

16 ème Séminaire Sécurité des Vols du pilote privé Avion et ULM

02/04/2022

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)	LFCL
		LAT : 43 35 16 N	VAR : 1° E (20)
		LONG : 001 29 55 E	

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



Gestion des départs et arrivées à LFCL et des espacements hors et dans la circulation d'aérodrome

Altitudes au départ et à l'arrivée
Communications Radio

Jacques Loury
Réfèrent Sécurité Terrain
AUATBL

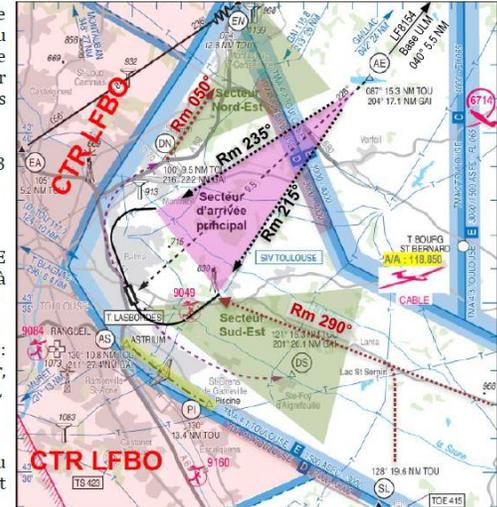
ICARUS AD TOULOUSE LASBORDES (LFCL) 

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 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



asse G
D et 4.3
D :
100 + ALT

IM NE d'AE
si Z < 1500
< Z < 4000
RD (LFIT) :
ge planeur,
3000 AMSL
ement
QFU 335°
rafales, du
essivement
auteur
nt et rabattants fréquents aux deux QFU

ectaires sol
ant le coucher du soleil [dû à l'ombrage du coteau situé à l'Ouest de l'AD]
dans le prolongement des bandes de piste

âtiments
age public, arbres, pont enjambant l'autoroute et l'Hers (rivière), hangar -
à vitesse et configuration de meilleure pente de montée
er : oiseaux (héron, aigrette, etc.) nichant aux abords de l'Hers située à
passages fréquents d'animaux (chevreuil, biche, sanglier, etc.)

- **visibilité/nebulosité** : 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.

16 ème Séminaire Sécurité des Vols du pilote privé Avion et ULM

02/04/2022

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
22 APR 21

TOULOUSE LASBORDES
AD 2 LFCL APP 01

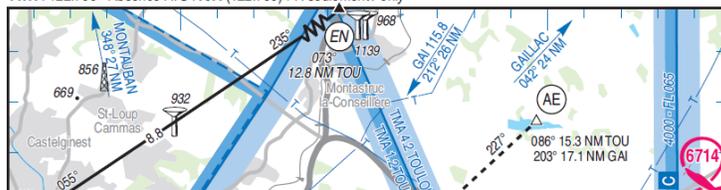
	ALT AD : 460 (17 hPa)	LFCL
	LAT : 43 35 16 N	VAR : 1° E (20)
	LONG : 001 29 55 E	

ATIS 128.105 ☎ 05 62 47 53 27

APP : NIL

TWR : 122.700 - Absence ATS : A/A (122.700) FR seulement / only

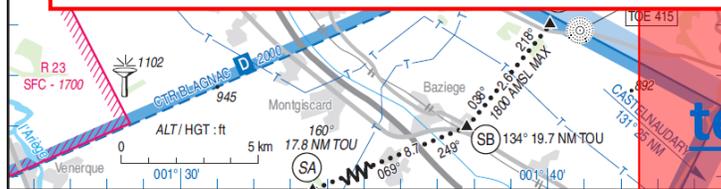
VDF



Note au lecteur

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](#).



AMDT 05/21 CHG : FREQ ATIS, orientations magnétiques, suppressions AER 9084 et 9049.

