



ICARUS AD AMBERT LE POYET (LFHT)



1° / GÉNÉRALITÉS - ENVIRONNEMENT



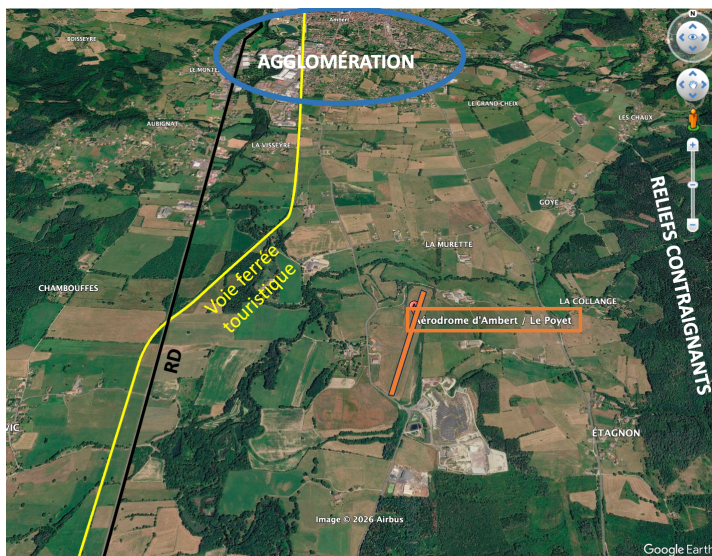
Risques liés à l'environnement géographique

Aérodrome situé au sud de la ville d'Ambert. Éviter de prolonger le circuit de piste jusqu'à l'agglomération. Circuit de piste exclusivement à l'ouest compte tenu de la proximité des reliefs à l'est (cf. carte VAC).



Risque lié à l'altitude densité

Compte tenu de l'altitude topographique de l'aérodrome et de la longueur de la piste, cette dernière est susceptible de devenir rapidement limitative par températures extérieures élevées (Rappel : Température standard au niveau de l'AD = 11°C). Dans un tel cas, il est fortement conseillé de vérifier ses performances au décollage et de prendre des marges adéquates.



Risques liés à la météorologie

Phénomènes d'inversion fréquents se traduisant par des brouillards matinaux de fond de vallée, en particulier en hiver et à l'intersaison. Consulter les webcams (3) sur www.aeroclub-Ambert.fr, qui fournissent une indication sur la nébulosité mais ne se substituent en aucun cas aux documents réglementaires à consulter.



Risques liés aux différentes activités

- ★ Surveiller les modèles réduits suite activité AEM sur piste conjointe au sud-est de la piste revêtue (cf. VAC).
- ★ Aérodrome à radio non obligatoire, nécessité d'application stricte du principe « voir, être vu et éviter ».
- ★ Présence d'une hélistation au niveau du centre hospitalier d'Ambert.



Risque aviaire

Proximité de sites de nidification de rapaces (milans noirs, milans royaux...).

2° / ARRIVÉES



Risque lié à l'éblouissement

Risque d'éblouissement accru en hiver et à l'intersaison, en approche finale piste 20. Soleil bas sur l'horizon sud.



Risque lié à la topologie

Un suivi lors de la branche vent arrière, de la RD 906 et/ou de la voie ferrée touristique est susceptible selon le QFU, d'induire une convergence ou une divergence toutes deux néfastes à la réalisation d'une approche stabilisée. Une attention particulière à l'orientation de cette branche est en conséquence nécessaire.



3° / ATERRISSAGE



Risque lié à l'aérogologie en finale :

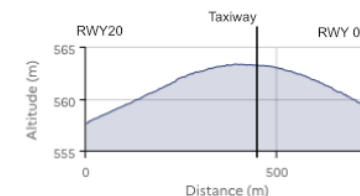
Par vent de sud, possibilité de rabattants en courte finale RWY 20.



Risque lié à la piste

Piste bombée longitudinalement : absence de visibilité réciproque entre les deux extrémités de la piste et absence de visibilité des extrémités de piste depuis le point d'attente. Perception visuelle non standard en approche piste 20.

Profil Altimétrique



Distance totale	Dénivelé positif
736 m	6,28 m
Dénivelé négatif	Pente moyenne
-4,81 m	1 à 2 %

4° / ROULAGE - PARKING



Zones de parking

Parkings non revêtus (herbe), absence de marquage au sol. Ne pas pénétrer profondément sur la prairie suite au risque représenté par la présence d'ornières,



Aire d'avitaillement

L'attention des usagers est attirée sur le fait que l'aéroclub n'est pas distributeur de carburant et ne peut procéder qu'à des avitaillements de dépannage. Nécessité dans ce cas d'un contact téléphonique préalable, avec obligation de règlement par chèque ou espèces (pas de CB).

Bien noter également que l'aire d'avitaillement est en léger dévers.

5° / DÉPART



Risque lié à l'environnement

Présence d'arbres sur les deux trouées nord et sud. Végétation qui ne perce pas les plans mais peut constituer un obstacle à éviter en cas de panne au décollage ou d'atterrissage sans moteur.

CRÉDITS



ICARUS est une initiative de la Commission Prévention Sécurité FFA, pilotée par les CRPS. Infos publiées uniquement à titre indicatif et informatif qui constituent un complément utile à la préparation des vols mais ne se substituent en aucun cas à la documentation de référence (AIP, NOTAM et Sup AIP). Crédits photographiques Google Earth, IGN et aéroclub du Livradois Forez.