

1° / GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT



✦ **Réduction du bruit** : nombreuses agglomérations au voisinage de l'AD impliquant de suivre des itinéraires avec points de report pour le départ et l'arrivée dans un circuit AVIONS de hauteur et géométrie non-standard évitant le survol de certaines zones, etc. (Cf. VAC LFCL [Charte Qualité Environnement](#))

- Adopter Puissance - Vitesse d'attente pour atténuer le bruit perçu au sol.
- Eviter toute demande de *clairance contraire* autre qu'une sortie du circuit AVIONS en fin de Vent traversier Piste 15 ou qu'une entrée via le travers du château Pechestier.

✦ AD contrôlé en espace classe G

- Sous TMA TOULOUSE 1.2 **D** et 4.3 **E**, contigu à CTR LFBO **D** : risque d'intrusion, XPDR 7000 + ALT.
- A proximité de :

- Base ULM LF8154 ST LIEUX LES LAVAUR 5.5 NM NE d'AE : circuit au SW 900 AMSL, secteur à éviter si Z < 1500 ft.
- Activités Voltige 6714 [2000 < Z < 4000].
- AD T.BOURG ST BERNARD (LFIT) : silence radio si treuillage planeur, pas de survol si Z < 3000 ft.

✦ Vent/turbulence/éclairage

- Vent de travers fréquent au QFU 334°.
- Vent d'Autan avec fortes rafales, du 150/130 au sol et progressivement du 120 en gagnant de la hauteur.
- Si Vent > 15 kt : cisaillement et rabattants fréquents aux deux QFU.

- Faible éclairage peu avant le coucher du soleil [dû à l'ombrage du coteau situé à l'Ouest de l'AD].

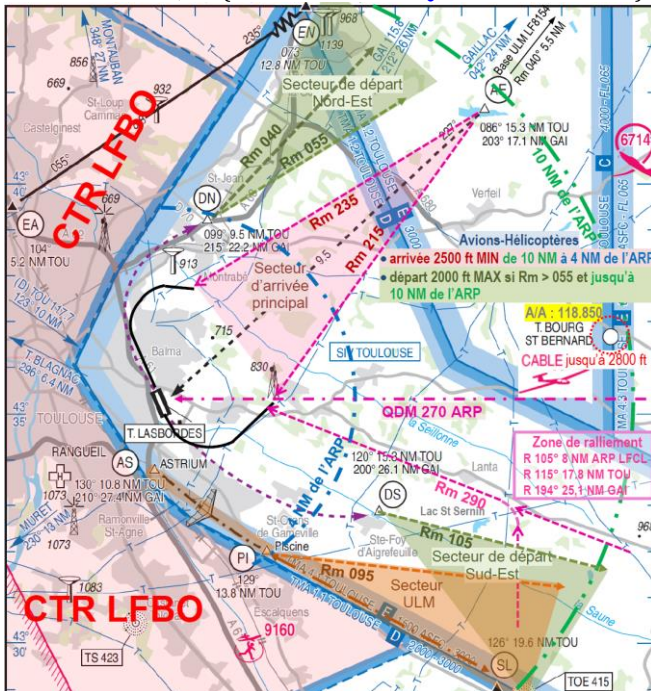
✦ **Obstacles aux deux QFU dans le prolongement des bandes de piste** : QFU 154° : fossé, arbres, bâtiments ; QFU 334° : portique, éclairage public, arbres, pont enjambant l'autoroute et l'Hers (rivière), hangar. Montée initiale préconisée à vitesse et configuration de meilleure pente de montée.

✦ **Péril aviaire et animalier** : oiseaux (héron, aigrette, etc.) nichant aux abords de l'Hers située à l'Ouest de l'aérodrome et passages fréquents d'animaux (chevreuil, biche, sanglier, etc.).

✦ **Visibilité/nébulosité** : selon la saison, risque d'occurrence non prévue et/ou soudaine de temps et phénomènes météorologiques significatifs (St, Sc bas, BR, FG, etc.) [sol marécageux en bord de rivière].

✦ Trafic dense et hétérogène concentré dans un volume réduit

- **Au départ** : veiller attentivement la fréquence TWR jusqu'à 10 NM de l'ARP.
- **A l'arrivée** : prendre connaissance de l'ATIS et être à l'écoute de la fréquence TWR au plus tard approchant les 10 NM à l'ARP et dès que possible contacter le CTL ou annoncer sa position et ses intentions en A/A.
- Attente verticale AD recommandée [2500 ft < Z < 3000 ft (plancher TMA 1-2)] ; risque accru de collision en milieu et fin de journée, le WE et en A/A dans la zone SL - DS - Lac St Sernin et au voisinage des circuits :
 - Suivi strict des trajectoires publiées **[DEP, circuit AVIONS, itinéraire PI - AS et circuit ULM]**
 - Pistes parallèles utilisées simultanément :
 - Décalage longitudinal de l'extrémité des bandes, vitesse d'approche différente entre Avions et ULM.
 - Approche finale en piste ULM sur un plan dont la pente est supérieure à la pente du PAPI.
 - **Vigilance** pour intercepter l'axe d'alignement de piste et le maintenir en Finale et en Montée initiale.

