

Manuel d'exploitation de « Poitiers - Biard » LFBI



Avertissement : ce manuel est exclusivement réservé à la simulation aérienne et particulièrement aux pilotes et contrôleurs du réseau IVAO. Il ne doit en aucun cas être utilisé dans l'aviation réelle.

Mises à jour

Date	Indicatif	Détail de la mise à jour
17/04/2025	2504	<ul style="list-style-type: none">- Vérification AIRAC 2504- Changement Plafond SIV POITIERS- Ajout CTA POITIERS

Table des matières

1. Généralités	4
2. Contrôler la plateforme.....	5
2.1 Les positions de contrôle.....	5
2.2 Les outils de contrôle	6
2.2.1 IvAc	6
2.2.2 Aurora.....	6
2.3 ATIS.....	6
3. Description de l'aérodrome	8
3.1 Les aires de trafic.....	8
3.2 Les voies de roulage	9
3.3 Les pistes	10
4. Description de la CTR	11
4.1 Le circuit d'aérodrome	12
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	12
4.3 Le VFR spécial	13
5. Description de la TMA et du SIV.....	14
5.1 Les zones réglementées	16
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG).....	17
5.3 Les procédures de départ.....	18
5.4 Les procédures d'arrivée	20
5.5 Les procédures d'approche	21
5.6 Les circuits d'attente	22
5.7 Les aérodromes	23
5.7.1 Les AD contrôlés	23
5.7.2 Les AD sous agent AFIS.....	25
5.7.3 Les AD en auto-information	26
6. Crédits	29
6.1 Contributeurs	29
6.2 Liens utiles.....	29
6.3 Rester en contact	29

1. Généralités

L'aéroport de Poitiers est plutôt un aéroport VFR, mais on y retrouve quelques vols IFR.





L'aérodrome est composé d'une piste en bitume et de deux pistes en herbe.

La plate-forme est interdite aux ULM.

Code OACI	LFBI
Code AITA	PIS
Nom de l'aéroport	Poitiers Biard
Altitude du terrain	423 ft (16hPa)
Coordonnées Géographiques	N046° 35' 15'' E000° 18' 24''
Situation Géographique	1,3 NM W de POITIERS
Déclinaison magnétique	0° (15)
Piste	03/2021
Aides à la radionavigation	POI (VOR) : 113.3 MHz PI (NDB) : 363 kHz PT (ILS RWY 21), 211° : 110.95 MHz

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA
Poitiers Tour	LFBI_TWR	118.500	00:00 – 24:00	
Poitiers Approche	LFBI_APP	134.100	00:00 – 24:00	
Bordeaux Contrôle	LFBB_CTR	125.105	L, Ma, Me, J, V : 00:00 – 18:00 S, D : 00:00 – 12 :00	
			L, Ma, Me, J, V : 18:00 – 24:00 S, D : 12:00 – 24:00	

Aucun dégroupage n'est prévu sur les positions Tour et Approche. Des exceptions peuvent être éventuellement accordées par le staff de la Division France dans le cas d'événements particuliers comportant une quantité de trafic très importante.

RAPPEL

Si un ATC ouvre une position supérieure au sol, il doit contrôler toutes les positions inférieures non ouvertes dans la mesure de ses compétences et de la densité du trafic.

CONSEIL sur IVAO

Il est préférable que votre première expérience sur l'aéroport se fasse sur une position tour ou sol, afin de vous familiariser avec le terrain et ses spécificités.

2.2 Les outils de contrôle

2.2.1 IvAc

Les fichiers secteurs IvAc **ne sont plus mis à jour** en Division France depuis juin 2022 et tendent donc à être totalement obsolètes avec le temps. Néanmoins, les dernières mises à jour de ces secteurs IvAc sont téléchargeables sur la page des positions ATC [sur ce lien](#).

2.2.2 Aurora

Aurora est le logiciel de contrôle recommandé. Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe [sur ce lien](#).

Charger le secteur « LFBB » comprenant Poitiers et les aérodromes de la FIR de Bordeaux.

2.3 ATIS

Enfin, il vous faudra remplir l'ATIS **en anglais** :

- Nom de votre position : **Poitiers - Biard** /Tower/Approach
- TA (Transition Altitude) : **5000 ft**
- TL (Transition Level) : **FL60** ($1013 \leq QNH < 1048$) ou **FL70** ($977 < QNH \leq 1012$)
- La piste en service pour décollages et atterrissages : **03** ou **21**
- Insérez dans les commentaires toute information utile aux pilotes (**en anglais**), tel que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivés standard ou l'approche en utilisation, la présence de conditions SVFR ou si le Service d'Information de Vol n'est pas fourni ou il l'est en mode dégradé.
- **L'ATIS Vocal** fait l'objet de Règles spécifiques en Division France, celles-ci sont consultables [sur ce lien](#). Le manuel d'utilisation de l'ATIS Vocal se trouve [sur ce lien](#).

RAPPEL

Le contrôleur Tour est le seul responsable du choix de la piste en service qu'il effectue en fonction du vent et des contraintes opérationnelles (minima approche, procédures moindre bruit). Coordonner votre choix avec l'Approche, notamment dans le cas d'un changement de piste en service pendant la séance.

Le contrôleur Approche est le seul responsable du calcul du niveau de transition qu'il effectue en fonction du QNH.

CONSEIL sur IVAO

Evitez des **consignes triviales et peu réalistes dans les commentaires de votre ATIS.**

Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenue, bien que peu réaliste, peut être considéré comme un élément de convivialité et n'est pas gênant.

