

# Manuel d'exploitation de « Nouméa La Tontouta » NWWW



**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

<b>Date</b>	<b>Indicatif</b>	<b>Détail de la mise à jour</b>
20/03/2025	2503	Vérification AIRAC 2503
23/01/2025	2501	Mise à jour AIRAC 2501

# 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 Aurora.....	6
2.3 ATIS .....	6
3. Description de l'aérodrome .....	8
3.1 Les aires de trafic .....	8
3.1.1 Parking de l'aviation commerciale .....	8
3.1.2 Parking militaire .....	9
3.2 Les voies de roulage.....	10
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 .....	12
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) .....	16
5.3 Responsabilités de la position Départ .....	16
5.4 Les procédures de départ .....	17
5.5 Les procédures d'arrivée .....	19
5.6 Les procédures d'approche.....	20
5.7 Les circuits d'attente.....	21
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur .....	22
5.8.1 Les AD contrôlés .....	22
5.8.2 Les AD sous agent AFIS.....	23
5.8.3 Les AD en auto-information .....	24
5.8.4 Les héliports .....	25
6. Crédits.....	26
6.1 Contributeurs.....	26
6.2 Liens utiles .....	26
6.3 Rester en contact.....	26

## 1. Généralités




---

L'aéroport international de Nouméa - La Tontouta (code IATA : NOU • code OACI : NWWW) est le principal aéroport de la Nouvelle-Calédonie, collectivité *sui generis* française d'outre-mer située dans l'océan Pacifique. Il sert de plateforme de correspondance à la compagnie aérienne internationale néo-calédonienne, Aircalin. Il est classé aéroport d'État.

<b>Code OACI</b>	NWWW
<b>Code IATA</b>	NOU
<b>Nom de l'aéroport</b>	Nouméa La Tontouta
<b>Altitude du terrain</b>	51 ft (2 hPa)
<b>Coordonnées Géographiques</b>	S022°00'52'' E166°12'47''
<b>Situation Géographique</b>	37 km Nord-Ouest de Nouméa
<b>Déclinaison magnétique</b>	12.36° E (20)
<b>Piste</b>	11/29
<b>Aides à la radionavigation</b>	LTO (VOR/DME) : 112.9 FND (NDB) : 354 LT (LOC RWY 11), 108° : 109.9

## 2. Contrôler la plateforme

### 2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA <sup>1</sup>
Tontouta Sol	NWWW_GND	121.700	00:00 – 24:00	
Tontouta Tour	NWWW_TWR	118.100	00:00 – 24:00	
Tontouta Approche	NWWW_APP	119.700	00:00 – 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 à la tour, 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, afin de vous familiariser avec le terrain et ses spécificités.**

---

<sup>1</sup> 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 NWWW\_APP il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1, AS2 ou AS3, vous pouvez vous connecter en position TWR sur ce terrain, mais que vous ne pourrez pas vous connecter en APP.

## 2.2 Les outils de contrôle

### 2.2.1 Aurora

Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe [sur ce lien](#).

Charger le secteur « NWWW » comprenant Nouméa et les aérodromes de Nouvelle-Calédonie, contenu dans l'ensemble de secteurs « NC – New Caledonia OCA ».

### 2.3 ATIS

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

- Nom de votre position : **Tontouta Ground/Tower/Approach**
- Station METAR : **NWWW**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **11 ou 29**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **11 ou 29**
- TL (Transition Level) : FL **120** (1013<QNH<1048) ou FL **130** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : ft **11000**
- 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 pas réaliste, peut être considéré comme un élément de convivialité et n'est pas gênant.

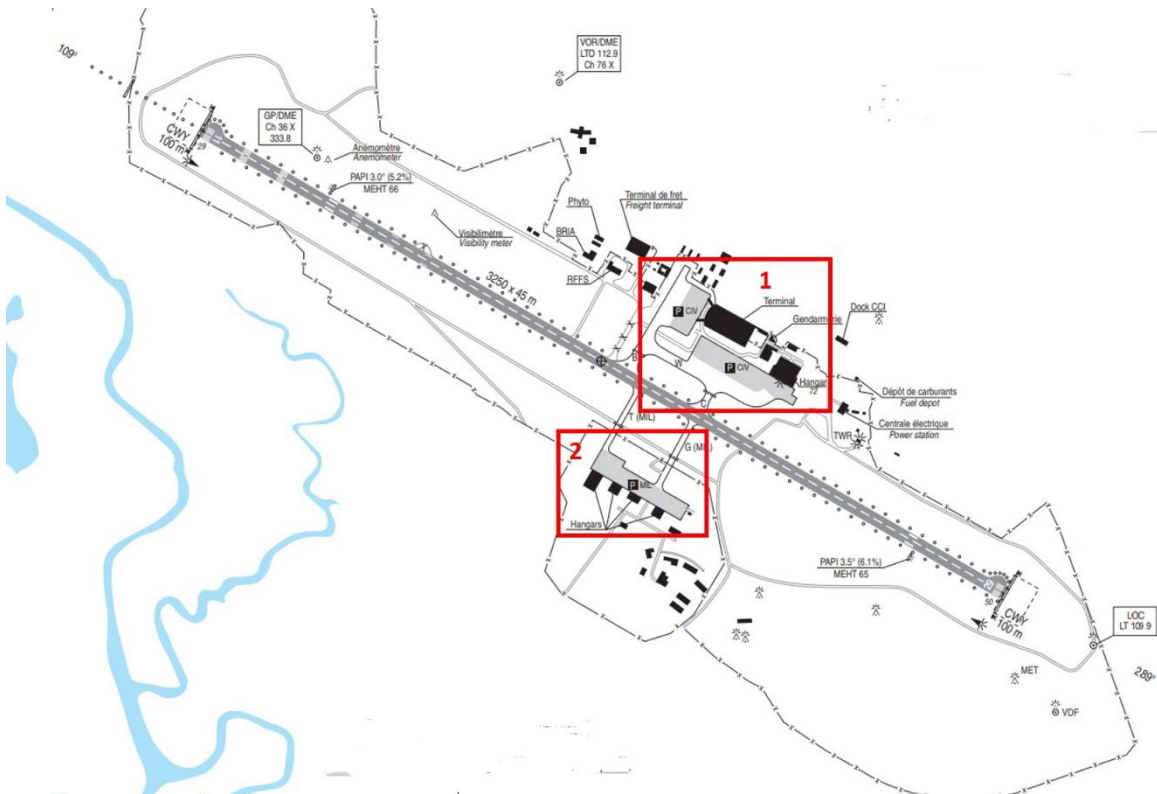
Contentez-vous d'indiquer les consignes associées à votre position. Par exemple, il n'est pas conseillé pour l'ATC à la Tour d'indiquer la procédure d'approche en utilisation.

