

OBJECTIFS

- Fournir aux pilotes au stade de la prépavol, des infos relatives aux **menaces locales identifiées** susceptibles d'exercer une influence SV → aspect **TEM** *via complémentarité* aux infos VAC (§ Dangers à la navigation aérienne et § Procédures particulières).
- Permettre aux clubs d'anticiper le passage en DTO à travers l'établissement de la fiche ICARUS de leur AD → adéquation avec les AMC de la partie **politique de sécurité**.

SUPPORTS D'ÉLABORATION

- **Fiches d'analyse des risques** émises par les acteurs locaux des fédérations du CNFAS.
- **REX internes** des AC + **REX National** FFA.
- **FNE** des SNA (*via* charte FFA/DSNA).
- **CRESAG** pilotes et/ou CLPS.
- **Rapports BEA** (à partir du recensement des facteurs causaux et/ou contributifs liés aux accidents).

EXEMPLES DE MENACES

- Rappports BEA :

MENACE IDENTIFIÉE NON PUBLIÉE SUR LA VAC EN VIGUEUR

- Un pilote instructeur du club rapporte que « durant les mois de janvier et de février, la visibilité pour se poser en 26 entre 17 h 10 et 17 h 30 est rendue nulle ». Il ajoute que dans de telles conditions d'éclairage, « la petite route qui longe la piste a été revêtue il y a environ deux ans d'un nouveau macadam qui brille fortement sous le soleil alors qu'on ne voit pas la piste lorsqu'on a effectué le dernier virage ».

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La gêne occasionnée par le soleil ne doit jamais être sous-estimée. La prise en compte de sa position, lors de la préparation d'un vol, est rare voire peu enseignée⁽³⁾.

- REX National :

Traitement de l'évènement

MENACE IDENTIFIÉE NON PUBLIÉE SUR LA VAC EN VIGUEUR

Titre : Risque de perte de contrôle en finale

Synthèse de l'instructeur :

Actions correctives : En l'absence de coordonnées laissées par le déclarant, il est impossible de préciser davantage les circonstances et donc de valider des actions correctrices. Actions préventives : - L'accent sera à nouveau mis sur les risques de la finale 27 par vent du nord-ouest en vols d'instruction y compris lors des vols de prorogation ou renouvellement. - Il sera rappelé de décaler son point d'aboutissement à hauteur de l'embranchement des taxiways S et N dans de telles conditions météorologiques - Ce REX sera présenté lors d'une réunion Sécurité - Il sera rappelé qu'un atterrissage vraiment dur peut conduire à des

Les exemples peuvent se multiplier à l'infini...

ICARUS FFA

Destinataires : Présidents de clubs & Correspondants Locaux Prévention Sécurité

Dans un souci constant d'amélioration de la sécurité des pratiquants, la FFA a lancé il y a quelques mois un projet ambitieux dont l'objectif est de fournir aux acteurs de nos structures dans l'établissement de nos cartes VAC, une **fiche spécifique** recensant les **menaces identifiées localement** et qui sont susceptibles d'exercer une influence sur la sécurité des vols.

Ces fiches nommées **ICARUS** (Informations Complémentaires d'Aérodrome Utiles à la Sécurité) ont pour mission de compléter utilement les mentions officielles sur les cartes VAC au sein des rubriques « Dangers à la navigation » et « Procédures et consignes particulières ».

Leur format A5 identique à celui des cartes VAC auxquelles elles se rajoutent lors d'une consultation, une impression ainsi qu'un rangement aisés. Ces fiches sont élaborées à partir d'éléments issus des documents suivants :

- fiches d'analyse des risques émises par les acteurs locaux (clubs, fédérations du CNFAS, REX internes des aéro-clubs et REX national FFA),
- FNE (Fiches de Notification d'Événements) émises par le SNAC (Service National de Sécurité de la Navigation Aérienne de France),
- CRESAG transmis par les pilotes et/ou les Correspondants Locaux Prévention Sécurité,
- Rapports BEA ayant mis en lumière des facteurs de risque ou des menaces dont les pilotes n'avaient pas connaissance et qui ont contribué à des accidents ou incidents prérelatables par la voie des publications officielles.

