

AUATBL

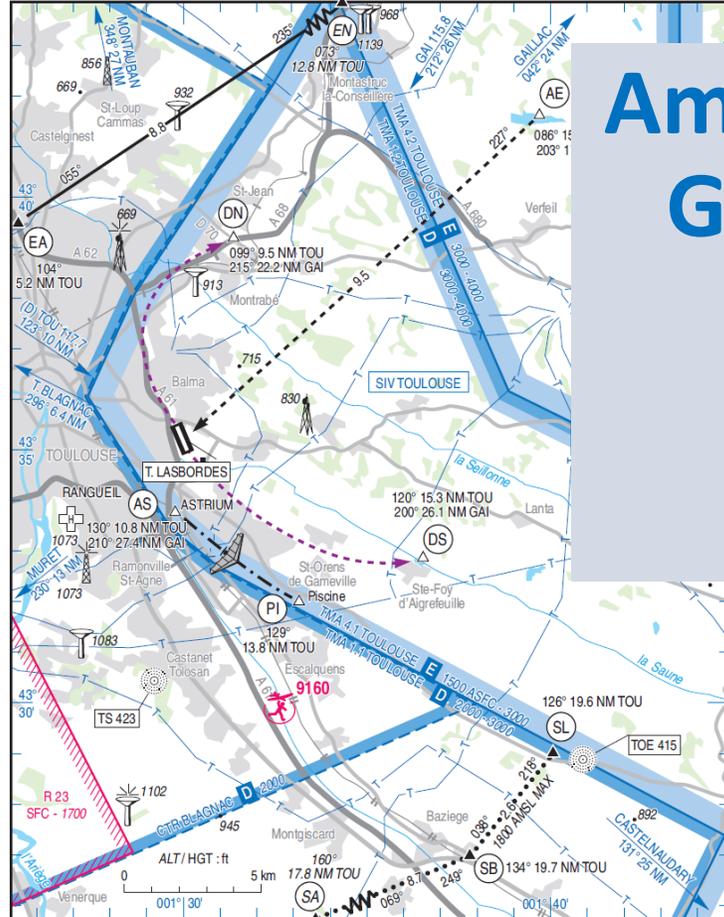
APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
22 APR 21

TOULOUSE LASBORDES
AD 2 LFCL APP 01

	ALT AD : 460 (17 hPa) LAT : 43 35 16 N LONG : 001 29 55 E	LFCL VAR : 1° E (20)
--	---	-------------------------

ATIS 128.105 ☎ 05 62 47 53 27
APP : NIL
TWR : 122.700 - Absence ATS : A/A (122.700) FR seulement / only



Amendements Fiche ICARUS et Guide des bonnes pratiques LFCL

Radiocommunications, départs et arrivées

Jacques Loury
Réfèrent Sécurité Terrain
03/05/2022

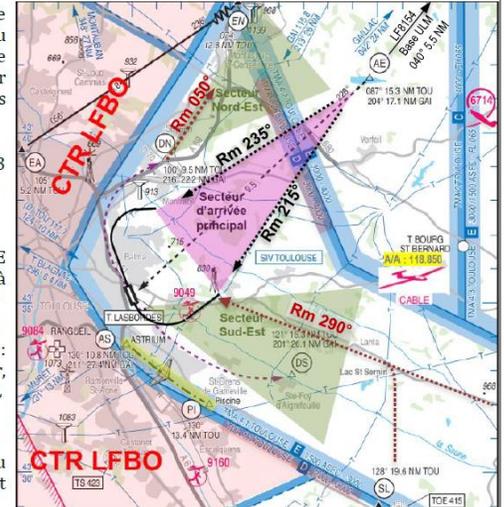
ICARUS AD TOULOUSE LASBORDES (LFCL) 

AUATBL Édition 2.0 du 06/09/2019 Feuille 1/4

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 Vc) pour atténuer le bruit perçu



et 4.3
D :
ALT

3 d'AE
SW à
1500
4000]
LFIT) :
aneur,
AMSL
t
335°
es, du
ement
r
rabattants fréquents aux deux QFU

• **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.

