqu'à BO322. Puis 6% MNM jusqu'au FL140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz <i>ATS slope : 8 % MNM up to BO322. Then 6% MNM up to FL140.</i> <i>Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz</i>
GAUDE 7B UIR seulement <i>UIR only</i>	Monter RM 321°, à 1000 ft, direct vers <u>TQU</u> . Depuis <u>TQU</u> monter RM 306°, à 4000 ft tourner à gauche cap 169° MAG, puis vers BO852 sur RM 214°, puis vers GAUDE au FL200 MNM. <i>Climb MAG 321°, at 1000 ft, direct to <u>TQU</u>. From <u>TQU</u> climb MAG 306°, at 4000 ft, turn left heading 169° MAG, then to BO852 MAG 214°, then to GAUDE at FL200 MNM.</i>	FL 070	Pente ATS : 6 % MNM jusqu'au FL140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. <i>ATS slope : 6 % MNM up to FL140.</i> <i>Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.</i>

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

SID	Itinéraires / Routes	Clr Initiale Initial clearance	RMK
LACOU 7B	Monter 321°, à 1000ft, direct vers BO320, puis BO322 à 5000ft MNM, puis LACOU. <i>Climb 321°, at 1000ft, direct to BO320, then BO322 at 5000 ft MNM, then LACOU.</i>	FL070	Pentes ATS : 8% MNM jusqu'à BO322. Puis 6% MNM jusqu'au FL 140 Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. ATS slope : 8% MNM until BO322. Then 6% MNM up to FL140. Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz
LMB 7B FIR seulement. <i>FIR only</i>	Monter 321°, à 1000ft, direct vers TOU. Depuis TOU monter 306°, à 4000ft tourner à gauche 211°, puis vers BO850 256°, puis vers LMB. <i>Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU. From TOU climb 306°, at 4000ft, turn left 211°, then to BO850 256°, then to LMB.</i>	FL 070	Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 125.180 MHz. ATS slope : 6% MNM until FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 125.180 MHz.
MEN 7B	Monter 321°, à 1000ft, direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO321, puis vers MEDAP, puis vers MEN. <i>Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU, then turn right direct to BO321, then MEDAP, then MEN.</i>	FL 070	Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 140. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. ATS slope : 6% MNM until FL 140. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.
MORIL 7B Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères. <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i>	Monter 321°, à 1000ft, direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO325 à FL 060 MNM, puis vers GALDO, puis vers MORIL. <i>Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU, then turn right direct to BO325 at FL 060 MNM, then GALDO, then MORIL.</i>	FL 070	Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. ATS slope : 6% MNM until FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 129.05 MHz.
RIBOU 7B Interdit aux ACFT à pistons et hélicoptères. <i>Forbidden to piston aircraft and helicopters</i>	Monter 321°, à 1000ft, direct vers TOU, puis tourner à droite direct vers BO325 à FL 060 MNM, puis vers GALDO, puis vers RIBOU à FL 120 MNM. <i>Climb 321°, at 1000ft, direct to TOU, then turn right direct to BO325 at FL 060 MNM, then GALDO, then RIBOU at FL 120 MNM.</i>	FL 070	Pente ATS : 6% MNM jusqu'au FL 070. Prochain secteur : Prévoir Toulouse APP 129.305 MHz. ATS slope : 6% MNM until FL 070. Next sector : Expect Toulouse APP 129.305 MHz.

ATTENTES CONVENTIONNELLES
Conventional holdings
STAR RWY 14

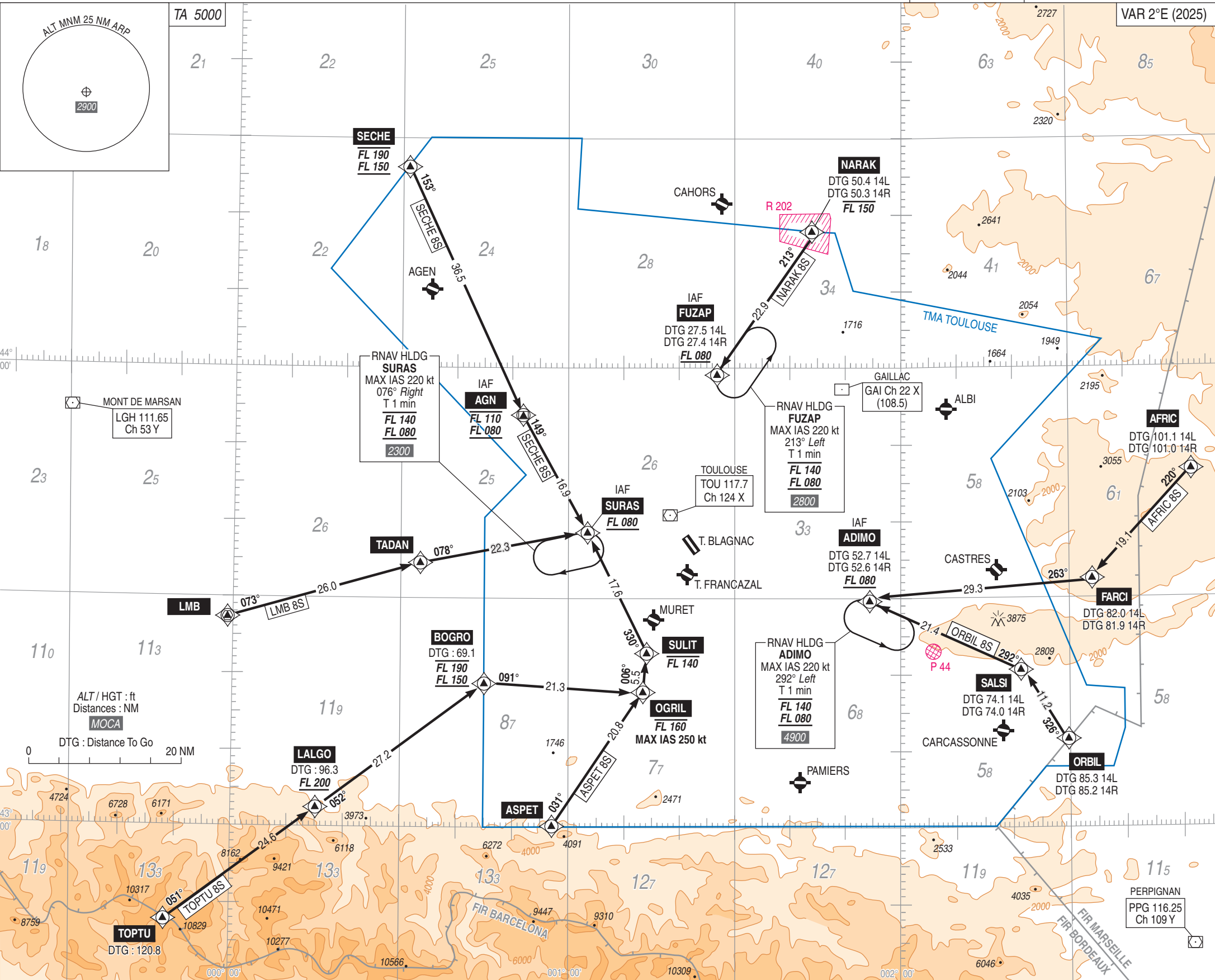


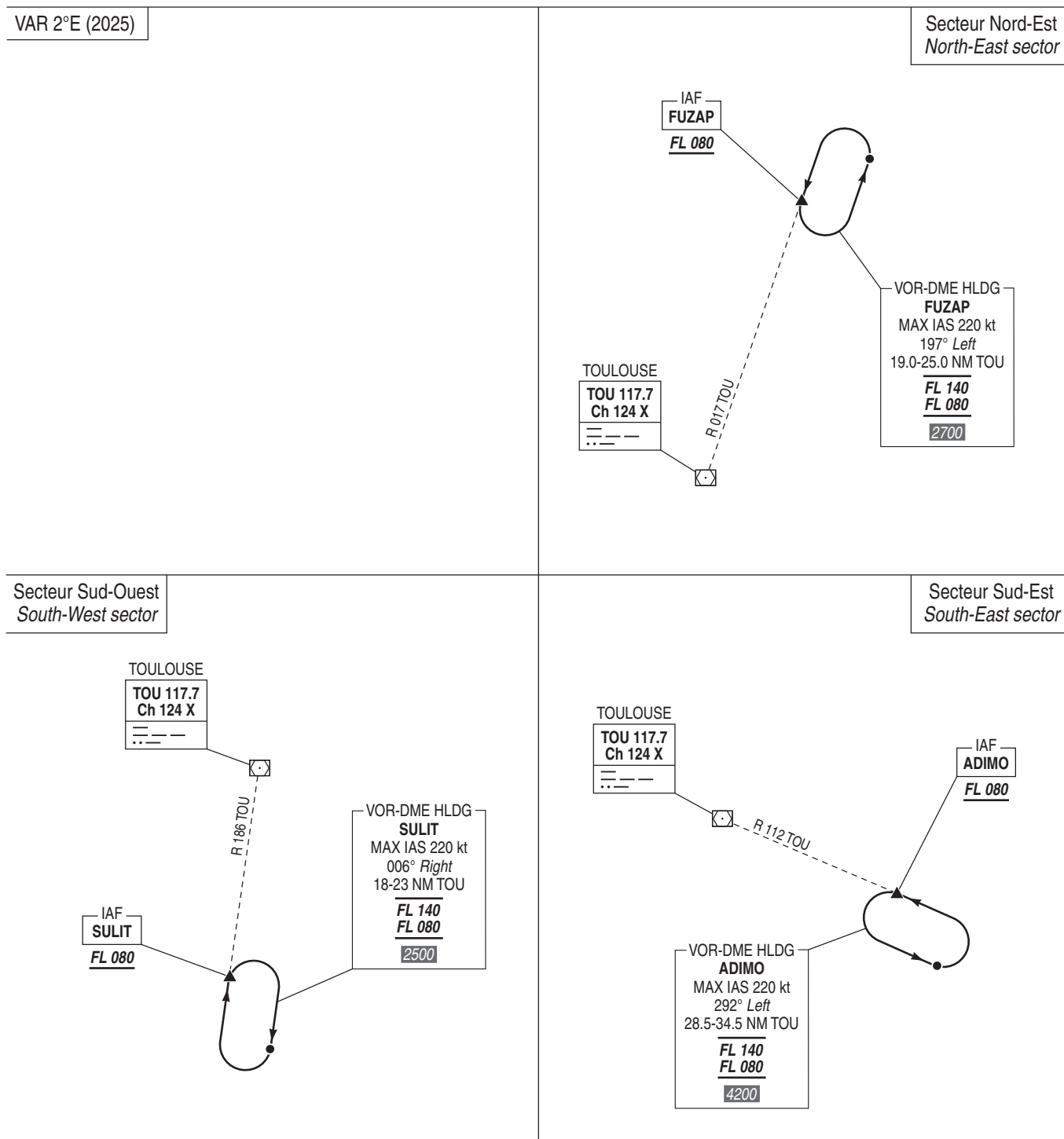
- En l'absence de routes d'arrivées normalisées (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
- La rejoincte des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.

- Due to lack of conventional standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.
- Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.
- Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.

TOULOUSE BLAGNAC
STAR RNAV RWY 14
(Protégées pour/Protected for CAT A, B, C, D)

ATIS BLAGNAC	123.130	TWR : BLAGNAC Tour/Tower	118.105	RNAV 1	STAR LMB 8S - FIR seulement / only
FIS : TOULOUSE Information	121.250 (Assistance VFR / VFR assistance)	BLAGNAC Sol/Ground	121.905	GNSS seulement / only	
APP : TOULOUSE Approche/Approach	129.305 (arrivées vers/arrivals to ADIMO et/and FUZAP)				
	125.180 (arrivées vers/arrivals to SULIT et/and SURAS)				
	124.975 (s)				
BLAGNAC Approche/Approach	121.105				



ATTENTES CONVENTIONNELLES
Conventional holdings
STAR RWY 32

- En l'absence de routes d'arrivées normalisées (STAR) et de procédures d'approche initiales (INA) conventionnelles, les aéronefs non équipés RNAV, en cas d'attente, seront guidés radar vers les circuits décrits ci-dessus.
- La rejoincte des axes d'approche finale à partir de l'IAF s'effectuera également sous guidage radar.
- Les entrées dans l'attente ne sont pas protégées car elles s'effectuent selon la branche de rapprochement.

- Due to lack of conventional standard arrival routes (STAR) and initial approach procedures (INA), in case of holding procedure, non RNAV equipped aircraft will be radar vectored towards above-mentioned patterns.
- Final approach axis joining up from IAF will be done by radar vectoring too.
- Holding entries are not protected as they are carried out according to the inbound leg.

