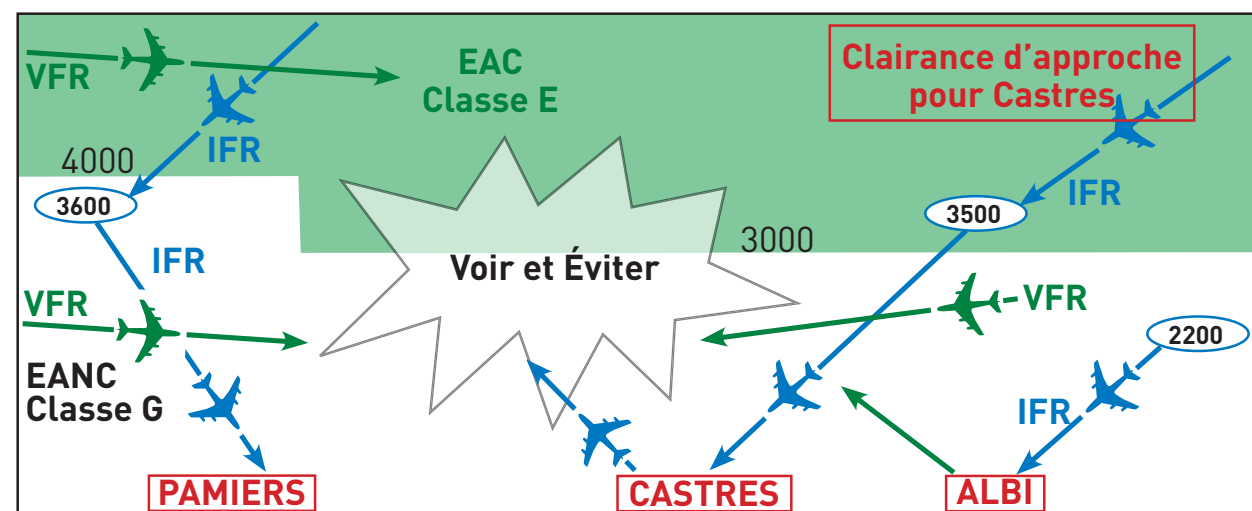


Navigation à proximité de Castres, Pamiers et Albi

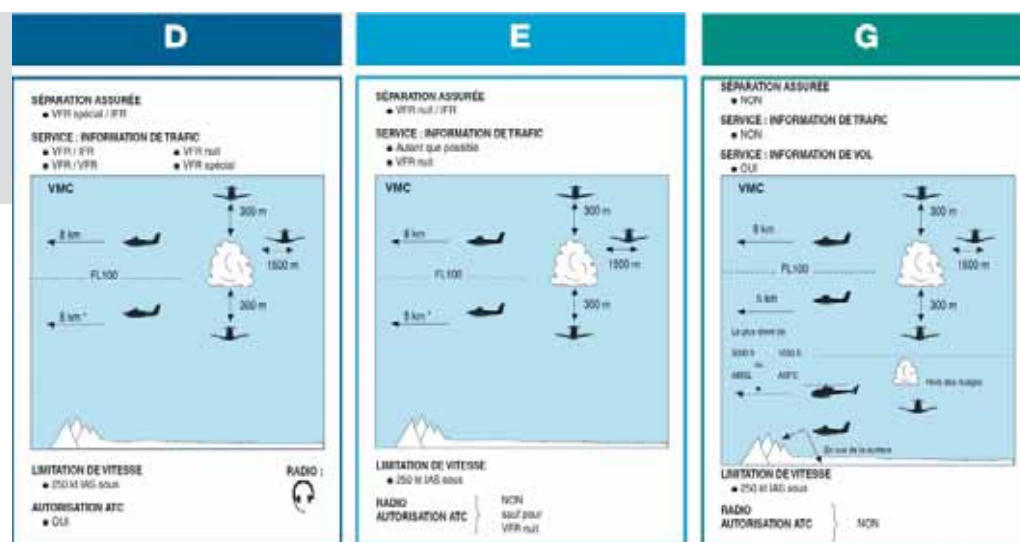
Les procédures d'arrivées IFR de l'aérodrome de Castres-Mazamet sont rehaussées à 3500 ft AMSL afin de maintenir l'attente à l'intérieur de la TMA 4.3 Toulouse. La trajectoire de l'approche finale IFR en piste 14 en espace de classe G est de ce fait rallongée. En conséquence, il est conseillé de contacter CASTRES INFORMATION 118.5 afin de

s'informer de la présence d'aéronef en procédure IFR avant de croiser l'axe IFR de Castres. Les procédures des aérodromes de Pamiers et Albi sont en espace aérien de classe G. Il est également conseillé de s'informer auprès des organismes AFIS respectifs de la présence éventuelle de trafic IFR.