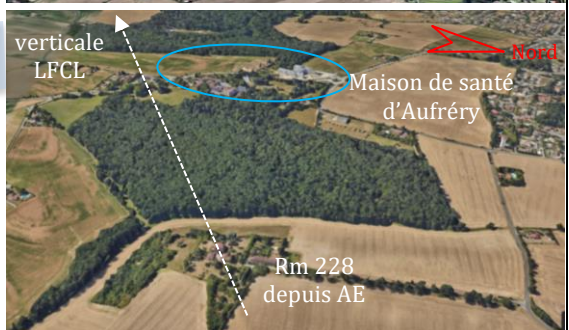
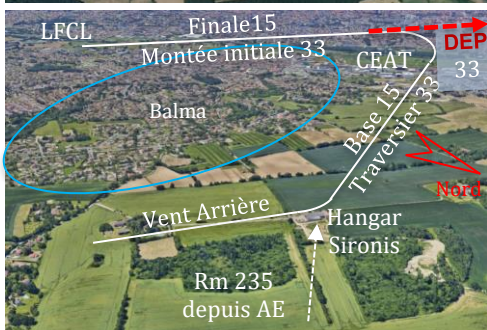
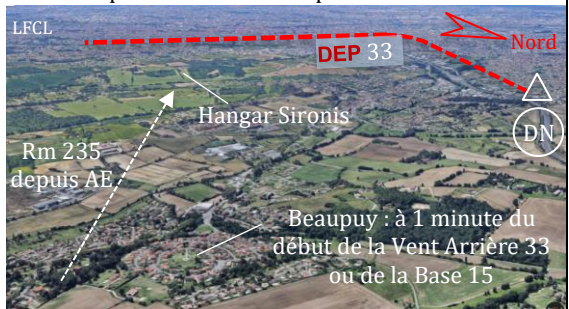
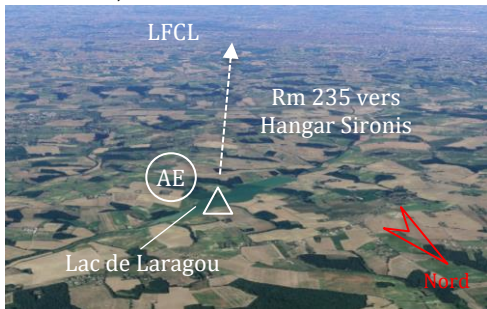


2°/ ARRIVÉE - ATERRISSAGE**✦ Par temps brumeux et /ou fin de journée, difficulté à voir et localiser les trafics et l'AD**

- Voler tous feux ON pour être mieux vu (phares, feux à éclats, de navigation/position).
- Prévoir d'arriver via la verticale AD à 2500 AMSL, le cas échéant en demandant un QDM à TWR.
- Repérer la Cité de l'Espace [Fusée Ariane 5 à gauche d'un édifice blanc en forme de « cocotte »] ou (si ULM) le radôme blanc situé à proximité d'AS.

