

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 (1.45 Vs) pour atténuer le bruit perçu au sol [à 2500 AMSL au voisinage de l'AD, l'aéronef respecte la hauteur minimum de survol des petites agglomérations (1700 ft)].

✚ **AD contrôlé en espace classe G**

– Sous TMA TOULOUSE 1.2 classe **D** et 4.3 classe **E**, contigu à CTR LFBO classe **D** :

• risque d'intrusion, XPDR 7000 + ALT

– A proximité de :

• Base ULM LF8154 à 5.5 NM NE d'AE ST LIEUX LES LAVAUR : circuit au SW à 900 AMSL, secteur à éviter si Z < 1500

• Activités Voltige 6714 [2000 < Z < 4000]

• AD T.BOURG ST BERNARD (LFIT) : silence radio si treuillage planeur, pas de survol en dessous de 3000 AMSL

✚ **Vent/turbulence/éclairage**

• Vent de travers fréquent au QFU 335°

• 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

• Veiller au respect des trajectoires sol

• 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 155° : fossé, arbres, bâtiments

• QFU 335° : 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 de phénomènes météorologiques significatifs (St, Sc bas, BR, FG, etc.) [sol marécageux en bord de rivière]

✚ **Trafic dense et hétérogène concentré dans un volume réduit**

• A/A seulement en français : 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 :

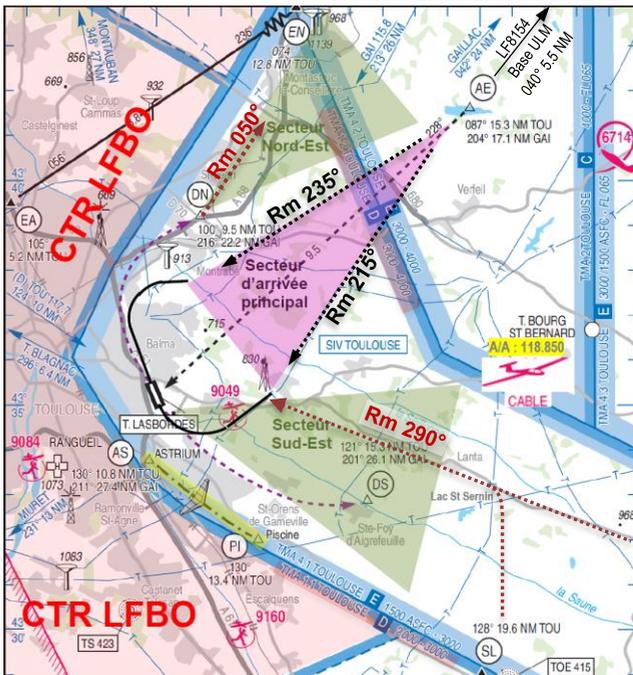
➢ Suivi strict des trajectoires publiées [**DEP**, circuit AVIONS, itinéraire PI - AS et circuit ULM]

➢ 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.



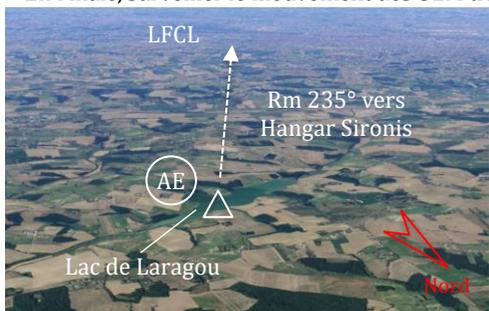
2°/ ARRIVÉE - ATERRISSAGE

✦ 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

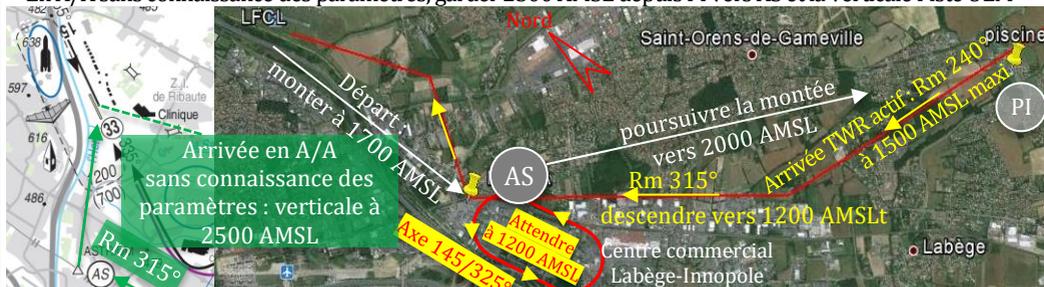
- La majorité du trafic arrive via AE et, après clairance de TWR, les aéronefs rejoignent le circuit AVIONS en début de Vent Arrière 33 ou de Base 15 à 2000 AMSL ou la verticale de l'AD (notamment en A/A)
- Des aéronefs peuvent être autorisés par TWR à rejoindre le circuit AVIONS sur d'autres branches lorsqu'ils n'ont pas choisi d'arriver via AE
- Si arrivée par secteur Sud-Est, pour rejoindre le début de Base 33 ou de Vent Arrière 15 (ou la verticale AD), privilégier un itinéraire Rm 290° nettement au Nord de DS pour s'écarter des trafics opposés se dirigeant vers DS et ce secteur
- Suivre au plus près la trajectoire publiée 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