Vigilance accrue à l'approche des aérodromes

Application de la règle « Voir et Éviter »



En espace aérien de classe E ou G, le pilote en IFR ou VFR conserve la pleine responsabilité de la prévention des abordages par l'application de la règle « voir et éviter ». En VFR il doit respecter les conditions VMC applicables à chaque classe d'espace. Le contact radio avec Toulouse Info n'affranchit pas le pilote commandant de bord de

cette responsabilité ni de son suivi de trajectoire. Tous les aéronefs ne sont pas nécessairement connus du secteur Info. Les renseignements sur la présence d'un aéronef connu et sur sa position ne sont transmis aux pilotes que dans la mesure du possible.

ÉVOLUTION DE L'ESPACE AÉRIEN

Entrée en vigueur des changements au 13 mars 2008



Adapter les espaces aériens pour accroître la liberté de manœuvre de l'aviation légère et renforcer la protection des vols IFR commerciaux

1

De nouveaux planchers pour la TMA Toulouse

Rehaussement du plancher et libération d'espace

A compter du 13 mars 2008, à l'exception de la TMA 4.1 qui reste définie à 1500 ASFC, **le plancher de la TMA Toulouse est globalement rehaussé et redéfini en AMSL** (à l'exception de La Montagne Noire). L'ancienne TMA 4.3 est découpée en quatre afin de répondre au mieux à ces objectifs :

- faciliter la libre circulation des différents types d'activités aériennes en transformant autant que

possible dans les basses couches de la TMA de la classe d'espace E en G ;

- faciliter la navigation verticale des usagers VFR en définissant les planchers en AMSL. Cette mesure doit permettre de limiter les intrusions involontaires en espace aérien contrôlé ;
- harmoniser la TMA Toulouse avec le rehaussement des R46 prévu le 13 mars 2008.

2

Des évolutions d'espaces dans la région de Carcassonne

Création de deux TMA Toulouse (classe D) et agrandissement de la CTR

L'augmentation du trafic IFR de l'aérodrome de Carcassonne (+120% en quatre années), la complexité de gestion des diverses circulations amenées à cohabiter dans un espace restreint et des rapprochements entre IFR et VFR en transit, ayant donné lieu à dépôt d'Airprox et RA-TCAS, ont conduit le SNA Sud à rechercher une organisation des espaces permettant de garantir un meilleur niveau de sécurité à tous les usagers navigants dans la région.

Le changement consiste à **créer un espace aérien de classe D entre la TMA 3 de Toulouse (au-dessus du FL 65) et la CTR de Carcassonne** afin de protéger le flux principal des arrivées IFR de l'aérodrome. Ce nouveau dispositif a fait l'objet de nombreuses concertations pour en atténuer l'impact sur les activités de l'aviation légère et sportive. **Par ailleurs, la CTR de classe D est rehaussée à 3000 ft AMSL et élargie de 2 Nm dans sa partie Ouest.**

De nouveaux planchers pour la TMA Toulouse

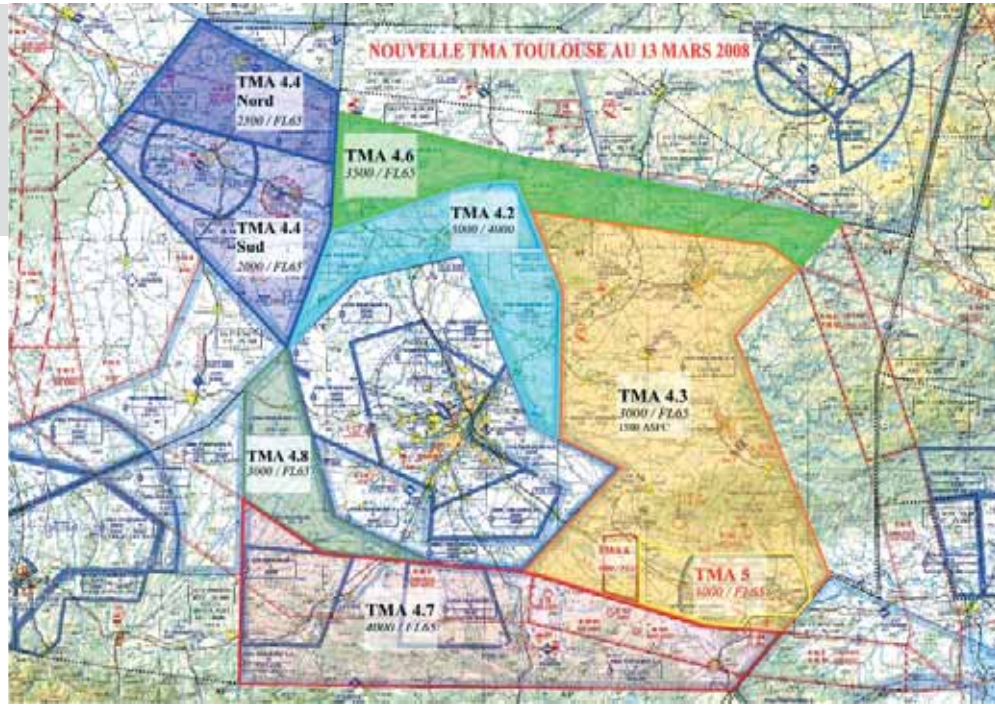
Nouvelles TMA Toulouse : des modifications en dessous du FL065

