

1 CARTE REGIONALE

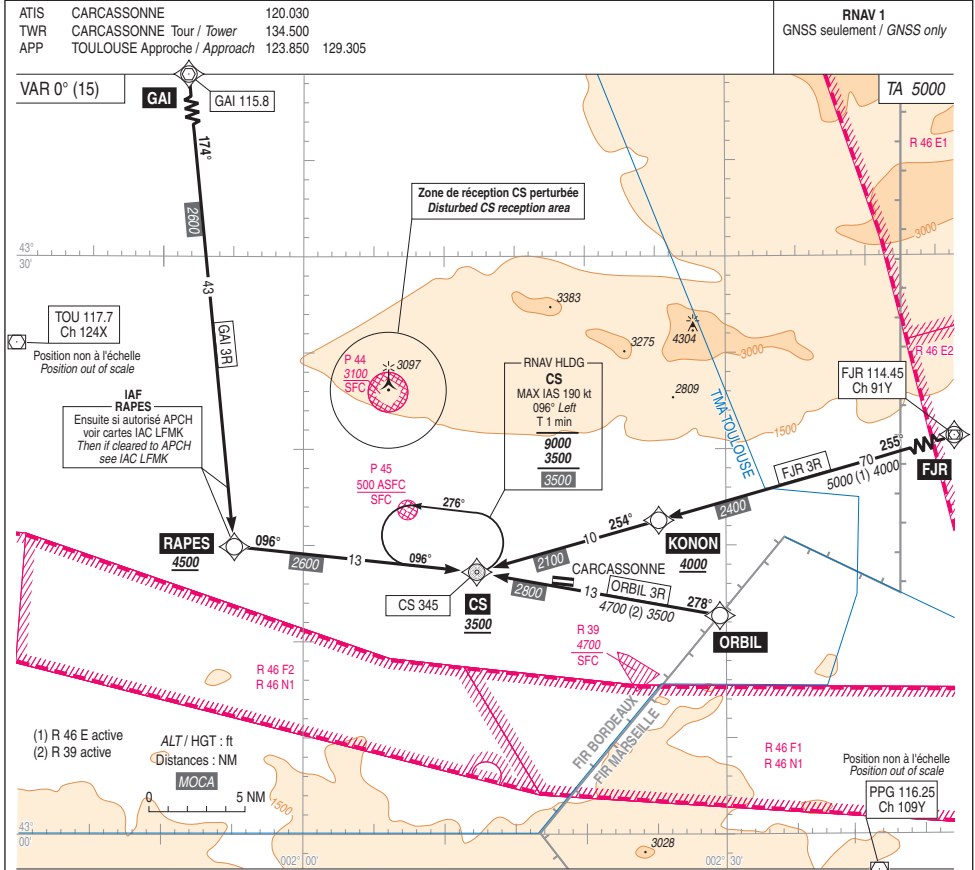
→ Voir 50-1 de TOULOUSE BLAGNAC LFBO.

2 CARTE RADAR (AMSR)

→ Voir 60-1 de TOULOUSE BLAGNAC LFBO.

STAR RNAV RWY 10/28

RMK	GNSS only						MAG VAR 2015 0.5°E			REF NAV AID :	
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)	NAV Spec
GAI 3R											
	IF	GAI	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	RAPES	-	174	174.7	42.6	L	4500	-	-	RNAV 1
	TF	CS	-	96	096.3	13.0	-	3500	-	-	RNAV 1
ORBIL 3R											
	IF	ORBIL	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	CS	-	278	278.9	12.7	-	3500	-	-	RNAV 1
FJR 3R											
	IF	FJR	-	-	-	-	-	-	-	-	RNAV 1
	TF	KONON	-	255	255.2	70.2	-	4000	-	-	RNAV 1
	TF	CS	-	254	254.1	10.0	-	3500	-	-	RNAV 1



Panne de radiocommunication

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou 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
- Puis descendre dans le circuit d'attente.
- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
- Si le pilote a connaissance du QFU en service, appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.
- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service, suivre la procédure d'atterrissage publiée (suivie éventuellement d'une MVL en fonction du vent).

Panne de radiocommunication suivie d'une API

Si l'ATT se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FLO70 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

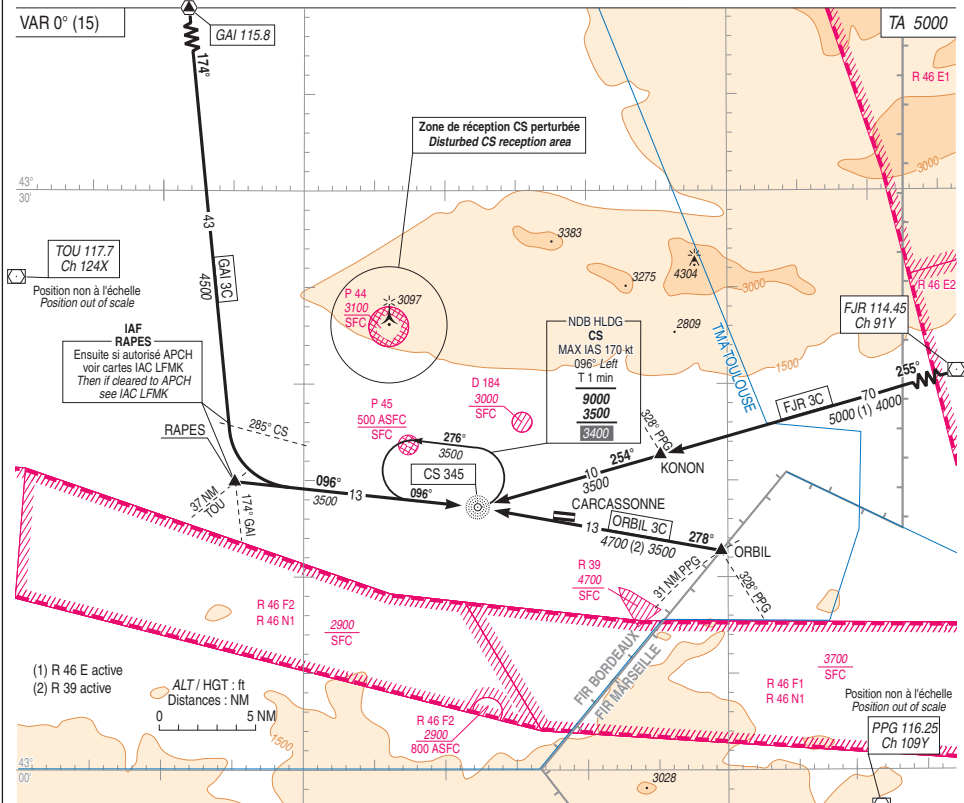
Radiocommunication failure

- Follow or join the authorized STAR or, failing that, the nearest.
- Go to the IAF to the last assigned read back level if it is usable in the holding, failing that, to the holding highest level.
- Hold at this level until last of these two hours:
 - EAT
 - Holding arrival time plus 10 min
- Then go down into the holding circuit.
- Leave IAF to perform the approach procedure.
- If the pilot knows the QFU in use, comply with the procedure described in National Regulation.
- If the pilot doesn't know the QFU in use, comply with the published landing procedure (possibly followed by a circling according to the wind).