Contentez-vous de respecter la règle [§A2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

### 3. Description de l'aérodrome

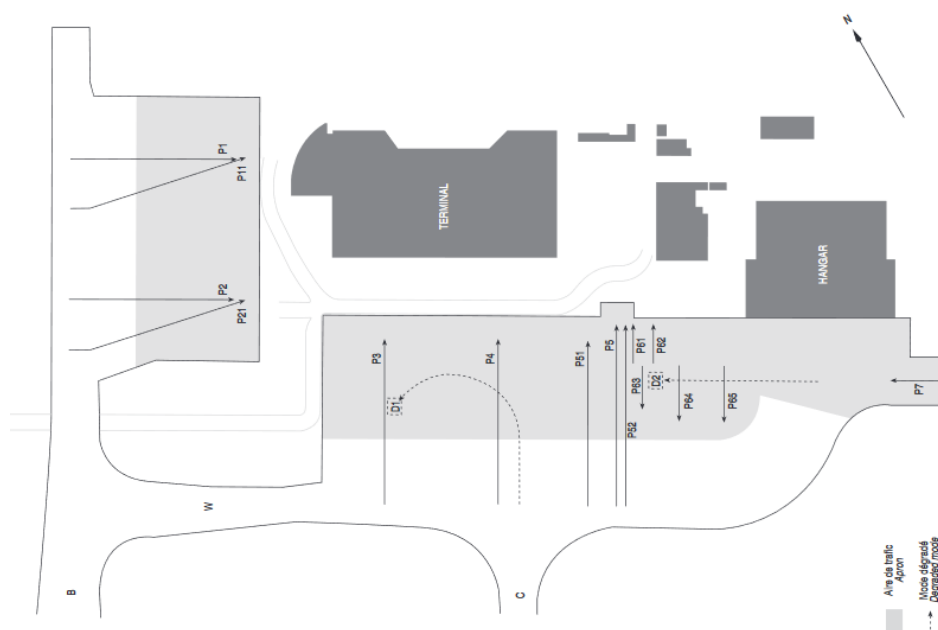
#### 3.1 Les aires de trafic

L'aéroport de Nouméa La Tontouta dispose de plusieurs aires de manœuvre et de parking :



##### 3.1.1 Parking de l'aviation commerciale

Situé face aux terminaux, il dispose de 17 postes de stationnements pour les différentes catégories (voir ci-dessous).





Postes	Types ACFT Maxi	Observation
P1	B787, B772, A332, A342, A359, ...	Neutralise P11
P2	B787, B772, B744, A332, A359, ...	Neutralise P21
P3, P4,	B787, B772, B744, A332, A359, ...	
P5	B787, B772, B744, A332, A359, ...	Neutralise P51 et P52. Si P5 occupé par un ACFT de CAT D ou E, alors P61, P62, P63, P64 neutralisés
P7		Aire de Maintenance Air Calédonie
P11	B787, B773, B744, A332, A359, ...	Neutralise P1, repoussage B777 via la bretelle W
P21	B787, B772, B744, A359, A380, ...	Neutralise P2, repoussage A380 sur la bretelle B jusqu'à la piste en service, repoussage B777 via la bretelle W
P51	B737-700, A319, ...	Neutralise P5 et P52
P52	B787, B772, B744, A359, A380, ...	Neutralise P5, P51, P61, P62, P63 et P64
P61	ATR72/42, et ACFT VFR	Neutralise P52
P62	ATR72/42, et ACFT VFR	Neutralise P52
P63	ATR72/42, et ACFT VFR	Neutralise P52
P64	ATR72/42, et ACFT VFR	Neutralise P65
P65	ATR72/42, et ACFT VFR	Neutralise P64
D1	B739, B787, A321, ...	Neutralise P3 et P4
D2	B787, B772, A332, A342, ...	Neutralise P5, P51, P52, P61, P62, P63, P64 et P65.

### 3.1.2 Parking militaire

Situé au sud du terminal civil, la zone militaire de La Tontouta (BA186 Nouméa) accueille la flottille 25F, l'escadrille 9S, et l'ETOM 00.052. Seulement deux taxiways sont disponibles T et G, ainsi que 3 DZ pour hélicoptères.