© SIA



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 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



Les amendements en vigueur sont téléchargeables depuis une présentation publiée le 19/04/2022 (clic ICI)

- 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 :
- 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.



FLASH SECURITE LFCL N°9



18 juin 2021

Association des Usagers de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes

Page 1/2

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

[FLASH SECURITE LFCL N°9 du 18 juin 2021](#)

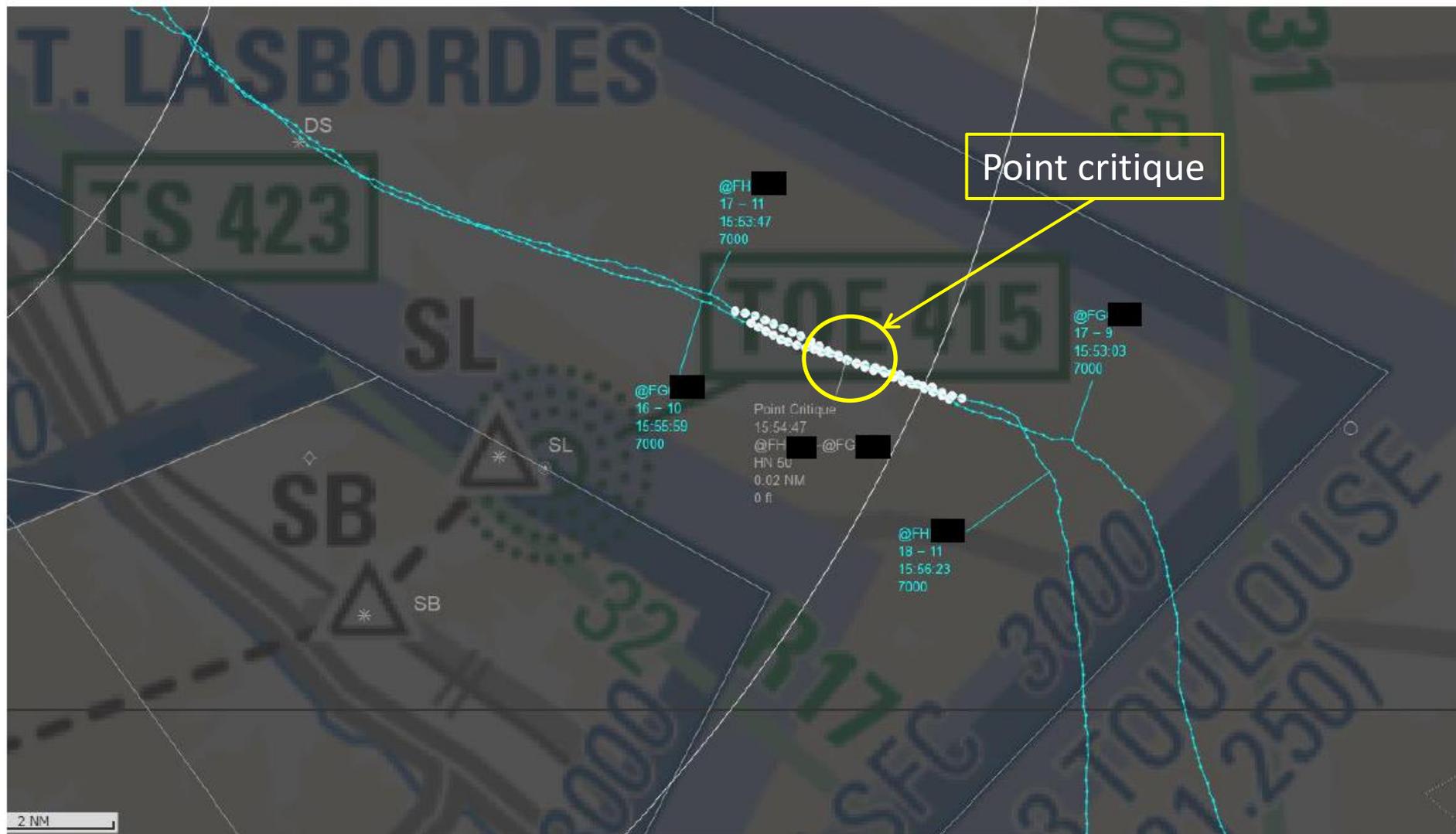
REX FFA : déclaration EP69EXPFVY

Le résumé des faits

L'avion à l'arrivée @FG... se dirige vers DS. Après avoir copié l'ATIS il écoute TWR puis l'appelle à 15.58.00 en précisant être à 30 sec de DS à 2000 ft : il ne voit aucun avion le croiser.

L'avion au départ @FH... quitte TWR en fin de vent arrière à 15.49.00 soit 9 min avant que @FG appelle TWR et 5 min 47 sec avant de le croiser. Il reste à l'écoute de TWR jusqu'à DS (soit environ 2 min après avoir quitté) avant de basculer sur le SIV Toulouse quand subitement il voit @FG surgir à sa droite et légèrement plus haut sans avoir le temps de réaliser une manœuvre d'évitement.

Les traces radar confirment, aux incertitudes de mesure près, la description du croisement faite par le commandant de bord du @FH dans sa déclaration REX FFA **au point critique à 15.54.47 l'écart latéral est de 0.02 NM (37 m) et l'écart d'altitude de 0 ft.**





FLASH SECURITE LFCL N°9



18 juin 2021

Association des Usagers de l'Aérodrome de Toulouse-Lasbordes

Page 1/2

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

@FG et @FH n'étaient pas en contact avec un organisme ATS susceptible d'élaborer et de leur délivrer une information de trafic pertinente.

Les causes identifiées