Radiocommunication failure followed by a missed approach

If the landing is impossible in regulation delay, reroute to the diversion airfield provided in the PLN in compliance with the appropriate SID or omnidirectional departures, climbing up to the en route minimum safety altitude or FLO70 for AD located within the lateral TMA limits.

ATIS CARCASSONNE 120.030
 TWR CARCASSONNE Tour / Tower 134.500
 APP TOULOUSE Approche / Approach 123.850 129.305



Panne de radiocommunication

- Suivre ou rejoindre la STAR autorisée ou 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
- Puis descendre dans le circuit d'attente.
- Quitter l'IAF pour entreprendre la procédure d'approche.
- Si le pilote a connaissance du QFU en service, appliquer la procédure décrite dans la Réglementation Nationale.
- Si le pilote n'a pas connaissance du QFU en service, suivre la procédure d'atterrissage publiée (suivie éventuellement d'une MVL en fonction du vent).

Panne de radiocommunication suivie d'une API

Si l'ATT se révèle impossible dans les délais réglementaires, se dérouter vers le terrain de dégagement prévu au PLN en suivant le SID approprié ou départs omnidirectionnels, en montée vers l'altitude minimale de sécurité en route ou FLO70 pour les aérodromes situés dans les limites latérales de la TMA.

Radiocommunication failure

- Follow or join the authorized STAR or, failing that, the nearest.
- Go to the IAF to the last assigned read back level if it is usable in the holding, failing that, to the holding highest level.
- Hold at this level until last of these two hours :
 - EAT
 - Holding arrival time plus 10 min
- Then go down into the holding circuit.
- Leave IAF to perform the approach procedure.
- If the pilot knows the QFU in use, comply with the procedure described in National Regulation.
- If the pilot doesn't know the QFU in use, comply with the published landing procedure (possibly followed by a circling according to the wind).

Radiocommunication failure followed by a missed approach

If the landing is impossible in regulation delay, reroute to the diversion airfield provided in the PLN in compliance with the appropriate SID or omnidirectional departures, climbing up to the en route minimum safety altitude or FLO70 for AD located within the lateral TMA limits.

1 Départs omnidirectionnels

La présence de relief important au Sud de l'aérodrome limite la validité des consignes recommandées de départ omnidirectionnel au secteur situé au Nord de l'axe de piste.

RWY 10 : Monter RM 081° jusqu'à 400 AAL puis départ omnidirectionnel secteur Nord. Le franchissement de la zone R39 dont le plafond est à 4700 ft impose une pente de 6,1%.

2 Itinéraires normalisés de départ

RAPES 2E : Monter RM 081°. A 400 AAL tourner à gauche vers CS. A CS, suivre le QDR 276° CS jusqu'à RAPES.

GALDO 2E : Monter RM 081°. A 400 AAL tourner à gauche vers CS. A CS, suivre le QDR 276° CS vers RAPES (37 NM TOU) puis GALDO.

MASAM 2E : Monter RM 081°. A 400 AAL tourner à gauche RM 012° pour intercepter et suivre le radial 147° GAI (RM 327°) vers SALSI puis MASAM (pente théorique 4,7% déterminée par obstacle 3688 ft).

FJR 2E : Monter RM 081°. A 400 AAL tourner à gauche RM 029° pour intercepter et suivre le QDR 074° CS vers KONON puis FJR.

ZR 2E : Monter RM 081°. A 400 AAL tourner à gauche RM 029° pour intercepter et suivre le QDR 074° CS vers KONON. A KONON suivre le QDM 084° ZR vers ZR.

PPG 2E : Monter RM 081°. Au franchissement du radial 325° PPG tourner à droite (IAS MAX 200 kt) pour rejoindre et suivre le radial 327° PPG (RM 147°) vers PPG (pente théorique 3,4% déterminée par obstacle 1653 ft).
Le franchissement avec une marge verticale de 500 ft de la zone R46 F1 nécessite le maintien d'une pente minimale de 5,5 % jusqu'à 4500 ft.

3 Aéronefs à destination d'Agen, Pamiers et Muret

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Pamiers et Muret prévoir l'itinéraire de transit RNAV (cf AD2 LFBO POGO RNAV).

Signaler à la mise en route l'impossibilité de suivre les trajectoires RNAV.

Un itinéraire conventionnel sera proposé poursuivi d'un éventuel guidage radar.

4 Panne de radiocommunication

Afficher 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.

1 Multidirectional departures

Due to southern high relief of AD, the validity of multidirectional departures procedure is restricted to the northern sector of RWY axis.

RWY 10 : Climb MAG 081° up to 400 AAL then multidirectional departure to the northern sector. Crossing area R39 which has a maximum altitude of 4700 ft assign a slope of 6.1%.

2 SID

RAPES 2E : *Climb MAG 081°. At 400 AAL turn left to CS. At CS, follow QDR 276° CS to RAPES.*

GALDO 2E : *Climb MAG 081°. At 400 AAL turn left to CS. At CS, follow QDR 276° CS to RAPES (37 NM TOU) then GALDO.*

MASAM 2E : *Climb MAG 081°. At 400 AAL turn left MAG 012° to intercept and follow RDL 147° GAI (MAG 327°) to SALSI then MASAM (Theoretical climb gradient of 4.7% is calculated from obstacle of ALT 3688 ft).*

FJR 2E : *Climb MAG 081°. At 400 AAL turn left MAG 029° to intercept and follow QDR 074° CS to KONON then FJR.*

ZR 2E : *Climb MAG 081°. At 400 AAL turn left MAG 029° to intercept and follow QDR 074° CS to KONON. At KONON, follow QDM 084° ZR to ZR.*

PPG 2E : *Climb MAG 081°. Crossing RDL 325° PPG turn right (IAS MAX 200 kt) to intercept and follow RDL 327° PPG (MAG 147°) to PPG (Theoretical climb gradient of 3,4% is calculated from obstacle of ALT 1653 ft).*

The overflying of LF R46 F1 with a 500 ft vertical separation impose the minimum slope of 5,5 % up to 4500 ft.