Quasi collision au Nord-Est de SL entre un avion arrivant de LFMW et se dirigeant vers LFCL et un avion partant de LFCL à destination de LFMK (REX FFA réf : EP69EXPFVY (05/06/21) - Croisement "rapproché" près de points d'itinéraires publiés)

Suite à cet incident grave l'AUATBL a proposé aux autorités en novembre 2021 une évolution de la VAC :

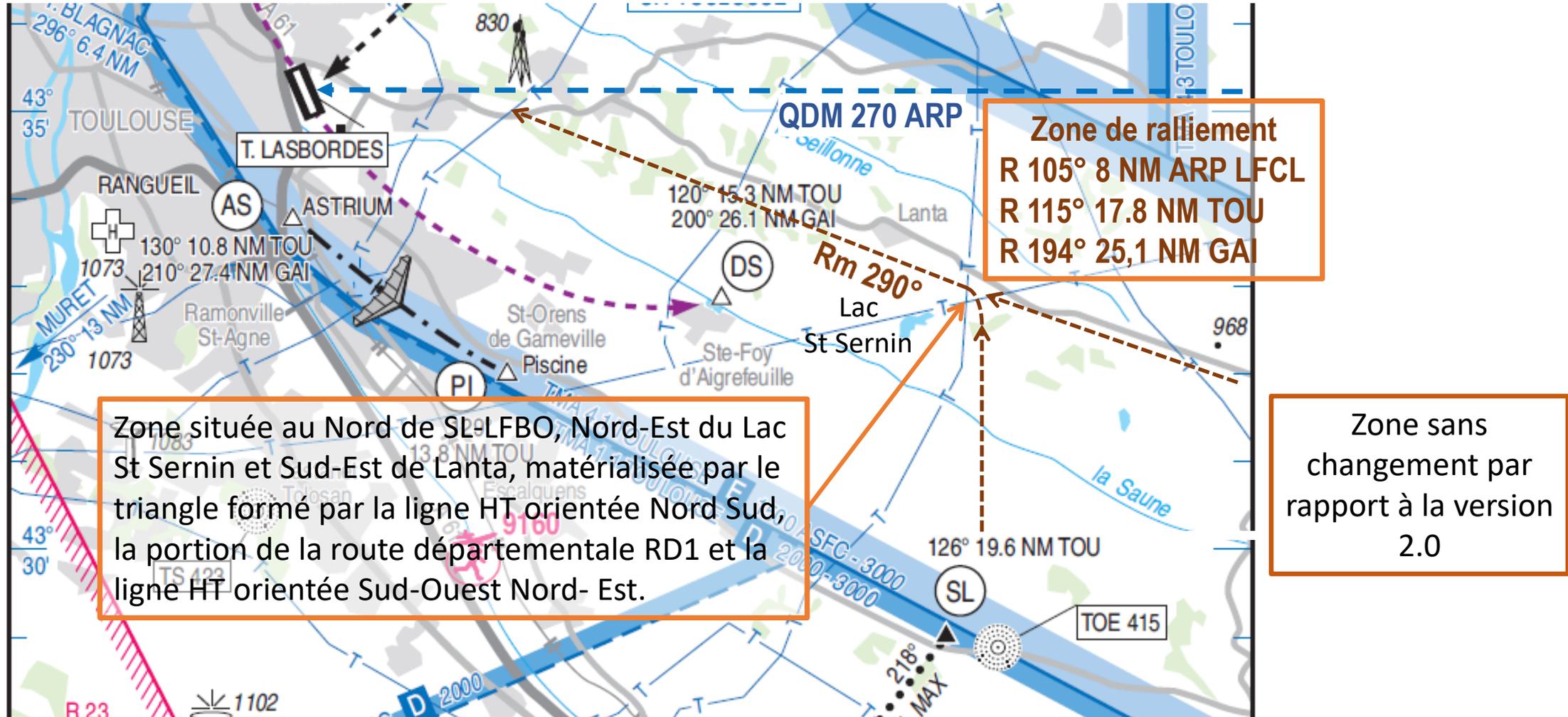
- Création d'un **POINT D'ARRIVÉE AVIONS près de LANTA (AL)**
- Compléments aux *Consignes particulières* et relatifs :
 - aux **Radiocommunications**
 - à l'**Espacement vertical et horizontal entre les départs et les arrivées**

Au 02 avril 2022 (date du Séminaire Sécurité des vols du pilote privé Avion et ULM) cette proposition n'avait pas encore abouti. La réponse des autorités est parvenue le 14 avril. Elle fait état d'un avis défavorable à l'évolution de la VAC et indique qu'il nous appartient, si nous le jugeons utile, de porter à l'attention des pilotes fréquentant la plateforme la recommandation d'adopter des altitudes différentes pour les arrivées et pour les départs.