### **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

Les zones de trafic et la piste sont reliées par les voies de roulages (taxiways) :

- B : voie de 25 m de large reliant le parking civil à la piste 11/29.
- W : voie de 25 m de large reliant les deux terminaux civils aux deux taxiways B et C.
- C : voie de 25 m de large reliant le parking civil à la piste 11/29.

Les taxiways T et G, larges de 15 m, sont utilisables seulement pour des activités SO.

#### **RAPPEL**

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

Sur la plateforme de La Tontouta, c'est également lui qui délivre les clairances de départ. Sa juridiction s'étend du parking ou de la porte jusqu'en sortie de CTR.

Attention à la bonne phraséologie au roulage : la clairance « Roulez point d'attente B piste 11 » n'est pas tout à fait correcte. Préférez « Roulez point d'attente piste 11 via B ». En effet B n'est pas le nom d'un point d'attente mais d'une voie de roulage.

### 3.3 La piste

*Caractéristiques principales de la piste*

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
11	109	3250 m x 45 m	3250 m	3350 m	3250 m	3250 m
29	289		3250 m	3350 m	3250 m	3250 m

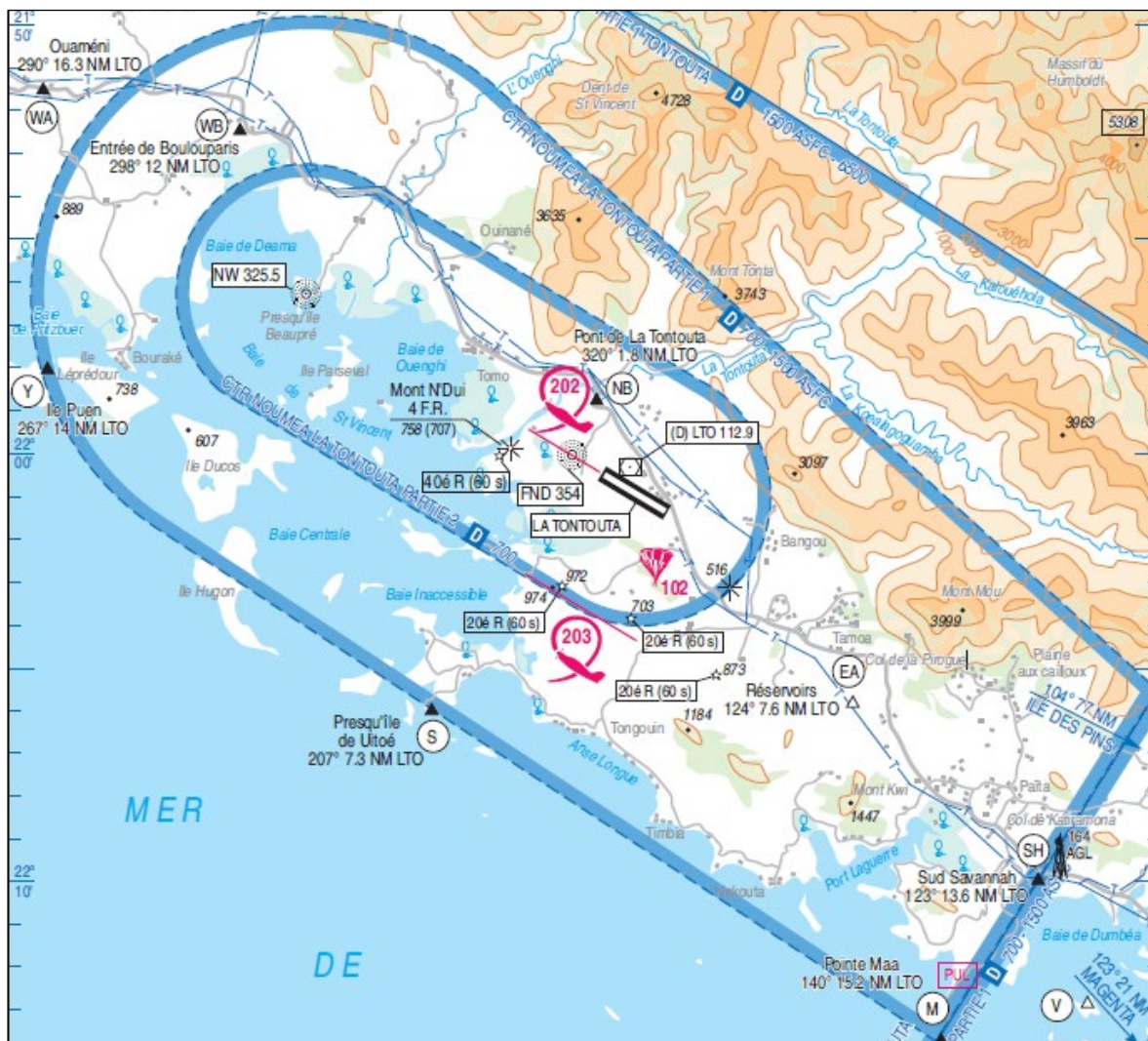
*Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage*

Piste	Point d'attente	Distance (TODA)
11	B	1635 m
	C	1342 m
29	C	2108 m
	B	1815 m

Aucune piste préférentielle ou limitation de vent n'est publiée. Cependant, compte tenu de la disponibilité d'approches de précision, la piste 11 est à préférer.

## 4. Description de la CTR

L'aéroport de La Tontouta dispose de deux CTR de classe D (CTR Partie 1 de 700 à 1500 ft ASFC\*), (CTR Partie 2 de la SFC à 700 ft ASFC).



