



Manuel d'exploitation de « La Rochelle Ile de Ré » LFBH



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

Rédacteur	Date	Indicatif	Détail de la mise à jour
Clément Alric	06/08/2016	/	Création de fichier.
Clément Alric (LFBB-ACH)	29/12/2016	1613	Vérification mensuel
Maxime GROSSIN	02/03/2017	1703	Vérification AIRAC 1703
Clément Alric (LFBB-CH)	15/09/2017	1710	Mise à jour AIRAC 1710
Romain FEVRE	14/11/2018	1812	Reprise et mise à jour AIRAC 1812
Romain FEVRE	06/12/2018	1813	Vérification AIRAC 1813
Romain FEVRE	03/01/2019	1901	Mise à jour AIRAC 1901
Abderrahmane Othmane	28/02/2019	1903	Vérification AIRAC 1903 Fréquence 8.33
Romain FEVRE	28/03/2019	1904	Vérification AIRAC 1904
Romain FEVRE	25/04/2019	1905	Vérification AIRAC 1905 Suppression ILS LFDN
Romain FEVRE	23/05/2019	1906	Mise à jour AIRAC 1906 Mise à jour distances en piste 27
Romain FEVRE	20/06/2019	1907	Vérification AIRAC 1907
Mathéo Arondeau	18/07/2019	1908	Vérification AIRAC 1908
Mathéo Arondeau	15/08/2019	1909	Vérification AIRAC 1909
Romain FEVRE	12/09/2019	1910	Vérification AIRAC 1910
Romain FEVRE	10/10/2019	1911	Mise à jour AIRAC 1911 Renommage RNAV en RNP à LFBH et LFDN
Romain FEVRE	07/11/2019	1912	Vérification AIRAC 1912
Romain FEVRE	05/12/2019	1913	Vérification AIRAC 1913
Romain FEVRE	02/01/2020	2001	Vérification AIRAC 2001
Romain FEVRE	30/01/2020	2002	Vérification AIRAC 2002
Ludovic THUARD	27/02/2020	2003	Vérification AIRAC 2003
Romain FEVRE	26/03/2020	2004	Vérification AIRAC 2004
Ludovic THUARD	23/04/2020	2005	Vérification AIRAC 2005
Romain FEVRE	21/05/2020	2006	Vérification AIRAC 2006
Romain FEVRE	18/06/2020	2007	Mise à jour AIRAC 2007 Création TMA 2.1 et 2.2
Ludovic THUARD	16/07/2020	2008	Vérification AIRAC 2008
Romain FEVRE	13/08/2020	2009	Vérification AIRAC 2009
Ludovic THUARD	10/09/2020	2010	Vérification AIRAC 2010 Mise à jour carte ARC, Création PIQFU
Ludovic THUARD	08/10/2020	2011	Vérification AIRAC 2011
Romain FEVRE	05/11/2020	2012	Mise à jour AIRAC 2012 VAR, QFU LFBH Création de STAR RNAV et APCH RNP 09
Ludovic THUARD	03/12/2020	2013	Vérification AIRAC 2013
Ludovic THUARD	31/12/2020	2014	Vérification AIRAC 2014 Renommage SID/STAR

Table des matières

1. Généralités	5
2. Contrôler la plateforme.....	6
2.1 Les positions de contrôle.....	6
2.2 Les outils de contrôle	7
2.2.1 IvAc	7
2.2.2. TeamSpeak™	8
3. Description de l'aérodrome	9
3.1 Les aires de trafic.....	9
3.2 Les voies de roulage	10
3.3 La piste.....	11
4. Description de la CTR	12
4.1 Le circuit d'aérodrome	13
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	13
4.3 Le VFR spécial	13
4.4 La gestion des hélicoptères	14
5. Description de la TMA et du SIV	15
5.1 Les zones réglementées	17
5.2 Altitudes Minimales de Sécurité Radar	18
5.3 Les procédures de départ.....	19
5.4 Les procédures d'arrivée	20
5.5 Les procédures d'approche	21
5.6 Les circuits d'attente	21
5.7 Les aérodromes et héliports du secteur.....	22
5.7.1 Les AD contrôlés	22
5.7.2 Les AD sous agent AFIS	22
5.7.3 Les AD en auto-information	23
5.7.4 Les héliports	24
6. Crédits	25
6.1 Contributeurs	25
6.2 Liens utiles.....	25

1. Généralités




Sur La Rochelle Ile de Ré vous pouvez croiser des IFR comme des VFR.