Le contrôleur Tour, quand il est connecté, est responsable de l'édition de l'ATIS sur Aurora. Il doit coordonner avec le contrôleur Approche le niveau de transition ainsi que tout commentaire à inclure dans la case « Remarks » que l'Approche estime pertinent.

En ce qui concerne les NOTAM réels, respectez la règle [A2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France

3. Description de l'aérodrome

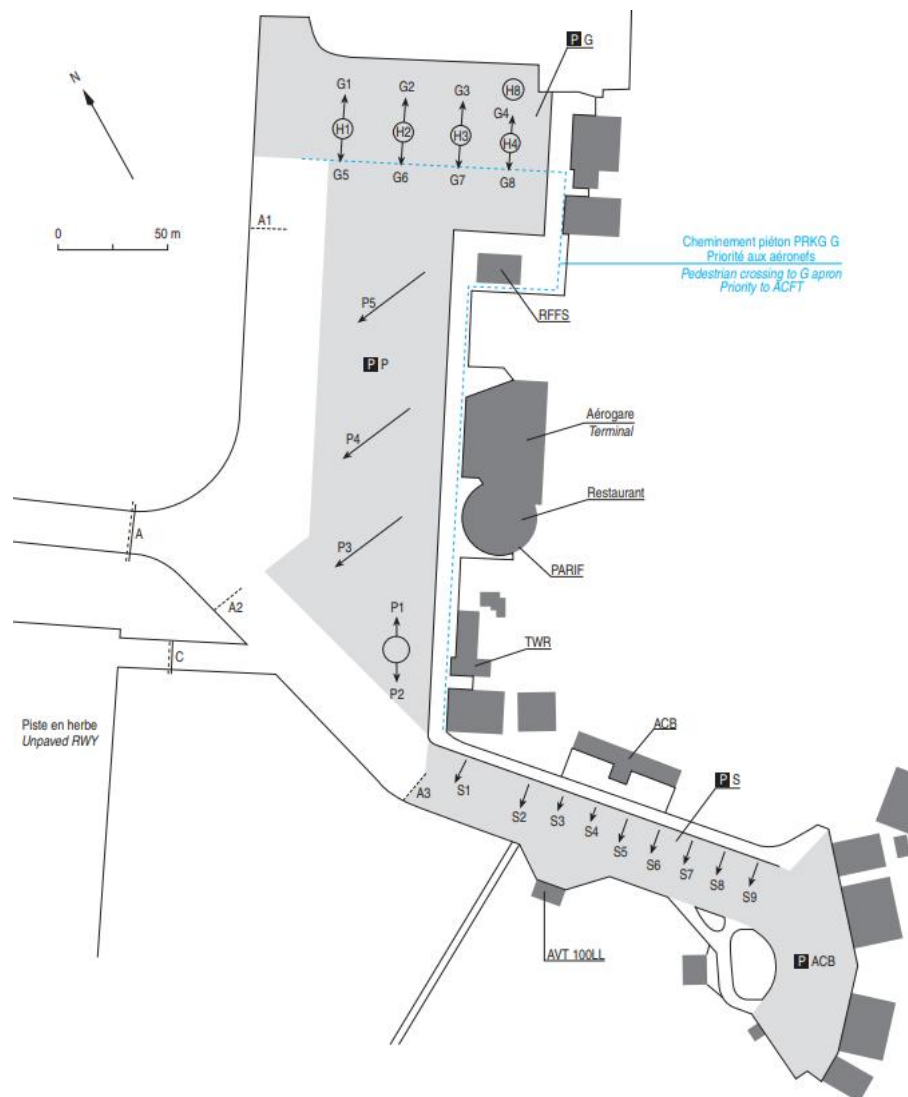
3.1 Les aires de trafic

Sur Poitiers les parkings G et S sont réservés pour l'aviation générale et le parking P est réservé à l'aviation commerciale.

L'emplacement hélicoptère se situe sur le parking G :

- H1, H2, H3 pour hélicoptères de longueur hors-tout 16,65 m MAX.
- H4, H8 pour hélicoptères de longueur hors-tout 12,94 m MAX.

En revanche, il n'y a pas de terminal cargo sur cet aérodrome.

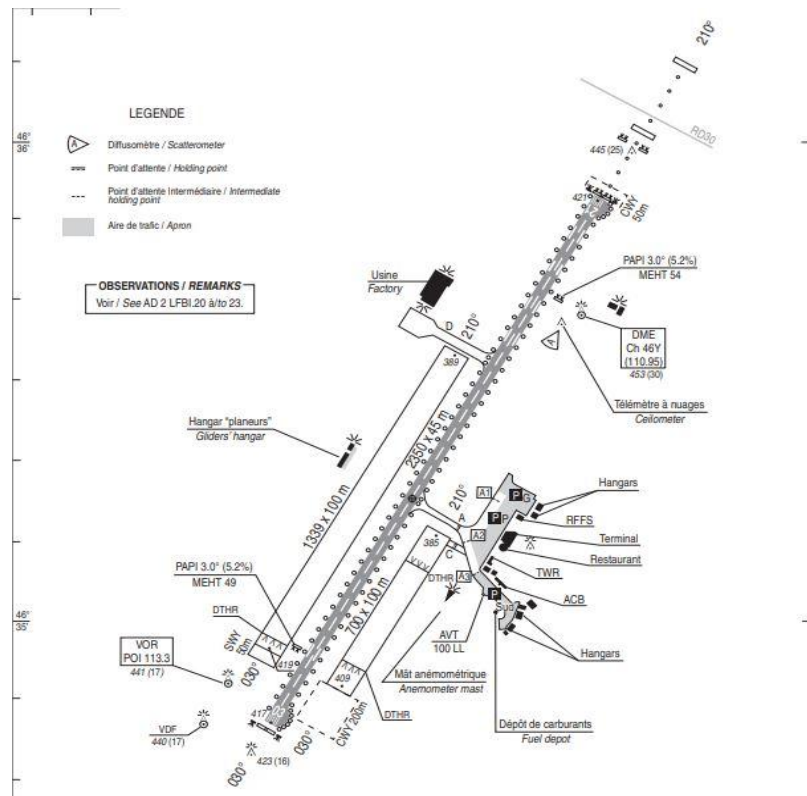


CONSEIL sur IVAO

Pour plus de réalisme, essayez d'assigner, dans la mesure du possible, une place de stationnement aux trafics à l'arrivée et évitez de faire « rouler à convenance ».