### **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
11	droite	1100 ft	NIL
29	gauche		

#### 4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Les entrées et les sorties CTR se font normalement par l'EST et par OUEST après coordination avec le contrôleur assurant l'approche de La Tontouta et de Nouméa. Il peut être utile d'effectuer les départs à 1300ft et les arrivées à 700ft.

Secteurs	Point de Report
Est	<ul style="list-style-type: none"><li>- M (Pointe Maa),</li><li>- SH (Sud Savannah),</li><li>- EA (Réservoirs),</li><li>- S (Presqu'île de Uitoé),</li></ul>
Ouest	<ul style="list-style-type: none"><li>- NA (Col de Nassirah),</li><li>- WA (Ouaméni),</li><li>- WB (Entrée de Boulouparis),</li><li>- Y (Île Puen),</li><li>- NB (Pont de la Tontouta),</li></ul>

#### 4.3 Le VFR spécial

Le VFR spécial n'est autorisé, en présence de trafic IFR que si :

- La visibilité est supérieure à 3000 m,
- Le plafond est supérieur à 2000 ft.

Les attentes en VFR Spécial se font sur M, S ou Y seulement et à une altitude maximum de 700ft.

### **RAPPEL**

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

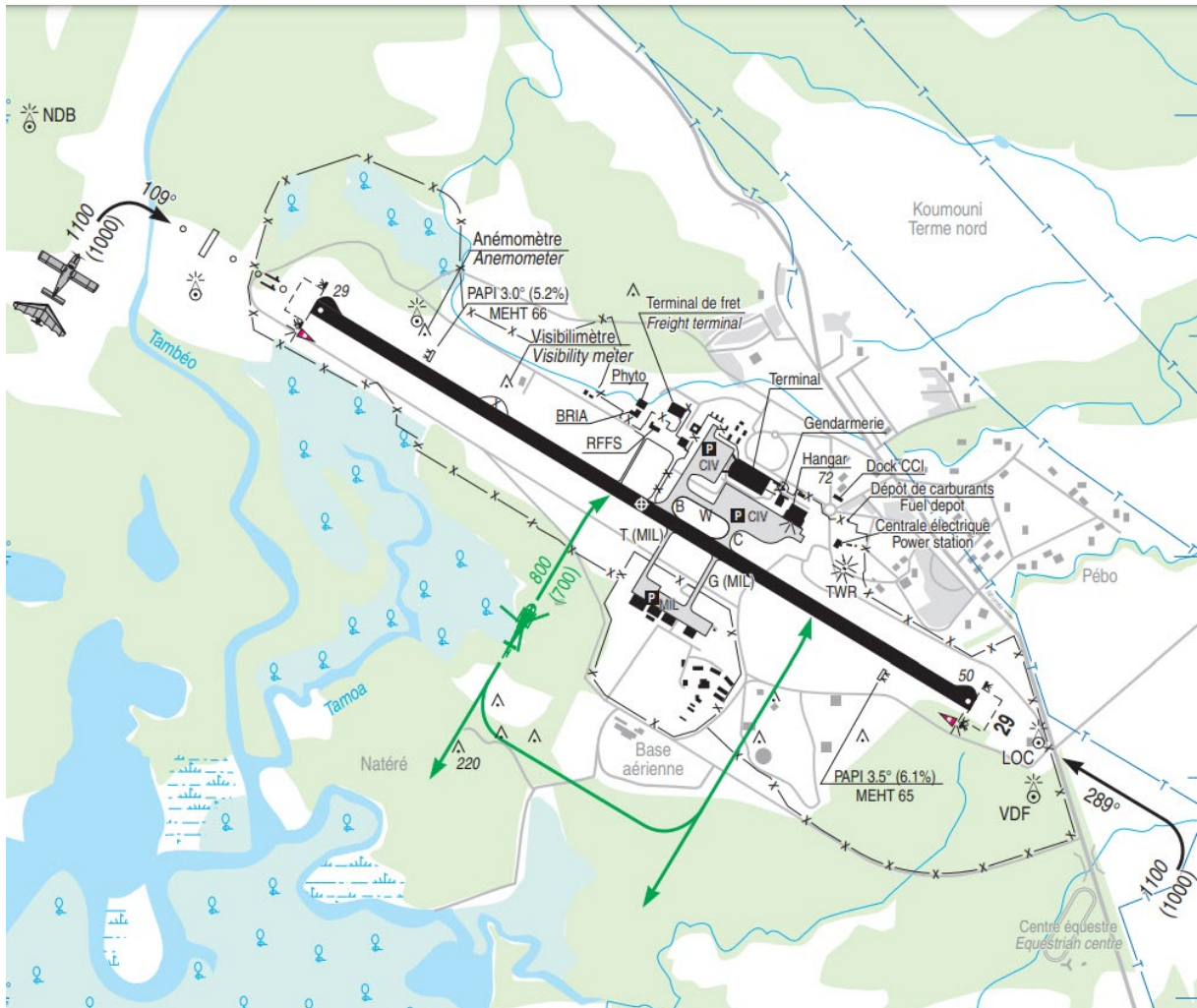
### **CONSEIL sur IVAO**

Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle sur FS 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