Le CRA Nouvelle Aquitaine a été mandaté par la Commission Nationale de Sécurité FFA pour porter ce projet. Cinq fiches ICARUS ont d'ores et déjà été élaborées :

- ICARUS AD PAU PYRÉNÉES (LFBP),
- ICARUS AD BORDEAUX LÉOGNAN SAUCATS (LFCFS),
- ICARUS AD ROYAN MÉDIS (LFCY),
- ICARUS AD POITIERS BIARD (LFBFI),
- ICARUS AD NOGARO (LFCN).

Ces fiches établies au format PDF sont consultables/téléchargeables à partir du site ffa-aero.fr, rubrique ICARUS dans le menu de gauche, ainsi que sur le site cra10.fr, onglet ICARUS.

Afin d'informer les pilotes de la mise à disposition de ce nouvel outil, une affiche de sensibilisation est fournie en pièce jointe à fin d'affichage dans vos structures.

Bien cordialement,

Stéphane MAYJONADE
Pour la Commission Prévention Sécurité FFA
Région Nouvelle Aquitaine

FFA
Fédération Française Aéronautique

ICARUS

POUR NE PAS SE BRÛLER LES AILES



ICARUS (Informations Complémentaires d'Aérodrome Utiles à la Sécurité) constitue un ensemble cohérent de fiches récapitulatif pour chaque AD, les menaces spécifiques identifiées localement et dont la connaissance préalable permet au pilote de faire preuve d'une conscience de la situation accrue.

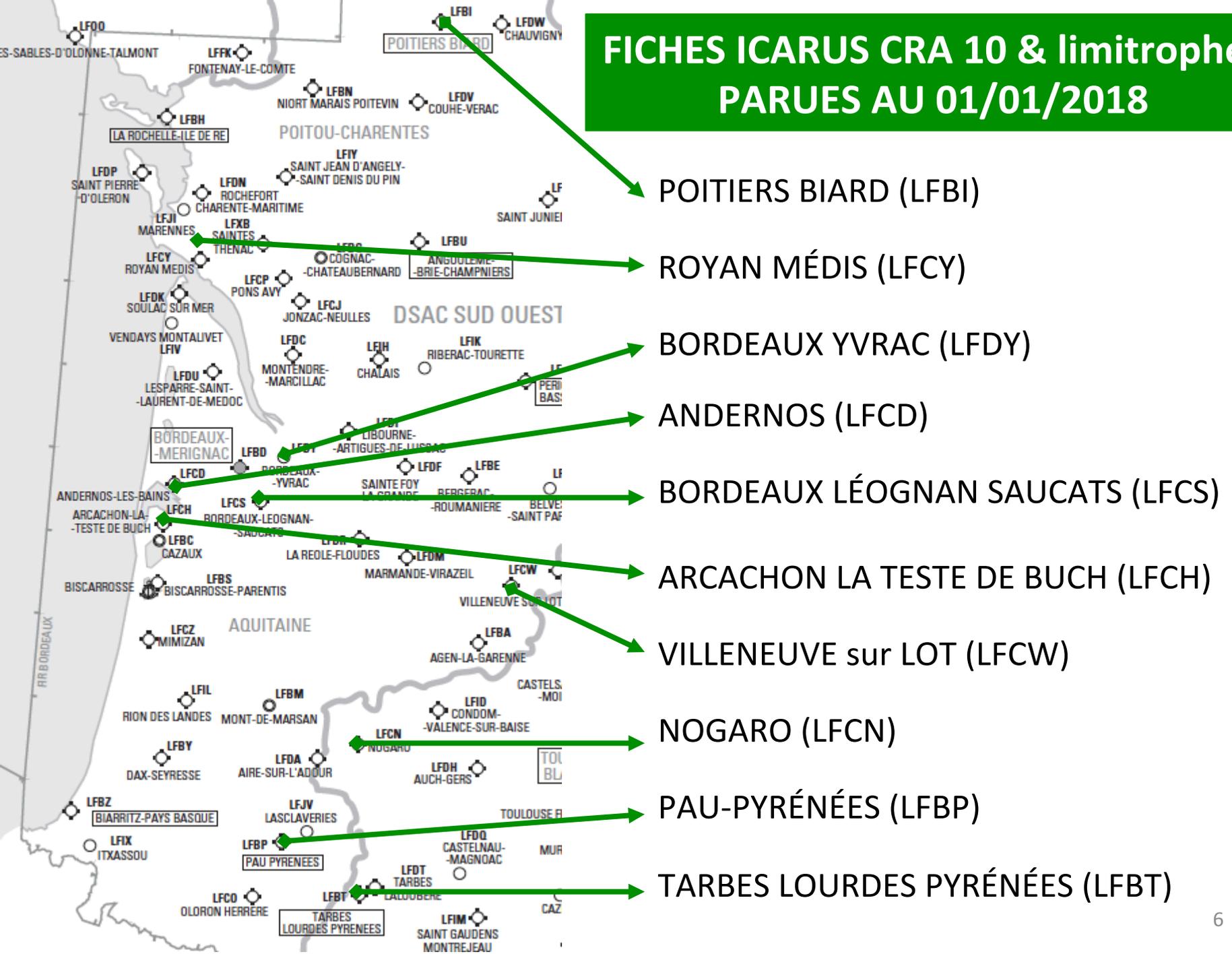
Les fiches ICARUS sont un complément utile aux mentions figurées sur les cartes VAC.

