

## 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 Z ≥ 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 se situant à proximité du Tour de Piste de LFCD: risque de croisement de trajectoires.



- Lorsque les zones de Cazaux ne sont pas actives: rester ad minima en écoute sur la fréquence LFCD (120,40 MHz) si vol au Nord de l'île aux oiseaux et sur la fréquence LFCH (119,075 MHz) si vol au Sud de l'île aux oiseaux.

### + 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

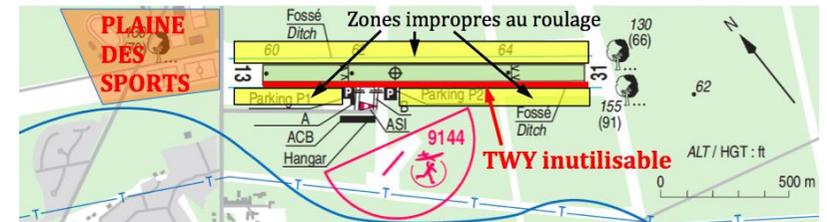
- RWY 31 : en très courte finale, risque de turbulences fortes et de cisaillements lorsque le vent est de secteur Sud
- Les après-midi d'été, l'établissement de la brise de mer a tendance à modifier la piste initialement en service.

### + 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 Aeronautique 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.