



Manuel d'exploitation de Limoges Bellegarde LFBL



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	AIRAC	Détail de la mise à jour
17/04/2025	2503	- Vérification AIRAC 2504

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 La piste.....	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
4.4 La gestion des hélicoptères	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	19
5.5 Les procédures d'approche	20
5.6 Les circuits d'attente	21
5.7 Les aérodromes du secteur	22
5.7.1 Les AD contrôlés	22
5.7.2 Les AD sous agent AFIS.....	23
5.7.3 Les AD en auto-information	24
6. Crédits	27
6.1 Contributeurs	27
6.2 Liens utiles.....	27
6.3 Rester en contact	27





1. Généralités

L'Aéroport international de Limoges-Bellegarde est situé sur la commune de Limoges (région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes). En plus de la desserte de l'agglomération, il sert aussi de porte d'entrée au Limousin. C'est un des aéroports les plus élevés parmi ceux ayant une piste de plus de 2000 mètres.

Code OACI	LFBL
Code IATA	LIG
Nom de l'aéroport	Limoges Bellegarde
Altitude du terrain	1300 ft (46 hPa)
Coordonnées Géographiques	N45° 51'39" E001° 10' 49"
Situation Géographique	6 km WNW Limoges (87)
Déclinaison magnétique	1°E (20)
Piste	03/21
Aides à la radionavigation	LMG (VOR/DME) : 114.45 LOE (NDB) : 424 LG (ILS/DME RWY 21), 214° : 110.1

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Limoges Tour	LFBL_TWR	119.550	00:00 – 24:00	
Limoges Approche	LFBL_APP	118.080	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.

¹ Sur certaines positions de contrôle, des FRA (*Facility Rating Assignments*) s'appliquent. Cela signifie que le contrôleur doit avoir un grade minimum pour être autorisé à ouvrir la position. Par exemple, pour ouvrir la position LFBL_APP il est nécessaire d'avoir le grade AS3 ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1 ou AS2, vous pouvez vous connecter en position TWR sur ce terrain, mais que vous ne pourrez pas vous connecter en APP ni en CTR.

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 Limoges et les aérodromes de la FIR de Bordeaux.

2.3 ATIS

Votre ATIS doit être rempli en anglais. Respectez le format donné :

- Nom de votre position : **Limoges Tower/Approach**
- Station METAR : **LFBL**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **03 ou 21**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **03 ou 21**
- TL (Transition Level) : FL **60** (1013<QNH<1048) ou FL **70** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : ft **5000**
- Insérez dans la case « **Remarks** » toute information utile aux pilotes (**en anglais**), telle que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivés standards ou l'approche en utilisation, la présence de conditions SVFR ou si le Service d'Information de Vol n'est pas fourni ou s'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 [A.2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France..