Voici les caractéristiques principales de La Rochelle :

Code OACI	LFBH
Code AITA	LRH
Nom de l'aéroport	La Rochelle Ile de Ré
Altitude du terrain	74 ft (3 hPa)
Coordonnées Géographiques	N046° 10' 45'' W001° 11' 43''
Situation Géographique	A 2.5km Nord-Ouest de La Rochelle
Déclinaison magnétique	0° (20)
Piste	09/27
Aides à la radionavigation	RL (NDB) : 322 RL (ILS RWY 27), 273° : 109.55

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
La Rochelle Tour	LFBH_TWR	118.000	00:00 – 24:00	
La Rochelle Approche	LFBH_APP	124.200	00:00 – 24:00	
Bordeaux Contrôle	LFBB_CTR	125.105	00:00 – 24:00	

Aucun dégroupage n'est prévu sur les positions Sol, 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 LFBH_APP après 18:00z le Mardi, 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 GND et 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

Avant de vous connecter au réseau, assurez-vous d'avoir chargé le fichier du secteur de La Rochelle qui est disponible [ici](#).

Sélectionner la fréquence de votre position de contrôle dans le canal 1 de la COMMBBox.

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

- Nom de votre position : **La Rochelle Tower/Approach**
- TA (Transition Altitude) : **5000 ft**
- TL (Transition Level) : **FL60** ($1013 \leq \text{QNH} < 1048$) ou **FL70** ($977 < \text{QNH} \leq 1012$)
- La piste en service pour décollages et atterrissages : **09** ou **27**
- 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.

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

Évitez 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.

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.

Attention, conformez-vous à la règle [A.2.1.2](#) du Département Opérations ATC concernant l'application des NOTAM réels en division France.

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

2.2.2. TeamSpeak™

Veillez à ce que le nom de votre canal corresponde à l'identifiant de la position que vous ouvrez.

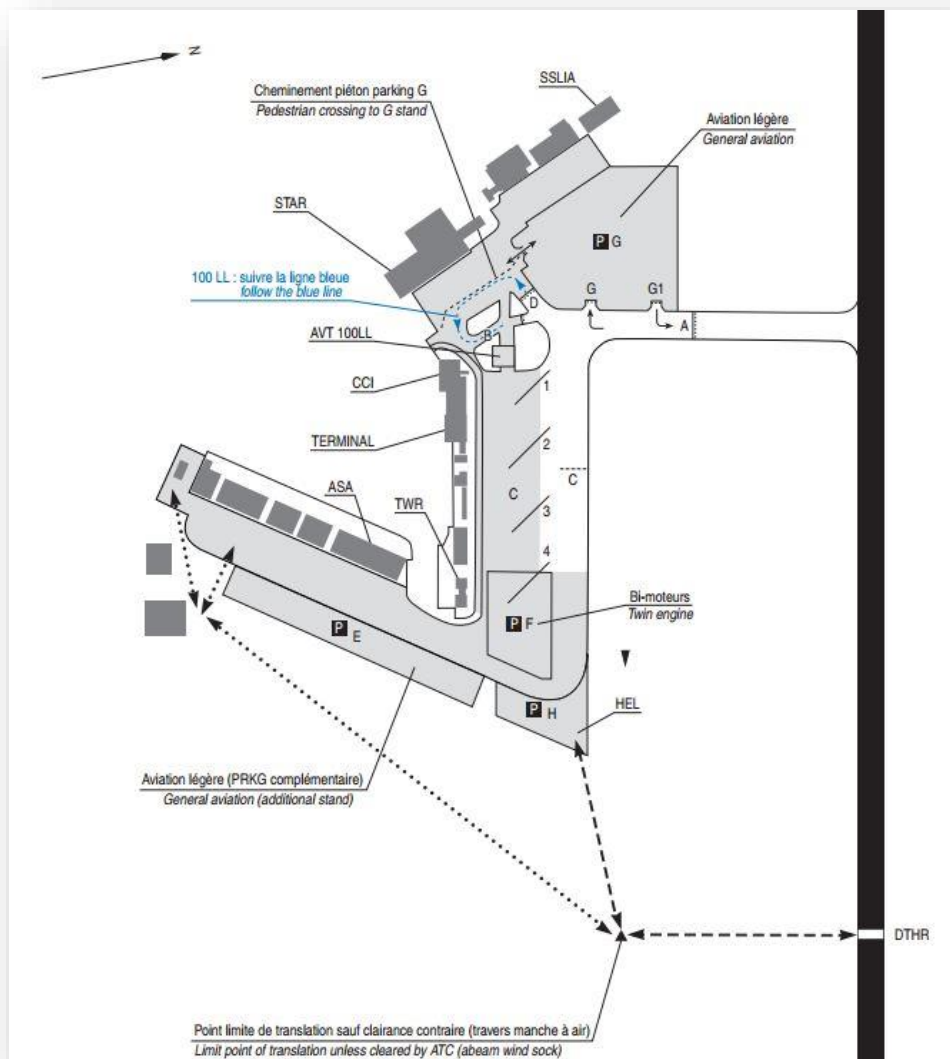
Préférez le serveur présélectionné par IvAc et, en cas de problème de connexion pendant la session, sélectionnez le serveur le moins chargé.