Retrouvez les fiches ICARUS déjà parues (LFBFI, LFBP, LFCN, LFCFS et LFCY) sur les sites ffa-aero.fr et cra10.fr.

© 2017 - FFA / CRA 10

→ INFO nationale aux CRPS en 07/2017 après publication des 1^{ères} fiches ICARUS.

FICHES ICARUS CRA 10 & limitrophes PARUES AU 01/01/2018





OÙ TROUVER LES FICHES ICARUS ?

Fédération Française Aéronautique

Fédération



Accueil



Info Pilote



Licences FFA
Smile



Espace Dirigeants



Espace Instructeurs



ICARUS

Informations Complémentaires
d'Aérodromes Utiles à la Sécurité

ICARUS :

Dans un souci constant d'amélioration de la sécurité, la FFA met à disposition des pilotes au sein de cette rubrique des fiches récapitulatif pour chaque aérodrome, les menaces identifiées susceptibles d'exercer au niveau local une influence sur la sécurité des vols.

Ces fiches nommées **ICARUS** (Informations Complémentaires d'AéRodrome Utiles à la Sécurité) viennent compléter efficacement les informations publiées par l'intermédiaire de la voie officielle (cartes VAC).

Destinées à être utilisées dans le cadre de la préparation des vols, elles ont pour vocation de sensibiliser les pilotes aux risques particuliers attachés à chaque plate-forme, afin de contribuer à une meilleure conscience de la situation.

Élaborées à partir des informations fournies par les Correspondants Locaux Prévention Sécurité, elles sont présentées ici dans l'ordre alphabétique des noms d'aérodromes.

Cette rubrique s'étoffera progressivement au fil du temps, de façon à couvrir à terme l'intégralité des AD métropolitains

Note : les informations précédentes sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif

FILTRAGE
POSSIBLE

Filtrez par Département: Filtrez sur votre département Rechercher par OACI OK

Filtrez par Région: 10 - Nouvelle Aquitaine

OACI	Aérodrome	Français	Anglais
LFBA	AGEN LA GARENNE		
LFDA	AIRE SUR L'ADOUR		
LFCD	ANDERNOS LES BAINS	Afficher	
LFBU	ANGOULEME BRIE CHAMPNIERS		
LFCH	ARCHACHON LA TESTE DE BUCH		
LFIB	BELVES SAINT PARDOUX		
LFBE	BERGERAC ROUMANIERE		
LFBZ	BIARRITZ BAYONNE ANGLET		
LFBS	BISCAROSSE PARENTIS		
LFCS	BORDEAUX LEOGNAN SAUCATS	Afficher	

OUVERTURE
& PARTAGE
FUTUR

1°/ GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT

★ Possibilité de pénétration involontaire en EAC

AD situé à proximité immédiate (distance inférieure à 2 NM) de la TMA 9 Aquitaine de classe D dont le plancher est à 1000 ft AMSL.