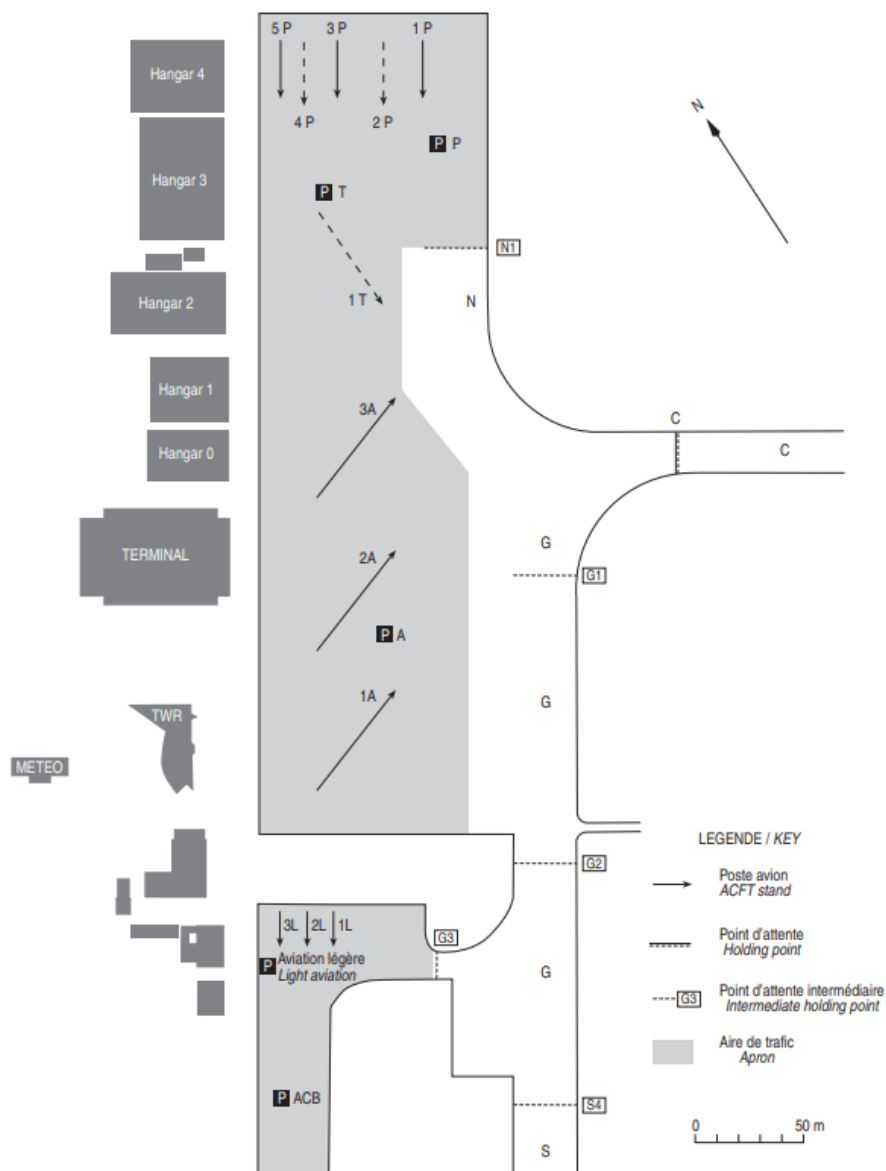
3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic

Postes A pour les appareils de catégorie C. Postes P 1 à 4 pour les appareils ayant une envergure maximale de 13m, poste P5 pour les appareils type ATR.

Parking L : aviation générale.

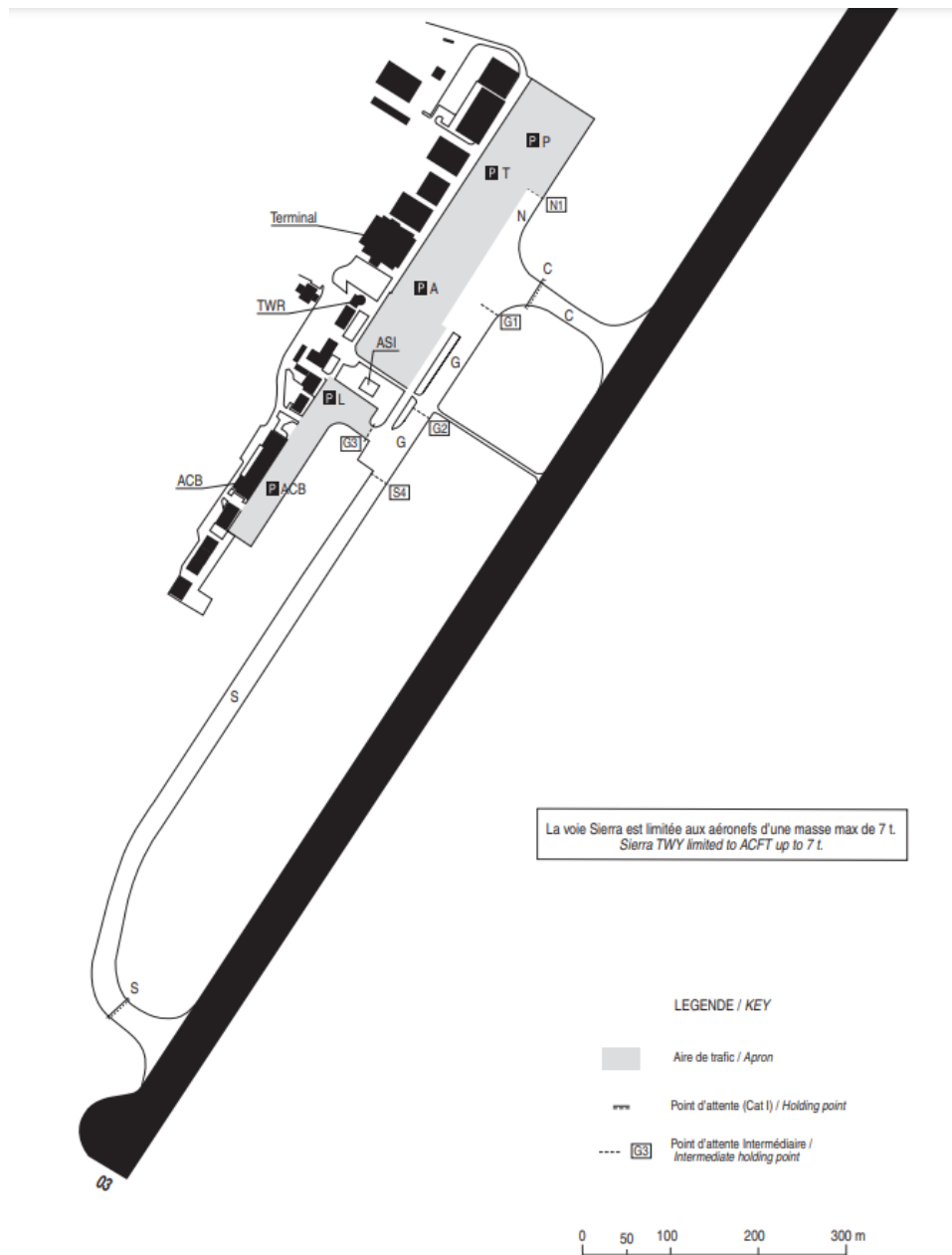
Parking ABC réservé aux aéronefs basés.