Ce qui change :

TMA 4.2	3000 /4000	(classe E)
TMA 4.3	3000 (ou 1500 ASFC) /FL065	
TMA 4.4 Nord	2500 /FL065	(classe E)
TMA 4.4 Sud	2000 /FL065	(classe E)
TMA 4.6	3500 /FL065	(classe E)
TMA 4.7	4000 /FL065	(classe E)
TMA 4.8	3000 /FL065	(classe E)
TMA 5	3000 /FL065	(classe D)
TMA 6	4000 /FL065	(classe D)

Ce qui ne change pas :

- CTR 1 et 2 Toulouse-Blagnac restent intactes
- TMA 4.1 reste définie 1500 ft ASFC / 3000
- TMA 4.5 reste intacte



Plus de liberté sous les TMA

Le rehaussement des planchers des TMA Toulouse libère des portions d'espaces de classe E en classe G. Ce changement apporte une plus grande liberté aux avions circulant en dessous des planchers. Les conditions météorologiques requises sont inférieures à celles

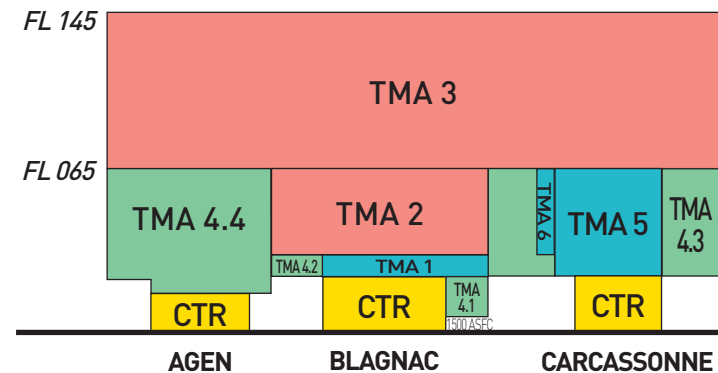
nécessaires pour évoluer en classe E : cette libre circulation ne doit pas entraîner de violation des espaces de classe E si les conditions météorologiques ne sont pas remplies, certaines trajectoires IFR ayant été définies 500 ft au dessus de ces nouveaux planchers de TMA.