3.2 Les voies de roulage

Poitiers ne possède qu'un seul point d'attente A et possède deux points d'attente intermédiaire A1 et A2, roulage interdit hors RWY et TWY sauf piste en herbe. Remontée de piste systématique pour départ IFR sauf sur demande du pilote ou proposition de l'ATC.



RAPPEL

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulages est de la **responsabilité du contrôleur Sol (GND)**. En particulier, il approuve le repoussage et ordonne le roulage des aéronefs jusqu'au point d'attente.

Sur la plateforme de Poitiers, c'est également lui qui délivre les clairances de départ. Sa juridiction s'étend du parking ou de la porte jusqu'aux points d'attente. Il ne gère pas les évolutions sur la piste.

3.3 Les pistes

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
03	031	2350 m x 45 m	2350 m	2400 m	2350 m	2350 m
21	211		2345 m	2345 m	2345 m	2345 m
03R	031	705m x 100m	705 m	705 m	705 m	605 m
21L	211		705 m	905 m	705 m	555 m
03L	031	1339m x 100m	1339 m	1339 m	1339 m	1289 m
21R	211		1339 m	1339 m	1389 m	1339 m

- **La piste 03L/2021R est réservé uniquement aux planeurs.**
- **La piste 03R/2021L est réservé aux avions légers.**

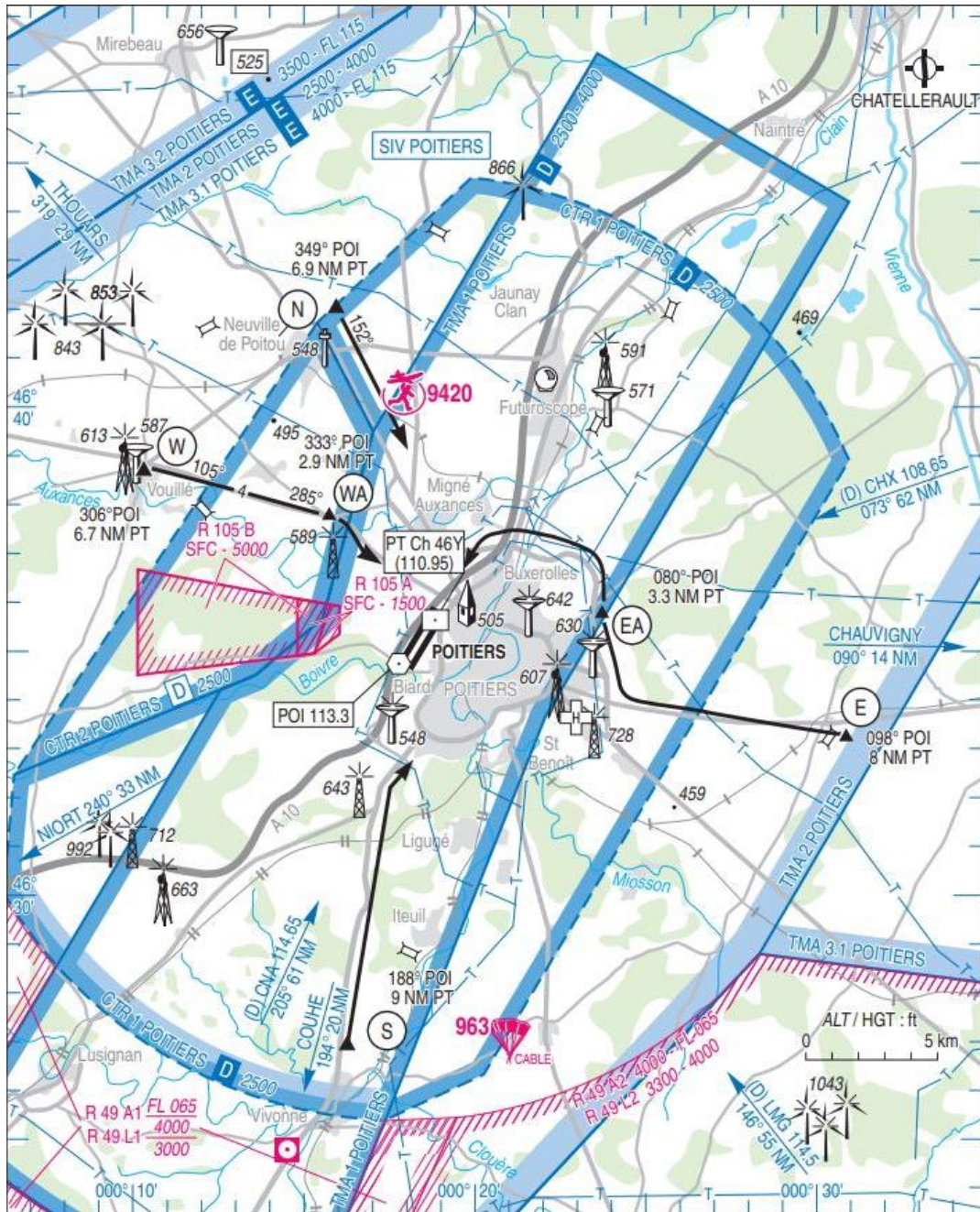
Utilisation simultanée de la piste revêtue et d'une piste non revêtue, autorisée seulement en VFR de jour, pour les monomoteurs à hélice et /ou planeurs.