- 1) Choix de trajectoires de départ et d'arrivée inappropriées ;
- 2) Impossibilité pour l'avion au départ de recevoir une information de trafic.

AD2 LFCL TXT 01 TOULOUSE LASBORDES : ce que stipulent les Procédures et consignes particulières

CONSIGNES AVIONS RECOMMANDÉES

Sauf clairance contraire :

1) Au départ :

- RWY 33 :

Après décollage, monter vers 2000 ft AMSL en restant en bordure Est de l'autoroute A61, puis virer sur le centre commercial, survoler l'autoroute A68 et poursuivre sur l'autoroute jusqu'au point DN au Nord de l'agglomération de Montrabé.

- RWY 15 :

Après décollage, monter vers 2000 ft AMSL virer après le centre commercial vers le point DS.

2) A l'arrivée

Pour tout QFU, arrivées par le point AE.

Aucune consigne
d'altitude à l'arrivée

AD2 LFCL TXT 01 TOULOUSE LASBORDES : ce que stipulent les Procédures et consignes particulières

Sauf clairance contraire ⁽¹⁾ :

cf. [Recommandation AUATBL pour limiter les nuisances sonores](#) (14/04/2021)

... il paraît essentiel de :

- rappeler, en référence au [Guide des bonnes pratiques LFCL Livre 1](#), les pratiques AVIONS qui peuvent être **autorisées au titre d'une "clairance contraire"** et celles qui sont **à proscrire et relatives au départ.**

(1) i.e. trajectoires autres que celles décrites sur les feuillets Approche et Atterrissage via DN et DS (selon piste en service) et dans les CONSIGNES AVIONS RECOMMANDÉES

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

Suite au CRESAG émis, l'AUATBL a rencontré les services concernés de la DSAC et de la DSNA, notamment pour proposer une évolution de la VAC :

- Création d'un **POINT D'ARRIVÉE AVIONS** près de LANTA
- Compléments aux *Consignes particulières* :
 - **Communications radio**
 - **Espacement vertical** entre les départs et les arrivées

ICARUS AD TOULOUSE LASBORDES : SES RECOMMANDATIONS

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)].