3 ACFT bound for Agen, Pamiers and Muret

For ACFT bound for Agen, Pamiers and Muret, plan RNAV transit route (see AD2 LFBO POGO RNAV).

When starting up, report if unable to follow RNAV routes.

A conventional route will be suggested and followed by a possible radar guidance.

4 Radiocommunication failure

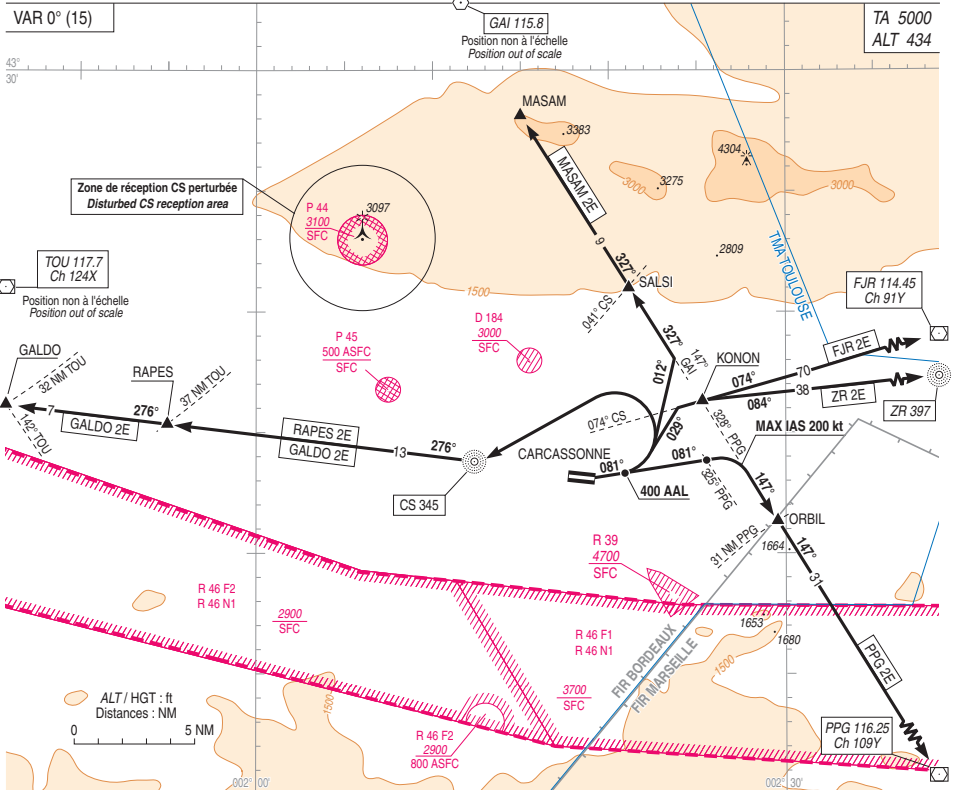
Squawk code 7600.

Perform the flight up to TMA limits complying with the previous SID at the last assigned FL, then climb up to the FL stipulated in the FPL in force. If the last FL assigned is not compatible with the minimum safety altitude, climb up to the cruising level.

If the failure occurs during radar departure, join as soon as possible the SID assigned.

CAT A,B,C,D 80-2 CARCASSONNE SALVAZA LFMK
13 AUG 20
SID RWY10 CONV

ATIS CARCASSONNE 120.030
TWR CARCASSONNE Tour / Tower 134.500
APP TOULOUSE Approche / Approach 123.850 129.305



1 Départs omnidirectionnels

La présence de relief important au Sud de l'aérodrome limite la validité des consignes recommandées de départ omnidirectionnel au secteur situé au Nord de l'axe de piste.

RWY 28 : Monter RM 276° jusqu'à 400 AAL puis départ omnidirectionnel secteur Nord. Le franchissement de la zone R39 dont le plafond est à 4700 ft impose une pente de 5,9%.

2 Itinéraires normalisés de départ

RAPES 2W : Monter QDM 275° CS. A CS, suivre le QDR 276° CS jusqu'à RAPES.

GALDO 2W : Monter QDM 275° CS. A CS, suivre le QDR 276° CS vers RAPES (37 NM TOU) puis GALDO.

MASAM 2W : Monter dans l'axe. A 400 AAL tourner à droite pour rejoindre et suivre le QDR 041° CS vers SALSJ. A SALSJ tourner à gauche pour rejoindre et suivre le radial 147° GAI (RM 327°) vers MASAM (pente théorique 4,9 % déterminée par le pylône 4305 ft)

FJR 2W : Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite pour rejoindre et suivre le QDR 074° CS vers KONON puis FJR.

ZR 2W : Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite pour rejoindre et suivre le QDR 074° CS vers KONON. A KONON suivre le QDM 084° ZR vers ZR.

PPG 2W : Monter dans l'axe. A 400 ft AAL tourner à droite RM 102° pour intercepter et suivre le radial 327° PPG (RM 147°) vers PPG. Le franchissement avec une marge verticale de 500 ft de la zone R 46 F1 nécessite le maintien d'une pente minimale de 4,8% jusqu'à 4500 ft.

3 Aéronefs à destination d'Agen, Pamiers et Muret :

Pour les aéronefs à destination d'Agen, Pamiers et Muret, prévoir l'itinéraire de transit RNAV (cf AD2 LFBO POGO RNAV).

Signaler à la mise en route l'impossibilité de suivre les trajectoires RNAV.

Un itinéraire conventionnel sera proposé poursuivi d'un éventuel guidage radar.

4 Panne de radiocommunication

Afficher 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.

1 Multidirectional departures

Due to southern high relief of AD, the validity of multidirectional departures procedure is restricted to the northern sector of RWY axis.

RWY 28 : Climb MAG 276° up to 400 AAL then multidirectional departure to the northern sector. Crossing area R39 which has a maximum altitude of 4700 ft assign a slope of 5.9%.

2 SID

RAPES 2W : Climb QDM 275° CS. At CS, follow QDR 276° CS to RAPES.

GALDO 2W : Climb QDM 275° CS. At CS, follow QDR 276° CS to RAPES (37 NM TOU) then GALDO.