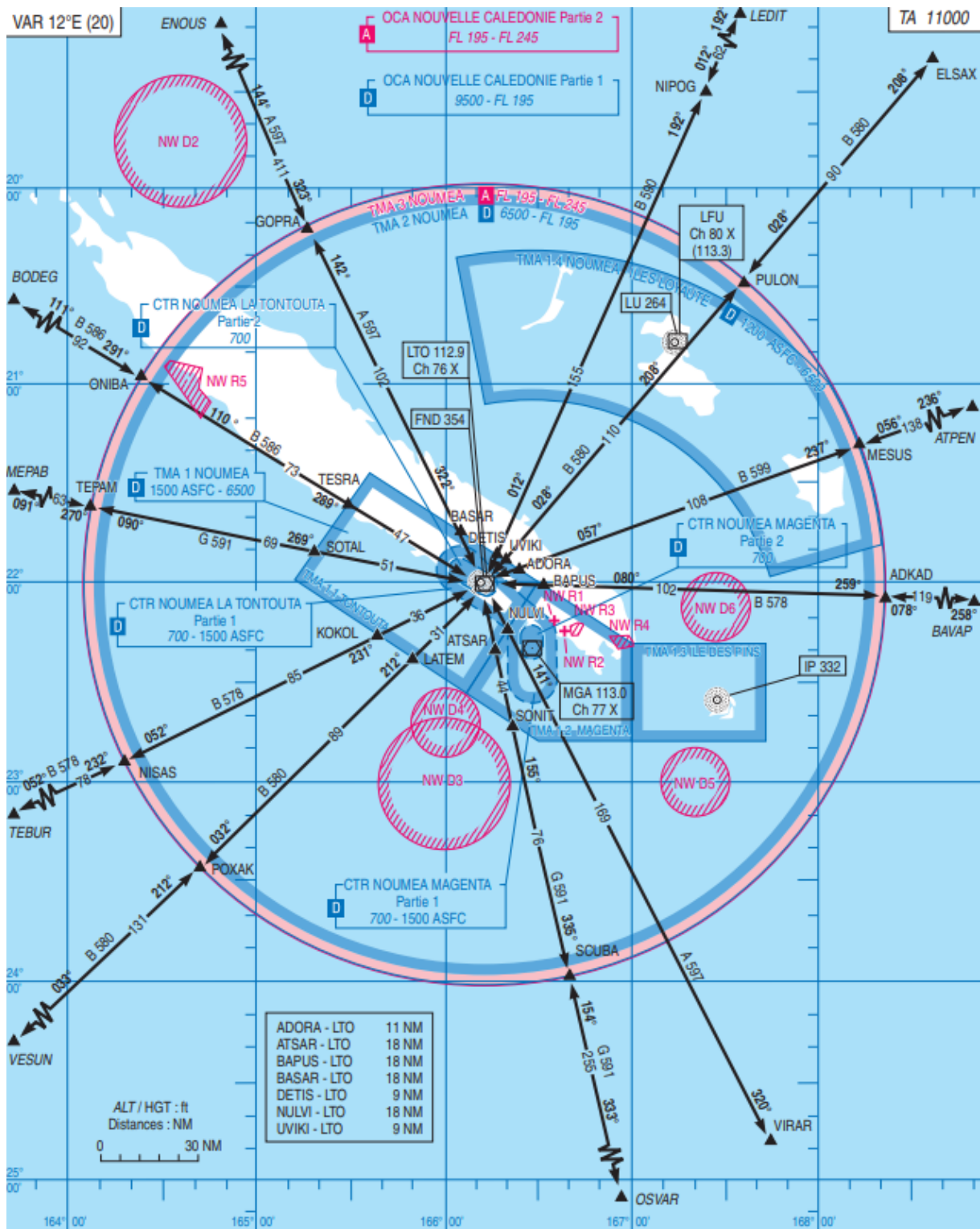
Les hélicoptères, après avoir translaté au sol par les voies de roulage, peuvent décoller de la piste en service. Ils sont autorisés à emprunter les itinéraires avions. Ils sont donc contrôlés comme des trafics VFR.

Voir carte ci-dessous :



## 5. Description de la TMA et du SIV

Le secteur de contrôle de La Tontouta est divisé en 6 TMA et 1 SIV.



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Organisme Responsable
TMA 1.1	D	1500ft ASFC	6500ft AMSL	Tontouta Approche
TMA 1.2	D	1500ft ASFC	6500ft AMSL	Magenta Approche
TMA 1.3	D	1500ft ASFC	6500ft AMSL	Tontouta Approche
TMA 1.4	D	1200ft ASFC	6500ft AMSL	Tontouta Approche
TMA 2	D	6500ft AMSL	FL 195	Tontouta Approche
TMA 3	A	FL 195	FL 245	Tontouta Approche
SIV Nouvelle Calédonie	G hors TMA	SFC	9500ft AMSL	Tontouta Information

### **RAPPEL**

Les TMA 1 et 2 sont des espaces 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.

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 Tontouta 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 (FL245), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL240. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Nandi Control).

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 NWWK pour aller à NWWP 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 Nouméa comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
NW R1	SFC	4300 ft AMSL	Montagne des sources	Réserve naturelle
NW R2	SFC	2100 ft AMSL	Champs de tir de Plum	Activités défense
NW R3 A	2100 ft AMSL	FL205	Complexe de tir de la rivière des pirogues	Activités défense
NW R3 B	SFC	2100 ft AMSL	Complexe de tir de la rivière des pirogues	Activités défense
NW R4	SFC	1500 ft ASFC	Goro	Tirs d'explosifs sur site minier
NW R5	500 ft ASFC	3000 ft AMSL	VKP	Protection vols touristiques
NW D2	SFC	FL235		Tirs, vols d'aéronefs sans équipages à bord
NW D3	SFC	FL235		Tirs, vols d'aéronefs sans équipages à bord
NW D4	SFC	FL195		Tirs mer/air, mer/mer
NW D5	SFC	FL195		Tirs mer/air, mer/mer
NW D6	SFC	FL195		Tirs mer/air, mer/mer

### **CONSEIL sur IVAO**

**Bien que ces zones réglementées soient représentées dans le fichier secteur, les secteurs militaires ne sont pas actifs sur IVAO, hors événement SO. En revanche, les zones interdites doivent être respectées.**

## 5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)

Il n'y a pas d'Altitude Minimales de Guidage dans la région. Le contrôle se fait normalement de façon procédurale.