ATIS BLAGNAC	123.130	TWR : BLAGNAC Tour/ <i>Tower</i>	118.105
FIS : TOULOUSE Information	121.250 (Assistance VFR / <i>VFR assistance</i>)	BLAGNAC Sol/ <i>Ground</i>	121.905
APP : TOULOUSE Approche/ <i>Approach</i>	129.305 (arrivées vers/ <i>arrivals to</i> ADIMO et/ <i>and</i> FUZAP)		
	125.180 (arrivées vers/ <i>arrivals to</i> SULIT et/ <i>and</i> SURAS)		
	124.975 (s)		
BLAGNAC Approche/ <i>Approach</i>	121.105		

--- ➔ Uniquement sur instruction du CTL / *Only on ATC instruction*
STAR LMB 8N - FIR seulement / *only*



TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

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

FNA ILS Y ou/or LOC Y RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130

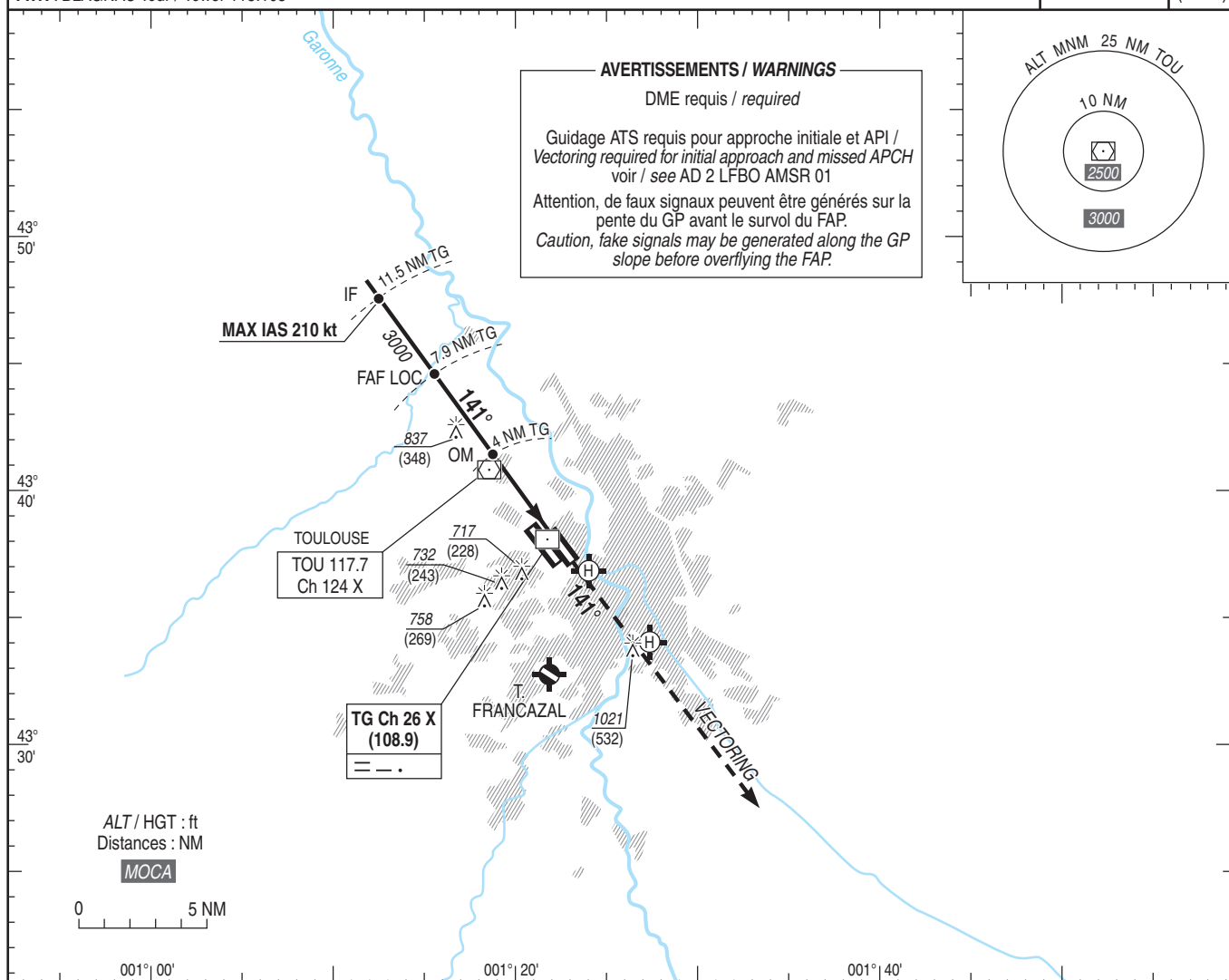
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

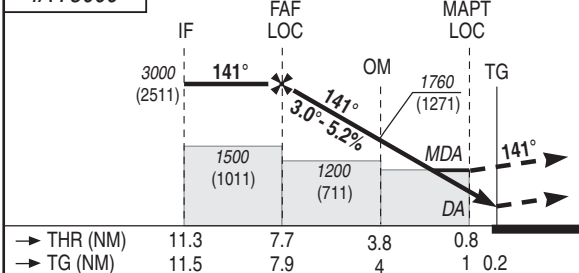
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

ILS - DME
TG 108.9
RDH : 50

VAR
2°E
(2025)

TA : 5000



API : Monter **dans l'axe** (141°) jusqu'à **4000** (3511) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb **straight ahead** (141°) up to **4000** (3511) and follow ATC instructions.
Acceleration level not studied.

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

REF HGT : *ALT THR*

CAT	ILS Y			LOC Y + DME TG			MVL / Circling (1)								
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	DMETG						
A	690 (200)	550	157	890 (400)	1100	397	1030 (540)	1500	NM	7	6	5	4	3	2
B			166				1060 (570)	1600	ALT	2720	2400	2080	1760	1450	1130
C			178				1420 (930)	2400	(HGT)	(2231)	(1911)	(1591)	(1271)	(961)	(641)
D			189				1420 (930)	3600							
DL			193				-								

Observations / Remarks :	
--------------------------	--

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

FAP/FAF - THR	7.7 NM	70 kt 6 min 37	85 kt 5 min 27	100 kt 4 min 38	115 kt 4 min 02	130 kt 3 min 34	160 kt 2 min 54	185 kt 2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / Not available						

TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

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

FNA ILS Z ou/or LOC Z RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130

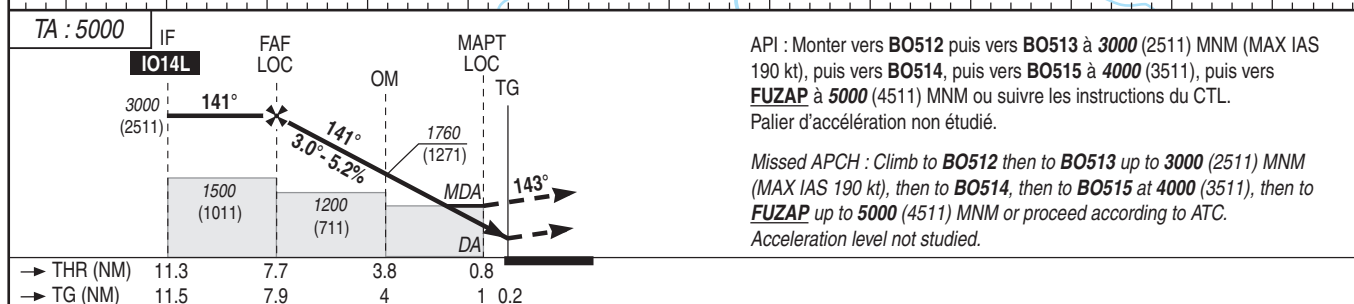
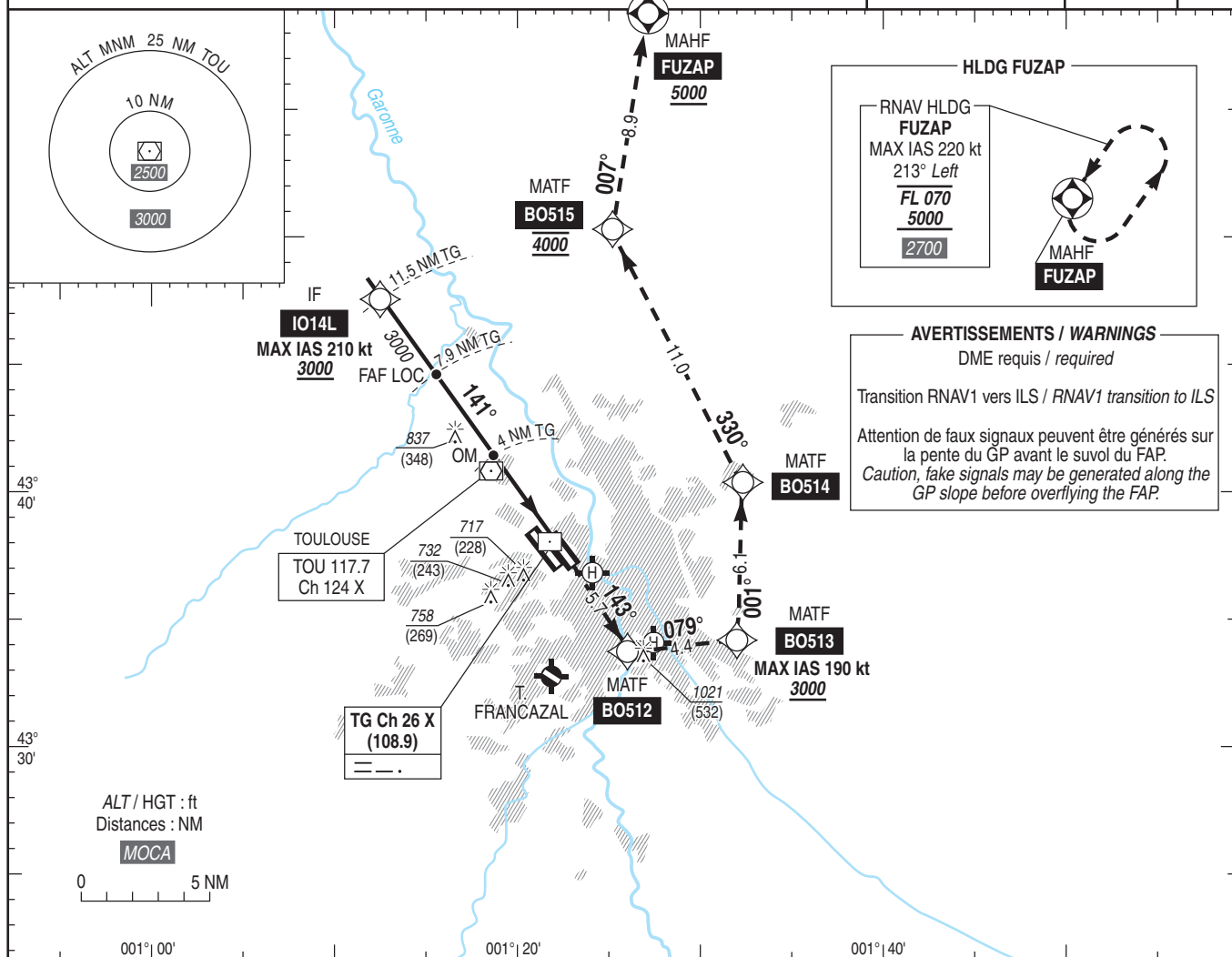
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / *Tower* 118.105

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

	RNAV 1
GNSS seulement / <i>only</i>	

ILS - DME	VAR
TG 108.9	2°E
RDH : 50	(2025)



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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS Z			LOC Z + DME TG			MVL / Circling ⁽¹⁾	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	690 (200)	550	157	910 (420)	1200	412	1030 (540)	1500
B			166				1060 (570)	1600
C			178				1420 (930)	2400
D			189				1420 (930)	3600
DL			193				-	

DME TG

NM	7	6	5	4	3	2
<i>ALT</i>	<i>2720</i>	<i>2400</i>	<i>2080</i>	<i>1760</i>	<i>1450</i>	<i>1130</i>
(HGT)	(2231)	(1911)	(1591)	(1271)	(961)	(641)

Observations/*Remarks*:

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

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

FAP/FAF - THR	7.7 NM	70 kt 6 min 37	85 kt 5 min 27	100 kt 4 min 38	115 kt 4 min 02	130 kt 3 min 34	160 kt 2 min 54	185 kt 2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / <i>Not available</i>						