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



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, mais comme cette position n'existe pas ici, elle est déléguée au contrôleur Tour (TWR).

C'est également lui qui délivre les clairances de départ. Sa juridiction s'étend du parking ou de la porte jusqu'au décollage puisqu'il gère également les évolutions sur la piste.

3.3 La piste

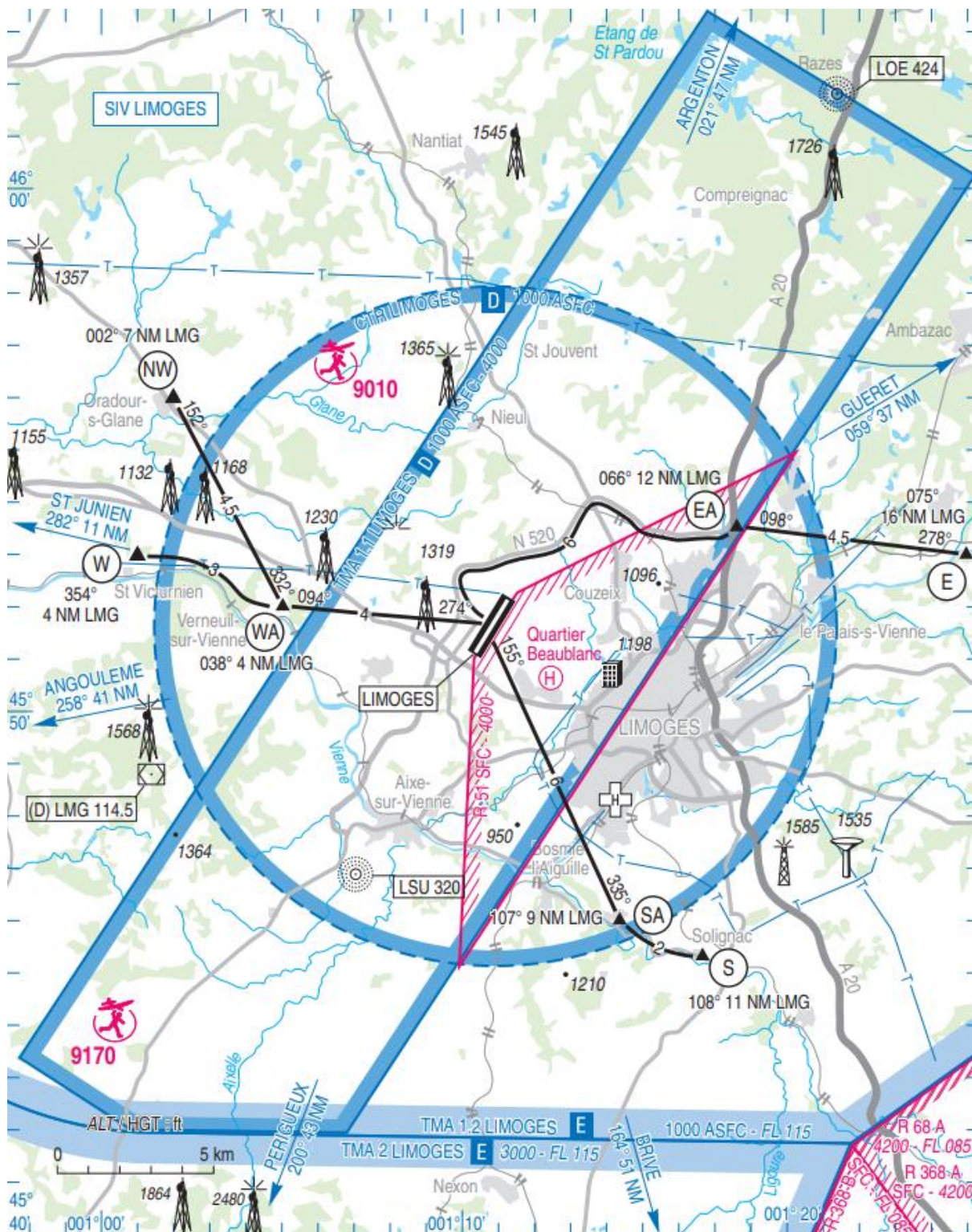
Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
03	032	2350 m x 45 m	2350 m	2800 m	2350 m	2350 m
21	212		2500 m	2500 m	2500 m	2350 m
21/03	//	800 x 80m	Piste en herbe pour planeur			