MASAM 2W : Climb RWY axis. At 400 AAL turn right to intercept and follow QDR 041° CS to SALSJ. At SALSJ turn left to intercept and follow RDL 147° GAI (MAG 327°) then MASAM. (Theoretical climb gradient of 4.9 % is calculated from pylon of ALT 4305 ft).

FJR 2W : Climb RWY axis. At 400 ft AAL turn right to intercept and follow QDR 074° CS to KONON then FJR.

ZR 2W : Climb RWY axis. At 400 ft AAL turn right to intercept and follow QDR 074° CS to KONON. At KONON follow QDM 084° ZR to ZR.

PPG 2W : Climb RWY axis. At 400 ft AAL turn right MAG 102° to intercept and follow RDL 327° PPG (MAG 147°) to PPG. The overflying of LF-R46 F1 with a 500 ft vertical separation impose the minimum slope of 4,8 % up to 4500 ft.

3 ACFT bound for Agen, Pamiers and Muret.

For ACFT bound for Agen, Pamiers and Muret, plan RNAV transit route (see AD2 LFBO POGO RNAV).

When starting up, report if unable to follow RNAV routes.

A conventional route will be suggested and followed by a possible radar guidance.

4 Radiocommunication failure

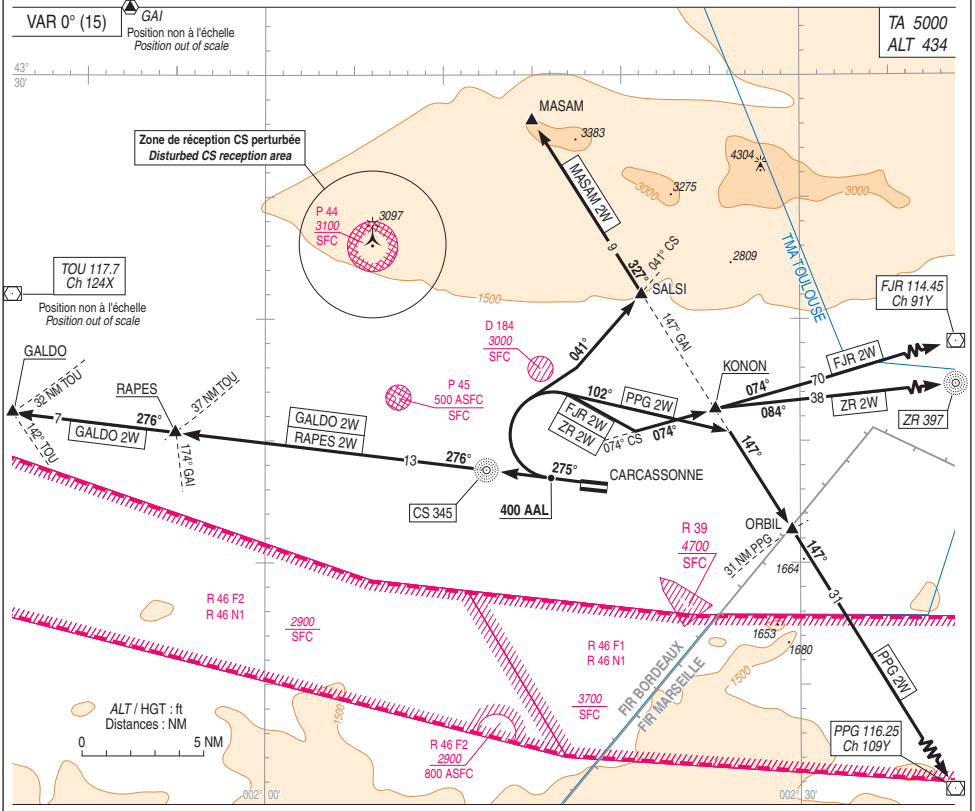
Squawk code 7600.

Perform the flight up to TMA limits complying with the previous SID at the last assigned FL, then climb up to the FL stipulated in the FPL in force. If the last FL assigned is not compatible with the minimum safety altitude, climb up to the cruising level.

If the failure occurs during radar departure, join as soon as possible the SID assigned.

CAT A,B,C,D 80-4 CARCASSONNE SALVAZA LFMK
03 DEC 20 SID RWY28 CONV

ATIS : CARCASSONNE 120.030
TWR : CARCASSONNE Tour / Tower 134.500
APP : TOULOUSE Approche / Approach 123.850 - 129.305



CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

ATIS : CARCASSONNE 120.030 ☎ 04 68 10 23 56

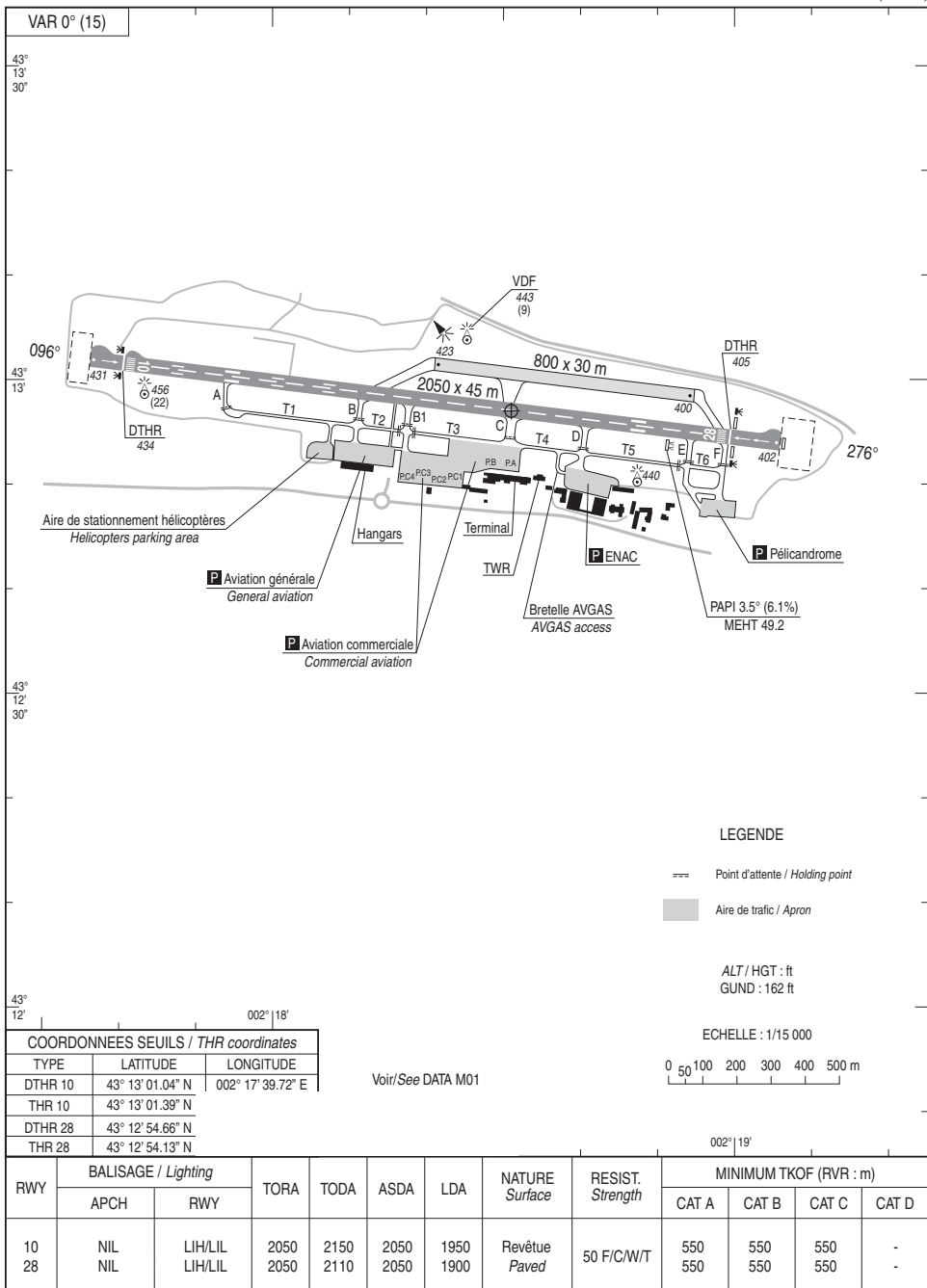
STAP : 134.500 absence ATS

ATS : HX (voir/see NOTAM) ☎ 04 68 10 23 52

CARCASSONNE SALVAZA

43 12 57 N - 002 18 31 E

ALT AD : 434 (16 hPa)



DATA

CARCASSONNE SALVAZA

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées <i>Coordonnées</i>	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
CS	REF AD2 LFMK.19	X	X	X	X
GAI	REF ENR 4.1	X	X	X	X
FJR	REF ENR 4.1	X	X	X	
PPG	REF ENR 4.1		X	X	
ZR	REF AD2 LFMU.19		X	X	

GALDO	REF ENR 4.3		X	X	
KONON	REF ENR 4.3	X	X	X	
MASAM	REF ENR 4.3		X	X	
ORBIL	REF ENR 4.3	X	X	X	
RAPES	REF ENR 4.3	X	X	X	X
SALSI	REF ENR 4.3		X	X	

MK402	43°16'25.6" N 002°12'55.0" E	X			X
MK404	43°17'22.7" N 002°00'35.6" E	X			X
IF IMK10	43°14'24.0" N 002°00'09.6" E	X			X
FAF FMK10	43°14'02.4" N 002°04'47.0" E	X			X
RW10	43°13'01.04" N 002°17'39.72" E	X			X
MK410	43°12'33.4" N 002°23'22.2" E	X			X

MK302	43°15'53.6" N 002°19'26.0" E	X			X
MK304	43°15'34.5" N 002°35'37.7" E	X			X
IMK28	43°11'36.1" N 002°35'00.6" E	X			X
FMK28	43°12'00.3" N 002°30'07.2" E	X			X
RW28	43°12'54.66" N 002°18'58.98" E	X			X

Données complémentaires à la page ADC 01**Règlements de circulation locaux**

Parking commercial interdit aux aéronefs légers sauf autorisation de l'exploitant.

Pour les aéronefs dont la MTOW est supérieure à 5,7 t, demi-tour obligatoire en extrémité de piste.

Par RVR < 550 m, accès à la piste uniquement par TWY C.

RWY 10/28 limité par composante de vent traversier :

- supérieure à 25 kt sur piste sèche,
- supérieure à 20 kt sur piste humide.

Procédures antibruit

TKOF VFR RWY 28 : Prendre RM 306° en fin de bande.

Procédures de vol

Piste non revêtue réservée aux ACFT monomoteurs basés.

Eviter le survol de la Cité médiévale.

Renseignements supplémentaires

Equipement AD :

AD réservé aux ACFT munis de radio.

STAP : paramètres disponibles : vent, VIS, base des nuages, T, DP, QNH, QFE.

STAP et PCL : O/R PN 24 HR auprès de l'exploitant d'aérodrome :

TEL : 04 68 71 96 46 - E-mail : operations.carcassonne@transdev.fr

Equipement de surveillance du trafic :

AD équipé d'une visualisation radar

Données complémentaires à la page DATA 01

IDENTIFICATION	COORDONNEES	RNAV	CONV
IAF CS	43° 13' 21.1"N 002° 12' 27.5"E	X	X
IAF RAPES	43° 14' 48.0"N 001° 54' 47.8"E	X	X