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

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

FNA RNP RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

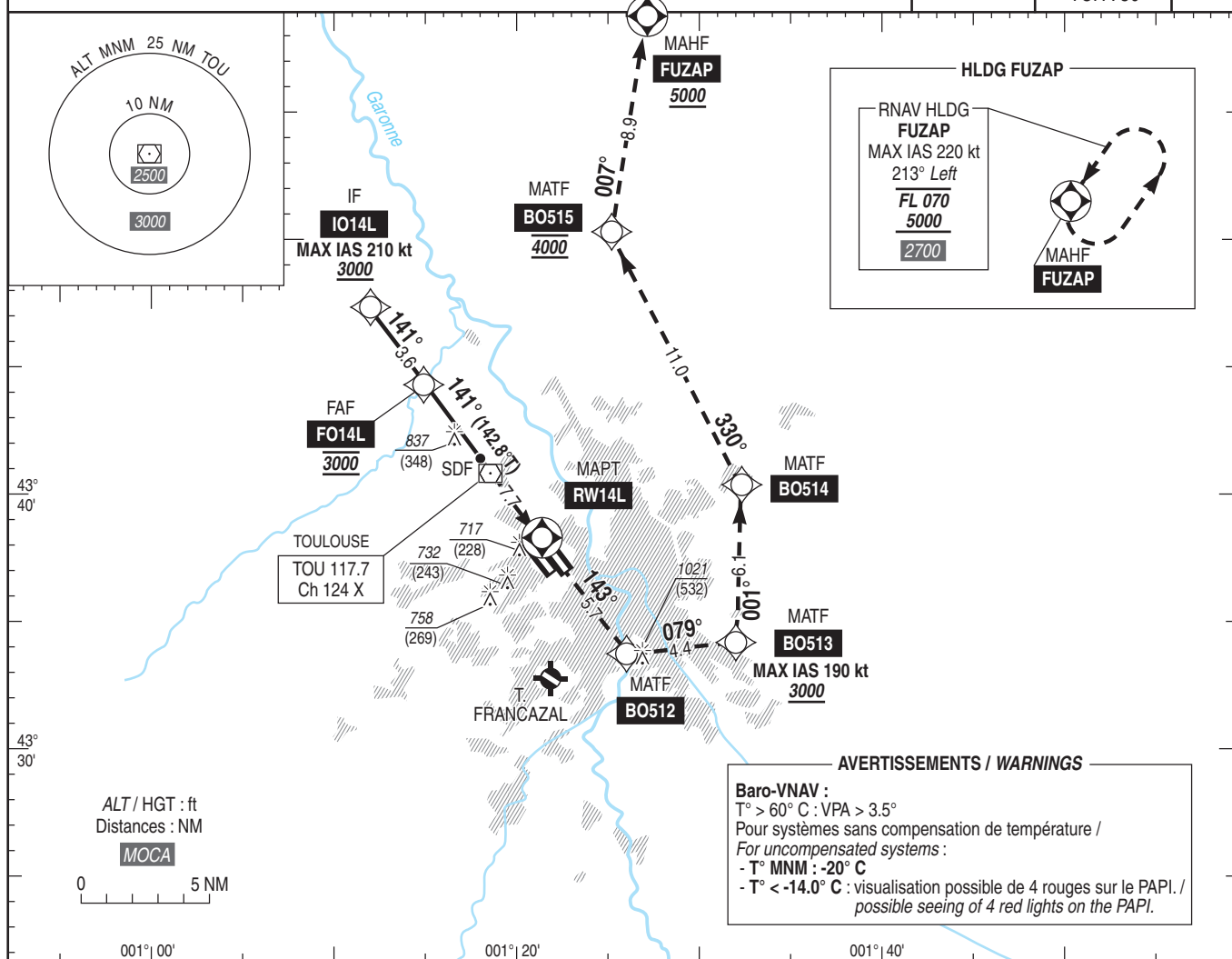
BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

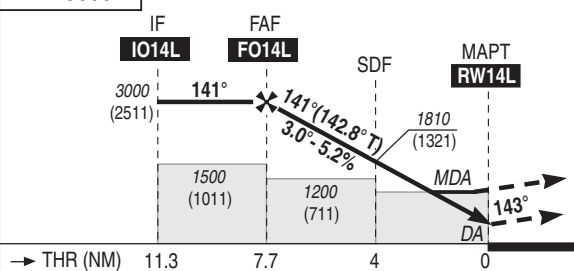
(1) Secteur Est / East sector

(2) Secteur Ouest / West sector

RNP APCH

EGNOS
Ch 82818
E14B
TCH : 50VAR
2°E
(2025)

TA : 5000



API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à **3000** (2511) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à **4000** (3511), puis vers **FUZAP** à **5000** (4511) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to **BO512** then to **BO513** up to **3000** (2511) MNM (MAX IAS 190 kt), then to **BO514**, then to **BO515** at **4000** (3511), then to **FUZAP** up to **5000** (4511) MNM or proceed according to ATC.
Acceleration level not studied.

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

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST RW14L
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	
A			157	930 (440)	1300	334				1030 (550)	1500	NM 7 6 5 4 3 2 ALT 2770 2450 2130 1810 1490 1180 (HGT) (2281) (1961) (1641) (1321) (1001) (691)
B			166	940 (450)	1400	345				1060 (570)	1600	
C	690 (200)	550	178	940 (460)	1400	351	970 (480)	1500	474	1420 (930)	2400	
D			189	950 (460)	1400	360				1420 (930)	3600	
DL			193									

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

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

FAF - MAPT	7.73 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
VSP (ft/min)		370	450	530	610	685	845	980

SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

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

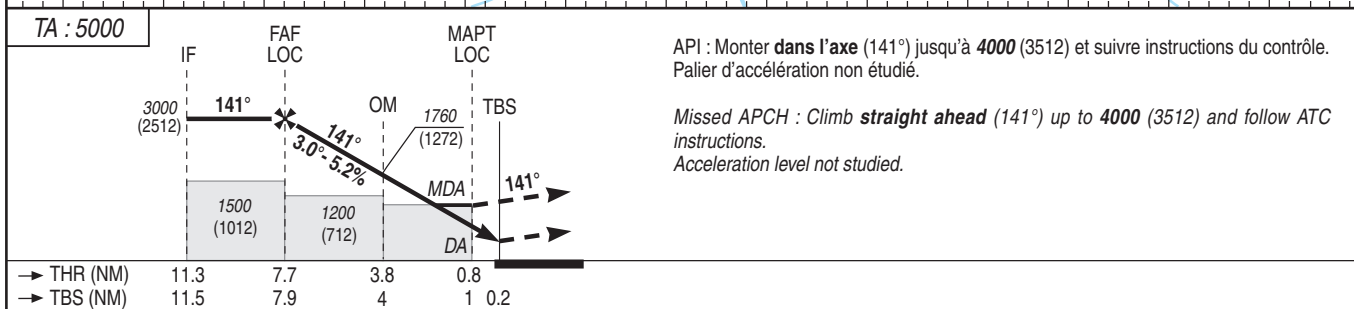
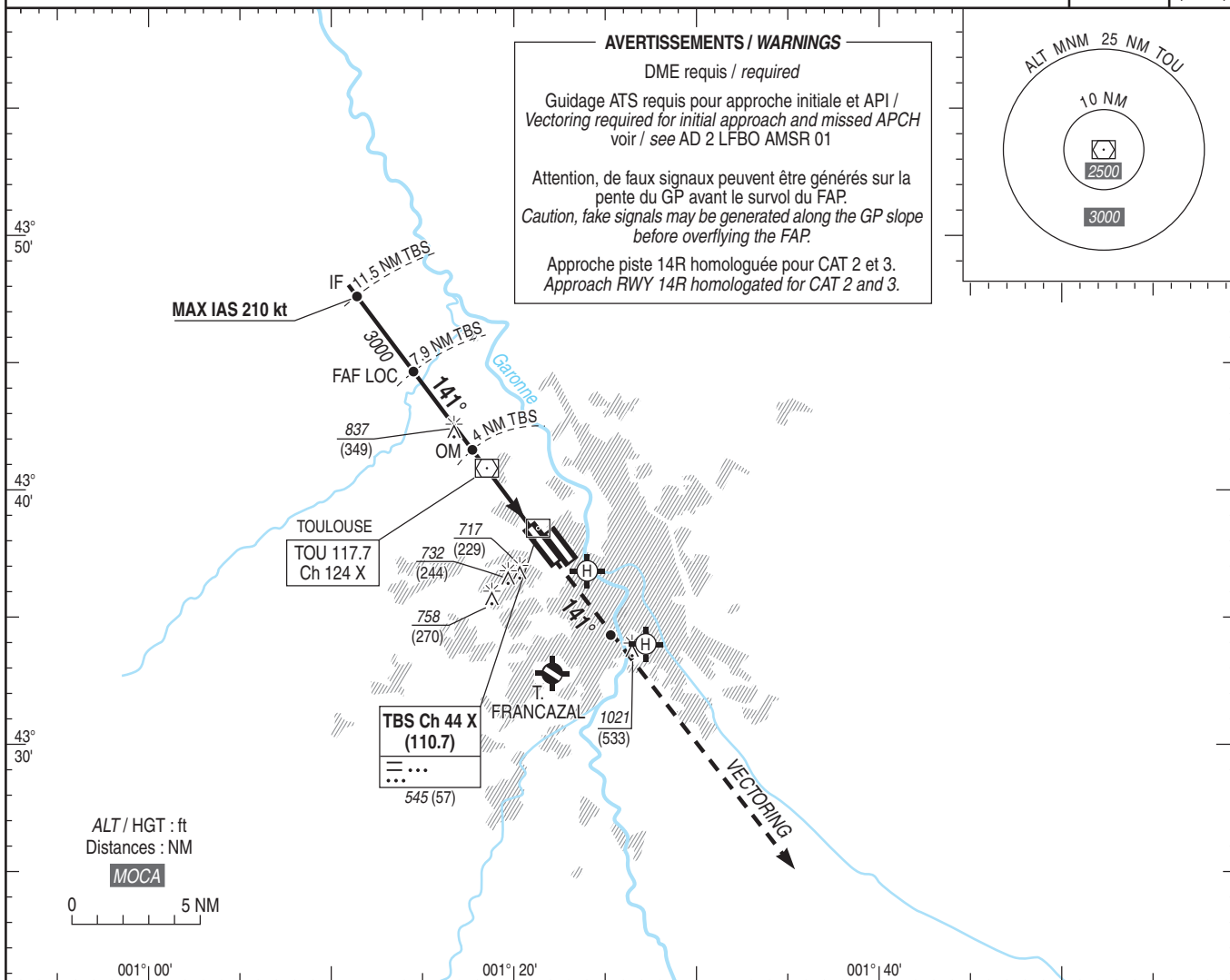
FNA ILS Y CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC Y RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

(1) Secteur Est / East sector
(2) Secteur Ouest / West sector**ILS - DME**
TBS 110.7
RDH : 56VAR
2°E
(2025)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS Y				LOC Y + DME TBS			MVL / Circling (1)		DME TBS NM ALT (HGT)	7 2720 (2232)	6 2400 (1912)	5 2080 (1592)	4 1760 (1272)	3 1440 (952)	2 1120 (632)
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A			148	53				1030 (540)	1500							
B			160	65				1060 (570)	1600							
C			173	80	890 (400)	1100	398	1340 (860)	2400							
D			187	97				1420 (930)	3600							
DL	690 (200)	550	189	100												

Observations / Remarks :

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

FAP/FAF - THR	7.7 NM	70 kt 6 min 37	85 kt 5 min 27	100 kt 4 min 38	115 kt 4 min 01	130 kt 3 min 34	160 kt 2 min 54	185 kt 2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / Not available						

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

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

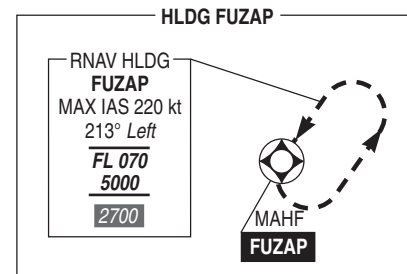
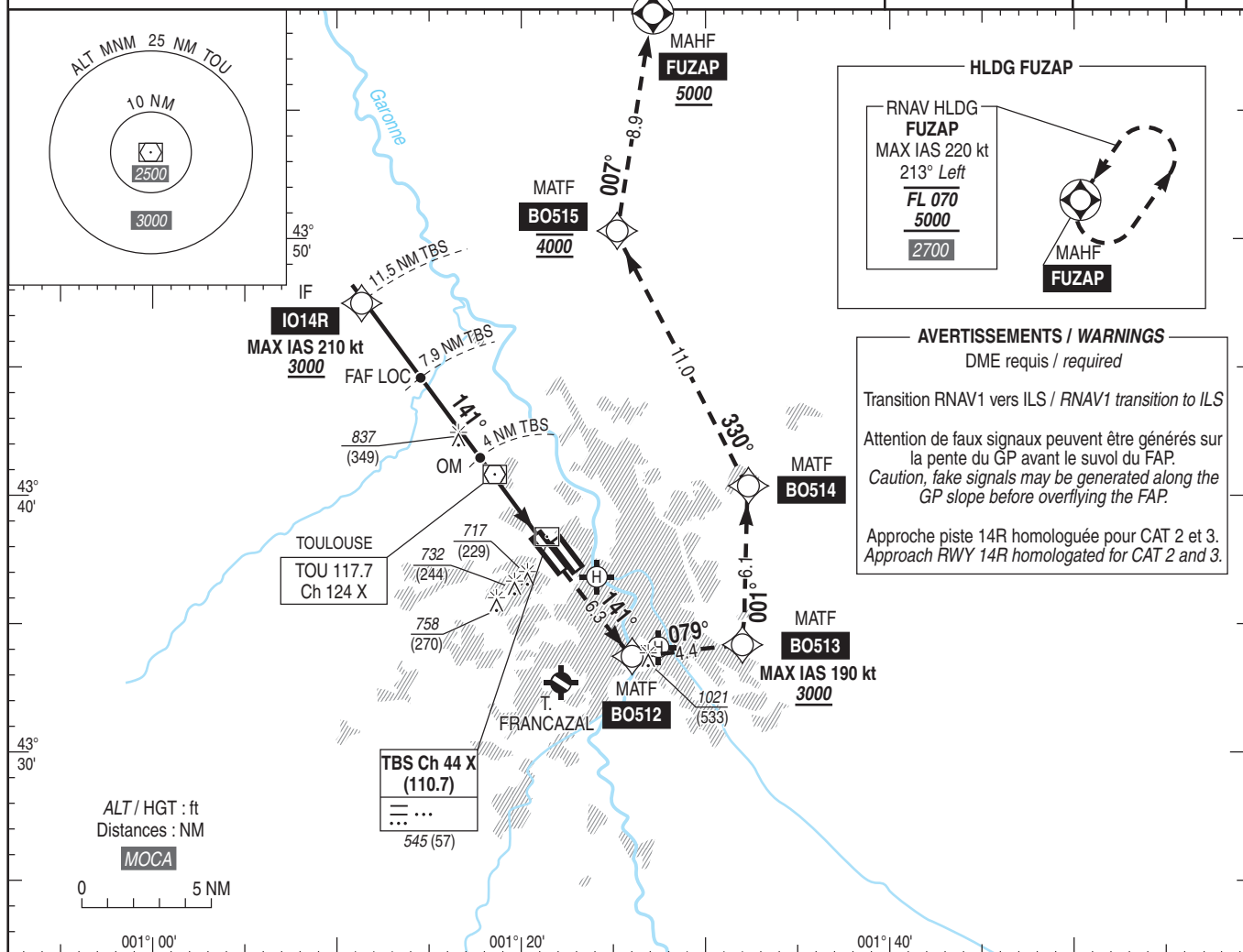
FNA ILS Z CAT I ou/or CAT II et/and CAT III ou/or LOC Z RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