## 5.3 Responsabilités de la position Départ

Il n'y a pas de position DEP à Nouméa.



## 5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
11	GOPRA 3E	CONV	By ATC	
	LTO 3E			Passage Vertical LTO à 7000ft
	NISAS 3E			Altitude Minimum sur NISAS 3000ft
	ONIBA 3E			
	POXAK 3E			Altitude Minimum sur POXAK 3000ft
	SCUBA 3E			Altitude Minimum sur SCUBA 3000ft
	TEPAM 3E			Altitude Minimum sur TEPAM 3000ft
	VIRAR 3E			Altitude Minimum sur VIRAR 3000ft
29	GOPRA 3W	CONV	By ATC	Sur instruction ATC virage possible dès 5500ft
	LTO 3W			Passage Vertical LTO à 7000ft
	NISAS 3W			Altitude Minimum sur NISAS 3000ft
	ONIBA 3W			
	POXAK 3W			Altitude Minimum sur POXAK 3000ft
	SCUBA 3W			Altitude Minimum sur SCUBA 3000ft
	TEPAM 3W			Altitude Minimum sur TEPAM 3000ft
	VIRAR 3W			Altitude Minimum sur VIRAR 3000ft

**Piste 11, départ omnidirectionnel :** Monter dans l'axe. A 2,9 Nm de LTO, tourner à droite RM 198°. A 3900 ft, route directe en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

**Piste 29, départ omnidirectionnel :** Monter dans l'axe. A 4000 ft, route directe en montée vers l'altitude minimale de sécurité en croisière.

## **POGO :**

**Piste 11** - Monter dans l'axe. A 2,9 NM LTO (3,2 NM LT), tourner à droite RM 179° pour intercepter et suivre le RDL 156° LTO vers GIRAD, en montée vers 2800 (2749) minimum. A GIRAD suivre l'arrivée KQ 1S.

**PISTE 29** - Monter dans l'axe. A 1300 (1249) tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 296° MGA (RM 116°) vers GIRAD, en montée vers 2800 (2749) minimum. A GIRAD suivre l'arrivée KQ 1S.

### **RAPPEL**

Tous les départs normalisés (SID) de Tontouta comportent un nom qui est fonction de la piste en service (3E pour la 11 et 3W pour la 29). Par conséquent, la piste en service peut être omise lors de la clairance de départ.

### **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 présent, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.

## 5.5 Les procédures d'arrivée

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

Piste	Secteur Route ATS ou aéroport de provenance	STAR	Procédures FNA	Altitude Minimum
<b>11</b>	B580 YSSY	POXAK 2	ILS w, ILS v ou VOR z	5600ft
		POXAK 2A	ILS z ou VOR w	7000ft si procédure ILS 4000ft si procédure VOR
	B578 YBBN	NISAS 2	ILS w, ILS v ou VOR z	5600ft
		NISAS 2A	ILS z ou VOR w	7000ft si procédure ILS 4000ft si procédure VOR
	G591 YCNS	TEPAM 2	ILS w, ILS v ou VOR z	5600ft
		TEPAM 2A	ILS y	6000ft
	B586 AYPY	ONIBA 2	ILS w, ILS v ou VOR z	5600ft
		ONIBA 2A	ILS x	7000ft
	A597 RJAA RJTT	GOPRA 2	ILS w, ILS v ou VOR z	12000ft à 25 Nm de LTO, puis 5800ft
		GOPRA 2A	ILS x	12000ft à 27 Nm, puis 9000ft à SARAM et 7000ft
	B590 NVVV	NIPOG 2	ILS w, ILS v ou VOR z	7000ft à 25 Nm de LTO, puis 5800ft
		NIPOG 2A	ILS x	9000ft à SARAM, puis 7000ft
	B580 PHNL	PULON 2	ILS w, ILS v ou VOR z	7000ft à 25 Nm de LTO, puis 6400ft à 12 Nm de LTO, et 5800ft
	B599 NFFN	MESUS 2	ILS w, ILS v ou VOR z	7000ft à 25 Nm de LTO, puis 6400ft à 12 Nm de LTO, et 5800ft
	B578 NTAA	ADKAD 2	ILS w, ILS v ou VOR z	7000ft à 25 Nm de LTO, puis 6400ft à 12 Nm de LTO, et 5800ft
	A597 NZAA A579	VIRAR 2	ILS w, ILS v ou VOR z	5600ft
VIRAR 2A		ILS z ou VOR w	7000ft si procédure ILS 4000ft si procédure VOR	
G591 YSNF	SCUBA 2	ILS w, ILS v ou VOR z	5600ft	
	SCUBA 2A	ILS z ou VOR w	7000ft si procédure ILS 4000ft si procédure VOR	