Sur Poitiers le QFU 211° est préférentiel à cause des procédures IFR.

Circuit de piste à l'est uniquement sur autorisation du CTL.

4. Description de la CTR

La CTR de Poitiers 1 et 2 s'étend de la surface du sol à 2500ft, du Nord jusqu'au Sud de Poitiers.



RAPPEL

La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le **contact radio** entre pilotes et ATC y est **obligatoire**. Également, l'ATC est responsable de la **séparation** entre IFR et **l'information de trafic** entre IFR et VFR et entre VFR.

Il est rappelé que ce sont les pilotes en VFR qui assurent leur propre séparation. Par conséquent, l'information de trafic est la condition indispensable pour que les pilotes en VFR puissent se séparer à vue.

4.1 Le circuit d'aérodrome

Le circuit d'aérodrome s'effectue comme publié, **sauf autorisation contraire du contrôle**.

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
03	Gauche/Droite	1400ft	Tour de piste préférentiel côté campagne Main G en 03 et Main D en 21
21	Gauche/Droite		
03R	Gauche/Droite	1400ft	Tour de piste préférentiel côté campagne Main G en 03 et Main D en 21
21L	Gauche/Droite		
03L	Gauche	1400ft	Tour de piste préférentiel côté campagne Main G en 03 et Main D en 21
21R	Droite		

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

La visibilité sur les itinéraires est au minimum de 1500 m pour les avions et de 800 m pour les hélicoptères.

Voici les points de report VFR :

E	46°33'32"N-000°30'02"E	St Julien - l'Ars : voie ferrée
EA	46°35'30"N-000°23'40"E	Usine Buxerolles (cheminée blanche, route)
N	46°42'09"N-000°15'59"E	Neuville de Poitou
W	46°38'48"N-000°10'13"E	Vouillé/route, rivière Auxance
WA	46°37'43"N-000°15'51"E	Rond-point de Moulinet
S	46°26'55"N-000°16'10"E	Réservoir d'eau

Itinéraire :

E-EA	2000ft Max	Suivre la nationale jusqu'à la rocade puis la rocade vers le nord jusqu'à EA.
EA	-	EA - base gauche 21 ou vent arrière droite 03 : contourner l'agglomération en suivant par l'extérieur la rocade Nord-Est et Nord.
W-WA	2000ft Max	W - WA : suivre la nationale
WA	2000ft Max	Base droite 21 ou vent arrière gauche 03 : suivre la nationale.
S	1500ft	Base droite 03 ou vent arrière gauche 21 : suivre la nationale 10 en la laissant à gauche.

4.3 Le VFR spécial

Le point N "Neuville de Poitou" n'est pas un point de report VFR spécial.

RAPPEL

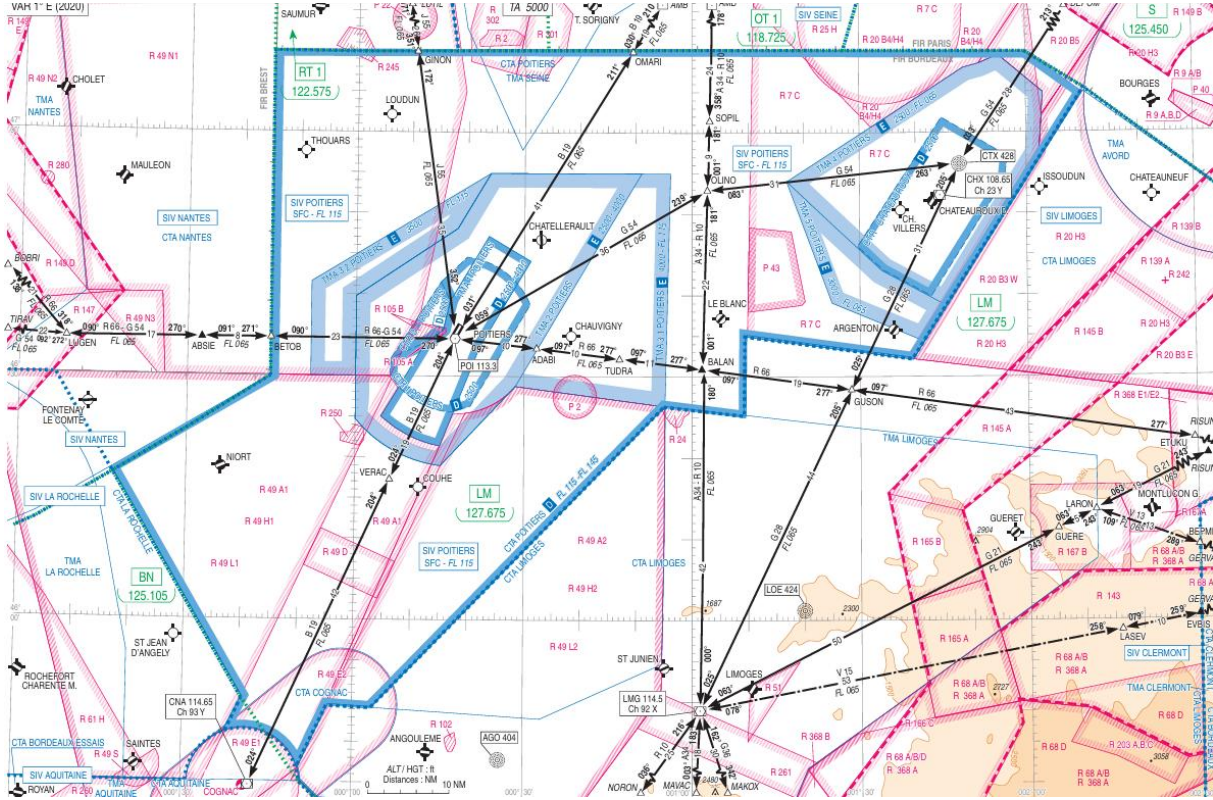
Dans une CTR, en condition de VFR spécial, l'ATC est responsable de la séparation entre VFR spécial et IFR. Pour ce faire, le passage par les points de reports et le suivi des itinéraires VFR devient obligatoire.