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CARCASSONNE SALVAZA

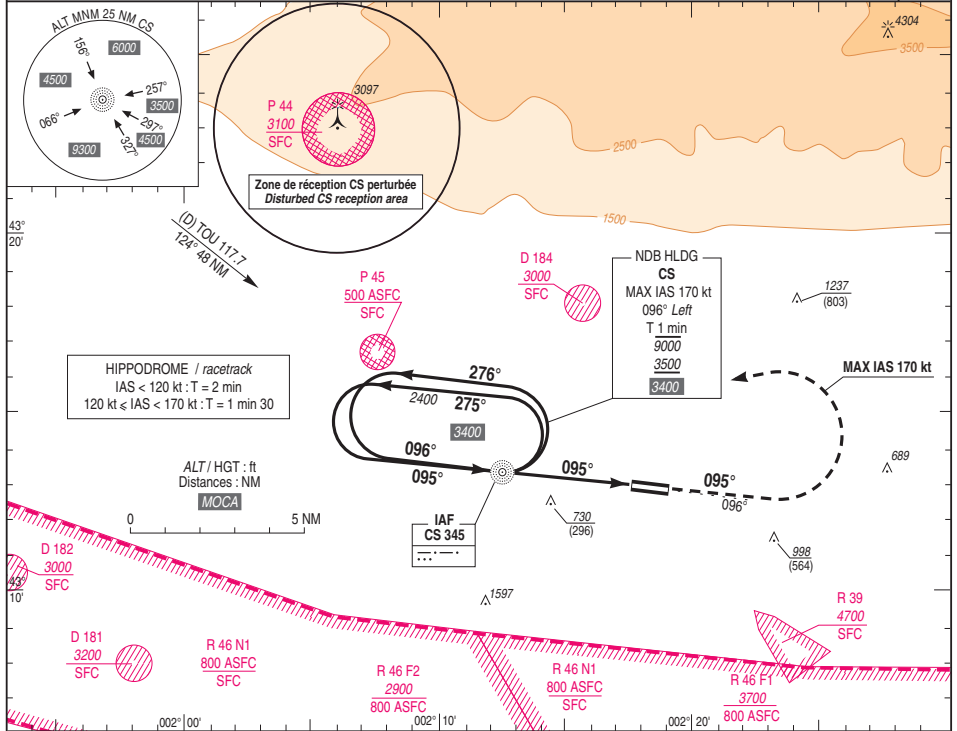
Instrument approach
CAT A B C

ALT AD : 434 (16 hPa), DTHR : 434

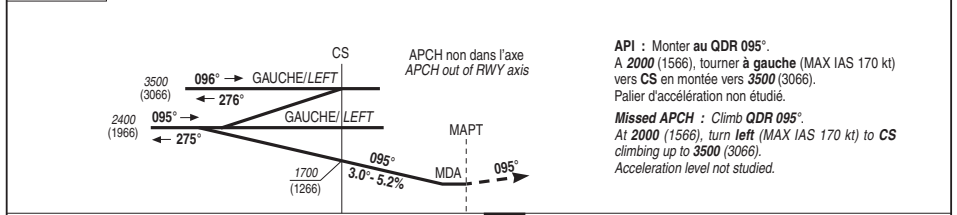
NDB RWY 10

ATIS CARCASSONNE : 120.030
APP : TOULOUSE Approche/Approach 129.305 (au-dessus/above FL 075)
TOULOUSE Approche/Approach 123.850 (en-dessous/below FL 075)
TWR : CARCASSONNE Tour/Tower 134.500 (1)
(1) Absence ATIS : A/A FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH de TOULOUSE auprès de ATIS BLAGNAC 123.130
A/A FR only. Obtain local QNH on STAP or TOULOUSE QNH from ATIS BLAGNAC 123.130

VAR
0°
(15)



TA : 5000



API : Monter au QDR 095°.
A 2000 (1566), tourner à gauche (MAX IAS 170 kt) vers CS en montée vers 3500 (3066).
Palier d'accélération non étudié.
Missed APCH : Climb QDR 095°.
At 2000 (1566), turn left (MAX IAS 170 kt) to CS climbing up to 3500 (3066).
Acceleration level not studied.

→ DTHR (NM) 3.8 0.8

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	NDB			MVL / Circling (1)		MVL/Circling absence ATIS ou sans QNH local without local QNH (1)	
	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS
A		1500		1020 (590)	1500	1240 (800)	1500
B	980 (550)	1500	543	1200 (770)	1600	1420 (980)	1600
C		2400		1480 (1050)	2400	1700 (1260)	2400

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud de la piste. Circuit AD RWY 28 : Droite. / (1) Circling prohibited S of RWY. RWY 28 : Right hand AD circuit.

CS - MAPT	3 NM	70 kt 2 min 34	85 kt 2 min 07	100 kt 1 min 48	115 kt 1 min 34	130 kt 1 min 23	145 kt 1 min 14	160 kt 1 min 07
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CARCASSONNE SALVAZA

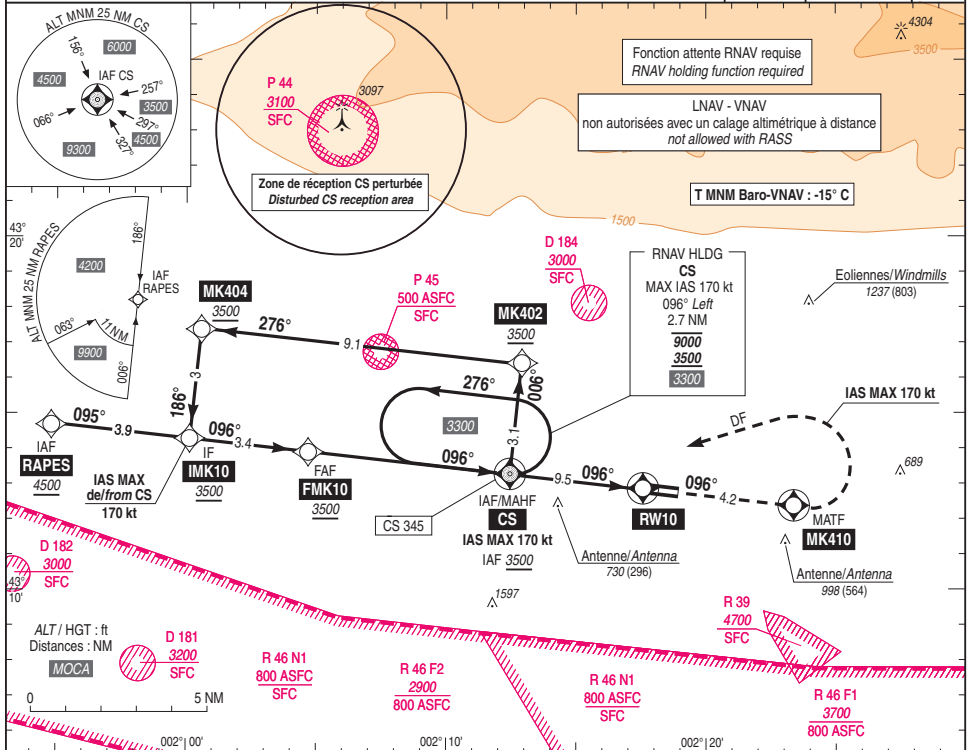
Instrument approach

CAT A B C

RNP RWY 10

ALT AD : 434, DTHR : 434 (16 hPa)

<p>ATIS CARCASSONNE : 120.030 APP : TOULOUSE Approche/Approach 129.305 (au-dessus/above FL 075) TOULOUSE Approche/Approach 123.850 (en-dessous/below FL 075) TWR : CARCASSONNE Tour/Tower 134.500 (1) (1) Absence ATIS : A/A FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH de TOULOUSE auprès de ATIS BLAGNAC 123.130 A/A FR only. Obtain local QNH on STAP or TOULOUSE QNH from ATIS BLAGNAC 123.130</p>	<p>RNP APCH</p>	<p>EGNOS 83247 E10A RDH : 49</p>	<p>VAR 0° (15)</p>
---	-----------------	---	----------------------------