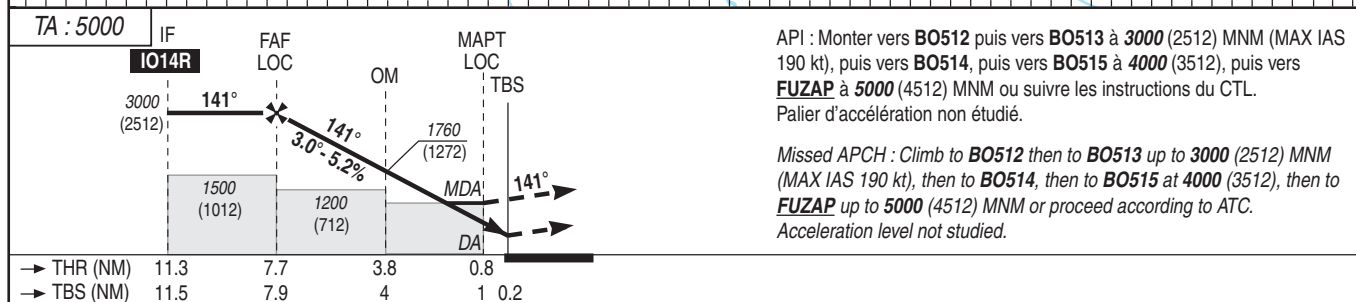
(1) Secteur Est / East sector
(2) Secteur Ouest / West sectorRNAV1
GNSS seulement / onlyILS - DME
TBS 110.7
RDH : 56
VAR
2°E
(2025)

AVERTISSEMENTS / WARNINGS
DME requis / required

Transition RNAV1 vers ILS / RNAV1 transition to ILS

Attention de faux signaux peuvent être générés sur la pente du GP avant le suvol du FAP.
Caution, fake signals may be generated along the GP slope before overflying the FAP.

Approche piste 14R homologuée pour CAT 2 et 3.
Approach RWY 14R homologated for CAT 2 and 3.



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

CAT	ILS Z				LOC Z + DME TBS			MVL / Circling ⁽¹⁾	
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	OCH CAT 2	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS
A	690 (200)	550	148	53	890 (400)	1100	398	1030 (540)	1500
B			160	65				1060 (570)	1600
C			173	80				1340 (860)	2400
D			187	97				1420 (930)	3600
DL			189	100					

DME TBS

NM	7	6	5	4	3	2
ALT	2720	2400	2080	1760	1440	1120
(HGT)	(2232)	(1912)	(1592)	(1272)	(952)	(632)

Observations/Remarks :

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

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

FAP/FAF - THR	7.7 NM	70 kt 6 min 37	85 kt 5 min 27	100 kt 4 min 38	115 kt 4 min 01	130 kt 3 min 34	160 kt 2 min 54	185 kt 2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / Not available						

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

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

FNA RNP RWY 14R

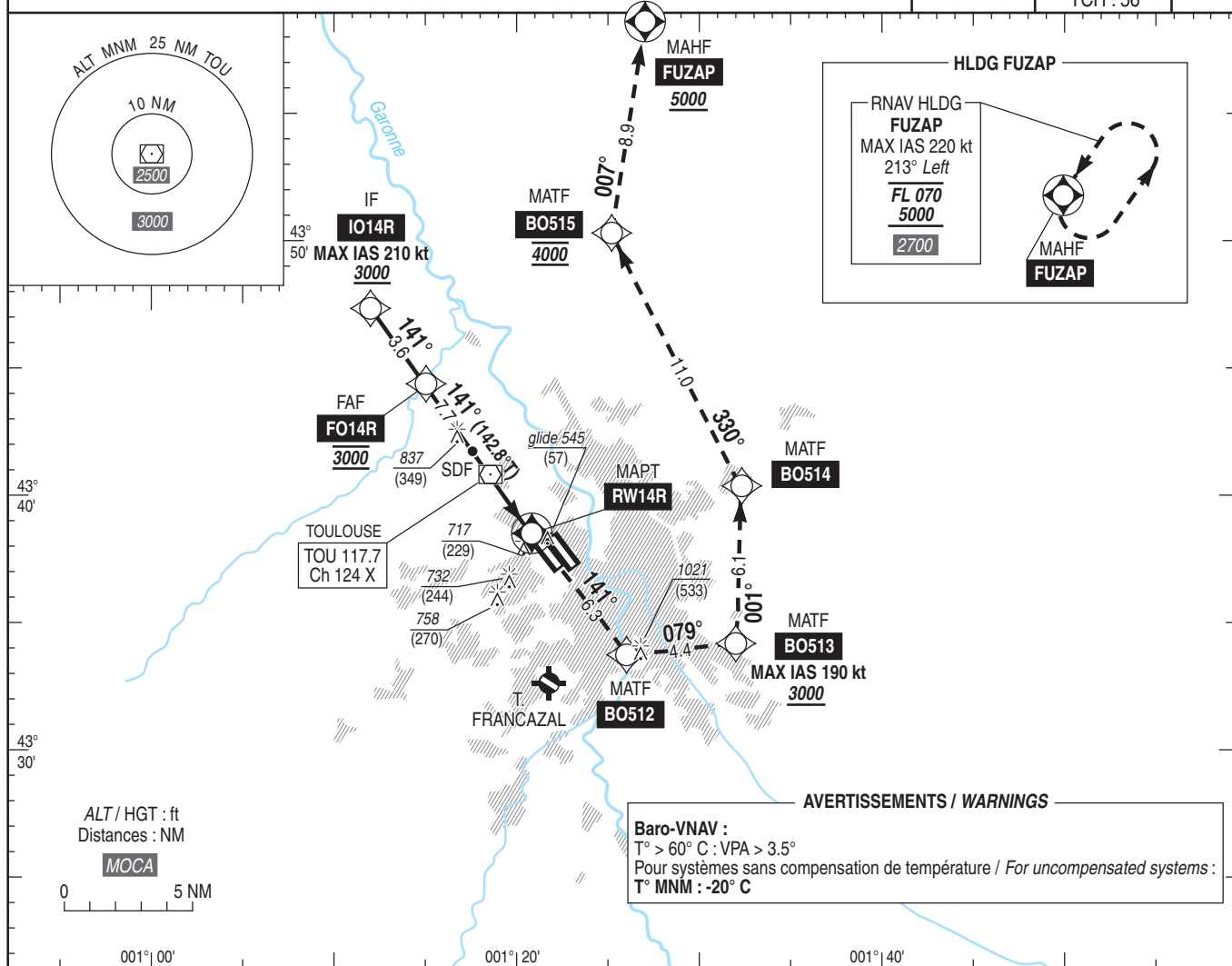
ATIS BLAGNAC : 123.130

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

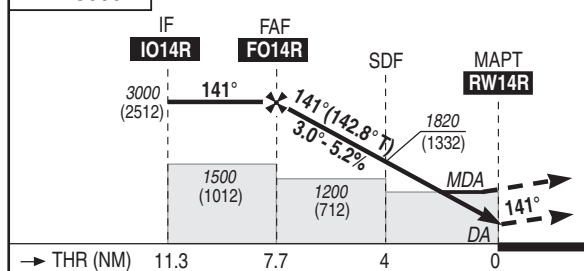
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

RNP APCH

EGNOS
Ch 57314
E14A
TCH : 56VAR
2°E
(2025)

TA : 5000



API : Monter vers **BO512** puis vers **BO513** à **3000** (2512) MNM (MAX IAS 190 kt), puis vers **BO514**, puis vers **BO515** à **4000** (3512), puis vers **FUZAP** à **5000** (4512) MNM ou suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to **BO512** then to **BO513** up to **3000** (2512) MNM (MAX IAS 190 kt), then to **BO514**, then to **BO515** at **4000** (3512), then to **FUZAP** up to **5000** (4512) MNM or proceed according to ATC.
Acceleration level not studied.

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

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / Circling		DIST RW14R
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	
A			148	900 (420)	1200	312				1030 (540)	1500	NM ALT (HGT)
B			160	920 (430)	1300	324				1060 (570)	1600	
C	690 (200)	550	173	940 (450)	1400	344	970 (480)	1500	475	1340 (860)	2400	
D			187	960 (480)	1500	371				1420 (930)	3600	
DL			189									
												7
												6
												5
												4
												3
												2

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

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

FAF - MAPT	7.71 NM	70 kt	6 min 37	85 kt	5 min 27	100 kt	4 min 38	115 kt	4 min 01	130 kt	3 min 34	160 kt	2 min 54	185 kt	2 min 30
VSP (ft/min)		370		450		530		610		685		845		980	

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS) RWY 14L

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

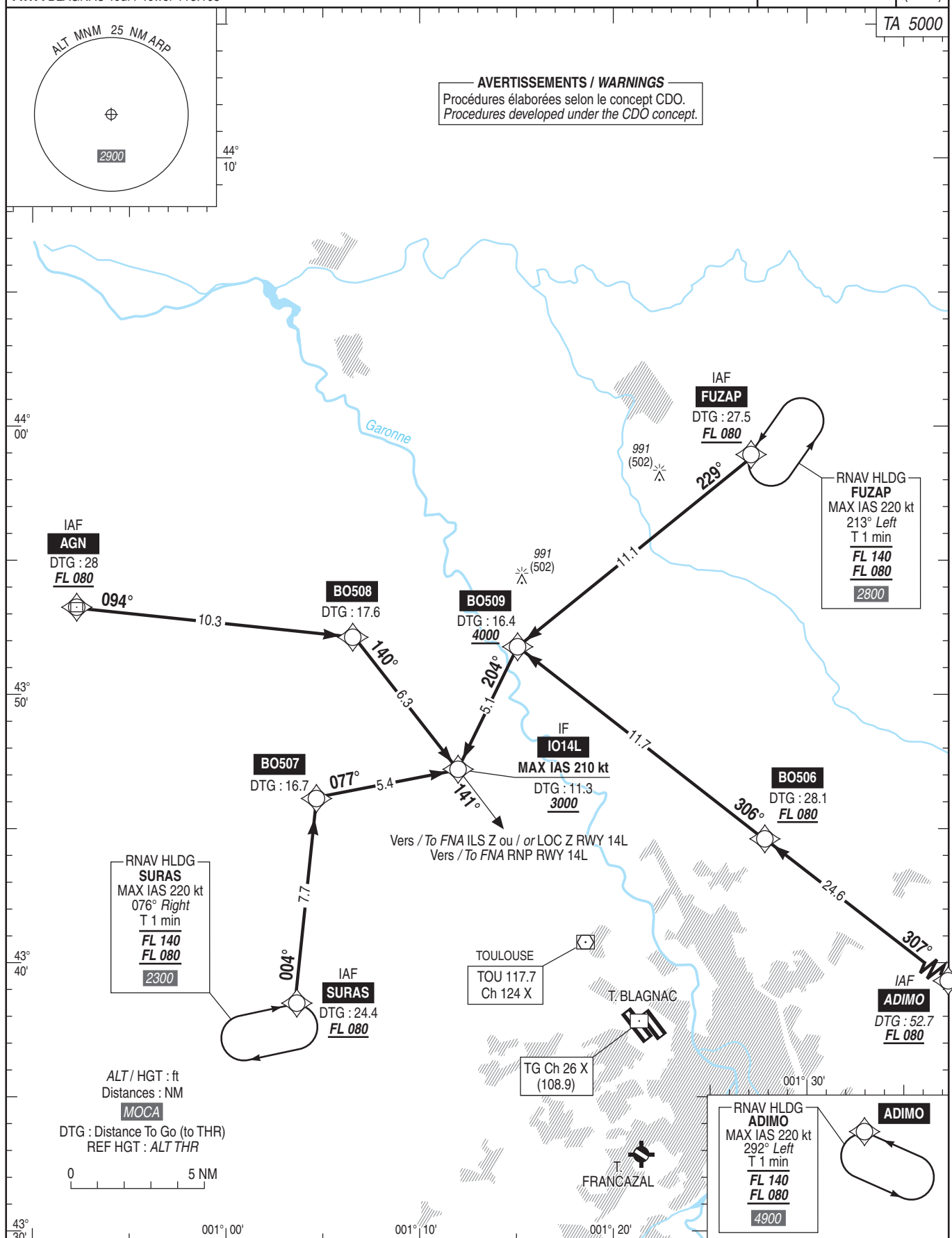
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