Lorsque vous êtes prêts à commencer votre session, n'oubliez pas de vous annoncer sur le canal ATC de la COMMBox et d'assurer la nécessaire coordination avec les positions adjacentes (pour rappel, c'est le dernier connecté qui doit prendre l'initiative de contacter les ATC adjacents déjà présents).

3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic

L'aviation générale se situe aux parkings **G**, **E** (Parking avion complémentaire) et **H** (Utilisable sur instruction du contrôle). Les parkings **C** et **F** sont réservés aux aéronefs commerciaux.



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

Une des difficultés de contrôle de cet aéroport est la gestion du roulage au sol. En effet, le terrain ne possède qu'un seul point d'arrêt pour rejoindre la piste. En cas de trafic important au départ et à l'arrivée, la gestion peut devenir assez compliquée. Pour faciliter cette gestion, il existe des points d'arrêts intermédiaires sur les taxiways pour fluidifier le trafic (B, C, D, G, G1). Ne pas hésiter à les utiliser en cas de nécessité ! Un itinéraire est également conçu pour la translation des hélicoptères.

RAPPEL

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

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

Attention à la bonne phraséologie au roulage : la clairance « Roulez point d'attente B piste 03 » n'est pas tout à fait correcte. Préférez « Roulez point d'attente piste 03 via B ». En effet B n'est pas le nom d'un point d'arrêt mais d'une voie de roulage.

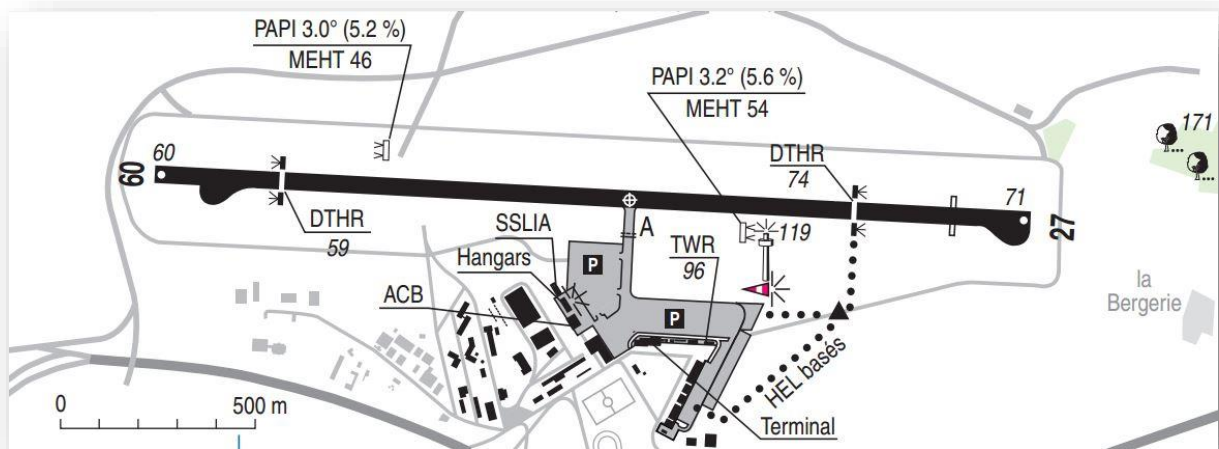
3.3 La piste

Caractéristiques principales de la piste :

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
09	092	2255 m x 45 m	2140 m	2140 m	2140 m	1940 m
27	272		2213 m	2255 m	2213 m	1746 m

Longueur de piste disponible au décollage à partir du point d'arrêt A :