<p>IF IMK10 3500 (3066) 096°</p> <p>FAF FMK10 2300 (1866) 096° (096.1° T) 3.0°-5.2°</p> <p>MAPT RW10 MDA 096°</p>	<p>API : Monter vers MK410, puis tourner à gauche vers CS (IAS MAX 170 kt) en montée vers 3500 (3066) ou suivre les instructions du contrôle. Monter à 3000 (2566) avant d'accélérer en palier.</p> <p>Missed APCH : Climb to MK410, then turn left to CS (IAS MAX 170 kt) climbing up to 3500 (3066) or proceed according to ATIS. Climb up to 3000 (2566) prior to level acceleration.</p>
--	--

<p>MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres / vertical distances in feet, RVR and VIS in metres.</p>												<p>REF HGT : ALT DTHR</p>										
CAT	LPV API 2.5%			LPV API 3%			LNNAV/VNAV			LNNAV OCH : 508		(1) MVL / Circling		MVL/Circling (1) absence ATIS sans QNH local without local QNH								
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS	DIST RW10	9	8	7	6	5	
A	640 (200)		200	212	640 (200)	1200	150	770 (340)	1500	336	1500	1010 (570)	1500	1220 (790)	1500	3350 (2916)	3300 (2596)	2710 (1956)	2390 (1956)	2080 (1646)		
B	650 (220)	1200	212	640 (200)	1200	161	790 (350)	1500	348	950 (510)	1500	1180 (750)	1600	1400 (960)	1600	1760 (1326)	1440 (1006)	1120 (686)				
C	660 (220)		220			174	790 (360)	1600	356		2400	1320 (880)	2400	1530 (1100)	2400							

Observations / Remarks : (1) MVL interdites au Sud de la piste. / (1) Circling prohibited South of RWY.

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

FAF - DTHR	9.47 NM	70 kt 8 min 07	85 kt 6 min 41	100 kt 5 min 41	115 kt 4 min 56	130 kt 4 min 22	145 kt 3 min 55	160 kt 3 min 33
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

**CARCASSONNE SALVAZA
PRECODING RNP RWY 10**

TABLEAU POUR LES INTEGRATEURS DE DONNEES
Table for data integrators

RNP RWY 10												
MAG VAR 2015 0.5°E												
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	Ref NAVAID: -			
									MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)
INA CS		IF	CS	-	-	-	-	-	3500	170	-	RNP APCH
		TF	IMK402	-	096	096.2	3.1	-	3500	-	-	RNP APCH
		TF	IMK404	-	276	276.1	9.1	-	3500	-	-	RNP APCH
		TF	IMK10	-	186	186.1	3.0	-	3500	-	-	RNP APCH
INA RAPES		IF	RAPES	-	-	-	-	-	4500	-	-	RNP APCH
		TF	IMK10	-	095	096.0	3.9	-	3500	-	-	RNP APCH
		IF	IMK10	-	-	-	-	-	3500	-	-	RNP APCH
APCH		TF	FMK10	-	096	096.1	3.4	-	3500	-	-	RNP APCH
		TF	RWY10	YES	096	096.1	9.5	-	-	-	-3.0 / 15	RNP APCH
		TF	IMK410	YES	096	096.3	4.2	-	-	-	-	RNP APCH
		DF	CS	-	-	-	-	L	3500	170	-	RNP APCH
HLDG		HM	CS	YES	096	096.0	2.7	L	3500	9000	170	RNAV / RNP APCH

CARCASSONNE SALVAZA
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 10

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1
Airport Identifier	LFMK
Runway	10
Runway Direction	0
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E10A
LTP/FTP Latitude	431301,0395N
LTP/FTP Longitude	0021739,7220E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	181,3
FPAP Latitude	431254,1290N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-6,9105
FPAP Longitude	0021905,6240E
Delta FPAP Longitude (seconds)	85,9020
Threshold Crossing Height	15,00
TCH Units Selector	1
Glidepath Angle (degrees)	3,00
Course Width (metres)	105
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40
VAL (metres)	35

Output data

Data Block	10 0B 0D 06 0C 0A 00 00 01 30 31 05 DF F4 8B 12 14 11 FC 00 15 1B 03 CA FF 1C 9F 02 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF 22 44 26 2B
Calculated CRC Value	22 44 26 2B

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	132,2
FPAP Orthometric Height (metres)	132,2

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CARCASSONNE SALVAZA

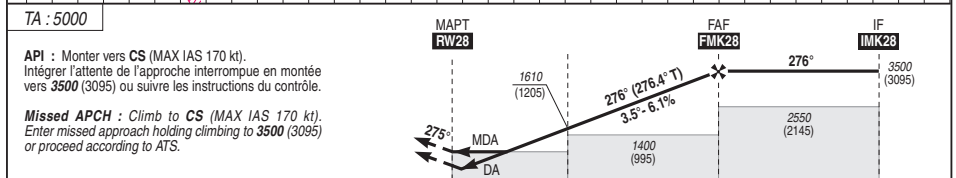
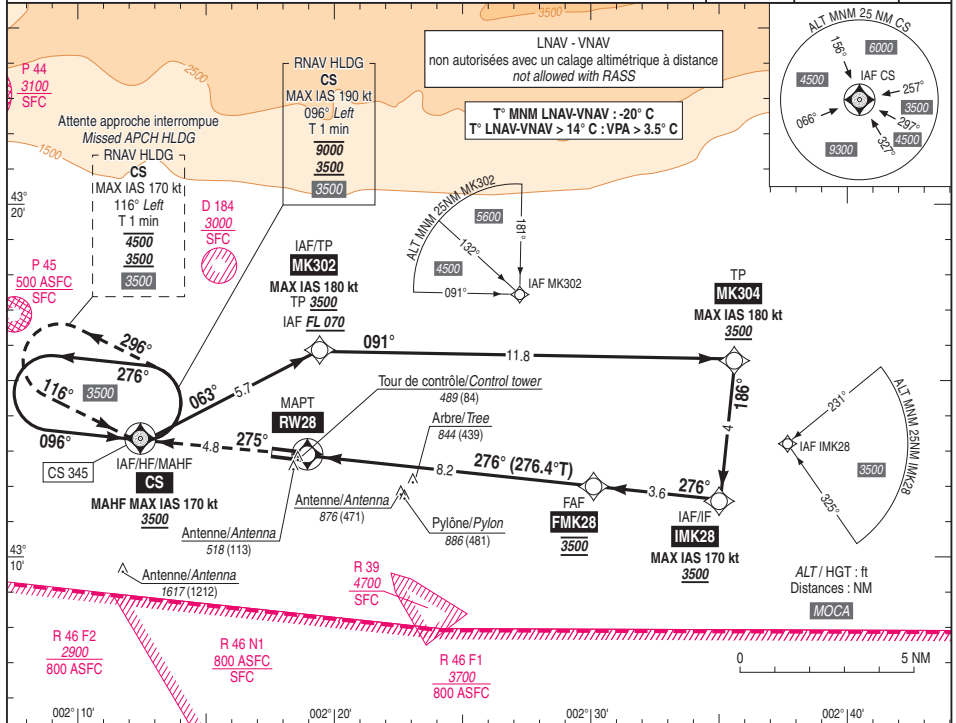
Instrument approach