UN PEU PLUS D'ESPACE DE CLASSE G

UN PEU MOINS DE CONTRAINTES MÉTÉO

UN CONTACT RADIO NON OBLIGATOIRE

La clairance pour pénétrer les TMA classe D et C ou les CTR



Coupe NO-SE des espaces de Toulouse au 13 mars 2008

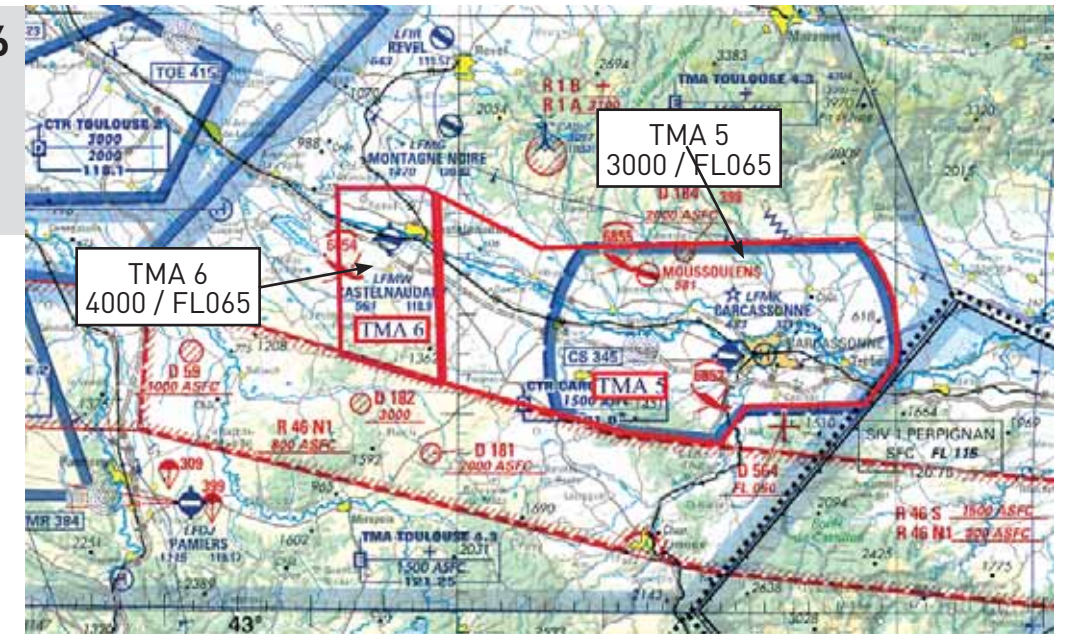
Le pilote doit obtenir une clairance pour toute pénétration dans un espace de classe D. Le contact radio doit être établi cinq minutes avant l'heure prévue d'entrée dans l'espace.

- CTR et TMA Toulouse 121.25 TOULOUSE INFO
- CTR Carcassonne 121.0 CARCASSONNE TOUR
- CTR Agen 121.3 AGEN TOUR

Des évolutions d'espaces dans la région de Carcassonne

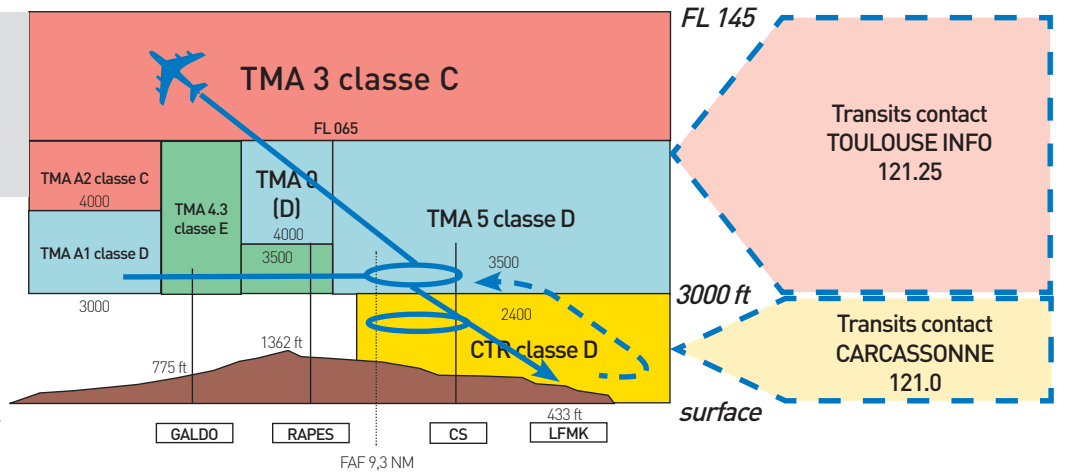
Nouvelles TMA 5 et 6 Toulouse pour la déserte IFR de Carcassonne

La création des TMA 5 et 6 permet d'assurer une déserte en espace de classe D de l'aérodrome de Carcassonne. Pour transiter à l'intérieur des TMA, le contact radio est obligatoire et une clairance doit être obtenue auprès de TOULOUSE INFO sur 121.25 cinq minutes avant l'heure prévue d'entrée dans l'espace.



Agrandissement de la CTR Carcassonne

Le plafond de la CTR est rehaussé à 3000 ft, et élargie de 2 Nm à l'Ouest. Pour pénétrer, le contact radio est obligatoire et une clairance doit être obtenue auprès de CARCASSONNE TOUR sur 121.0.



Nouveaux cheminements VFR spécial Carcassonne

Amélioration de la fluidité du trafic et des séparations stratégiques avec les trajectoires IFR.