CONSEIL sur IVAO

Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle dans leur simulateur pour pouvoir voler sur la plateforme. Dans ce cas, l'ATC doit avoir confirmation de la part du pilote qu'il va évoluer en conditions VMC.

5. Description de la TMA et du SIV

Donner ici une courte description des différentes TMA et SIV (limites latérales et verticales, classes d'espace), suivie d'une figure et d'un tableau récapitulatif.



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	2500 ft	4000 ft	
TMA 2	E	2500 ft	4000 ft	
TMA 3.1	E	4000 ft	FL115	
TMA 3.2	E	3500 ft	FL115	
TMA 4	E	2500 ft	FL065	
TMA 5	E	3000 ft	FL065	
SIV POITIERIS	G hors TMA E en airways	SFC	FL145	

RAPPEL

Dans la TMA1 est un espace de classe D, leur pénétration est soumise à clairance, le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire et l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR et l'information de trafic entre IFR/VFR et VFR/VFR.

Les TMA2-3.1-3.2-4-5 sont des espaces de classe E, ce qui implique que le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, qu'aucune clairance n'est nécessaire pour y pénétrer et que l'information de trafic est fournie autant que possible. La séparation est assurée comme en classe D.

Enfin, le reste du SIV en dehors de la TMA est un espace de classe G où seule l'information de trafic est fournie et le contact radio n'est pas obligatoire.

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, la gestion de la TMA (Terminal Manoeuvring Area) et du SIV (Secteur d'Information en Vol) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Poitiers il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées, ainsi que le SIV dans la mesure de ses compétences et de la densité de trafic.

Compte tenu du plafond de la TMA (FL115), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL115. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR.

Enfin, attention aux plafonds des différentes TMA et à la classe d'espace correspondante pour savoir quels services vous devez/pouvez rendre aux pilotes. Par exemple, il serait totalement inutile de faire un « force act » à un pilote qui décolle de LFXX pour aller à LFYY car il vole en classe G, sans obligation de contact radio. En revanche, il n'est pas rare que les pilotes appellent spontanément l'approche pour profiter du service d'information.

5.1 Les zones réglementées

Le secteur de Poitiers comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
P 2	SFC	3600 ft AMSL	CIVAUX	Nucléaire
P 43	SFC	4500 ft AMSL	ROSNAY	Antennes
R 105 A	SFC	1500 ft AMSL	POITIERS BIARD	Militaire
R 105 B	SFC	5000 ft AMSL	POITIERS BIARD	Militaire
R 24	SFC	4500 ft AMSL	MONTMORILLON	Militaire
R 49 A1	3000 ft AMSL	FL65	COGNAC	Militaire
R 49 A2	3300 ft AMSL	FL65	COGNAC	Militaire
R 49 D	FL125	FL135	COGNAC	Militaire
R 49 E1	SFC	1500 ft AMSL	COGNAC	Militaire
R 49 E2	1500 ft AMSL	FL65	COGNAC	Militaire
R 49 H1	FL65	FL195	COGNAC	Militaire
R 49 H2	FL65	FL195	COGNAC	Militaire
R 245	SFC	FL90	FONTEVRAUD	Militaire
R 250	SFC	2000 ft AMSL	CAMP D'AVON BRIOUX	Militaire
R 7 A	FL105	FL195	TOURS CINQ MARS LA PILE	Militaire
R 7 B	FL115	FL195	TOURS CINQ MARS LA PILE	Militaire
R 7 C	F115	FL195	TOURS CINQ MARS LA PILE	Militaire
R 20 B3 E	3000 ft AMSL	FL65	AVORD	Militaire
R 20 B3 W	3000 ft AMSL	FL65	AVORD	Militaire
R 20 B4	4500 ft AMSL	FL65	AVORD	Militaire
R 20 B5	3000 ft AMSL	FL65	AVORD	Militaire
R 20 H3	FL65	FL195	AVORD	Militaire
R 20 H4	FL65	FL115	AVORD	Militaire