## 5.6 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IAF	Balises	FAF (altitude)	API
11	ILS V, LOC V	LTO (112.9)	LT (109.9)	NW (325.5) (2600 ft)	Montée dans l'axe. Interceptor et suivre la RDL 125° de LTO (RM 125°). A 2000ft, tourner à droite TM 198° en montée vers 6000ft et suivre les instructions du CTL.
	ILS W, LOC W	LTO (112.9)	LT (109.9)	NW (325.5) (2600 ft)	Montée dans l'axe. Interceptor et suivre la RDL 125° de LTO (RM 125°). A 2000ft, tourner à droite TM 198° en montée vers 5500ft et suivre les instructions du CTL.
	ILS X, LOC X	TOSAM	LT (109.9)	A 5,7 Nm de LT (1800 ft)	Monter dans l'axe. Interceptor et suivre la RDL 125° de LTO (RM 125°). A 2000ft, tourner à droite RM 198° en montée vers 7000ft et suivre les instructions du CTL.
	ILS Y, LOC Y	SAMID	LT (109.9)	A 5,7 Nm de LT (1800 ft)	Monter dans l'axe. Interceptor et suivre la RDL 125° de LTO (RM 125°). A 2000ft, tourner à droite RM 198° en montée vers 6000ft et suivre les instructions du CTL.
	ILS Z, LOC Z	SUDOV PEPIT	LT (109.9)	A 5,7 Nm de LT (1800 ft)	Monter dans l'axe. Interceptor et suivre la RDL 125° de LTO (RM 125°). A 2000ft, tourner à droite RM 198° en montée vers 6000ft et suivre les instructions du CTL.
	NDB Y	FND (345)	FND (345)	NW (325.5) (2600 ft)	A FND, tourner à droite RM 198° en montée vers 5500ft et suivre les instructions du CTL.
	NDB Z	FND (345)	FND (345)	NW (325.5) (2600 ft)	A FND, tourner à droite RM 198° en montée vers 6000ft et suivre les instructions du CTL.
	RNP	WW435 WW433	/	FWW11 (3000ft)	Au MAPT MWW11, monter Rm109°. A 1000 ft, tourner à droite Rm 199° en montée vers 4500 ft. A 4500 ft, tourner à droite vers WW433.
	VOR W	PEPIT	LTO (112.9)	6,6 Nm de LTO (2000ft)	Dès l'aéronef établi en monté, tourner à droite RM 198° en montée vers 5600ft.
29	RNP	WW700 WW701	/	FWW29 (2200ft)	Au MAPT MWW29, tourner à gauche vers WW710 puis tourner à gauche vers WW700 et son attente, monter à 3000ft.
	VPT RWY29	Main gauche. MAX IAS 185kt. Depuis ILS ou VOR.			

### **CONSEIL sur IVAO**

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 (TMA 1.1 1500ft ASFC, TMA1.2 1500ft ASFC, TMA1.3 1500ft ASFC, TMA1.4 1200ft ASFC).

## 5.7 Les circuits d'attente



Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

<b>Piste</b>	<b>Repère</b>	<b>Main</b>	<b>Eloignement (cap ; distance)</b>	<b>Rapproch.</b>	<b>MSA</b>	<b>Protection</b>
<b>11</b>	TOSAM	Droite	289° ; 1 minute	109°	7000ft	IAS : 220kt ZP : 9000ft
	PEPIT	Gauche	231° ; 20 DME LTO	051°	7000ft	IAS : 220kt ZP : 9000ft
	FND	Gauche	108° ; 1 minute	288 °	5500ft	IAS : 220kt ZP : 9000ft
	LTO	Gauche	105° ; 1 minute	285°	6000 ft	IAS : 220kt ZP : 9000ft
	WW435	Droite	289° ; 1 minute	109°	4600 ft	IAS : 220kt ZP : 7000ft
<b>29</b>	WW700	Gauche	211° ; 1 minute	031°	3000 ft	IAS : 220kt ZP : 9000ft

## 5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de La Tontouta comporte plusieurs aéroports contrôlés, ou gérés par un agent AFIS et ou en auto-information (A/A), ainsi que des héliports.


### 5.8.1 Les AD contrôlés


<b>Nom</b>	Nouméa Magenta NWWW
<b>Position ATC</b>	TWR : 118.300  APP : 124.300 
<b>Altitude</b>	9 ft (1 hPa)
<b>Alt. transition</b>	11000 ft
<b>Aides radionav.</b>	MG 394 (NDB) MGA 113.000 (VOR/DME)
<b>CTR</b>	CTR 1 Nouméa Magenta : 700ft ASFC – 1500ft ASFC (classe D) CTR 2 Nouméa Magenta : SFC – 700ft ASFC (classe D) TMA 1.2 Magenta : 1500ft ASFC – 6500 ASFC (classe D)
<b>Pistes</b>	17 (166°) ; TORA 1291 TODA 1441, ASDA 1291, LDA 1019 35 (346°) ; TORA 1291 TODA 1400, ASDA 1291, LDA 1201 ; QFU préf.
<b>SID</b>	<u>RWY 17</u> IP 1C, LTO 3A, MG 1, MR1C, SEP 1A <u>RWY 35</u> IP 2F, LTO 4B, MR 2F
<b>STAR</b>	<u>RWY 35</u> OA 1N; LU 1N; MR 1N; IP 1N; IP 1R; KQ 1T; KQ 1N; KQ 1M; KQ 1S; LTO 1N
<b>Approches</b>	<u>RWY 35</u> : VOR (v,w,x,y,z), NDB <u>RWY 17</u> : VPT
<b>Attentes</b>	REDIK (gauche ; 125° ; 4 Nm MGA ; 305° ; 1800ft ; IAS 170kt ; Zp 6000ft) MG (gauche ; 360° ; 1 minute ; 180° ; 4600ft ; IAS 170kt ; Zp 7000ft) MGA (gauche ; 167° ; 1 minute ; 347° ; 2800ft ; IAS 170kt ; Zp 6000ft) MGA (droite ; 360° ; 1 minute ; 180° ; 4600ft ; IAS 170kt ; Zp 7000ft)
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 35</u> : main droite 1000 ft <u>RWY 17</u> : main gauche 1000 ft
<b>Sorties VFR</b>	Ouest : R ; V ; SH ; M ; K ; I ; PD Est : L ; C ; B ; P ; NO
<b>Remarques</b>	La piste 35 est préférentielle pour les arrivées. La piste 17 est préférentielle pour les départs.