RNAV 1
GNSS seulement / only

VAR
2°E
(2025)

TA 5000



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS) RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

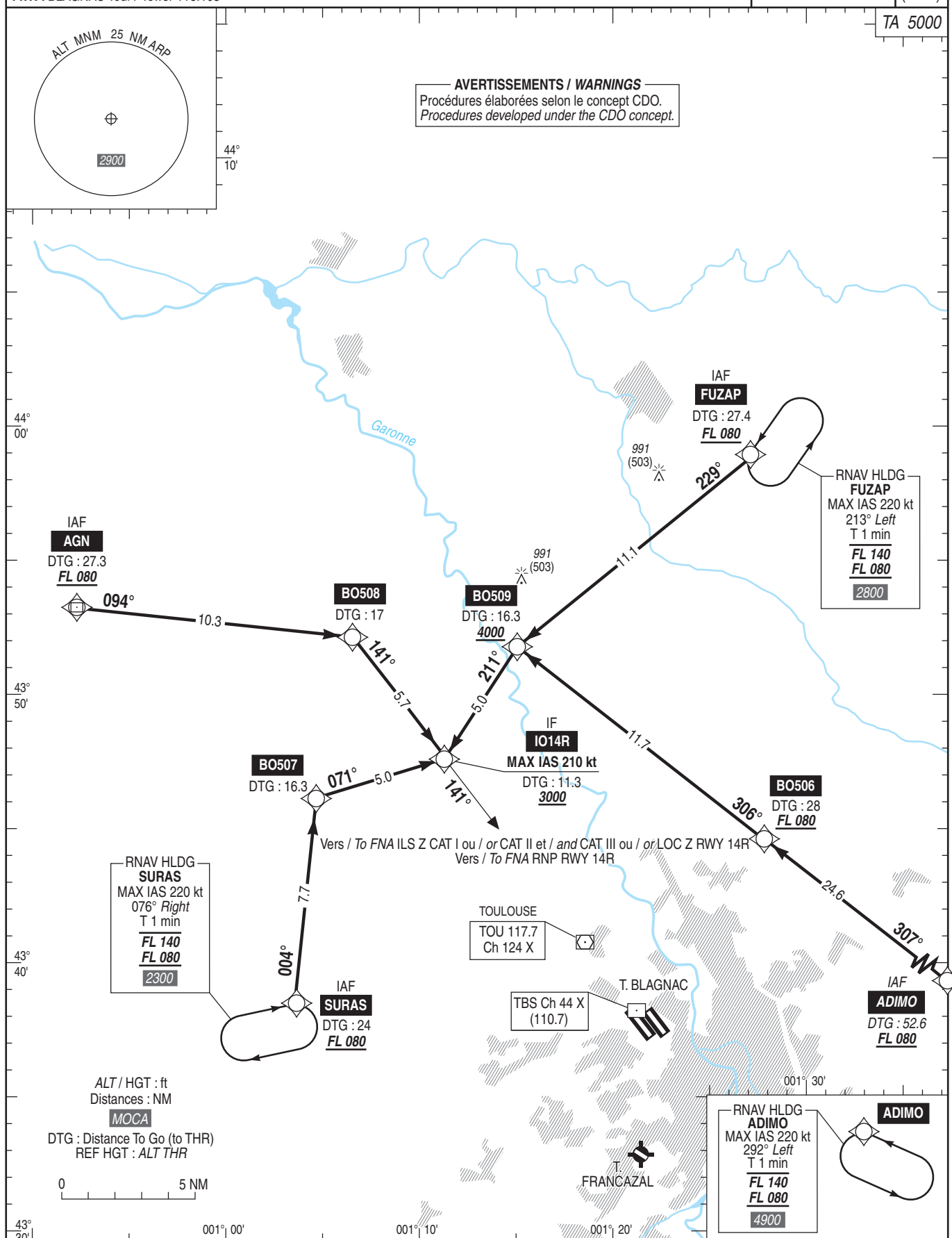
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

RNAV 1
GNSS seulement / only

VAR
2°E
(2025)

TA 5000



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

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

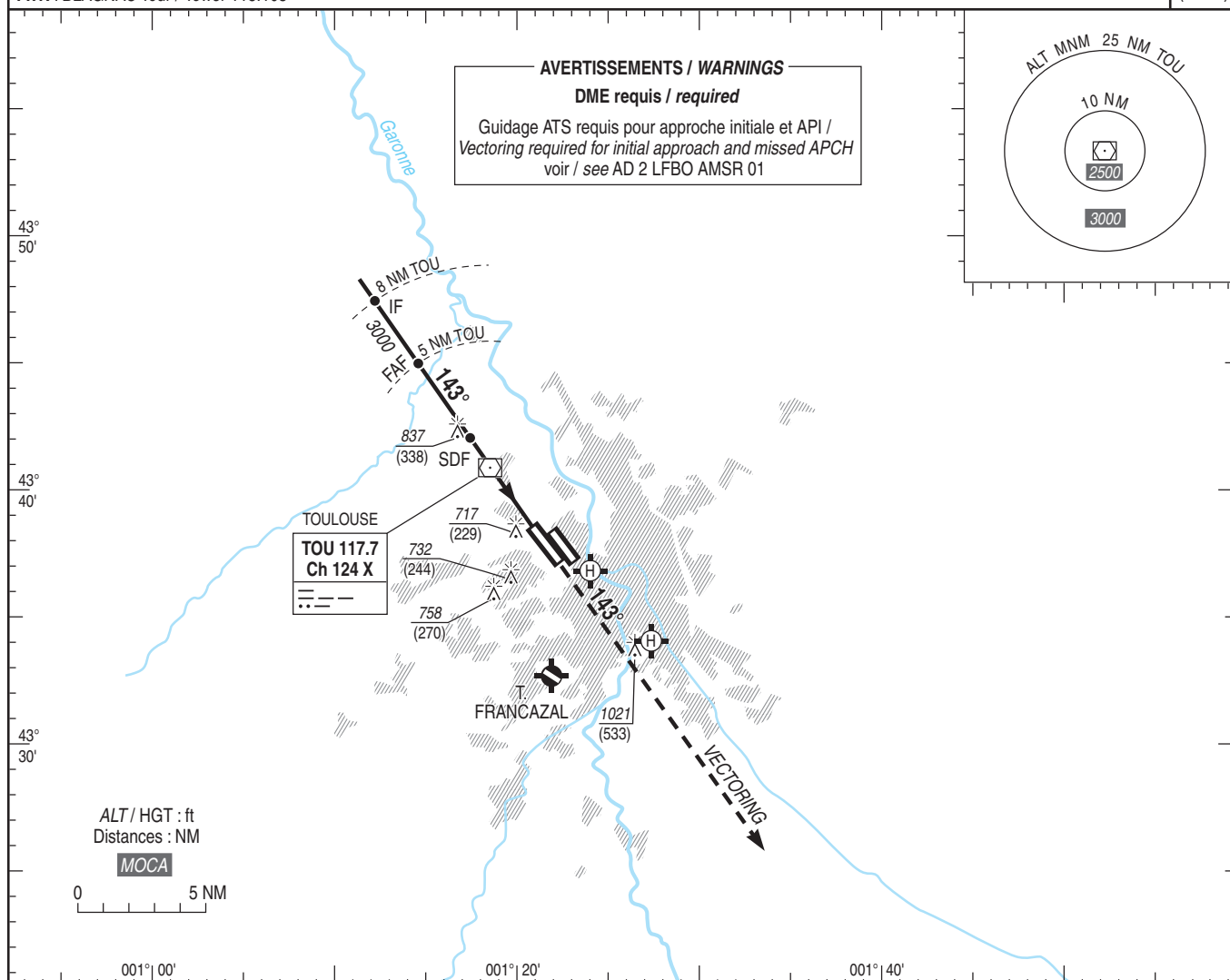
FNA VOR RWY 14R

ATIS BLAGNAC : 123.130

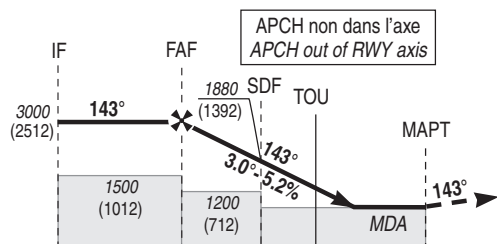
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

(1) Secteur Est / East sector
(2) Secteur Ouest / West sectorVAR
2°E
(2025)

TA : 5000

API : Monter sur **R 143 TOU** (143°) jusqu'à **4000** (3512) et suivre les instructions du CTL.
Palier d'accélération non étudié.Missed APCH : Climb **R 143 TOU** (143°) up to **4000** (3512) and follow ATC instructions.
Acceleration level not studied.

→ THR (NM)	10.7	7.7	4.2	2.7	0
→ TOU (NM)	8	5	1.5	0	2.7

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

REF HGT : ALT THR

CAT	VOR + DME TOU			MVL / Circling (1)		DME TOU							
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	5	4	3	2	1	0	1
A				1030 (540)	1500	ALT	3000	2680	2360	2040	1720	1410	1090
B				1060 (570)	1600	(HGT)	(2512)	(2192)	(1872)	(1552)	(1232)	(922)	(602)
C	970 (480)	1500	475	1340 (860)	2400								
D				1420 (930)	3600								

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

TOU - MAPT	2.7 NM	70 kt 2 min 19	85 kt 1 min 55	100 kt 1 min 37	115 kt 1 min 25	130 kt 1 min 15	160 kt 1 min 01	185 kt 0 min 53
VSP (ft/min)		Non disponible / Not available						



TOULOUSE BLAGNAC

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 497 (19 hPa)

FNA ILS Y ou/or LOC Y RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130

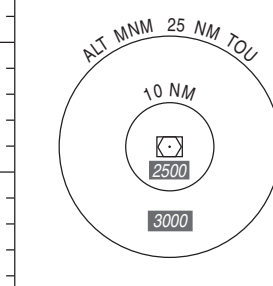
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

ILS - DME
TBN 109.3
RDH : 50

VAR
2°E
(2025)

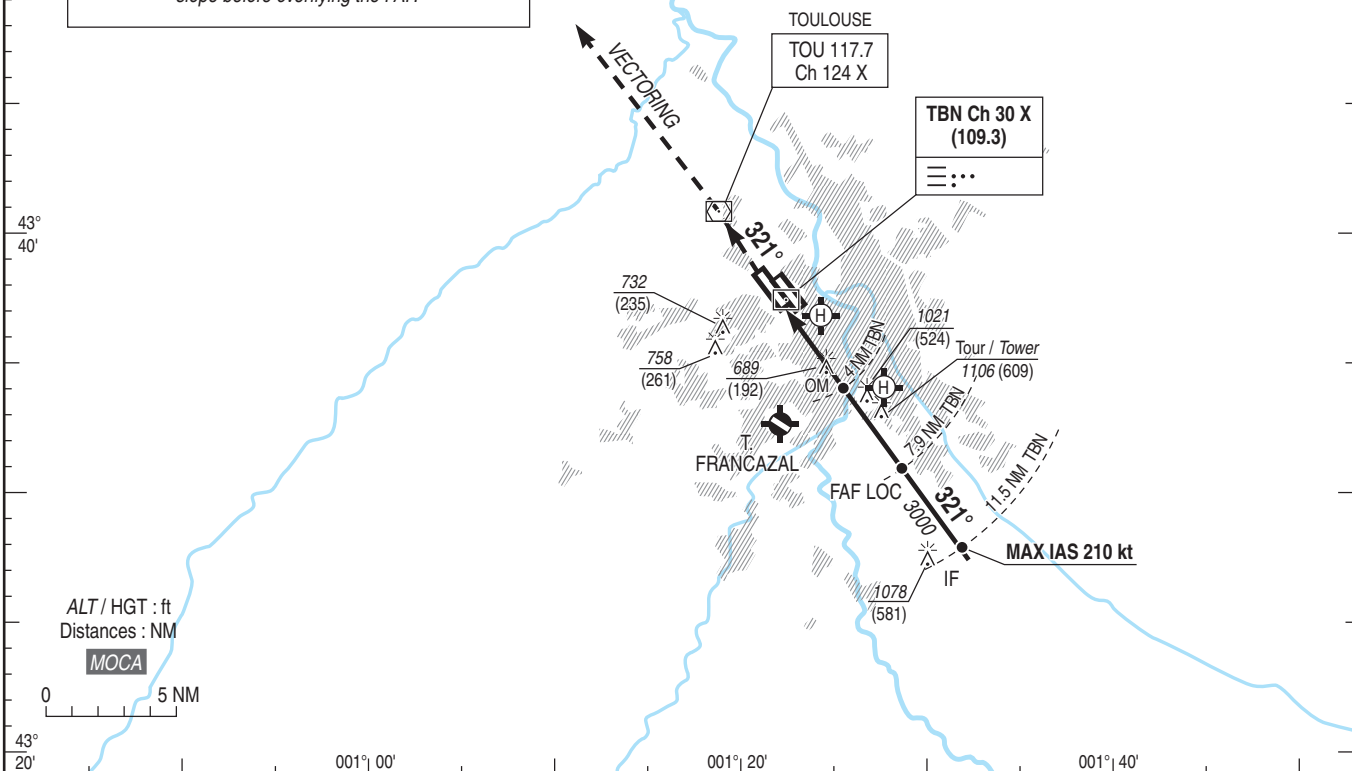
AVERTISSEMENTS / WARNINGS

DME requis / *required*

Guidage ATS requis pour approche initiale et API /
Vectoring required for initial approach and missed APCH
voir / see AD 2 LFBO AMSR 01

Attention, de faux signaux peuvent être générés sur la pente du GP avant le survol du FAP.