Sur cette base et dans le cadre de son Plan d'amélioration de la Sécurité des vols à LFCL, l'AUATBL a amendé la [Fiche ICARUS LFCL en français](#), amendements également intégrés au Guide des bonnes pratiques LFCL [Livre 1](#) et [Livre 2](#).

Les principaux amendements sont résumés dans ce qui suit.

Arrivée pour les avions et hélicoptères provenant d'un secteur d'évolution situé au Sud du QDM 270 ARP : zone de ralliement



ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

1°/ GÉNÉRALITÉS - 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)].

✦ Vent/turbulence/éclairage

- Veiller au respect des trajectoires sol

Feuillet 1/4

Nouvelle rédaction

- Adopter Puissance/Vitesse d'attente pour atténuer le bruit perçu au sol (1,45 Vs).
- 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.

Suppression de la ligne : doublon avec

- Suivi strict des trajectoires publiées...

ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

1°/ GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT

Feuillet 1/4

* **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 :

Nouvelle rédaction

- 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

ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

2°/ ARRIVÉE - ATERRISSAGE

+ Avions et hélicoptères

- La majorité du trafic arrive via AE et, après clearance 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

Feuillet 2/4

Remplacer les deux 1ers paragraphes par :

- Approchant les 10NM à l'ARP voler à 2500 AMSL MIN jusqu'à 4NM (i.e. à 1 min environ de l'entrée dans le circuit) puis descendre à 2000 AMSL.
- Sans clearance d'intégration, rejoindre la verticale (zone d'attente) sans descendre.

3^{ème} paragraphe : nouvelle rédaction

- 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 Base 33 (Rm 290) (demande de *clairence contraire* pouvant être refusée ou acceptée après une attente).

ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

2°/ ARRIVÉE - ATERRISSAGE



- **Vigilance** : l'itinéraire direct AE-Verticale AD passe tout près de la Maison de santé d'Aufréry.

Feuillet 2/4 : changer la photo pour celle-ci où sont visibles les nouvelles constructions à l'Ouest de la Maison de Santé



ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

2°/ ARRIVÉE - ATERRISSAGE

Feuillet 3/4

✦ 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

Nouvelle rédaction

- Approchant les 10NM à l'ARP voler dans le Secteur ULM vers Odars puis longer la RD2 jusqu'à PI à 1500 AMSL MAX. Se diriger vers Labège-Innopole (laisser St-Orens à droite) puis descendre en direction du radome proche d'AS pour être à 1200 AMSL verticale AS (laisser voie ferrée et Centre commercial à gauche pour éviter toute intrusion en CTR LFBO).
- Sans clairance faire une "attente main gauche" axée 145°/325° entre AS et le Centre commercial.
- En A/A sans connaissance des paramètres, approchant les 10NM à l'ARP voler à 2500 AMSL MIN pour rejoindre Odars puis PI , AS et la verticale Piste ULM.

ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

4°/ DECOLLAGE - DÉPART

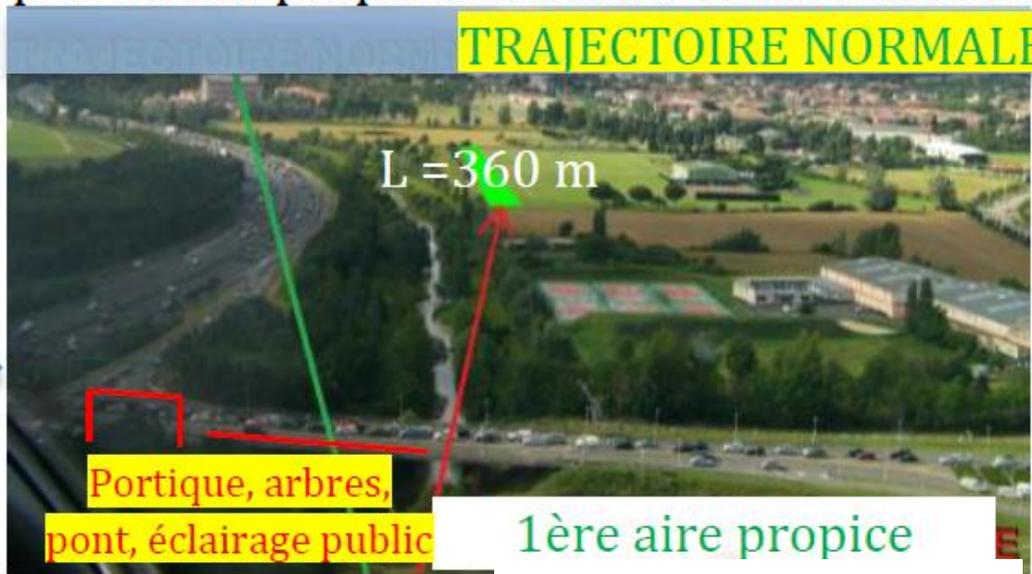
Feuillet 3/4

Mise à jour de la valeur du QFU 334°

★ **Vigilance** : peu d'aires propices à la réalisation d'un atter.

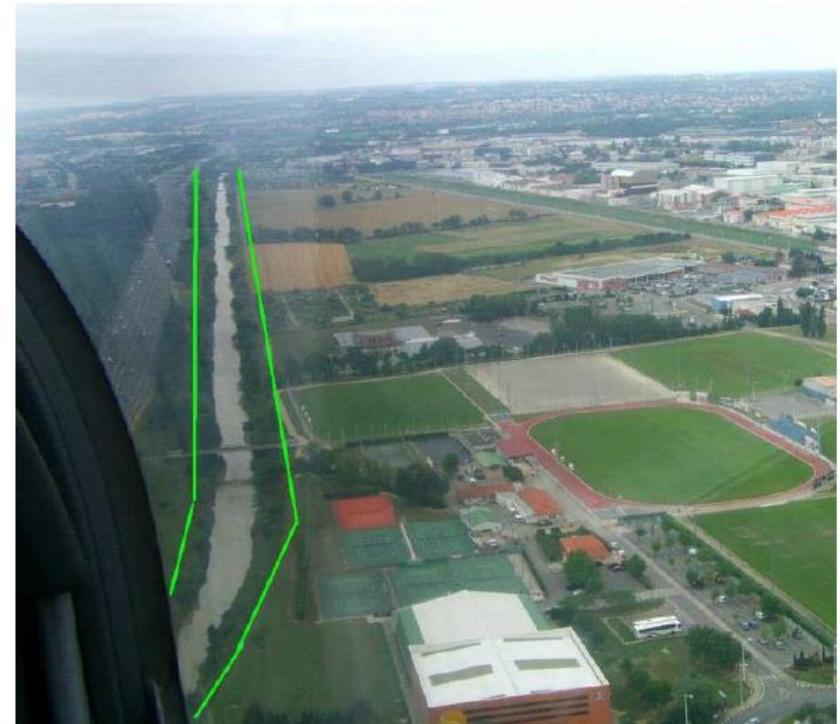
Ajout du « couloir vert » ci-dessous avec la mention : **Lit de l'Hers : 1^{er} recours après survol du pont**

Après décollage au QFU 335°



1ère aire propice mais très étroite car bordée d'un talus de terre à gauche

Ajout de la mention :