Il n'y a pas de QFU préférentiel à Limoges, cependant en réel, la piste 21 est utilisée si le vent arrière résultant est faible, car elle est beaucoup mieux équipée en balisage lumineux, et elle possède une procédure ILS CAT II/III.

4. Description de la CTR

La CTR de l'aéroport de Limoges s'étend de la surface jusqu'à 1000ft ASFC et est de forme circulaire autour du terrain.



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	2300 ft	Pas de remarques particulières.
21	droite		

Il existe un circuit pour les planeurs qui atterrissent sur la piste planeur

Piste (herbe)	Main	Altitude (QNH)	Remarques
03	droite	NA	Pas de remarques particulières.
21	gauche		

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Points d'entrée / sortie :

Points	Coordonnées	Noms
W	45° 53' 00"N - 001° 01' 00"E	Saint Victurnien
WA	45° 52' 00"N - 001° 05' 00"E	Carrière
NW	45° 56' 00"N - 001° 02' 00"E	Oradour Sur Glane
S	45° 45' 20"N - 001° 16' 40"E	Solignac
SA	45° 46' 00"N - 001° 14' 22"E	Carrière
E	45° 53' 00"N - 001° 24' 00"E	Saint Priest Taurion
EA	45° 53' 42"N - 001° 17' 38"E	Echangeur routier

4.3 Le VFR spécial

Conditions météo minimum en présence de trafic IFR :

- NW ↔ WA : 2000m
- W ↔ WA : 1500m, suivre le cours de la Vienne
- E ↔ EA : 2000m
- EA ↔ LFBL : 1500m, suivre la route de contournement Ouest de Limoges
- S ↔ SA : 1500m, suivre la vallée de la Briance
- SA ↔ LFBL : 2500m

RAPPEL

Dans une CTR, en conditions 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.

4.4 La gestion des hélicoptères

Il n'est pas rare d'avoir à contrôler des hélicoptères du SAMU effectuant un vol VFR à partir, ou à destination du CHU de Limoges (Dupuytren) qui ne dispose pas de carte VAC. Dans ce cas, les autoriser au transit de la CTR, à croiser les axes et, pour les arrivées, leur fournir l'information du vent sur l'aéroport lorsqu'ils sont en courte finale de la DZ de l'hôpital. (pas d'autorisation d'atterrissage).