- Depuis PI à 1500 AMSL maximum, se diriger vers Labège-Innopole en laissant St-Orens à droite puis entamer la descente en direction du radome proche d'AS (laisser la voie ferrée et le centre commercial à gauche afin d'éviter une intrusion en CTR LFBO) pour être à 1200 AMSL verticale AS
- Sans clairance d'intégration, faire une "attente main gauche" axée 145°/325° entre AS et le 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 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 le circuit AVIONS

3°/ ROULAGE - STATIONNEMENT

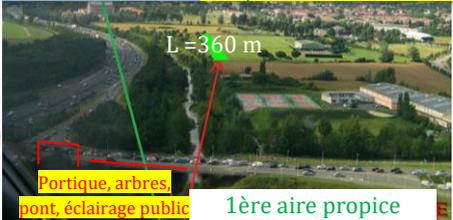
- ★ TWY principal, vigie et bâtiment ATS, aires de trafic et hangars à l'Est de la piste AVIONS
- Hot spot aux points d'attente B et G : avant de traverser la piste AVIONS, les ULM doivent surveiller la possible présence d'aéronefs en Finale ou alignés pour décoller, notamment en A/A
- Stationnement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

4°/ DECOLAGE - DÉPART

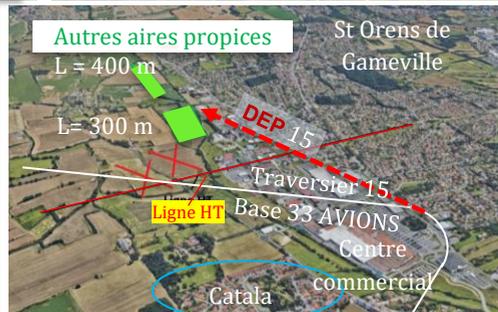
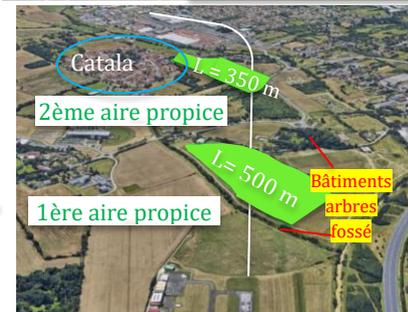
- ★ Contre-jour gênant : au QFU 335° à la période du solstice d'été et/ou en fin de journée, risque accru de perte du visuel des obstacles ou d'un trafic due à l'éblouissement par le soleil à l'horizon W-NW
- ★ Vigilance : peu d'aires propices à la réalisation d'un atterrissage forcé aux abords immédiats de l'AD

TRAJECTOIRE NORMALE DE MONTEE « AVIONS »

Après décollage au QFU 335°



Après décollage au QFU 155°



★ ULM

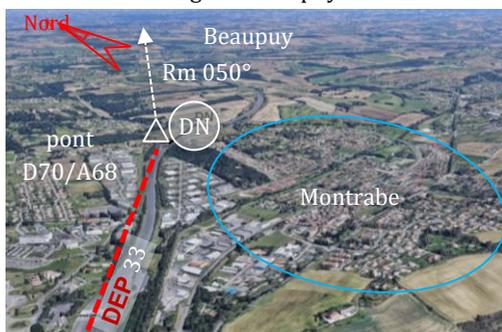
- Quels que soient le QFU et la piste utilisée (ULM/ AVIONS), après AS poursuivre la montée vers 2000 AMSL
- Surveiller les ULM à l'arrivée s'annonçant Verticale PI / 3 minutes d'AS et être attentif à l'altitude annoncée
- **Vigilance** entre AS et PI puis au-delà sur la CTR - veiller la fréquence 122.7 quelques minutes après PI
- Si décollage sur la piste AVIONS :
 - Après l'envol, rallier dès que possible l'axe de montée initiale de la piste ULM
 - Au QFU 155°, par vent calme et/ou forte température, alignement préconisé depuis le point d'attente D afin d'être sur AS à 1700 AMSL ; si nécessaire gagner de l'altitude dans le circuit ULM
- Eviter toute évolution dans et à proximité du circuit AVIONS et de la trajectoire **DEP 15** vers DS

★ Avions et hélicoptères

- **DEP 15 via DS** : dès la fin du 1er virage, en évitant le survol de Catala à gauche et de St Orens à droite, se diriger initialement vers le château d'eau de Lauzerville (Rm 100°) puis le laisser à droite
- **Vigilance** sur les aéronefs venant du secteur Sud-Est autorisés par TWR à rejoindre le début de Vent Arrière Piste 15 ou se dirigeant vers la verticale de l'AD ainsi que les ULM sur l'itinéraire PI - AS



- **DEP 33 via DN** : lors du survol de l'autoroute A68, surveiller les aéronefs venant d'AE et descendant vers 2000 ft AMSL depuis le point à 1 minute du début de la Vent Arrière 33 ou de la Base 15
- Après le survol de DN, privilégier la Rm 050° jusqu'au travers du village de Beaupuy à droite

**AVERTISSEMENTS**

ICARUS (Informations Complémentaires d'AéRodromes 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).