★ Interaction entre activités

AD situé à proximité immédiate des zones réglementées R31, R 61 et R 162, au sein desquelles règne une activité militaire intense.

★ Règles locales de survol

- Dans la mesure du possible, survol des points N et SE à Z ≥ 900 ft AMSL.
- Survol des communes d'Andernos, Arès, Lanton et Audenge à Zi ≥ 3300ft AMSL, y compris lors de la reconnaissance verticale.



2°/ ARRIVÉES

★ Lorsque R 31 A3 active, possibilité d'arrivée par les points SE ou N à Z > 1000 ft AMSL sur autorisation de Cazaux APP.

★ Interaction entre activités

- Dans la zone d'aérodrome, forte hétérogénéité des vitesses des aéronefs en circulation, suite à la grande variété des opérations s'y déroulant (avions légers, avions de collection, ULM, hélicoptères, tractage de banderoles, voltige, parachutage, AEM, forte activité d'écologie).
- Règles d'anti-abordage à assurer de façon accrue aux alentours de l'AD (Points N et SE notamment) ainsi que sur l'intégralité du Bassin d'Arcachon (île aux oiseaux et banc d'Arguin en particulier).
- Zone de voltige 6604 de plancher 3000 ft AMSL au NW de l'AD.

★ Éblouissement possible

- L'été en soirée, lors de l'atterrissage RWY 31, possibilité d'éblouissement suite azimut soleil sensiblement égal au QFU.



3°/ ATERRISSAGE

★ Consignes

- Maintien de l'axe de piste à l'atterrissage RWY 13 impératif afin de ne pas survoler les riverains.
- Bien respecter l'atterrissage à partir des seuils décalés (tous QFU).

★ Spécificité aérologique

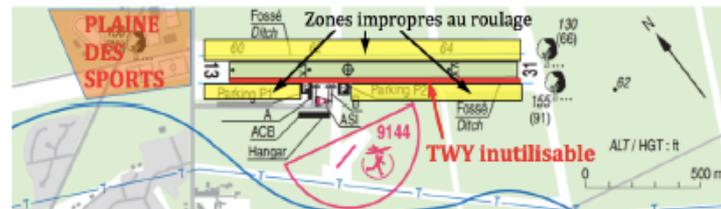
- RWY 31 : en courte finale, risque de turbulences fortes et de cisaillements lorsque vent de secteur WSW à NW (240° à 320°)
- Les après-midi d'été, l'établissement de la brise de mer a tendance à modifier la piste initialement en service.

★ Risque animalier et aviaire

- Présence de rapaces en finale QFU 309 en dessous de 600ft QNH
- En période de chasse, possibilité de traversée de piste par du gros gibier
- Présence d'oiseaux migrateurs sur le bassin d'Arcachon (cygnes, bernaches, palombes...)

4°/ ROULAGE

- Bien que le TWY accolé à la piste soit inutilisable via NOTAM permanent, ne pas utiliser à la place la bande herbeuse située au Nord ni celles qui prolongent les PKG au Sud car impropres au roulage + présence de fossés de drainage en bordure.



- Piste considérée comme engagée une fois les points d'arrêts A et B dépassés.

- Extrême prudence recommandée au roulage, suite à la concentration importante de personnes et d'aéronefs en zone réservée.

5°/ DÉPART

★ Éblouissement possible

L'hiver en matinée, lors des décollages en RWY 13 préférentielle, possibilité d'éblouissement quand soleil rasant et atmosphère brumeuse.

★ Menace liée aux écarts de trajectoire

- Au décollage, recommandation d'utiliser l'intégralité de la longueur de piste disponible aux 2 QFU.
- Au décollage RWY 31, maintien de l'axe de piste impératif jusqu'au seuil opposé puis altération de cap par la droite suggérée, afin de ne pas survoler les riverains. Cette disposition s'annule en cas d'activité sportive intense sur la plaine des sports (rassemblement de personnes).

AVERTISSEMENTS

★ ICARUS (Informations Complémentaires d'AéRodrome 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 FFA).