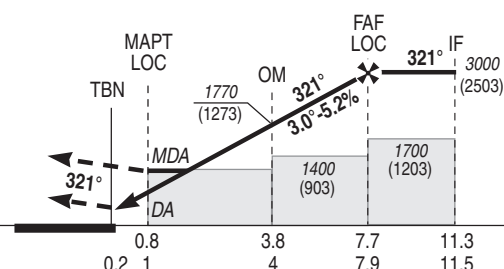
Caution, fake signals may be generated along the GP slope before overflying the FAP.



TA : 5000

API : Monter **dans l'axe** (321°) jusqu'à **4000** (3503) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb **straight ahead** (321°) up to **4000** (3503) and follow ATC instructions.
Acceleration level not studied.



THR ← (NM)
TBN ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS Y			LOC Y + DME TBN			MVL / Circling (1)								
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A	750 (250)	1300	191	940 (440)	1500	439	1030 (530)	1500	DME TBN						
B			203		1500		1060 (560)	1600	NM	2	3	4	5	6	7
C			211		2000		1340 (850)	2400	ALT	1130	1450	1770	2090	2410	2730
D			222		2000		1420 (920)	3600	(HGT)	(633)	(953)	(1273)	(1593)	(1913)	(2233)
DL			222		-										

Observations / Remarks :	
--------------------------	--

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

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

TOULOUSE **BLAGNAC**

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 497 (19 hPa)

FNA ILS Z ou/or LOC Z RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130

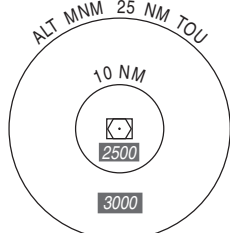
APP : TOULOUSE Approche / *Approach* 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)
BLAGNAC Approche / *Approach* 121.105

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

RNAV1 GNSS seulement / <i>only</i>
--

ILS - DME	VAR
TBN 109.3	2°E
RDH : 50	(2025)

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105



-AVERTISSEMENTS / WARNINGS

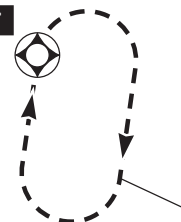
Transition RNAV1 vers ILS / *RNAV1 transition to ILS*DME requis / *required*

Attention, de faux signaux peuvent être générés sur la pente du GP avant le survol du FAP.

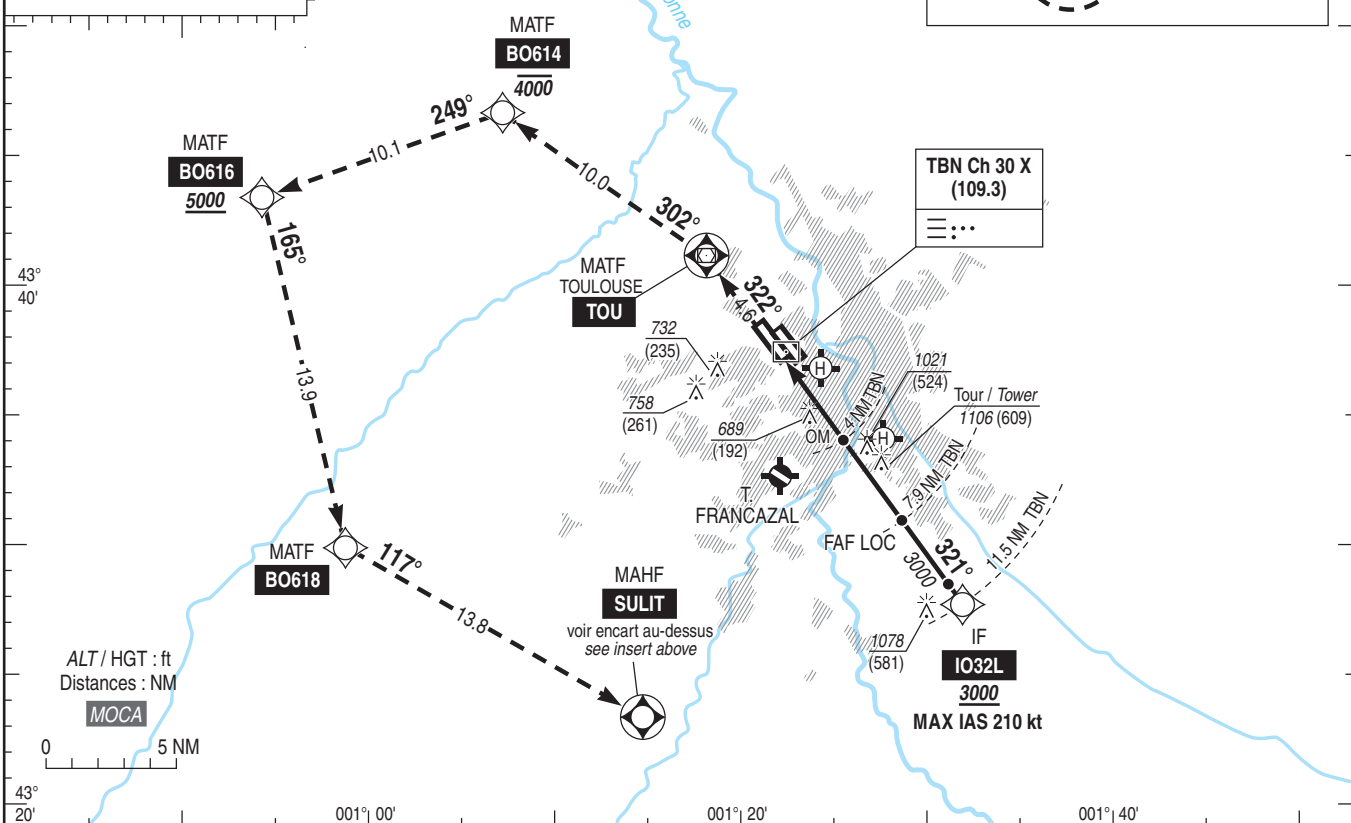
Caution, fake signals may be generated along the GP slope before overflying the FAP

- HLDG SULIT

MAHF
SULIT



RNAV HLDG
SULIT
MAX IAS 220 k
006° *Right*
T 1 min
FL 070
5000
2700

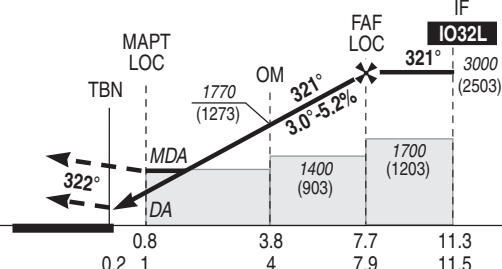


TA : 5000

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers **4000** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers **5000** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle. Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH: Climb to **TOU** then to **BO614** up to **4000** (3503) **MAX**, then to **BO616** climbing up to **5000** (4503) **MNM**, then to **BO618**, then to **SULIT** or follow ATC instructions. Acceleration level not studied.

THR ← (NM)
TBN ← (NM)



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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS Z			LOC Z + DME TBN			MVL / Circling (1)								
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	DME TBN						
A	750 (250)	1300	191	940 (440)	1500	439	1030 (530)	1500	NM	2	3	4	5	6	7
B			203		1500		1060 (560)	1600	ALT	1130	1450	1770	2090	2410	2730
C			211		2000		1340 (850)	2400	(HGT)	(633)	(953)	(1273)	(1593)	(1913)	(2233)
D			222		2000		1420 (920)	3600							
E			222												
DL															

Observations / Remarks :	
--------------------------	--

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

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

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



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

INA RNAV (GNSS) RWY 32 L

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

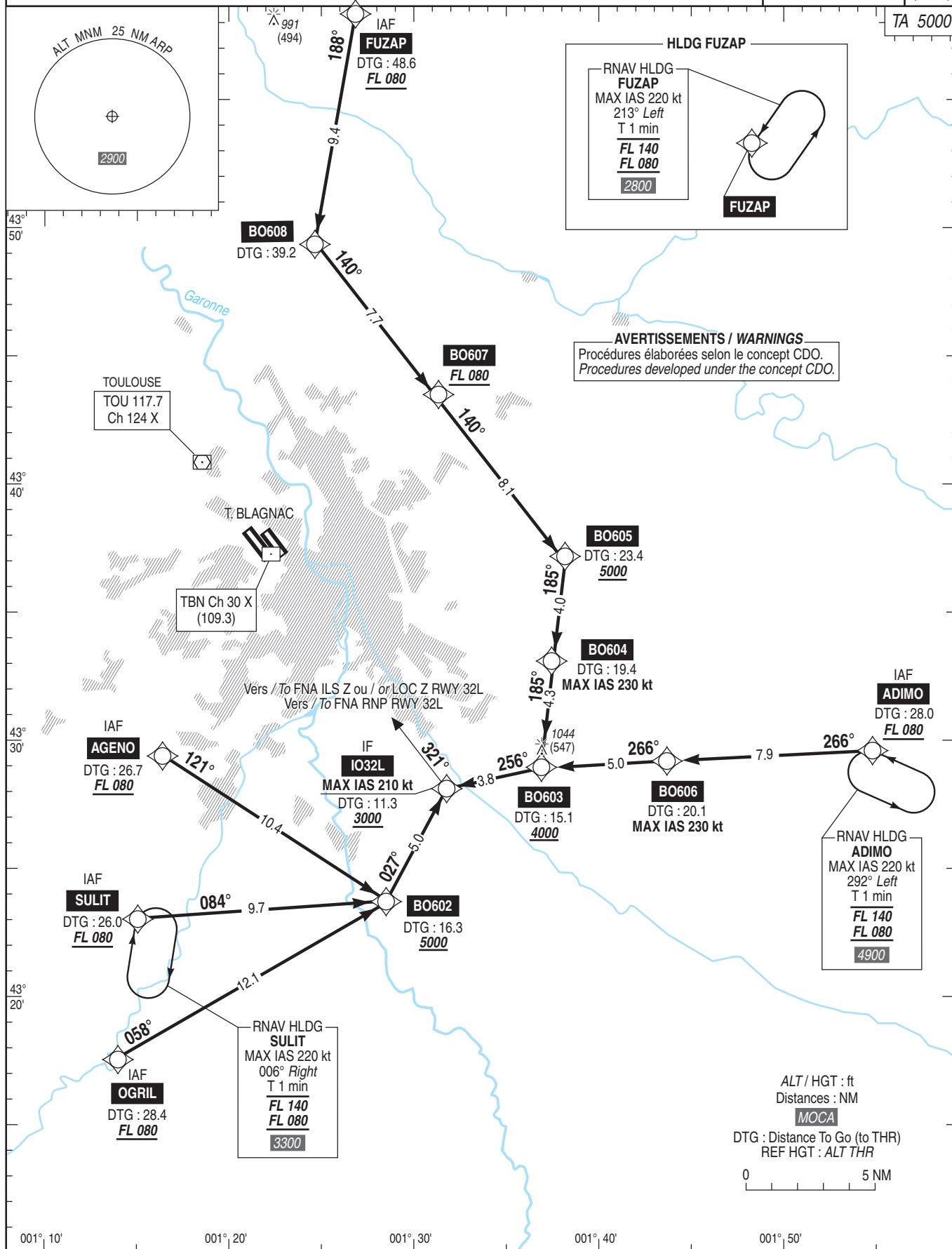
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

RNAV 1
GNSS seulement / only

VAR
2°E
(2025)