CONSEIL sur IVAO

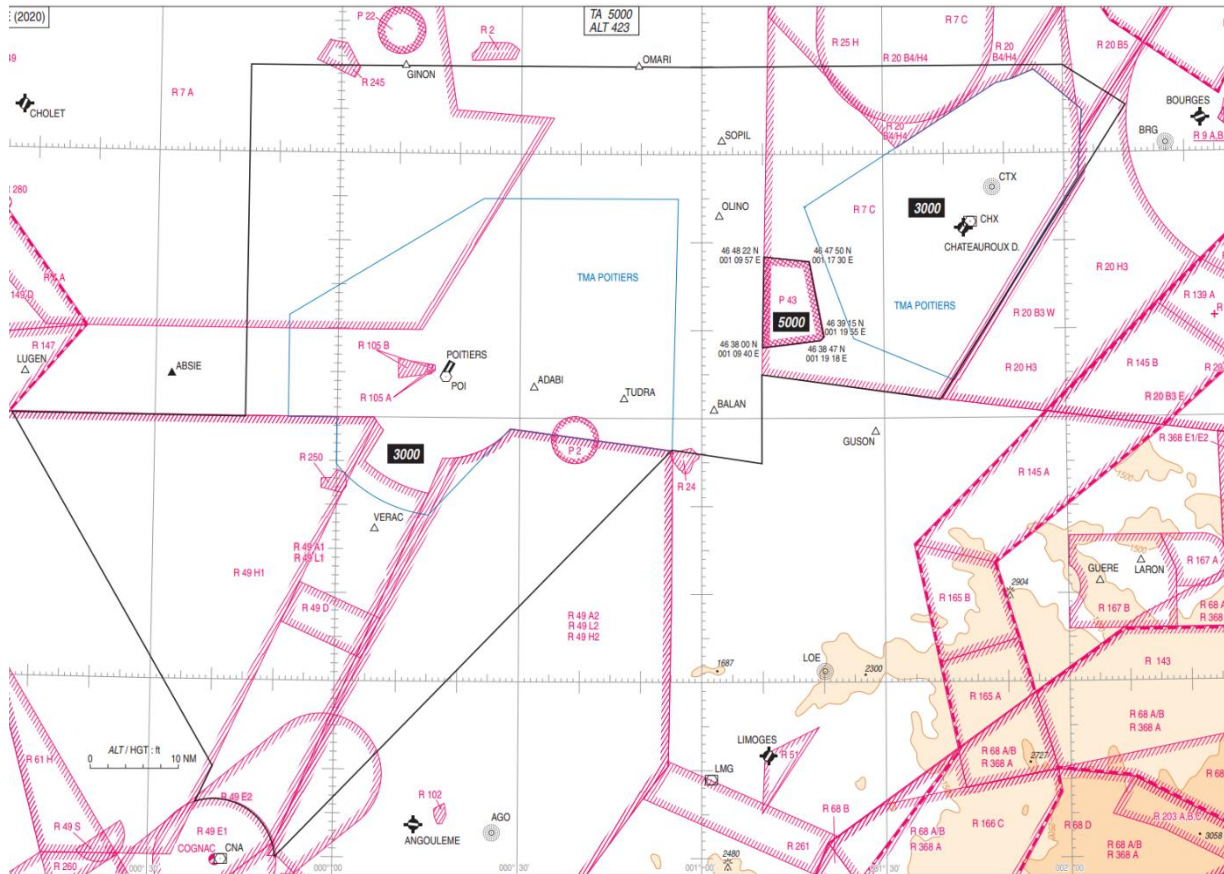
Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

Les zones restreintes (R) et dangereuses (D) sont considérées par défaut comme inactives sur IVAO. Le Département SO est responsable de leur activation.

Les pilotes et contrôleurs sont informés de l'activation des zones via un bulletin d'information ou un NOTAM publié [sur ce lien](#).

5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)

Les AMSR (Altitudes Minimales de Sécurité Radar), en tant que contrôleur d'approche on ne peut pas demander à un trafic de descendre en dessous lors d'un guidage radar.



5.3 Les procédures de départ

Les itinéraires normalisés de départ (SID, *Standard Instrument Departure*) sont :

SID			
RWY	RNAV	SID	FL_{ini}
03	Oui	ABSIE 6T	Sur instruction du contrôle
	Non	BALAN 6N	
	Oui	BALAN 6T	
	Non	GINON 6N	
	Oui	GINON 6T	
	Oui	OLINO 6T	
	Oui	OMARI 6T	
	Non	VERAC 6N	
	Oui	VERAC 6T	FL 70
21	Non	ABSIE 6S	FL_{ini}
	Oui	ABSIE 6V	Sur instruction du contrôle
	Non	BALAN 6S	
	Oui	BALAN 6V	
	Non	GINON 6S	
	Oui	GINON 6V	
	Oui	OLINO 6V	
	Oui	OMARI 6V	
	Non	VERAC 6S	
	Oui	VERAC 6V	FL 70

Il n'y a pas de niveau initial publié sur les SID de Poitiers. Ce niveau est donc choisi en coordination avec l'approche.

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Poitiers Biard comportent un nom qui est fonction de la piste en service (5N, 5T pour la 03 et 5S, 5V pour la 21). Par conséquent, la piste en service et le niveau initial peuvent être omis lors de la clairance de départ.

Départ Omnidirectionnel :

Piste	Départ Omnidirectionnel
03 CONV	Monter RM 030° jusqu'à 923 ft (500 AAL) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
03 RNAV	Monter RM 030° vers BI430, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
21 CONV	Monter RM 210° jusqu'à 923 ft (500 AAL) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
21 RNAV	Monter RM 210° vers BI250, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, il est assez rare qu'un pilote demande un départ omnidirectionnel. Cependant, lorsque ceci arrive, il faut savoir répondre positivement et correctement. Lorsque la clairance de départ est donnée par le GND ou la TWR et l'APP est présent, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.