5. Description de la TMA et du SIV

Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
CTA	D	FL 115	FL 145	
TMA 1.1	D	1000ft SFC	4000 ft	Ex CTR2
TMA 1.2	E	1000 ft SFC	FL 115	
TMA 2	E	3000 ft	FL 115	
TMA 3	E	4000 ft	FL 115	
TMA 4	E	2300 ft	4300 ft	
TMA 5	E	4300 ft	FL 115	
TMA 6.1	E	2500 ft	FL 065	
TMA 6.2	E	4500 ft	FL065	
SIV	G hors TMA < FL115 E en airways < FL115	SFC	FL115	

RAPPEL

Les TMA de classe d'espace E, impliquent 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 des 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 Limoges, 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 CTA (FL145), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL140.

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 LFEK pour aller à LFFU 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 Limoges comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
R20 B3	3000ft AMSL	FL 065	AVORD	Activité défense
R 24	SFC	4500ft AMSL	MONTMORILLON	Tirs sol/sol
R 49 A2 H2	3300ft AMSL	FL 195	COGNAC	Ecole de pilotage, drones
R 51	SFC	4000ft AMSL	LMG BELLEGARDE	Activité véliplane
R 102	SFC	4700ft AMSL	LA BRACONNE	Tirs sol/sol
R 139	800ft AGL	3000ft AMSL	CHER	Entraînements basse altitude haute vitesse
R 145	SFC	4200ft AMSL	CREUSE	Entraînements basse altitude haute vitesse
R 165	800ft AGL	4200ft AMSL	VIENNE	Entraînements basse altitude haute vitesse
R 166 B	SFC	2300ft AMSL	PERIGORD	Entraînements basse altitude haute vitesse
R 166 C	800ft AGL	3000ft AMSL	VEZERE	Entraînements basse altitude haute vitesse
R 203	SFC	FL 195	LA COURTINE	Tirs explosifs, drones

CONSEIL sur IVAO

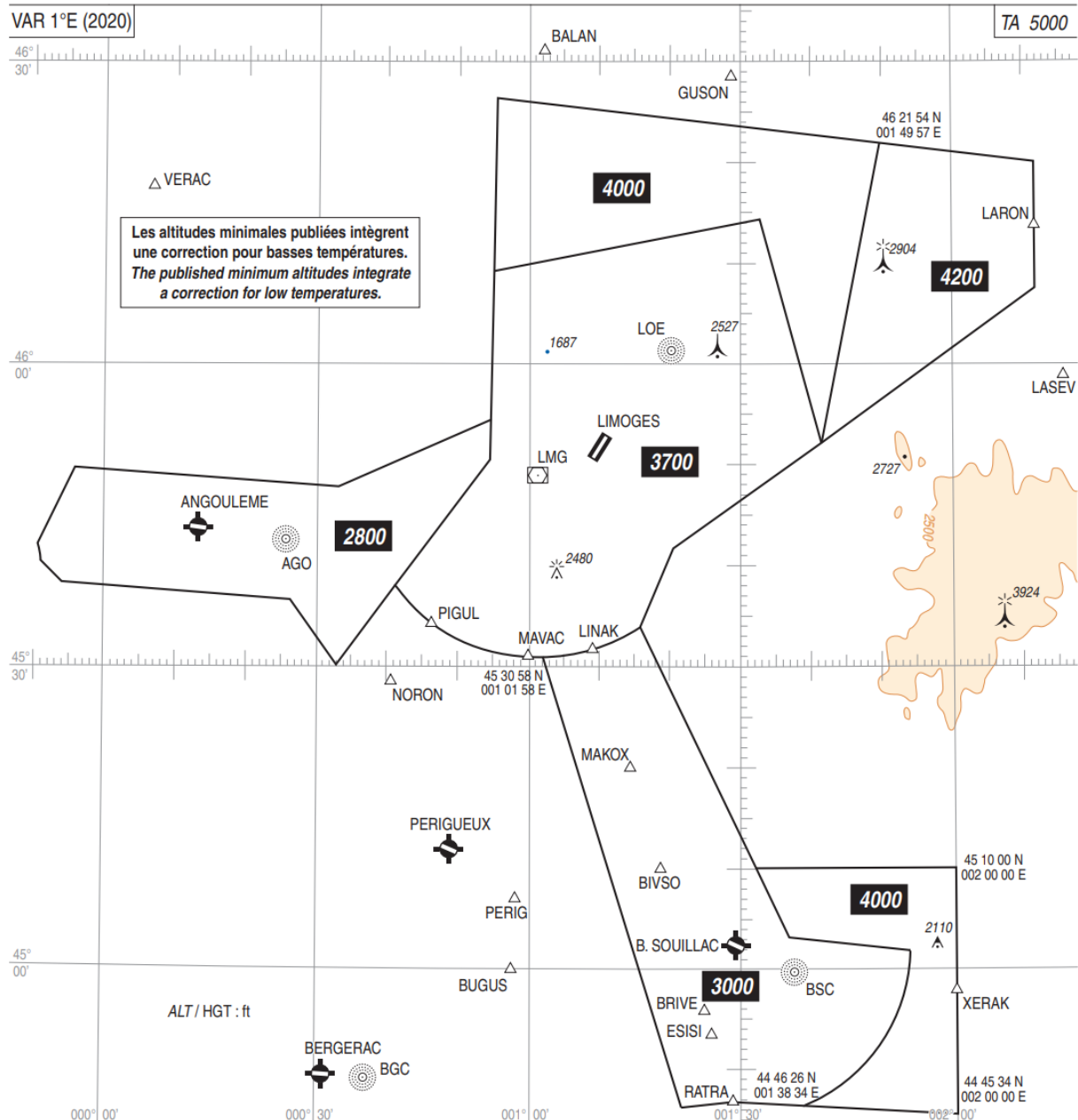
Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