TA 5000



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

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

FNA VOR RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130

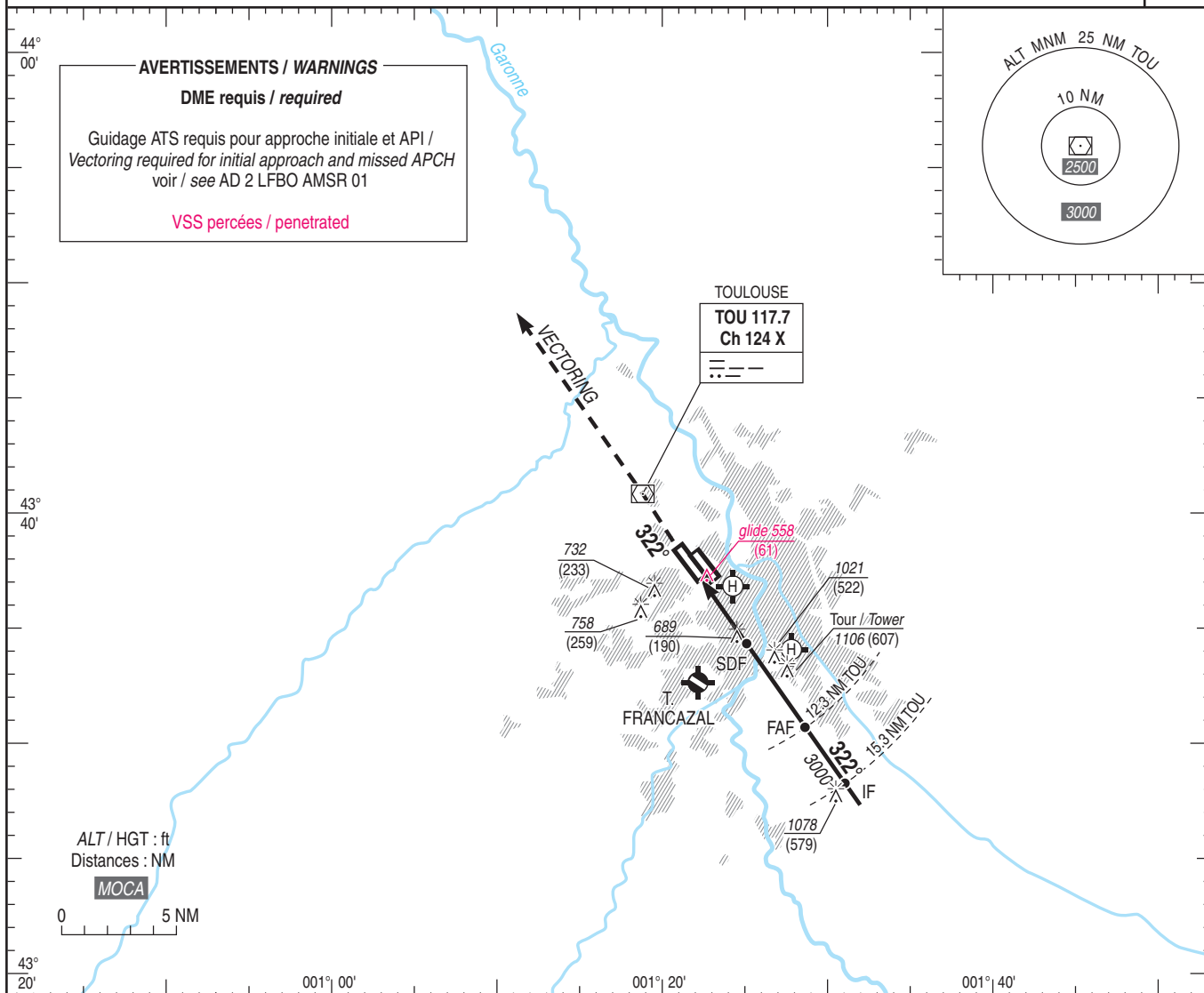
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

(1) Secteur Est / East sector

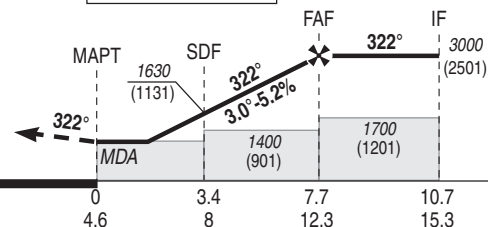
(2) Secteur Ouest / West sector

VAR
2°E
(2025)

TA : 5000

API : Monter sur **R 142 TOU** (322°) jusqu'à **4000** (3501) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb **R 142 TOU** (322°) up to **4000** (3501) and follow ATC instructions.
Acceleration level not studied.

APCH non dans l'axe
APCH out of RWY axisTHR ← (NM)
TOU ← (NM)

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

REF HGT : ALT AD

CAT	VOR + DME TOU			MVL / Circling (1)		DME TOU						
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	6	7	8	9	10	11
A	940 (440)	1500	437	1030 (530)	1500	ALT	990	1310	1630	1950	2270	2590
B		1500		1060 (560)	1600	(HGT)	(491)	(811)	(1131)	(1451)	(1771)	(2091)
C		2000		1340 (840)	2400							
D		2000		1420 (920)	3600							

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

FAP - MAPT	7.3 NM	70 kt 6 min 36	85 kt 5 min 26	100 kt 4 min 37	115 kt 4 min 01	130 kt 3 min 33	160 kt 2 min 53	185 kt 2 min 30
VSP (ft/min)		Non disponible / Not available						



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 497 (19 hPa)

TOULOUSE BLAGNAC

FNA RNP RWY 32L

ATIS BLAGNAC : 123.130

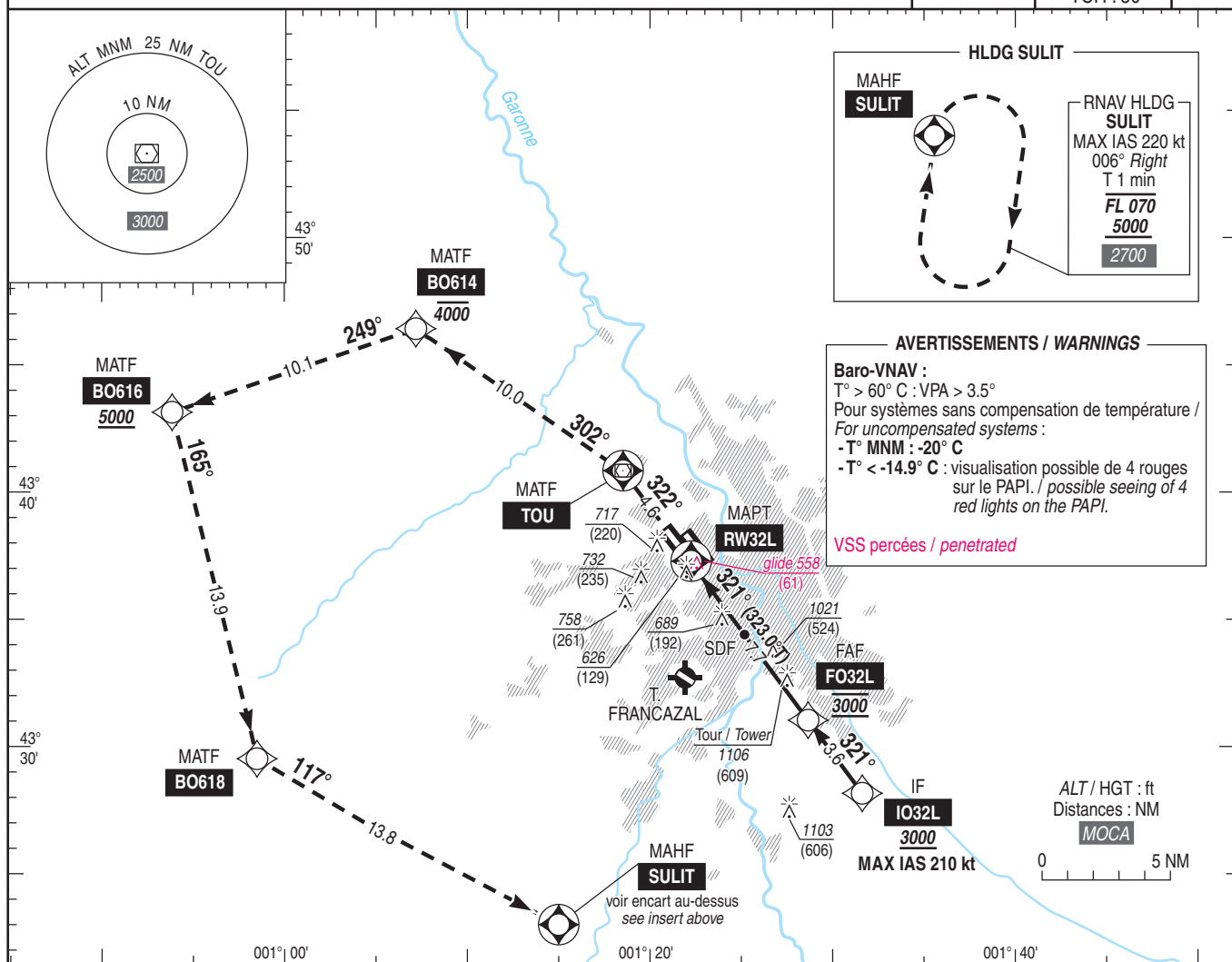
APP : TOULOUSE Approche / Approach 129.305 (1) - 125.180 (2) - 124.975 (s)

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

RNP APCH

EGNOS
Ch 57202
E32A
TCH : 50VAR
2°E
(2025)

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

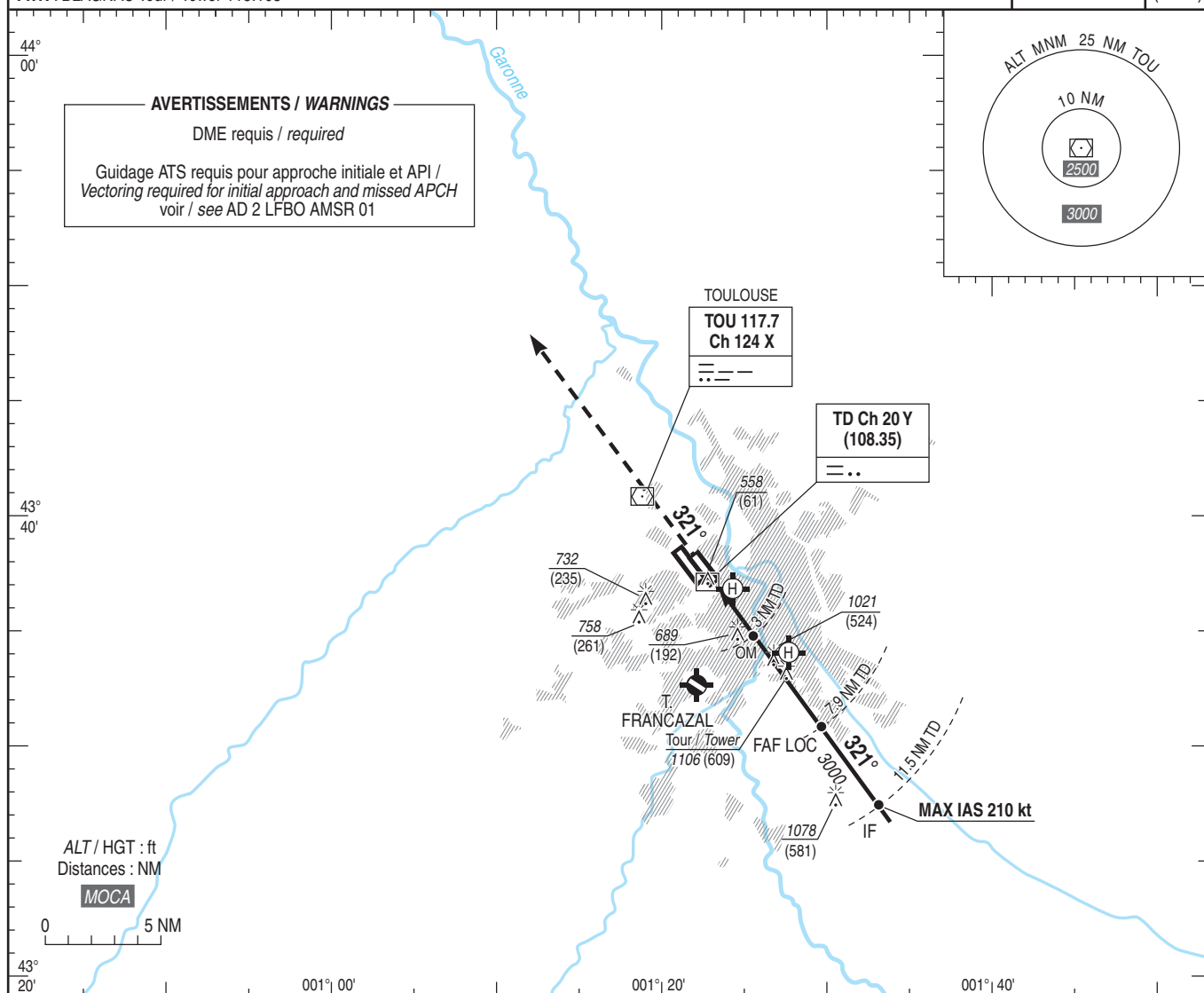
ALT AD : 499, THR : 497 (19 hPa)