★ Les informations précédentes sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Dans la mesure du possible, elles seront maintenues à jour. Elles ne constituent qu'un complément mis à la disposition des utilisateurs dans le cadre de la préparation des vols, et ne se substituent en aucun cas à la documentation aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP. Figures explicatives sur fonds d'écran d'origine Google Earth © et/ou SIA en vigueur à la date d'édition du présent document.

Existence d'un fichier x/s d'aide au recensement des menaces :

→ chaque acteur de l'aviation de loisir (FI ou pilote) peut participer au processus en faisant part de menaces auxquelles il a déjà été confronté, sur un ou plusieurs AD de son choix.

→ solliciter son CLPS afin d'obtenir ce fichier.

Pour commencer, veuillez insérer le nom de votre AD ainsi que son code OACI dans la case de droite. Seules les cellules encadrées sont ensuite à compléter, en fonction des indications figurées dans la cellule adjacente située dans la colonne précédente. Merci de bien vouloir prendre également en compte les consignes suivantes :

- * Pour les AD agrées VFR de nuit, ne pas se limiter aux seuls risques liés à la pratique du VFR de jour. Penser néanmoins à préciser lorsqu'un risque particulier n'affecte que le VFR de nuit (ex : possibilité d'illusion de Krayft à tel QFU, etc.)
- * Pour les AD à procédure(s) IFR publiée(s), ne pas se limiter à la seule activité VFR à partir du moment où des risques spécifiques liés à la pratique de l'IFR ou à la cohabitation VFR/IFR ont été identifiés. Penser néanmoins à préciser lorsqu'un risque particulier n'affecte que les aéronauts agréés d'Indications permettant de résumer/compléter les notions abordées au sein du texte.
- * Ne pas hésiter à joindre des schémas et/ou extraits de cartes aéronautiques agréments d'Indications permettant de résumer/compléter les notions abordées au sein du texte. smayjo@gmail.com
- * Une fois le fichier complété, merci de bien vouloir le renvoyer à Stéphane MAYONADE en utilisant l'adresse de courriel smayjo@gmail.com

1° / GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT

Lister et préciser selon les sous-catégories ci-après, les risques locaux susceptibles d'impacter la sécurité des vols

- > **Risques liés à l'environnement géographique** : lorsque l'AD présente des contraintes liées à son emplacement physique (ex : montagne, bord de mer, proximité immédiate d'une ferme solaire, etc.)
- > **Risques liés à l'environnement aéronautique** : lorsque l'AD présente des contraintes liées à des naturels ou artificiels, d'un site tournique fréquemment survolé, d'une ferme solaire, etc.)
- > **Risques liés à l'aérotechnologie** : lorsque l'AD est susceptible de présenter des caractéristiques aéronautiques proches (ex : proximité d'un autre AD ou de zones à survol interdit ou à éviter, etc.)
- > **Risques liés à la météorologie** : lorsque l'AD est susceptible de présenter des caractéristiques météorologiques particulières au niveau des phénomènes MTO significatifs. Ne pas hésiter à préciser les caractéristiques auxquelles les vols sont susceptibles de survenir les phénomènes spécifiques de l'AD.
- > **Risques liés à l'aérotechnologie** : lorsque l'AD est susceptible de présenter des caractéristiques particulières auxquelles les vols sont susceptibles de survenir les phénomènes spécifiques de l'AD.
- > **Risques liés à l'aérotechnologie** : lorsque l'AD est susceptible de présenter des caractéristiques particulières auxquelles les vols sont susceptibles de survenir les phénomènes spécifiques de l'AD.
- > **Risques liés aux différences d'activités** : préciser l'intensité des différentes activités prenant place sur et aux abords de l'AD, lorsque/elles sont susceptibles d'affecter la forme et la densité du trafic ou lorsque des interactions néfastes qu'ils ont un circuit fréquenté propre, activité AEM ou cibles par proximité immédiate de la piste, etc.). Attirer également ici l'attention sur certaines activités particulières non mentionnées sur la carte VAC, ou sur les circuits spécifiques utilisés par certains catégories d'usagers (ex : aéronauts militaires effectuant des largages sur des DZ rattachées à l'AD ou situées à proximité immédiate), à partir du moment où ils ne sont pas figurés sur les documents officiels mis à la disposition des usagers.
- > **Risques particuliers** : évoquer par exemple le risque aviaire et le péril animalier en précisant la saisonnalité, etc. Évoquer également dans cette partie, toute situation rencontrée de façon épisodique mais susceptible de générer une turbulence de sillage accrue.
- > **Autres risques** : classer ici un ou des risques avérés ou latents ne correspondant à aucune des sous-catégories évoquées précédemment.

