



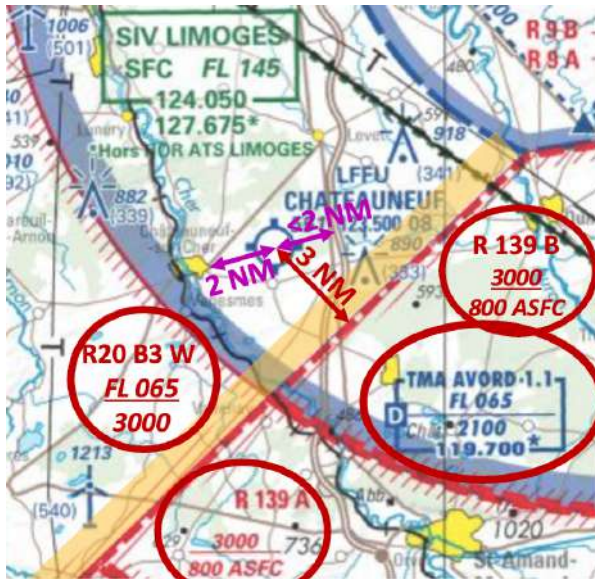
# ICARUS AD CHATEAUNEUF SUR CHER (LFFU)



## 1°/ GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT

### ✚ Environnement contraint

AD situé sous la TMA AVORD 1.1 de plancher 2100 ft et à proximité de la zone R20 B3W de plancher 3000 ft. **Menace principale = RTBA** au sud-est de l'AD à 3 NM (plancher à 800 ASFC). Visualisation de l'axe RTBA possible (= axe éoliennes - obstacle éclairé H = 353 ft près autoroute).



## 2°/ ARRIVÉES

### ✚ Reconnaissance à la verticale

Si TMA AVORD 1.1 active, delta H de seulement 600 ft entre hauteur TDP et plancher de TMA → choisir Z de reconnaissance en conséquence.

## 3°/ ATERRISSAGE

### ✚ Éblouissement possible

Compte tenu de l'orientation de la piste sensiblement est-ouest, en début ou fin de journée le soleil bas est susceptible d'entraîner une réduction de la visibilité au point de devoir considérer un décollage ou un atterrissage au QFU inverse, si l'orientation du vent le permet.

### ✚ Circuits de piste

Circuit de piste main gauche aux deux QFU. Une extension de la branche vent arrière sud lorsque la RWY 26 est active, est susceptible d'entraîner un rapprochement excessif au RTBA.

### ✚ Finale RWY 26

Par vent soutenu d'ouest/sud-ouest, présence de turbulences au-dessus du bois situé à 1 km en amont du seuil 26.

### ✚ Péril animalier

Présence régulière de chevreuils aux abords susceptibles de traverser la piste particulièrement en début et fin de journée et en période automnale et hivernale. La présence d'animaux n'est généralement détectable qu'en courte finale, voire en très courte finale.

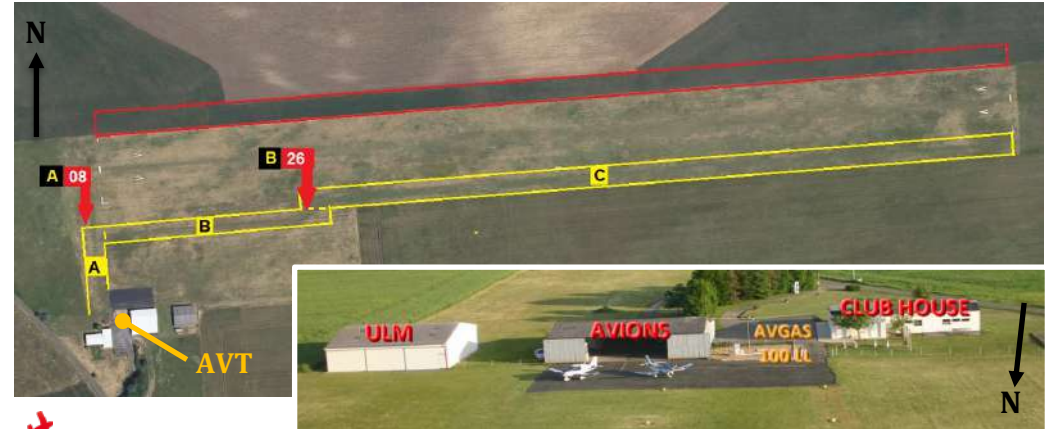
## 4°/ ROULAGE

### ✚ Voies de circulation

TWY clairement délimités par des balises coniques jaunes et identifiés par des panneaux de même couleur : afin de les éviter, rouler avec précaution, en particulier avec un aéronef à train classique.

## ✚ Points d'attente

Piste considérée comme engagée au-delà des points d'attente A08 et B26. L'utilisation du TWY C n'est donc pas possible en cas de présence d'aéronef en phase de décollage ou d'atterrissage. En présence d'engins agricoles à moins de 30 mètres du bord nord de la piste (zone rouge), tout décollage et/ou atterrissage doit être suspendu.



## ✚ Station d'avitaillement

Afin d'éviter toute collision avec le hangar, respecter le marquage au sol au roulage vers la station d'avitaillement. Attention, ce marquage n'est adapté que pour des aéronefs d'envergure inférieure à 10 mètres.

## 5°/ DÉPART

### ✚ Péril animalier

Lorsque le vent le permet, considérer un décollage en piste 26 afin de détecter la présence éventuelle d'animaux sur ou aux abords de la piste.

### ✚ Décollage RWY 26

Les essais moteur doivent être réalisés au point d'attente B26 et en aucun cas une fois aligné au seuil de la piste, en vue du décollage.

### ✚ Présence d'une agglomération

Agglomération de Châteauneuf sur Cher située 2 NM dans le prolongement de l'axe de piste RWY 26. Nécessité si impossibilité de respecter sa hauteur de survol, d'altérer sa trajectoire de départ en conséquence. Lors du BFG, évoquer également cette altération en cas de survenue d'une panne moteur après décollage.

## 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).

✚ *Informations précédentes publiées uniquement à titre indicatif et informatif et qui 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.*