

## TOULOUSE BLAGNAC

- |  |  |
|--|--|
| <p><b>1 ORGANISMES CHARGES DES SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE</b></p> <p><b>1.1</b> TOULOUSE APP assure les services de la circulation aérienne dans les volumes de la TMA définis ci-après.</p> <p><b>1.2 Limites latérales</b><br/>Limites latérales des parties 1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4 NORD, 4-4 SUD, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 et 6 de la TMA : cf ENR 2.3.</p> <p><b>1.3 Limites verticales</b><br/>cf ENR 2.3.</p> <p><b>2 CALAGE ALTIMETRIQUE</b><br/>Les aérodromes de TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET et PAMIERES ont une altitude de transition commune de 5000 ft. Le niveau de transition, pour ces aérodromes est calculé par BLAGNAC APP.</p> <p><b>3 PROCEDURES</b></p> <p><b>3.1 Itinéraires IFR à l'intérieur de la TMA</b><br/>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'Agén, Albi, Castres, Carcassonne, Muret et Pamiers. Les points de connexion à cet itinéraire sont prévus au RAD (Route Availability Document).</p> <p><b>3.1.1</b> - CTA 1, 2 et 3 TOULOUSE actives: contournement par le Nord privilégié.<br/>En dehors de ces itinéraires RNAV, les transits ne sont pas autorisés en-dessous du FL080 sauf instruction particulière du Contrôle.</p> <p><b>3.1.2</b> Le contrôle peut indiquer d'autres itinéraires à suivre en fonction de la situation générale du trafic.</p> <p><b>3.2 Transfert de communications</b><br/>En principe, les changements de fréquence ne doivent avoir lieu que sur instruction de l'organisme intéressé du contrôle de la circulation aérienne. A tout changement de fréquence, l'aéronef doit appeler sans délai.</p> <p><b>3.3 Procédures radar</b></p> <p><b>3.3.1</b> A l'intérieur de la TMA, TOULOUSE APP assure les services radar conformément à la réglementation nationale.</p> <p><b>3.3.2</b> Assignation de vitesse<br/>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.</p> <p><b>3.4 Arrivées RNAV</b></p> <p><b>3.4.1 Protection</b><br/>Les segments RNAV sont protégés pour les CAT A, B, C, et D par rapport à un VOR/DME dont la référence est précisée sur les pages concernées.</p> <p><b>3.4.2 Equipement</b><br/>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).<br/>(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.<br/>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.</p> | <p><b>1 AUTHORITY RESPONSIBLE FOR AIR TRAFFIC CONTROL</b></p> <p><b>1.1</b> TOULOUSE APP provides the air traffic control service within the following TMA areas.</p> <p><b>1.2 Lateral limits</b><br/>Lateral limits of the parts 1, 2, 3, 4, 4-1, 4-2, 4-3, 4-4 NORTH, 4-4 SOUTH, 4-5, 4-6, 4-7, 4-8, 5 and 6 of the TMA: see ENR 2.3.</p> <p><b>1.3 Vertical limits</b><br/>See ENR 2.3.</p> <p><b>2 ALTIMETER SETTING</b><br/>The common transition altitude is 5000 ft for TOULOUSE BLAGNAC, TOULOUSE FRANCAZAL, AGEN, ALBI, CASTRES, CARCASSONNE, MURET and PAMIERES. The transition level is calculated by BLAGNAC APP.</p> <p><b>3 PROCEDURES</b></p> <p><b>3.1 Routes within TMA</b><br/>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 Agén, Albi, Castres, Carcassonne, Muret and Pamiers. The connecting points of this route are defined in the RAD (Route Availability Document).</p> <p><b>3.1.1</b> - CTA TOULOUSE 1, 2 and 3 active: Northernby-pass preferred.<br/>Outside these RNAV routes, transits are not allowed below FL080 otherwise as instructed by control.</p> <p><b>3.1.2</b> Control may instruct other routes to be followed according to traffic requirements.</p> <p><b>3.2 Transfert of communication</b><br/>Frequency changes should only take place when instructed by appropriate ATC service. Aircraft must call immediately whenever the frequency is changed.</p> <p><b>3.3 Radar procedures</b></p> <p><b>3.3.1</b> Within the TMA, TOULOUSE APP provides radar services according to national regulation.</p> <p><b>3.3.2</b> Speed assignment<br/>In order to facilitate traffic flow, control may assign indicated speeds (IAS) which pilot must adhere to. Control must be informed immediately when this is impossible.</p> <p><b>3.4 RNAV Arrivals</b></p> <p><b>3.4.1 Protection</b><br/>For CAT A, B, C, and D the RNAV segments are protected with respect to a VOR/DME, the reference of which is indicated on the pages concerned.</p> <p><b>3.4.2 Equipment</b><br/>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).<br/>(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.<br/>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.</p> |
|--|--|