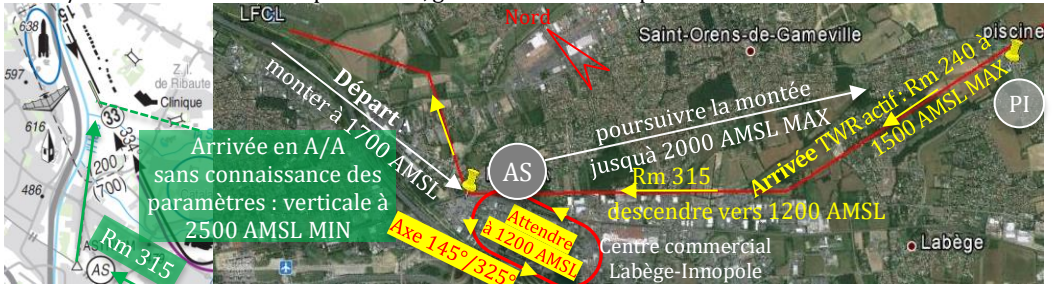
✦ Avions et hélicoptères

- Approchant les 10NM à l'ARP voler à 2500 AMSL MIN jusqu'à 4NM de l'ARP (i.e. à 1 min environ de l'entrée dans le circuit) puis descendre à 2000 AMSL.
- Sans clairance d'intégration, rejoindre la verticale (zone d'attente) sans descendre.
- En provenance d'un secteur d'évolution situé au Sud du QDM 270 ARP, afin de s'écarter du trafic opposé venant de DS, rallier la zone située au Nord de SL-LFBO, Sud-Est de Lanta et Nord-Est du Lac St Sernin puis demander à rejoindre le circuit en début de Vent arrière 15 ou de Base 33 (Rm 290) (demande de *clairance contraire* pouvant être refusée ou acceptée après une attente).
- Suivre au plus près les trajectoires publiées de l'étape de Base du circuit AVIONS (sauf si la branche Vent Arrière est prolongée pour un plus grand espacement au précédent) et de la Finale.
- En Finale, surveiller le mouvement des ULM traversant la piste AVIONS via les points d'attente B et G.



- Le hangar Sironis matérialise le début de la Vent Arrière 33 ou de l'étape de Base 15 (AVIONS).
- **Vigilance** : l'itinéraire direct AE-Verticale AD passe tout près de la Maison de santé d'Aufréry.

- ★ **ULM**
- Approchant les 10NM à l'ARP rallier le Secteur ULM au travers Nord de SL (QDM > 305 ARP) et Odars puis longer la RD2 jusqu'à PI à 1500 AMSL MAX. Se diriger vers Labège-Innopole (en laissant St-Orens à droite) puis descendre vers le radome proche d'AS pour atteindre AS à 1200 AMSL (laisser la voie ferrée et le Centre commercial à gauche pour éviter toute intrusion en CTR-LFBO).
- Sans clairance d'intégration, faire une "attente main gauche" axée 145°/325° entre AS et Centre commercial.
- En A/A sans connaissance des paramètres, garder 2500 AMSL depuis PI vers AS et la verticale Piste ULM



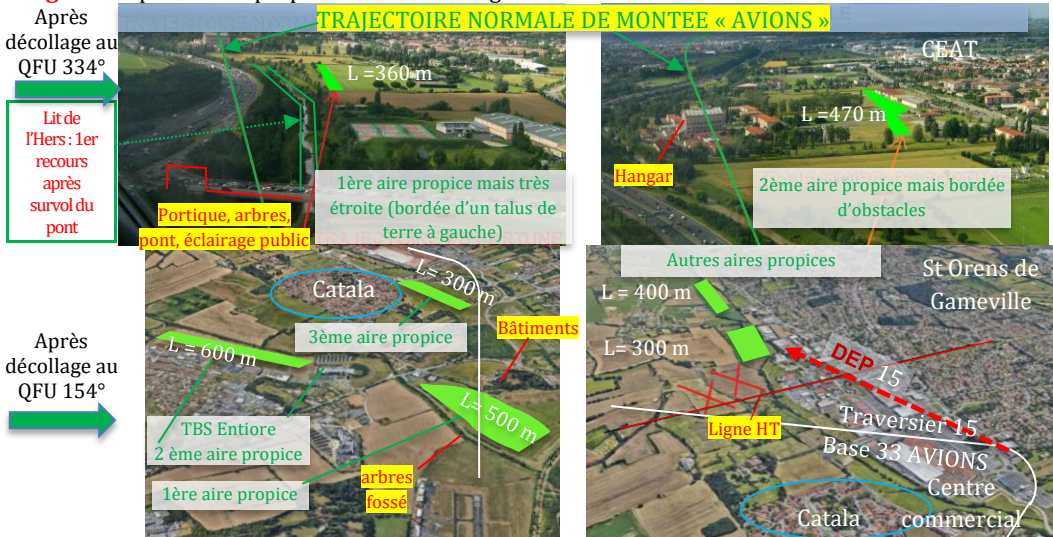
- Si l'atterrissage est prévu sur la piste AVIONS et qu'elle est occupée ou qu'un aéronef est établi en Finale :
 - l'éventuel prolongement en branche Vent Arrière Piste 15 du circuit ULM génère un risque d'intrusion en CTR-LFBO et un risque de perte du visuel de la bande de piste.
 - l'attente pour y atterrir, quel que soit le QFU, peut s'effectuer dans le circuit ULM avec si nécessaire un alignement en Finale de la piste ULM suivi d'une remise de gaz.
- Pour faciliter leur intégration, TWR peut demander à des ULM non basés d'utiliser la piste AVIONS.