## 5.8.2 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 (NWXX\_FIS\_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

<b>Nom</b>	Lifou NWWL
<b>Position ATC</b>	TWR : 118.500  (AFIS)
<b>Altitude</b>	94 ft (4 hPa)
<b>Alt. transition</b>	11000 ft
<b>Aides radionav.</b>	LU 264 (NDB) LFU 113.3 (DME)
<b>Pistes</b>	12 (123°) ; TODA 1310, ASDA 1250, LDA 1250 30 (303°) ; TODA 1310, ASDA 1250, LDA 1250
<b>Approches</b>	<u>RWY 30</u> : NDB, RNP <u>RWY 12</u> : NDB, RNP
<b>Attentes</b>	LF (droite ; 131° ; 1 minute ; 311° ; 1500ft ; IAS 170kt ; Zp 1700ft) LU (droite, 139° ; 1 minute ; 319° ; 1500ft ; IAS 170kt ; Zp 1700ft)
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 30</u> : main gauche 1100 ft <u>RWY 12</u> : main gauche 1100 ft

<b>Nom</b>	Ile de Pins N WWE
<b>Position ATC</b>	TWR : 118.900  (AFIS)
<b>Altitude</b>	317 ft (12 hPa)
<b>Alt. transition</b>	11000 ft
<b>Aides radionav.</b>	IP 332 (NDB)
<b>ATS adjacents</b>	TMA 1.3 Tontouta : 1500ft ASFC – 6500ft ASFC (classe D)
<b>Pistes</b>	10 (101°) ; TODA 1310, ASDA 1250, LDA 1250 28 (281°) ; TODA 1250, ASDA 1250, LDA 1250
<b>Approches</b>	RWY 10 : NDB, RNP RWY 28 : NDB, RNP
<b>Attentes</b>	IP (droite ; 099° ; 1 minute ; 279° ; 2000ft ; IAS 170kt, Zp 6000ft) IP (gauche ; 259° ; 1 minute ; 079° ; 2000ft ; IAS 170kt ; Zp 6000ft)
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 10</u> : main gauche 1300 ft <u>RWY 28</u> : main gauche 1300 ft

<b>Nom</b>	Ouvea NWWV
<b>Position ATC</b>	TWR : 118.700  (AFIS)
<b>Altitude</b>	24 ft (1 hPa)
<b>Alt. transition</b>	11000 ft
<b>Aides radionav.</b>	OA 402 (NDB)
<b>ATS adjacents</b>	TMA 1.4 Tontouta : 1200ft ASFC – 6500ft ASFC (classe D)
<b>Pistes</b>	13 (131°) ; TODA 1100, ASDA 1150, LDA 1100 31 (311°) ; TODA 990, ASDA 1100, LDA 1100
<b>Approches</b>	RWY 13 : NDB, RNP RWY 31 : NDB, RNP
<b>Attentes</b>	OA (droite ; 123° ; 1 minute ; 303° ; 1500ft ; IAS 170kt, Zp 4500ft) OA (gauche ; 321° ; 1 minute ; 141° ; 1500ft ; IAS 170kt ; Zp 4500ft)
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 13</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 31</u> : main gauche 1000 ft

<b>Nom</b>	Mare La Roche NWWR
<b>Position ATC</b>	TWR : 121.100  (AFIS)
<b>Altitude</b>	138 ft (5 hPa)
<b>Alt. transition</b>	11000 ft
<b>Aides radionav.</b>	MR 388 (NDB)
<b>ATS adjacents</b>	TMA 1.4 Tontouta : 1200ft ASFC – 6500ft ASFC (classe D)
<b>Pistes</b>	13 (127°) ; TODA 1310, ASDA 1250, LDA 1250 31 (307°) ; TODA 1310, ASDA 1310, LDA 1250
<b>Approches</b>	RWY 13 : NDB, RNP RWY 31 : NDB, RNP
<b>Attentes</b>	MR (droite ; 143° ; 1 minute ; 323° ; 1400ft ; IAS 170kt, Zp 1600ft) MR (gauche ; 319° ; 1 minute ; 139° ; 1500ft ; IAS 170kt ; Zp 1600ft)
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 13</u> : main gauche 1100 ft <u>RWY 31</u> : main gauche 1100 ft

### 5.8.3 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.



#### 5.8.4 Les héliports

<b>Indicatif</b>	<b>Nom</b>
<b>NWH1</b>	Nouméa Caserne Normandie
<b>NWH2</b>	Nouméa Pointe de l'Artillerie
<b>NWHH</b>	Nouméa Hôtel Méridien
<b>NWHN</b>	Kone CHN
<b>NWHT</b>	Dumbea CHT

## 6. Crédits

---

### 6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

### 6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact FIR Outremer](#)

### 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](#).