5.4 Les procédures d'arrivée

Les itinéraires normalisés d'arrivée (STAR, *Standard Terminal Arrival Route*) sont :

STAR				
RWY	RNAV	STAR	IAF	ALT IAF
03	Oui	ABSIE 6G	BI034	3000 ft
	Oui	BALAN 6G	BI033	
	Oui	GINON 6G	BI034	
	Oui	OLINO 6G	BI033	
	Oui	OMARI 6G	BI033	
	Oui	VERAC 6G	IBI03	
21	Oui	ABSIE 6H	BI212	3000 ft
	Oui	BALAN 6H	BI215	
	Oui	GINON 6H	BI212	
	Oui	OLINO 6H	BI215	
	Oui	OMARI 6H	BI210	
	Oui	VERAC 6H	BI212	
03/21	Non	ABSIE 6B	POI	3000 ft
	Non	BALAN 6B	POI	
	Non	GINON 6B	POI	
	Non	OLINO 6B	POI	
	Non	VERAC 6B	POI/ BI030	

5.5 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
03	RNP	IBI03	-	FBI03 (3000 ft)	Monter dans l'axe RM 031° vers PI, puis tourner à droite route directe vers BI031, puis à droite vers BI033, en montée vers 3000 ft.
	VPT	-	POI (113.3)	-	-
21	RNP	IBI21	-	FBI21 (3000 ft)	Monter vers BI220 vers 2000 ft, puis tourner à gauche direct vers BI211 en montée vers 4000, puis vers BI213 en descente vers 3000 ft, puis vers BI215 (IAS MAX 230kts).
	VOR Y	-	POI (113.3)		Monter RM 214° (RDL 034° POI) vers 2000 ft. A POI, suivre la RM 214°. A 2000 ft, tourner à gauche vers POI en montée vers 3000 ft.
	VOR Z	-	PT (110.95) POI (113.3)	8,2 NM PT (3000 ft)	Monter RM 214° (RDL 034° POI). A POI, suivre le RDL 214° de POI en montée vers 3000 ft. A 2000 ft, tourner à gauche vers POI en montée vers 3000 ft.

CONSEIL sur IVAO

Donner ici toute sorte de consigne ou conseil concernant la gestion des départs, des arrivées et des approches (DCT possibles, dérogation de clairance de niveau, guidage, etc.) conformément aux LOA en vigueur (rajouter systématiquement le lien à la LOA concernée). La phrase suivante, dûment adaptée doit apparaître systématiquement :

Prêtez attention aux altitudes que vous autorisez pour ne pas faire descendre les trafics en dessous du plancher de la TMA (c'est-à-dire hors de la classe D ou E). Vérifiez le plancher de chaque TMA et autorisez la descente à une altitude 500ft plus haut que le plancher (FL060 pour la TMA4, 4000ft pour la TMA3, 3000ft pour la TMA2 et 2000ft pour la TMA1).

5.6 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MSA	Protection
03	BI030	Droite	031° ; 1 minute	211°	3000ft	IAS : 220kt Zp : 6000ft
	BI032	Droite	360° ; 1 minute	180°	3000 ft	IAS : 200kt Zp : 6000ft
21	BI030	Droite	031° ; 1 minute	211°	3000 ft	IAS : 220kt Zp : 6000ft


5.7 Les aérodromes


Le secteur de Poitiers comporte un aérodrome contrôlé.

Ainsi qu'une FATO au Centre Hospitalier Universitaire de Poitiers.

Le SAMU dispose d'un hélicoptère EC135 T3 qui effectue des transferts et des interventions primaires hospitalière et urgente. La gestion de cette FATO, s'effectue sans clairance mais avec les informations des derniers vents et des trafics à proximité.

5.7.1 Les AD contrôlés


Nom	CHATEAUROUX Deols (LFLX)
Position ATC	TWR : 125.875 
Altitude	529 ft (19 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	CTX 428
CTR	CTR CHATEAUROUX : SFC-2500ft TMA 4-5 Poitiers : 2500 ft-FL065 ; 3000-FL065 SIV Poitiers : SFC- FL145 (classe G)
Pistes	03 (033°) ; TODA 3500, ASDA 3500, LDA 3500 21 (213°) ; TODA 3500, ASDA 3500, LDA 3500 ; QFU préférentiel
SID	<u>RWY 03</u> ETAMO 8J, GUSON 8J, OLINO 8J, SOPIL 8J <u>RWY 21</u> ETAMO 8K, GUSON 8K, OLINO 8K, SOPIL 8K
STAR	<u>RWY 03</u> GUSON 5S, OLINO 5S, VEROS 5S <u>RWY 21</u> GUSON 5N, OLINO 5N, VEROS 5N, GUSON 5C, OLINO 5C, VEROS 5C
Approches	<u>RWY 03</u> : RNP <u>RWY 21</u> : ILS/LOC (MT, 3000ft, 213°) – NDB – RNP
Attentes	CTX (droite ; 033° ; 1 min ; 213° ; 3000 ft ; IAS 210kt ; Zp 6000ft)
Circuits AD	<u>RWY 03</u> : main gauche 1500 ft <u>RWY 21</u> : main gauche 1500 ft
Sorties VFR	Nord : NE Sud : S Est : E-SE Ouest : W-NW-N
Remarques	R20 B3 W: 3000 ft - FL65 R20 B4: 4500 ft - FL65

Nom	CHATEAUROUX Villers (LFEJ)
Position ATC	TWR : 125.875 (LFLX_TWR) 
Altitude	542 ft (20 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	N/A
CTR	CTR CHATEAUROUX : SFC-2500ft TMA 4-5 Poitiers : 2500 ft-FL065 ; 3000-FL065 SIV Poitiers : SFC- FL145 (classe G)
Pistes	04 (040°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 800 22 (220°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 725; QFU préférentiel
SID	N/A
STAR	N/A
Approches	N/A
Attentes	N/A
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 21</u> : main gauche 1200 ft
Sorties VFR	N/A
Remarques	N/A