3°/ ROULAGE - STATIONNEMENT

- ★ **TWY principal, vigie et bâtiment ATS, aires de trafic et hangars à l'Est de la piste AVIONS**
- **Hot spot aux points d'attente B et G** : avant de traverser la piste AVIONS, les ULM doivent surveiller la possible présence d'aéronefs en Finale ou alignés pour décoller, notamment en A/A.
- Aire de trafic située en face et à gauche du bâtiment ATS : stationnement géré par TWR ; l'absence de marques implique en A/A d'occuper une position ne gênant pas la circulation au sol.

4°/ DECOLLAGÉ - DÉPART

- ★ **Contre-jour gênant** : au QFU 334° à la période du solstice d'été et/ou en fin de journée, risque accru de perte du visuel des obstacles ou d'un trafic du à l'éblouissement par le soleil à l'horizon W-NW.
- ★ **Vigilance** : peu d'aires propices à un atterrissage forcé aux abords immédiats de l'AD.



★ ULM

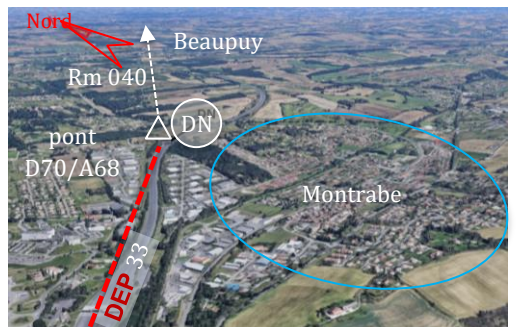
- Si décollage sur la piste AVIONS :
 - Après l'envol, rallier dès que possible l'axe de montée initiale de la piste ULM.
 - Au QFU 154°, par vent calme et/ou forte température, alignement préconisé depuis le point d'attente D afin d'être à 1700 AMSL à la verticale d'AS ; si nécessaire gagner de l'altitude dans le circuit ULM.
- Quels que soient le QFU et la bande utilisée, après AS poursuivre la montée jusqu'à PI et 2000 AMSL MAX.
- Eviter toute évolution dans et à proximité du circuit AVIONS et de la trajectoire **DEP 15** vers DS.
- Pour tout changement d'altitude après PI (par exemple pour avoir + de hauteur si Panne moteur) : être dans le secteur ULM (Rm > 095) ou au-delà de 10 NM à l'ARP.
- **Vigilance** sur les ULM s'annonçant Verticale PI à 3 minutes d'AS (être attentif à l'altitude reportée), sur les limites de la CTR-LFBO entre AS et PI puis au-delà et enfin sur les arrivées du Sud-Est (priorité à droite).

★ Avions et hélicoptères

- **DEP 15 via DS** : après le 1er virage, éviter le survol de Catala à gauche et St Orens à droite ; se diriger initialement vers le château d'eau de Lauzerville (Rm 100). Après DS : Rm > 105 et 2000 AMSL MAX jusqu'à 10NM de l'ARP.
- **Vigilance** sur les trafics opposés se dirigeant vers le château Pechestier ou la verticale de l'AD ainsi que sur les ULM présents sur l'itinéraire PI - AS et dans le secteur ULM.



- **DEP 33 via DN** : lors du survol de l'autoroute A68, surveiller les aéronefs venant d'AE qui, approchant les 4 NM à l'ARP, descendent de 2500 AMSL MIN à 2000 AMSL.
- Après DN et avoir laissé puis dépassé le village de Beupuy bien à droite, si Rm > 055 voler à 2000 AMSL MAX jusqu'à 10 NM de l'ARP.



AVERTISSEMENTS

ICARUS (Informations Complémentaires d'AéRodromes – et Recommandations (NDLR)- Utiles à la Sécurité) est une initiative de la Commission Prévention Sécurité de la FFA, pilotée par le Comité Régional Aéronautique Nouvelle Aquitaine (CRA 10).

Ces informations sont fournies à titre indicatif et ne sont pas exhaustives. Dans la mesure du possible, elles seront maintenues à jour. Elles complètent l'information aéronautique des AIP France (VAC, NOTAM et Sup AIP) diffusée pour la préparation du vol et ne s'y substituent pas. Vues d'origine Géoportail, SIA [en vigueur à la date d'édition du présent document] et ACAT (Aéroclub du CE Airbus opérations Toulouse).

Ces informations complémentaires sont développées dans les Livres 1 et 2 du Guide des bonnes pratiques LFCL édité par l'Association des Usagers de l'Aérodrome de Toulouse Balma Lasbordes (AUATBL) [https://acat-toulouse.org/informations-acat/auatbl-page_Sécurité_Terrain] (QR code page 1).