2° / RISQUES LIÉS À L'ARRIVÉE

Pour des raisons de clarté, différencier chaque piste ET différencier chaque QFU pour une même piste.

- > **Risques liés à l'éblouissement** : mentionner lorsque ce phénomène est avéré à travers les retours d'expérience des utilisateurs et/ou certains rapports officiels d'accidents (préciser saison ou période et tranche horaire concernée). Préciser également ici le risque d'éblouissement au laser lorsqu'un ou plusieurs cas ont été recensés les années précédentes, de même que l'éventuel risque lié à la présence d'une ferme solaire située à proximité.
- > **Risques liés à l'aérotechnologie en finale** : ne pas hésiter à doubler une indication figurée sur la carte VAC (ex : ou d'un phénomène de telle ampleur) lorsqu'elle impacte sensiblement la sécurité des vols. Préciser les rabattants en courte finale à tel QFU, etc.) lorsqu'elle impacte sensiblement la sécurité des vols. Préciser les rabattants en courte finale à tel QFU, etc.) lorsqu'elle impacte sensiblement la sécurité des vols. Préciser les délimitations de la zone de risque lorsque celle-ci est ponctuelle dans le temps et/ou l'espace (ex : par fortes chaleurs, risque important de turbulence en courte finale RWY NN suite présence d'un obstacle de tel type ou d'un phénomène de telle ampleur).
- > **Risques liés aux écarts de trajectoire** : évoquer les conflits potentiels susceptibles de résulter de ces écarts (ex : conflit IFR/VFR, pénétration involontaire en EAC, en zone P, en DZ, etc.).
- > **Risques liés à la non acquisition ou à la perte des références visuelles** : évoquer ici la possibilité de perte de vue de la piste sur tout ou partie des branches du circuit de piste ou de la longue finale. Évoquer également les éventuelles difficultés à localiser visuellement un ou des points VFR spécial affectés à l'AD.
- > **Autres risques** : classer ici un ou des risques avérés ou latents ne correspondant à aucune des sous-catégories évoquées précédemment.

- **CASH** : COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HIGHLIGHTS (ex HOTSPOTS) = initiative DGAC
- **BASULM** : cartes interactives (et pdf) des AD privés et terrains ULM = initiative FFPLUM
- **JEPP QUAL & FAM** : JEPPESEN QUALIFICATION AND FAMILIARIZATION CHARTS = initiative privée en liaison avec exigences FAR FAA 121.445 et DOC OACI 7300, Annexe 6

COLLABORATIVE AERODROME SAFETY HOTSPOTS (CASH)

UNE EXPÉRIMENTATION AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ DES VOLS

- Née d'une collaboration entre exploitants d'aérodrome, prestataires de navigation aérienne, Météo-France, compagnies aériennes et autres usagers.
- Pour attirer l'attention des équipages sur des situations ou des particularités propres aux aérodromes participants.

UN COMPLÉMENT UTILE À LA PRÉPARATION DES VOLS !

- ▶ Plus d'informations et liste des aérodromes participants dans l'AIC publiée sur le site du SIA (taper **CASH** dans le moteur de recherche).
- ▶ Données CASH accessibles directement en flashant le code ci-dessous

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
Ministère de l'Équipement, des Transports et de l'Énergie
dgac

Asson LF6421

Aérodrome Privé Ouvert aux ULM

LAT: N 43 10 09
LONG: W 000 15 30
ALT: 853 ft
Radio: Auto-info 123.5

QFU	Surface	Dimensions
02-20	herbe	575x20

Piste préférentielle :

Gestionnaire terrain: Mr Jean Laplace +33 5 59 61 06 26



Fiche créée le : 8/03/2011 dernière modification le : 3/03/2016

Gestionnaire : Mr Jean Laplace
Contact :
Tél : +33 5 59 61 06 26
mail :
Site :

Observations : Aérodrome privé. PPR OBLIGATOIRE
Aérodrome dans la vallée, en bordure d'une colline plus élevée de 50m.



