

1°/ GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT

✦ Environnement géographique

AD à **usage restreint** implanté à proximité immédiate de la ville de Montluçon, située à l'Est des installations. Cette spécificité est la source d'un certain nombre de contraintes devant être respectées par les usagers.

2°/ ARRIVÉES

✦ Depuis le secteur Ouest :

L'attention des pilotes est attirée sur le fait qu'une arrivée directe depuis le point ETUKU (ancienne balise Locator MC 335) entraîne le survol inopportun de la ville de Domerat.

✦ Depuis le secteur Nord :

Procéder par le point N (piste Dunlop) en évitant le survol du site industriel proche Goodyear Dunlop (établissement portant une marque distinctive d'interdiction de survol à moins de 1000 ft ASFC).

✦ Depuis le secteur Est :

Prendre en compte la proximité de la R 144 à l'Est de l'agglomération de Montluçon. Contourner la ville afin de rejoindre un des points de compte rendu figurés sur la VAC (N ou S).

✦ Depuis le secteur Sud :

Noter la présence des R 143 (sol à 4200 ft) et R 68 A (4200 ft à FL 85), susceptibles d'être pénalisantes en cas d'activité. Procéder vers le point de compte rendu S figuré sur la VAC.

3°/ ATERRISSAGE

✦ Plan d'approche et point d'aboutissement

- ✦ **RWY 29** : adopter un plan d'approche de 10 % en courte finale et décaler le point de visée de 75 m en aval (au niveau du travers TWY).



- ✦ **RWY 11** : adopter un plan d'approche de 7 % et décaler son point d'aboutissement de 300 m en aval du seuil afin de respecter la MFO au-dessus des arbres situés en amont du seuil de piste (cf. photo).

✦ Éblouissement possible

L'été après 20 h LT, éblouissement possible lors de l'atterrissage en piste 29.

✦ Obstacle proche de la piste

Proximité du grillage de séparation entre le parc photovoltaïque situé sur la partie Sud des installations et la piste (35 mètres).

✦ Déclivité de la piste

Piste 29 montante dans sa 1^{ère} moitié (pente moyenne de 1 %).

4°/ ROULAGE

✦ Utilisation du TWY

- ✦ Après atterrissage, contrôler que le TWY n'est pas déjà occupé par un aéronef au départ avant de dégager la piste pour rejoindre le PKG.
- ✦ Au départ du PKG, n'engager le TWY qu'après avoir acquis la certitude que la piste ne sera pas occupée dans les minutes suivantes.

5°/ DÉPART

✦ Décollage

- ✦ Compte tenu de l'extrême proximité de la ville à l'Est, **les décollages doivent obligatoirement être réalisés au QFU 290**.
- ✦ L'attention des pilotes est attirée sur le fait que par conditions anticycloniques, il y a possibilité d'établissement d'un vent de Sud-Est susceptible d'engendrer un décollage avec une composante de vent arrière non négligeable.
- ✦ Compte tenu de la présence d'un bois proche dans le prolongement de l'axe de piste (cf. photo), il est déconseillé d'entreprendre un décollage avec une composante de vent arrière supérieure à 5 kt.

✦ Éblouissement possible

L'été après 20 h LT, éblouissement possible lors du décollage en piste 29.

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 Aéroclub 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. Crédit photo : aéroclub montluçonnais.*