* 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]

ICARUS AD TOULOUSE LASBORDES : SES RECOMMANDATIONS

2°/ ARRIVÉE - ATERRISSAGE

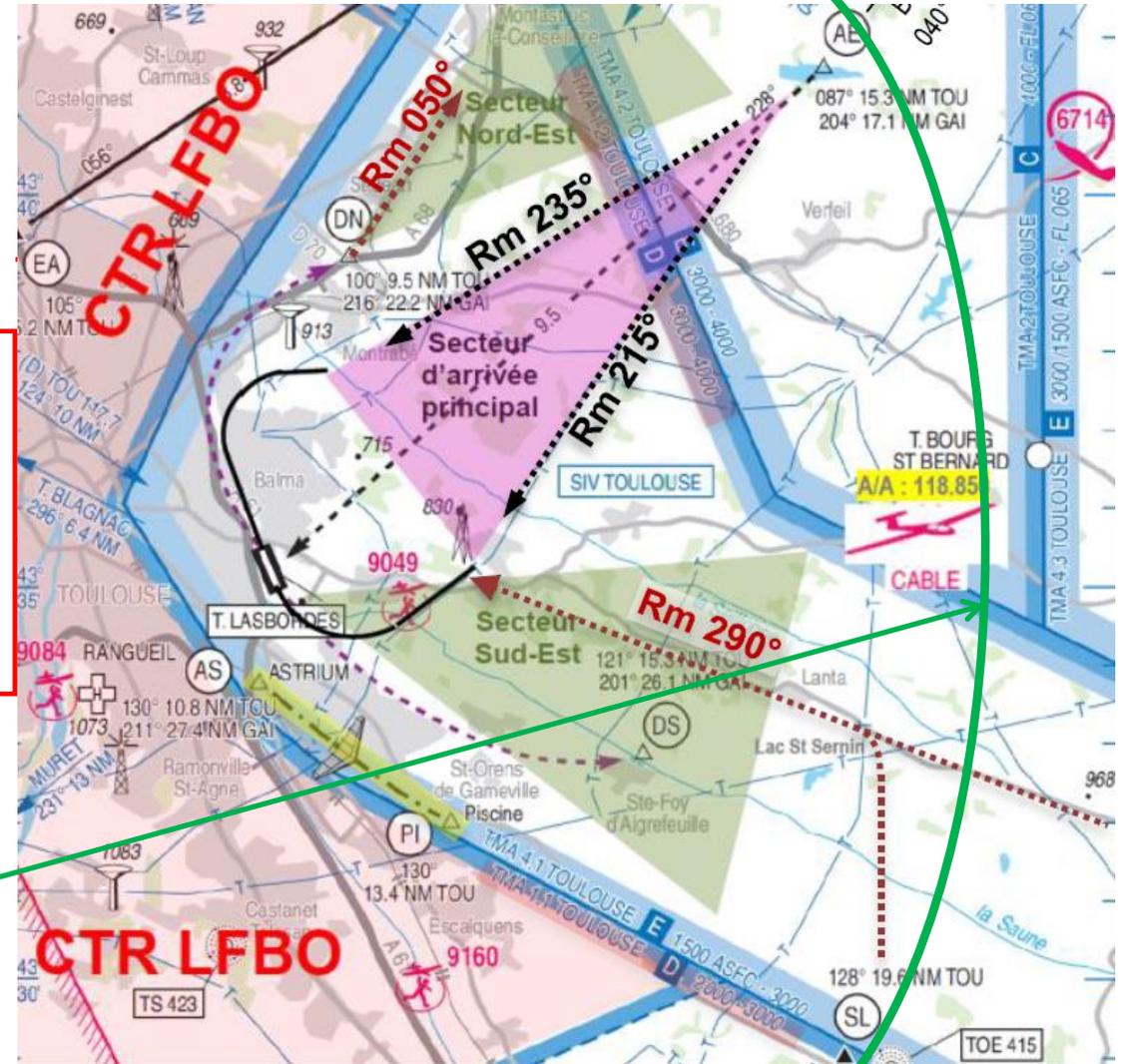
- ✦ **Par temps brumeux et /ou fin de journée, difficulté à voir et localiser les trafics et l'AD**
- Voler tous feux ON pour être mieux vu (phares, feux à éclats, de navigation/position)
- Prévoir d'arriver via la verticale AD à 2500 AMSL, le cas échéant en demandant un QDM à TWR
- Repérer la Cité de 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)