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 du secteur sont un peu élevée du fait de la région montagneuse, on fera donc attention particulièrement pour les arrivées du Nord et du Sud.



5.3 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial
03	BALAN 3A	RNAV	FL70
	LARON 3A	RNAV	FL70
	MAKOX 3A	RNAV	FL70
	NORON 3A	RNAV	FL70
	PERIG 3A	RNAV	FL70
21	BALAN 3B	RNAV	FL70
	LARON 3B	RNAV	FL70

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Limoges Bellegarde comportent un nom qui est fonction de la piste en service (3A pour la 03 et 3B pour la 21) et les niveaux initiaux sont publiés pour tous. Par conséquent, la piste en service peut être omise lors de la clairance de départ ainsi que le niveau initial pour les SID.

Départs omnidirectionnels :

RWY	TRAJECTOIRE
03	Monter RM 032 ° jusqu'à 500ft AAL, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
21	Monter RM 212° jusqu'à 500ft AAL, 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 la TWR et que l'APP est présente, il faut coordonner 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 :

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
03	BALAN 3M	RNAV	NERTI	-
	GUERE 3M	RNAV	SOLNO	
	GUSON 3M	RNAV	NERTI	
	MAKOX 3M	RNAV	MIGRA	
	NORON 3M	RNAV	MIGRA	
	PERIG 3M	RNAV	MIGRA	
21	BALAN 3R	RNAV	IBL21	-
	GUERE 3R	RNAV	IBL21	
	GUSON 3R	RNAV	IBL21	
	MAKOX 3R	RNAV	BL504	
	NORON 3R	RNAV	BL502	
	PERIG 3R	RNAV	BL502	

5.5 Les procédures d'approche

Il n'y a pas de procédures d'approches initiales (INA) à Limoges.

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
03	RNP	MIGRA	-	FBL03 (3700ft)	Monter droit dans l'axe jusqu'à BL410, virer à gauche direct MIGRA pour entrer dans l'attente en montée vers 3700ft.
21	ILS	-	LOE (424)	D8.6 LG (4000 ft)	Monter dans l'axe jusqu'à 1900ft puis virer à droite pour revenir sur le NDB en montée vers 4000ft.
	RNP	IBL21	-	FBL21 (4000 ft)	Monter droit dans l'axe jusqu'à BL512, virer à droite vers IBL21 en montée vers 4000ft pour entrer dans l'attente.

CONSEIL sur IVAO

Pour les clairances de directe, et la coordination entre secteurs, se référer aux LOA.

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 (2800ft pour la TMA1 ; 3500ft pour la TMA2 ; 4500ft pour la TMA3 ; 2800ft pour la TMA4 ; 4800ft pour la TMA5).

5.6 Les circuits d'attente


Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MHA	Protection
03 / 21	LECAR	droite	182° ; 12NM LMG	002°	3700ft	IAS : 210kt Zp : FL 100
	LOE	gauche	032° ; 1 minute	212°	4000ft	IAS : 210kt Zp : FL 100
	MIGRA	droite	244° ; 1 minute	064°	3700ft	IAS : 210kt Zp : 4700ft
	IBL21	gauche	039° ; 1 minute	219°	4000ft	IAS : 185kt Zp : FL 90

5.7 Les aérodromes du secteur

Le secteur de Limoges comporte des aéroports contrôlés, gérés par un agent AFIS et en auto-information (A/A).