RJCC/CTS 24 OCT 03 (19-0) AIRPORT FAMILIARIZATION CHARTS NEW CHITOSE SAPPORO, JAPAN

Apr Elev 70°
25 NM Southeast Sapporo
N42 46.9 E141 41.5

1. Mountainous Terrain East and West Quadrants
2. Military Airport Adjacent to Civilian Airport
3. Noise Sensitive Areas

OVERVIEW

WEATHER

Seasonal data represents average monthly values

	Dec-Feb	Mar-May	June-Aug	Sep-Nov
☉ Precip Amount	81 mm 3.2 in	74 mm 2.9 in	93 mm 3.9 in	113 mm 4.7 in
☉ Snowfall	71 cm 28.1 in	20 cm 7.7 in	2 days	2 days
☉ Other Precip	18%	6%	10%	5%
☉ Thunderstorms	10%	5%	2 days	2 days
☉ Prevailing Winds	WNW-12 kts	☉ -14 kts	SE-11 kts	☉ -11 kts
☉ Low Temp	-7°C 19°F	2°C 36°F	17°C 62°F	7°C 45°F
☉ High Temp	-1°C 31°F	5°C 50°F	23°C 74°F	15°C 59°F

☉ Annual precipitation totals 115 mm (4.5 in).
☉ Annual snowfall totals 304 cm (119.6 in).
☉ Winds are from northwest in March, south-southeast in April, and southwest in May.
☉ Winds are from southeast in September, south-southeast in October, and west-northwest in November.

RJCC/CTS 24 OCT 03 (19-0) AIRPORT FAMILIARIZATION CHARTS NEW CHITOSE SAPPORO, JAPAN

Public Longest Hwy (LDA): Rwy05 (L/R), 19L/R-9843'(3000m) Time Conv (UTC +9)

OVERVIEW

New Chitose Airport is located in the southwestern portion of Hokkaido Island. This island is mostly mountainous and is the northernmost of the four main Japanese islands. The airport is 8 NM north of the Pacific coastline on a low-lying land bridge about 15 NM wide and 35 NM long. Mountains on both sides of the land bridge rise above 6000 feet MSL. To the west, terrain rises to 4337 feet MSL within 17 NM. To the east, terrain rises to 6732 feet MSL within 45 NM.

Cruling to land is not authorized west of the runways.

Chitose Airport (military) is adjacent to the northwest. It is connected to the New Chitose terminal complex and can be mistaken for New Chitose.

Restricted Area R(R) 138 is located 9 NM northwest of the airport.

Noise abatement procedures exist at this airport. Refer to the 10 4 chart of the Jeppesen Airway Manual.

WEATHER

Seasonal data represents average monthly values

Remarks:
Visibility throughout the year may be obscured by fog with the highest occurrence from April through August, averaging between 11 and 18 days per month. Typhoons may occur from April through December with the highest probability in August.

	Dec-Feb	Mar-May	June-Aug	Sep-Nov
☉ Precip Amount	81 mm 3.2 in	74 mm 2.9 in	93 mm 3.9 in	113 mm 4.7 in
☉ Snowfall	71 cm 28.1 in	20 cm 7.7 in	2 days	2 days
☉ Other Precip	18%	6%	10%	5%
☉ Thunderstorms	10%	5%	2 days	2 days
☉ Prevailing Winds	WNW-12 kts	☉ -14 kts	SE-11 kts	☉ -11 kts
☉ Low Temp	-7°C 19°F	2°C 36°F	17°C 62°F	7°C 45°F
☉ High Temp	-1°C 31°F	5°C 50°F	23°C 74°F	15°C 59°F

☉ Annual precipitation totals 115 mm (4.5 in).
☉ Annual snowfall totals 304 cm (119.6 in).
☉ Winds are from northwest in March, south-southeast in April, and southwest in May.
☉ Winds are from southeast in September, south-southeast in October, and west-northwest in November.

**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**

...

ET DE VOTRE SOUTIEN

QUESTIONS ?