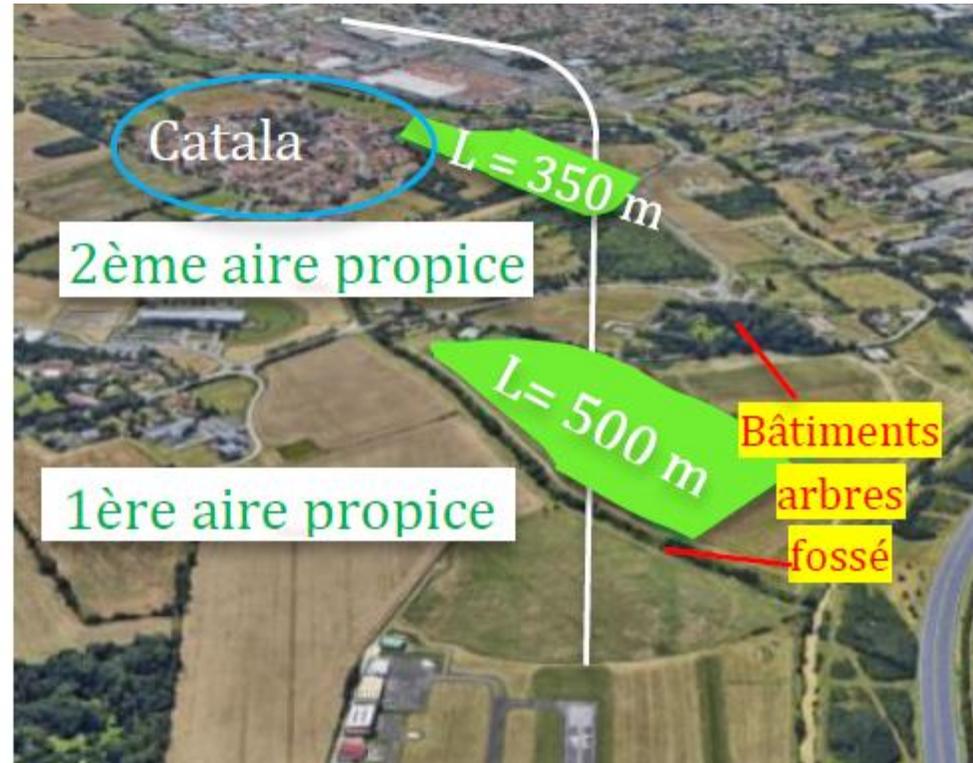


ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

4° / DECOLLAGE - DÉPART

Feuillet 3/4

Après
décollage
au QFU
155°



Ajout d'une aire de 600 m à proximité du Campus TBS-Entiore

ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

4°/ DECOLLAGE - DÉPART

Feuillet 4/4

✈ 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
- Eviter toute évolution dans et à proximité du circuit AVIONS et de la trajectoire **DEP** 15 vers DS

Nouvelles répartition et rédaction

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 min d'AS (être attentif à l'altitude **reportée**), **sur la CTR** entre AS et PI et au-delà **et enfin sur les arrivées du Sud-Est (priorité à droite).**

ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

4° / DECOLLAGE - DÉPART

Feuillet 4/4

✦ 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

Nouvelle rédaction

- 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 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

Nouvelle rédaction

- **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.

ICARUS : RECOMMANDATIONS ACTUELLES et AMENDEMENTS

4°/ DECOLLAGE - DÉPART

Feuillet 4/4

✦ Avions et hélicoptères

- 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

Nouvelle rédaction

- 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 vers 2000 ft AMSL.
- Après DN et avoir laissé puis dépassé le village de Beaupuy bien à droite voler à 2000 AMSL MAX jusqu'à 10 NM de l'ARP.

ICARUS : SYNTHÈSE SUR L'ESPACEMENT VERTICAL ET HORIZONTAL

2 cercles centrés sur l'ARP; un secteur ULM, 2 secteurs de départ, une zone de ralliement

Feuillet 1/4

À 10 NM de l'ARP (cercle **trait-point-pointillé en Vert**) le trafic a pris connaissance de l'ATIS et écoute la fréquence TWR

À l'intérieur du cercle :

- les AVIONS au départ volent à 2000 MAX si Rm > 055 et ceux à l'arrivée volent à 2500 MIN quelle que soit leur provenance
- les ULM à l'arrivée descendent dans le **secteur ULM** pour être à 1500 MAX à PI (sauf si A/A : 2500 MIN)
- les ULM au départ volent à 2000 MAX : s'ils désirent monter plus haut après PI par précaution vis-à-vis du risque de panne moteur, ils le font dans le Secteur ULM avec une Rm > 095 ou au-delà des 10 NM à l'ARP en étant très attentifs au trafic dans la zone DS-SL-Lac St Sernin et vers la zone de ralliement.

À 4 NM de l'ARP à l'arrivée (cercle **trait-pointillé en Bleu**):

- les AVIONS ont leur clairance d'intégration dans leur circuit et débutent la descente pour 2000 AMSL (ou poursuivent vers la verticale à 2500 ft si pas de clairance (fréquence encombrée !))
- Les ULM ont contacté le CTL. À PI ils sont à 1500 MAX et reçoivent les instructions pour approcher AS.