ICARUS AD TOULOUSE LASBORDES : SES RECOMMANDATIONS

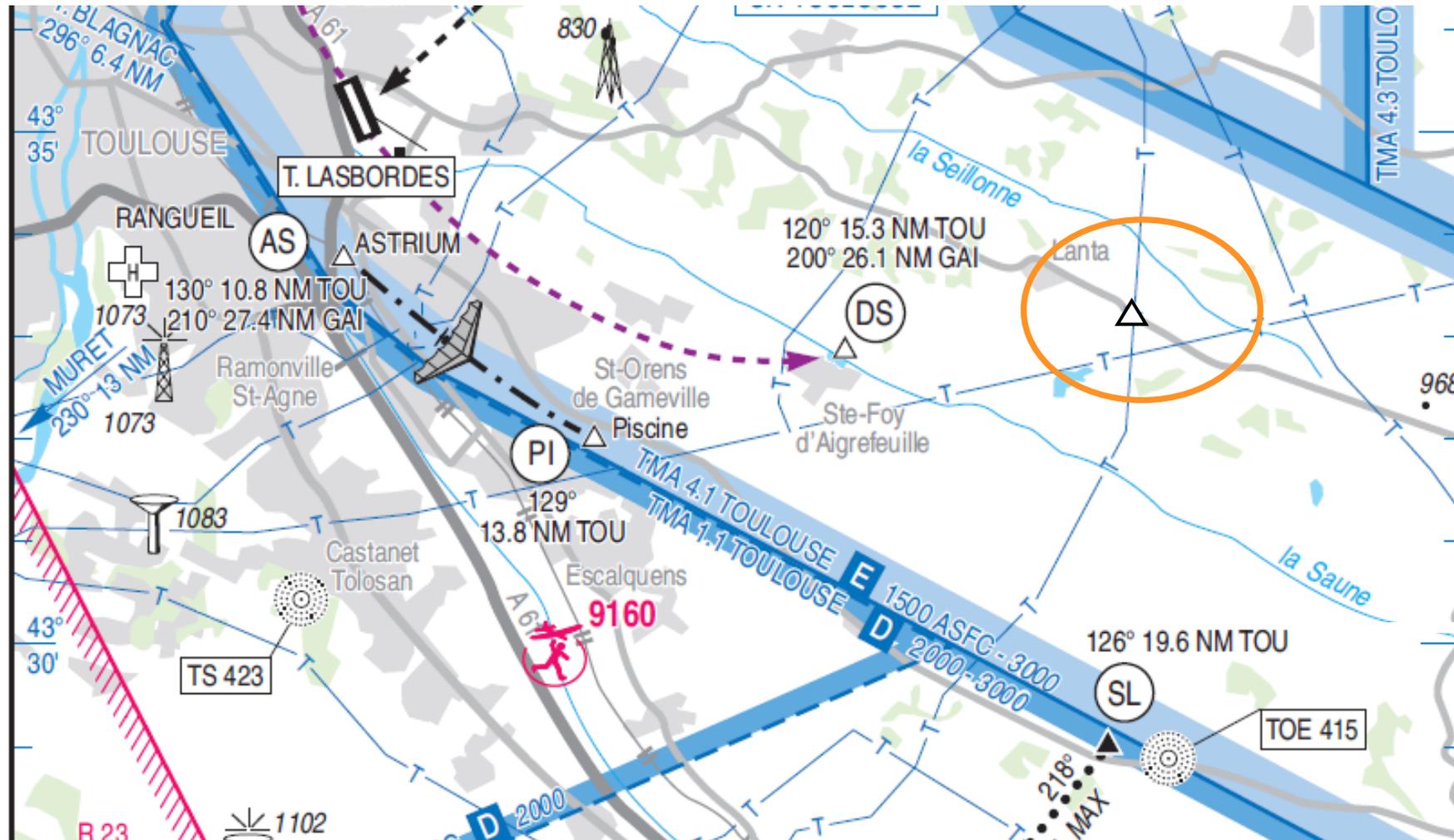
2°/ ARRIVÉE - ATERRISSAGE

- 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

Cercle à 10 Nm de l'ARP : contact radio, écoute TWR
A l'arrivée : avoir pris l'ATIS avant de le franchir



AD2 LFCL TXT 01 TOULOUSE LASBORDES : proposition de créer un POINT D'ARRIVÉE AVIONS près de LANTA



COMMUNICATIONS RADIO

Tout type de trafic : AVIONS, HELICOPTERES, ULM

Au départ :