5.7.1 Les AD contrôlés


Nom	Brive Souillac – LFSL
Position ATC	TWR : 121.125 
Altitude	1016 ft (36 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	BSC 351 (NDB) BVC 109.95 (ILS/DME 29)
CTR	CTR Brive : SFC – 2500 ft (classe D) TMA 6.1 - 6.2 Limoges: 2500ft– FL 065 (Classe E) SIV Limoges : SFC – FL 115 (classe G)
Pistes	11 : (115°) ; TODA 2100, ASDA 2100, LDA 2100 29 : (295°) ; TODA 2100, ASDA 2100, LDA 2100. QFU préférentiel
SID	<u>RWY 11</u> LAVRA 2B ; MAKOX 2B <u>RWY 29</u> LAVRA 2C ; MAKOX 2C
STAR	<u>RWY 29</u> : MAKOX 1R
Approches	<u>RWY 11</u> : RNP <u>RWY 29</u> : ILS/LOC (BVC, 3000ft, 295°) – NDB – RNP
Attentes	BSC (gauche ; 114°, 1 minute, 294° ; 3000ft ; IAS 220kt, Zp 7000ft)
Circuits AD	<u>RWY 11</u> : main gauche 2000 ft <u>RWY 29</u> : main gauche 2000 ft ; QFU préférentiel
Sorties VFR	N - NA - SA - S
Remarques	-

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 (LFFF_FIS_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

Nom	Angoulême Brie Champniers – LFBU
Position ATC	AFIS : 123.155 
Altitude	436 ft (16 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	AGO 404 (NDB) AM 109.35 (ILS/DME 28) CNA 114.65 (VOR/DME) LMG 114.5 (VOR/DME)
CTR	RMZ Angoulême : SFC – 2000 ft (classe G) TMA 4-5 Limoges : 2300ft - FL115 (classe E) SIV Limoges : SFC – FL 145 (classe G)
Pistes	10 (096°) ; TODA 2060, ASDA 1860, LDA 1860 28 (276°) ; TODA 1960, ASDA 1860, LDA 1860 ; QFU préférentiel
SID	<u>RWY 10</u> CNA 2E ; LMG 2E ; NORON 2E <u>RWY 28</u> CNA 2D ; CNA 2W ; LMG 2W ; NORON 2W
STAR	-
Approches	<u>RWY 28</u> : ILS/LOC (AM, 2800ft, 276°) ; RNP y/z
Attentes	AGO / GONPO (gauche ; 097°, 1 minute, 277° ; 2800ft ; IAS 190kt, Zp 7000ft)
Circuits AD	<u>RWY 10</u> : main gauche 1400 ft <u>RWY 28</u> : main droite 1400 ft
Sorties VFR	NW - NA - NE - SA - SE - S
Remarques	Attention aux arrivées hélicos

Nom	Montluçon Guéret – LFBK
Position ATC	AFIS : 118.405 
Altitude	1367 ft (49 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	-
ATS adjacents	SIV Limoges : SFC – FL 145 (classe G)
Pistes	17 (167°) ; TODA 1900, ASDA 1900, LDA 1900 35 (347°) ; TODA 1900, ASDA 1900, LDA 1900 17R (167° - Herbe) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 885 35L (357° - Herbe) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000
Approches	RWY 17 : RNP
Attentes	BK400 (droite ; 168°, 1min, 3300ft ; IAS 180kt, Zp 6000ft)
Circuits AD	<u>RWY 17</u> : main gauche 2400 ft <u>RWY 35</u> : main droite 2400 ft
Sorties VFR	Aucune
Remarques	Utilisation simultanée des deux pistes interdite.

5.7.3 Les AD en auto-information

RAPPEL

Les aérodromes en auto-information sont des espaces non contrôlés et ne sont pas ouvrables 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 travail.