5.7.2 Les AD sous agent AFIS

RAPPEL

Les aérodromes gérés par un agent AFIS sont des espaces non contrôlés. Sur IVAO, l'ATC connecté en position Tour doit prendre l'indicatif (LFXX_FIS_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

Nom	NIORT Marais Poitevin (LFBN)
Position ATC	TWR : 119.105  (AFIS)-
Altitude	201 ft (8 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	N/A
ATS adjacents	SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	07 (067°) ; TODA 1783, ASDA 1783, LDA 1783 25 (247°) ; TODA 1783, ASDA 1783, LDA 1632 ; QFU préférentiel 07L (067°) ; TODA 682, ASDA 682, LDA 682 25R (247°) ; TODA 682, ASDA 682, LDA 558
Approches	RWY 07: VPT RWY 25: RNP
Attentes	NAGAG (droite ; 247°, 1min, 067° ; 2500ft ; IAS 240kt, Zp FL060)
Circuits AD	<u>RWY 07</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 25</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 07L</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 25R</u> : main droite 1000 ft
Sorties VFR	N/A
Remarques	R 49 A1 : 3000ft-FL065 Pistes parallèles non revêtues. Utilisation simultanée des pistes parallèles interdite. Activité planeur et largage parachutiste

5.7.3 Les AD en auto-information

RAPPEL

Les aérodromes en auto-information sont des espaces non contrôlés et ne sont pas ouvrable sur IVAO. Cependant, lorsqu'ils se trouvent dans un SIV, le contrôleur à l'approche fournit le service d'information de trafic dans la mesure de sa charge de trafic.

Nom	CHATELLERAULT Targe (LFCA)
Altitude	210 ft (8 hPa)
ATS adjacents	TMA 2-3.1 Poitiers : 2500ft-FL115 SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	18 (177°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 748 36 (357°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 800; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>RWY 18</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 36</u> : main droite 1200 ft
Remarques	Zone d'aéromodélisme à l'Est de l'aérodrome. Activité Hélicoptère et voltige importante Hôpital avec FATO

Nom	CHAUVIGNY (LFDW)
Altitude	442 ft (16 hPa)
ATS adjacents	TMA 3-1 Poitiers : 4000ft-FL115 SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	05 (049°) ; TODA 740, ASDA 740, LDA 660 23 (229°) ; TODA 740, ASDA 740, LDA 695; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>RWY 05</u> : main gauche 1400 ft <u>RWY 23</u> : main droite 1400 ft
Remarques	TMA 3-1 Poitiers : 4000ft-FL115

Nom	COUHE Verac (LFDV)
Altitude	500 ft (18 hPa)
ATS adjacents	SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	02 (049°) ; TODA 1040, ASDA 1040, LDA 850 20 (229°) ; TODA 1040, ASDA 1040, LDA 939; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>RWY 02</u> : main gauche 1500 ft <u>RWY 20</u> : main droite 1500 ft
Remarques	R 49 A1 : 3000ft-FL065/ R 49 A2 :3300ft-FL065

Nom	LOUDUN (LFDL)
Altitude	313 ft (12 hPa)
ATS adjacents	SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	08 (083°) ; TODA 790, ASDA 790, LDA 630 26 (263°) ; TODA 790, ASDA 790, LDA 790; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main gauche 1300 ft <u>RWY 26</u> : main droite 1300 ft
Remarques	Zone d'aéromodélisme au Nord de l'aérodrome + Parachutage

Nom	Le BLANC (LFEL)
Altitude	382 ft (14 hPa)
ATS adjacents	SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	04 (042°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 800 22 (222°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 800; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main droite 1400 ft <u>RWY 22</u> : main gauche 1400 ft
Remarques	Zone d'aéromodélisme, de voltige et de parachutage au Nord-Ouest de l'aérodrome / Hôpital avec FATO

Nom	ARGENTON Sur Creuse (LFEG)
Altitude	666 ft (24 hPa)
ATS adjacents	SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	04 (035°) ; TODA 630, ASDA 630, LDA 610 22 (215°) ; TODA 630, ASDA 630, LDA 580; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main gauche ou droite 1700 ft / 1200 ft ULM <u>RWY 22</u> : main droite ou gauche 1700 ft / 1200 ft ULM
Remarques	Est-NordEst Voltige

Nom	THOUARS (LFCT)
Altitude	341 ft (12 hPa)
ATS adjacents	SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	12 (121°) ; TODA 1050, ASDA 1050, LDA 1050 30 (301°) ; TODA 1050, ASDA 1050, LDA 900; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>RWY 12</u> : main droite 1300 ft <u>RWY 30</u> : main gauche 1300 ft
Remarques	Zone aéromodélisme et parachutage au Nord de l'aérodrome

Nom	Tours LE LOUROUX (LFJT)
Altitude	413 ft (15 hPa)
ATS adjacents	TMA 3.2 Tours : 1800 – 3500 (classe D) SIV Poitiers : SFC– FL145 (classe G)
Pistes	03 (031°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 805 21 (211°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 780
Circuits AD	<u>RWY 03</u> : main gauche 1200 ft <u>RWY 21</u> : main droite 1200 ft
Remarques	N/A

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Fiche mémo de Poitiers Biard](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact FIR de Bordeaux](#)

6.3 Rester en contact

Discord

La Division France met à disposition de ses membres un serveur Discord où vous trouverez un espace pour coordonner des trafics avec les contrôleurs adjacents, discuter avec d'autres membres ou simplement poser des questions. Le lien pour rejoindre le serveur [se trouve ici](#).

Réseaux Sociaux

La Division France propose à ses membres de suivre les activités de la Division et des différentes FIR via une page et des groupes [Facebook](#), une page [Instagram](#) et un compte [Twitter](#).