- Restez en contact avec le CTL ou à l'écoute de la fréquence TWR jusqu'à une distance à l'ARP de 10 Nm.

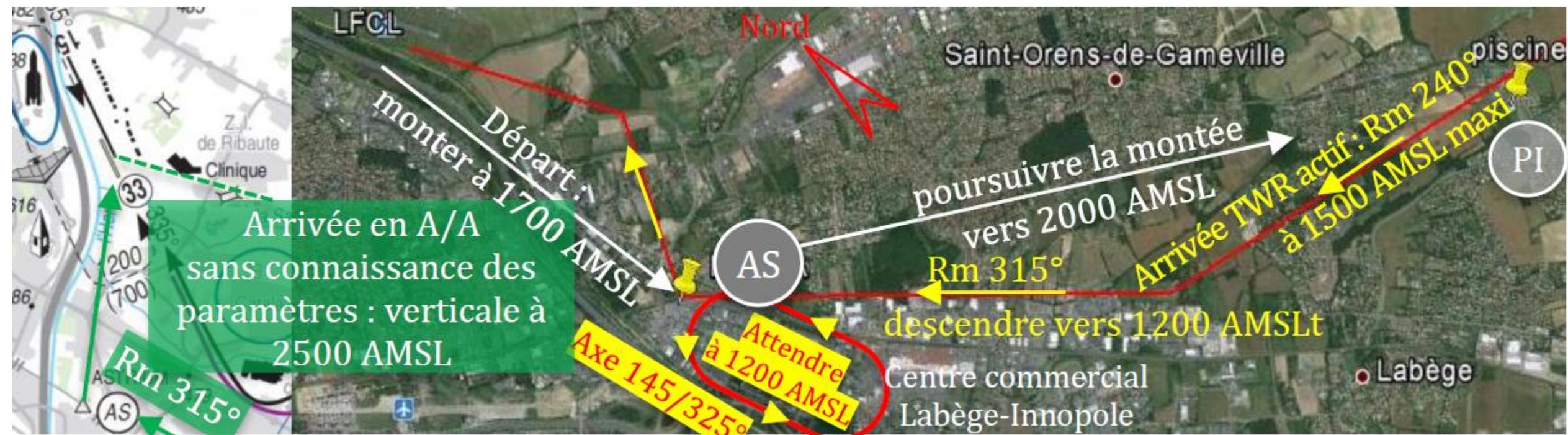
A l'arrivée :

- Prenez l'ATIS dès que possible ;
- Ecoutez la fréquence TWR au plus tard atteignant une distance à l'ARP de 10Nm ;
- Signalez sur la fréquence TWR votre présence et vos intentions dès que possible.

Espacement vertical de 500 ft entre les départs et les arrivées

ULM

- CONSIGNES ULM RECOMMANDÉES de la VAC, et
- Recommandations ICARUS



Merci de votre attention