Nom	Châteauneuf sur Cher – LFFU
Altitude	551 ft (20 hPa)
ATS adjacents	TMA 1.1 Avord : 2100 – FL65 (classe D) SIV Limoges
Pistes	09 (085°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 760 27 (265°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 770
Circuits AD	<u>09</u> : Gauche, 1500ft <u>27</u> : Gauche, 1500ft
Remarques	N/A

Nom	Egletons – LFDE
Altitude	1859 ft (68 hPa)
ATS adjacents	SIV Limoges
Pistes	07 (070°) ; TODA 819, ASDA 819, LDA 690 25 (250°) ; TODA 819, ASDA 819, LDA 689 07 (070° - Herbe) ; TODA 621, ASDA 621, LDA 621 25 (050° - Herbe) ; TODA 621, ASDA 621, LDA 563
Circuits AD	<u>07</u> : Droite, 2700 ft <u>25</u> : Gauche, 2700 ft
Remarques	N/A

Nom	Gueret Saint Laurent – LFCE
Altitude	1208 ft (44 hPa)
ATS adjacents	TMA 3 Limoges : 4000-FL115 (classe E) SIV Limoges
Pistes	05 (045°) ; TODA 675, ASDA 675, LDA 525 23 (225°) ; TODA 675, ASDA 675, LDA 675
Circuits AD	<u>05</u> : Gauche, 2200 ft <u>23</u> : Gauche, 2200 ft
Remarques	Ball-trap et aéromodélisme au nord du terrain

Nom	Issoudun Le Fay – LFEK
Altitude	531 ft (19 hPa)
ATS adjacents	SIV Limoges
Pistes	18 (175° - Herbe) ; TODA 950, ASDA 950, LDA 840 36 (355° - Herbe) ; TODA 950, ASDA 950, LDA 605 11 (112° - Herbe) ; TODA 860, ASDA 920, LDA 760 29 (292° - Herbe) ; TODA 880, ASDA 920, LDA 820 ; QFU Préférentiel 06 (058° - Herbe) ; TODA 620, ASDA 700, LDA 580 24 (238° - Herbe) ; TODA 610, ASDA 700, LDA 600
Circuits AD	<u>18</u> : Gauche, 1500 ft <u>36</u> : Gauche, 1500 ft <u>11</u> : Gauche, 1500 ft <u>29</u> : Gauche, 1500 ft <u>06</u> : Gauche, 1500 ft <u>24</u> : Gauche, 1500 ft
Remarques	Sous la R20 B3 W – 3000-FL65

Nom	Montluçon Domerat – LFLT
Altitude	771 ft (28 hPa)
ATS adjacents	SIV Limoges
Pistes	11 (110°) ; TODA -, ASDA -, LDA 1000 29 (290°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 ; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>11</u> : Droite, 1800 ft <u>29</u> : Gauche, 1800 ft
Remarques	Décollage RWY 11 interdit

Nom	Saint Junien – LFBJ
Altitude	1859 ft (68 hPa)
ATS adjacents	TMA 1 Limoges : 1000ASFC-FL115 (classe E) TMA 4 & 5 Limoges : 2300-FL115 (classe E) SIV Limoges
Pistes	07 (065°) ; TODA 785, ASDA 585, LDA 585 25 (245°) ; TODA 585, ASDA 585, LDA 585
Circuits AD	<u>07</u> : Gauche, 1900 ft <u>25</u> : Droite, 1900 ft
Remarques	Circuit complètement décrit ; Aéromodélisme sur l'AD

Nom	Sarlat Domme – LFDS
Altitude	979 ft (35 hPa)
ATS adjacents	SIV Limoges
Pistes	10 (104°) ; TODA 747, ASDA 747, LDA 747 ; QFU préférentiel 28 (284°) ; TODA 747, ASDA 747, LDA 747
Circuits AD	<u>10</u> : Gauche, 2000 ft <u>25</u> : Droite, 2000 ft
Remarques	Parachutisme sur AD, aéromodélisme au sud du terrain

Nom	Ussel Thalamy – LFCU
Altitude	2427 ft (89 hPa)
ATS adjacents	SIV Limoges
Pistes	10 (099°) ; TODA 1350, ASDA 1350, LDA 1350 28 (279°) ; TODA 1350, ASDA 1350, LDA 1350 10R (099° - Herbe) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 900 28L (279° - Herbe) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 900
Circuits AD	<u>10/10R</u> : Droite, 3400 ft <u>28/28L</u> : Gauche, 3400 ft
Remarques	Aéromodélisme au nord de la piste

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Fiche mémo de Limoges](#)
- [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](#).