CAT A B C

RNP RWY 28

ALT AD : 434, DTHR : 405 (15 hPa)

<p>ATIS CARCASSONNE : 120.030 APP : TOULOUSE Approche/Approach 129.305 (au-dessus/above FL 075) TOULOUSE Approche/Approach 123.850 (en-dessous/below FL 075) TWR : CARCASSONNE Tour/Tower 134.500 (1) (1) Absence ATIS : A/A FR seulement. Obtenir QNH local sur STAP ou QNH de TOULOUSE auprès de ATIS BLAGNAC 123.130 A/A FR only. Obtain local QNH on STAP or TOULOUSE QNH from ATIS BLAGNAC 123.130</p>	<p>RNP APCH</p>	<p>EGNOS Ch 90856 E28A RDH : 49</p>	<p>VAR 0° (15)</p>
---	------------------------	---	---



DTHR ← (NM) 0 3.1 8.2 11.8

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

CAT	LPV (1)			LNAV/VNAV (1)			LNAV (1)			MVL / Circling (2)		MVL/Circling absence ATIS sans QNH local without local QNH (2)		DIST RW28 NM ALT (HGT)	REF HGT : ALT DTHR
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	VIS	MDA (H)	VIS		
	A	770 (370)	1500	362	920 (520)	1500	515	990 (590)	1500	582	990 (590)	1500	1210 (810)		
B	790 (380)	1500	377	940 (530)	1500	530	1010 (610)	1500	605	1190 (790)	1600	1400 (1000)	1600	7	3060 (2855)
C	800 (390)	2400	387	960 (560)	2400	551	1040 (630)	2400	629	1280 (880)	2400	1500 (1090)	2400	6	2680 (2275)
														5	2310 (1905)
														4	1940 (1535)
														3	1570 (1165)
														2	1200 (795)

Observations / Remarks : (1) Pour minima particuliers, voir / For special minima, see : AD 2 LFMK IAC RWY28 RNP MINIMA
 (2) MVL interdites au Sud de la piste. / Circling prohibited South of RWY.
 Panne de guidage GNSS lors de l'approche / Loss of GNSS guidance during approach : voir / see AIP ENR 1.5.5.6.3

FAF - DTHR	8.20 NM	70 kt 7 min 02	85 kt 5 min 47	100 kt 4 min 55	115 kt 4 min 17	130 kt 3 min 47	145 kt 3 min 23	160 kt 3 min 04
VSP (ft/min)		430	530	620	710	810	900	990

**CARCASSONNE SALVAZA
PRECODING RNP RWY 28**

TABLEAU POUR LES INTEGRATEURS DE DONNEES
Table for data integrators

RNP RWY 28												
RMIK	MAG VAR 2015 0.5°E											
	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 NAV/VD :- Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	CS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA CS	IF	CS	-	-	-	-	-	3500	-	-	-	RNP APCH
	TF	MK302	-	063	063.5	5.7	-	3500	-	180	-	RNP APCH
	TF	MK304	-	091	091.4	11.8	R	3500	-	180	-	RNP APCH
	TF	IMK28	-	186	186.5	4.0	R	3500	-	170	-	RNP APCH
INA MK302	IF	MK302	-	-	-	-	-	FL070	-	180	-	RNP APCH
	TF	MK304	-	091	091.4	11.8	R	3500	-	180	-	RNP APCH
	TF	IMK28	-	186	186.5	4.0	R	3500	-	170	-	RNP APCH
	IF	IMK28	-	-	-	-	-	-	-	170	-	RNP APCH
APCH	TF	FMK28	-	276	276.5	3.6	-	3500	3500	-	-	RNP APCH
	TF	RW28	Yes	276	276.4	8.2	-	-	-	-	-3.5 / 15	RNP APCH
	TF	CS	Yes	275	275.3	4.8	-	-	-	-	-	RNP APCH
	-	CS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

CARCASSONNE SALVAZA
SBAS FAS DATA BLOCK RNP RWY 28

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFMK
Runway	28
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E28A
LTP/FTP Latitude	431254.6640N
LTP/FTP Longitude	0021858.9790E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	172.6
FPAP Latitude	431301.3855N
Delta FPAP Latitude (seconds)	6.7215
FPAP Longitude	0021735.4095E
Delta FPAP Longitude (seconds)	-83.5695
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.50
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 0B 0D 06 0C 1C 00 00 01 38 32 05 10 C3 8B 12 46 7C FE 00 BE 1A 83 34 00 1D 73 FD 2C 81 5E 01 64 00 C8 AF 0B 49 6C 0B
Calculated CRC Value	0B496C0B

Required Additional Data

ICAO Code	LF
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	123.5

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CARCASSONNE SALVAZA

Instrument approach

CAT A B C

ALT AD : 434, DTHR : 405 (15 hPa)

RNP RWY 28

MINIMA

Les MINIMA standards ci-dessous sont déterminés pour les ACFT pouvant assurer en approche interrompue une pente de montée supérieure à 2,5 %.

MINIMA

The standard MNM below are determined for ACFT able to carry out a missed approach climbing slope greater than 2.5%.

CAT	LPV 4%			LNAV-VNAV 4%			LNAV 4%		
	DA (H)	RVR	OCH	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH
A	660 (250)	1300	218	660 (250)	1300	229		1500	
B	660 (250)	1300	232	660 (250)	1300	244	950 (540)	1500	538
C	660 (250)	1300	242	680 (270)	1300	266		2400	