FNA ILS Y ou/or LOC Y RWY 32R

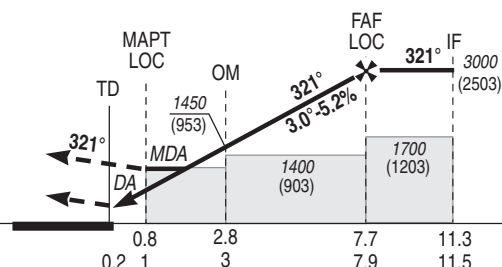
ATIS BLAGNAC : 123.130

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

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

(1) Secteur Est / East sector
(2) Secteur Ouest / West sectorILS - DME
TD 108.35
RDH : 50VAR
2°E
(2025)

TA : 5000

API : Monter dans l'axe (RM 321°) jusqu'à 4000 (3503) et suivre instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.Missed APCH : Climb straight ahead (MAG 321°) up to 4000 (3503) and follow ATC instructions.
Acceleration level not studied.THR ← (NM)
TD ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS Y			LOC Y + DME TD			MVL / Circling (1)		DME TD NM ALT (HGT)						
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS							
A	750 (250)	1300	191	940 (440)	1500		1030 (530)	1500	2	3	4	5	6	7	
B			203		1500	439	1060 (560)	1600	1130 (633)	1450 (953)	1770 (1273)	2090 (1593)	2410 (1913)	2730 (2233)	
C			212		2000		1420 (920)	2400							
D			222		2000		1420 (920)	3600							
DL			222												

Observations / Remarks :

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

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 497 (19 hPa)

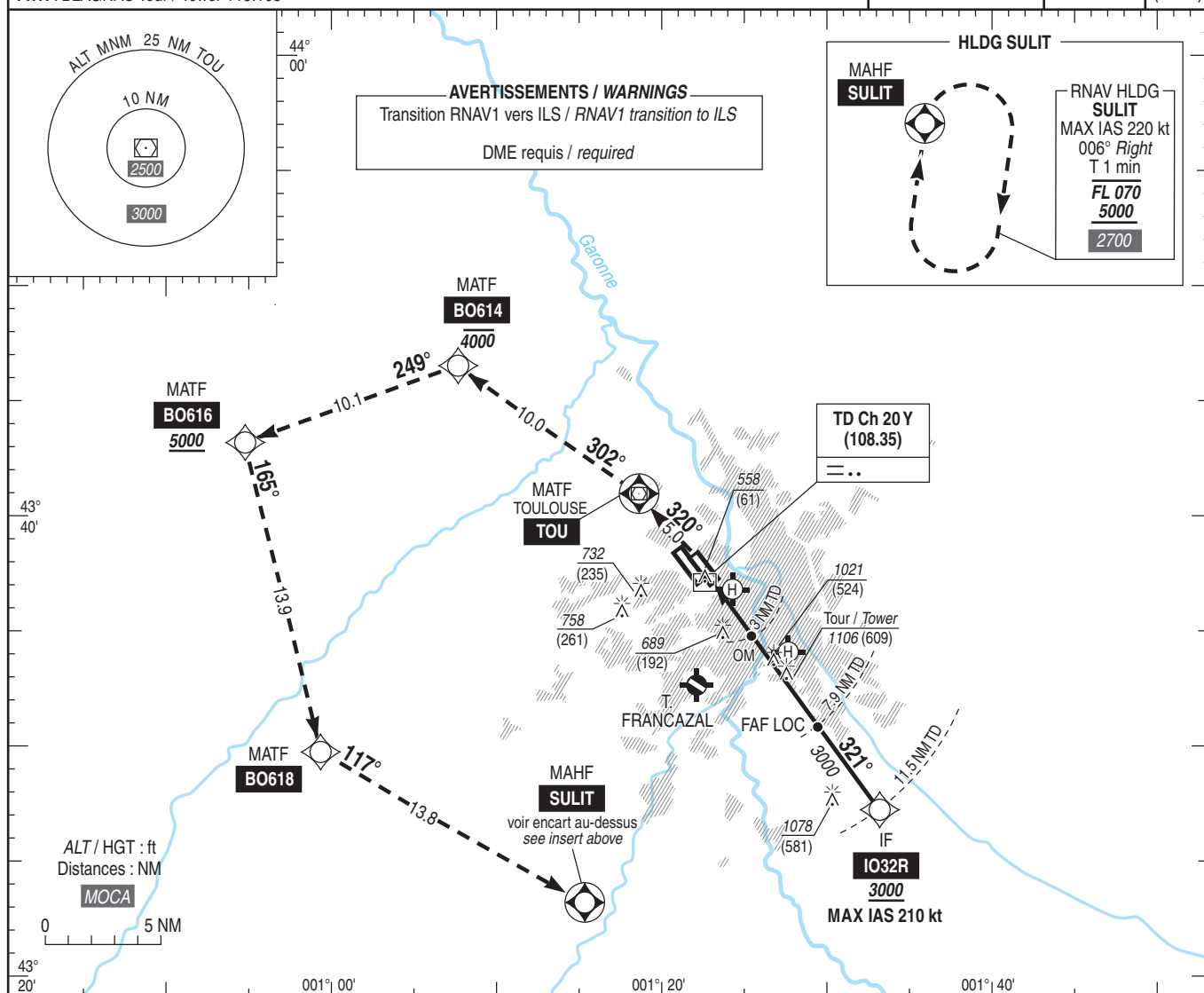
FNA ILS Z ou/ou LOC Z RWY 32R

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

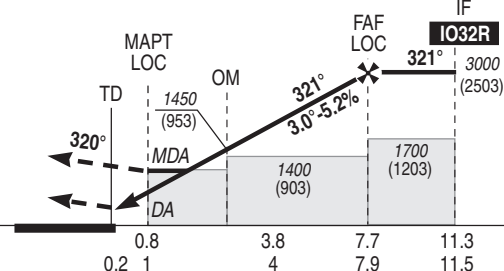
TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

(1) Secteur Est / East sector
(2) Secteur Ouest / West sectorRNAV1
GNSS seulement / onlyILS - DME
TD 108.35
RDH : 50VAR
2°E
(2025)

TA : 5000

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers **4000** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers **5000** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle. Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to **TOU** then to **BO614** up to **4000** (3503) **MAX**, then to **BO616** climbing up to **5000** (4503) **MNM**, then to **BO618**, then to **SULIT** or follow ATC instructions. Acceleration level not studied.

THR ← (NM)
TD ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	ILS Z			LOC Z + DME TD			MVL / Circling (1)		DME TD						
	DA (H)	RVR	OCH CAT 1	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7
A			191		1500		1030 (530)	1500		1130	1450	1770	2090	2410	2730
B			203		1500		1060 (560)	1600		(633)	(953)	(1273)	(1593)	(1913)	(2233)
C	750 (250)	1300	212	940 (440)	2000	439	1420 (920)	2400							
D			222		2000		1420 (920)	3600							
DL			222												

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Nord-Est de la piste / Circling prohibited North-East of RWY.
Panne de guidage GNSS durant l'approche / GNSS guidance loss during approach : voir/see AIP ENR 1.5.

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B C D

ALT AD : 499, THR : 497 (19 hPa)

TOULOUSE BLAGNAC

FNA RNP RWY 32R

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

(1) Secteur Est / East sector

(2) Secteur Ouest / West sector

RNP APCH

EGNOS

Ch 77492

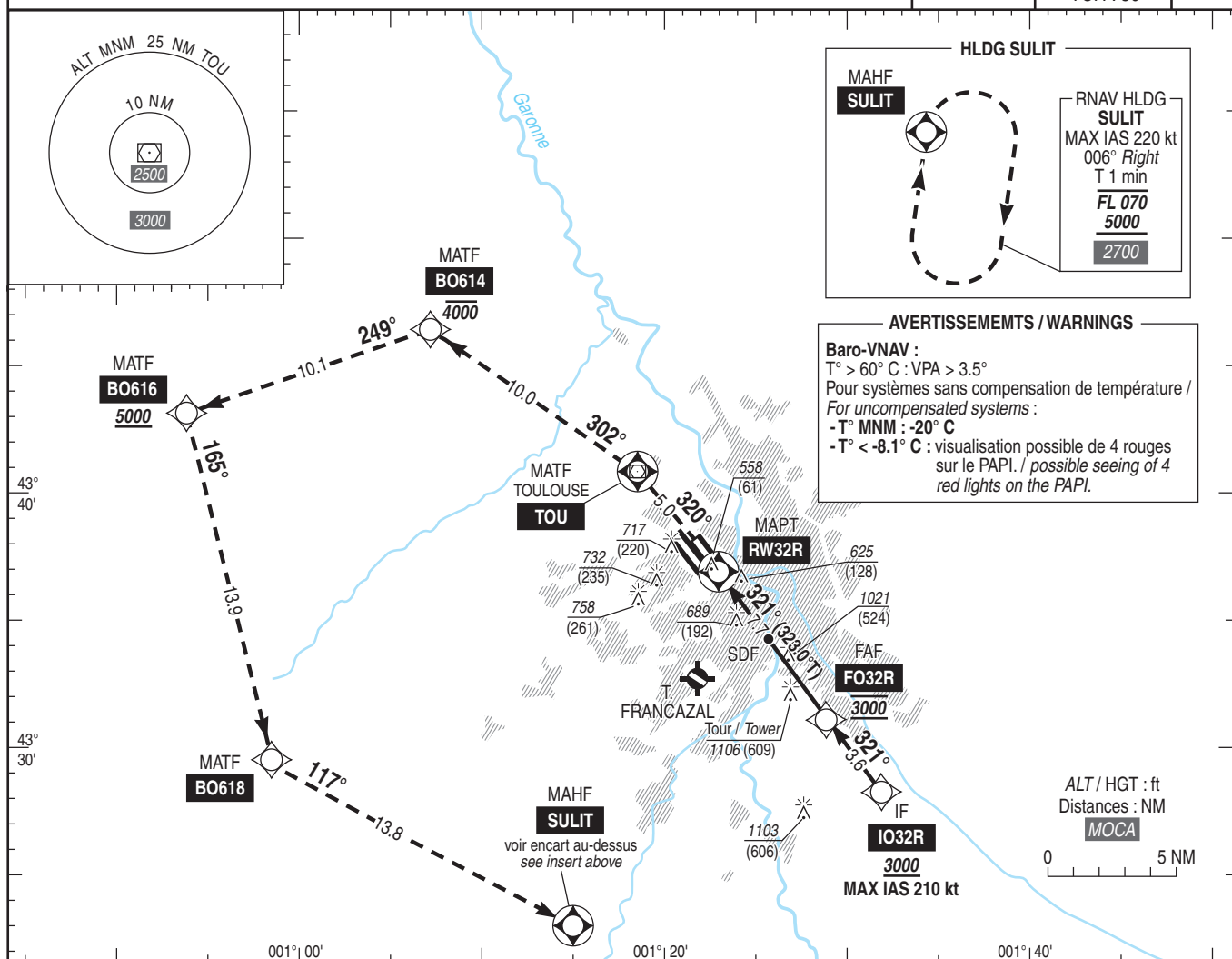
E32B

TCH : 50

VAR

2°E

(2025)



TA : 5000

API : Monter vers **TOU**, puis vers **BO614** en montée vers **4000** (3503) **MAX**, puis vers **BO616**, en montée vers **5000** (4503) **MNM**, puis vers **BO618**, puis vers **SULIT** ou suivre les instructions du contrôle.
Palier d'accélération non étudié.

Missed APCH : Climb to **TOU** then to **BO614** up to **4000** (3503) **MAX**, then to **BO616** climbing up to **5000** (4503) **MNM**, then to **BO618**, then to **SULIT** or follow ATC instructions.
Acceleration level not studied.

THR ← (NM)

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

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV			LNAV/VNAV			LNAV			MVL / Circling ⁽¹⁾		DIST RW32R						
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	NM	2	3	4	5	6	7
A			191	860 (360)	1500	258		1500		1030 (530)	1500	ALT	1180	1500	1820	2140	2460	2780
B			203	870 (370)	1500	270		1500		1060 (560)	1600	(HGT)	(683)	(1003)	(1323)	(1643)	(1963)	(2283)
C	750 (250)	1300	212	880 (380)	1700	278	940 (440)	2000	439	1420 (920)	2400							
D			222	890 (390)	1800	289		2000		1420 (920)	3600							
DL			222															

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

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

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



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

TOULOUSE BLAGNAC

Instrument approach

CAT A B C D

/NA RNAV (GNSS) RWY 32 R

ATIS BLAGNAC : 123.130

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

BLAGNAC Approche / Approach 121.105

TWR : BLAGNAC Tour / Tower 118.105

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

RNAV 1
GNSS seulement / only

VAR
2°E
(2025)

TA 5000