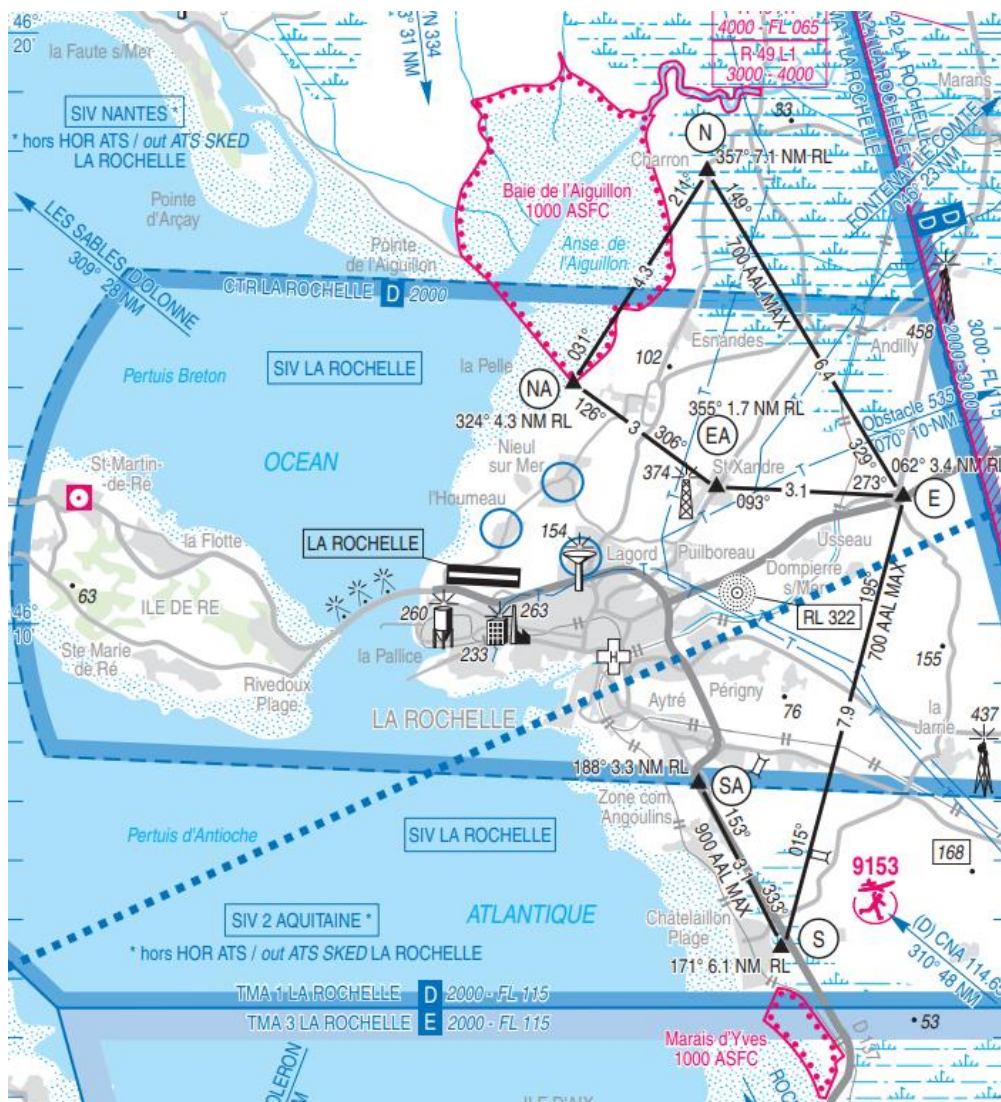
- Configuration 09 : 1040 mètres
- Configuration 27 : 1225 mètres



4. Description de la CTR

La CTR de La Rochelle est une classe D qui s'étend de la surface à 2000ft, elle est de forme rectangulaire.

ATTENTION ! Au nord de la CTR se trouve la Baie de l'Aiguillon, réserve naturelle interdite de survol jusqu'à 1000 pieds ASFC (Above Surface).



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
09	Gauche	1100 ft	N/A
27	Droite		L'étape de base est moins longue et la finale 27 suis l'autoroute (voir carte VAC).

Les ULM sont interdits sur La Rochelle.

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Points	Remarques	Noms
N	- Entre N et E 700ft AAL Max	Village de Charron
NA		Lieu-dit La Pelle
E	- Entre N et E 700ft AAL Max - Entre E et S 700ft AAL Max	Lieu-dit Usseau - Rond-point
EA		Village de St Xandre
S	- Entre E et S 700ft AAL Max - Entre S et SA 900ft AAL Max	Hippodrome de Chatellaillon
SA	- Entre S et SA 900ft AAL Max	Virage en forme de "S"

4.3 Le VFR spécial

Pour le VFR Spécial il doit y avoir des minimums météorologiques :

En présence d'IFR, visibilité :

- VIS itinéraire (N-E) : 2000 m
- VIS itinéraire (S-E) : 3000 m
- VIS itinéraire (N-NA) : 1500 m (800 m HEL)
- VIS itinéraire (NA-EA) : 1500 m (800 m HEL)
- VIS itinéraire (E-EA) : 1500 m (800 m HEL)

RAPPEL

Dans une CTR, en condition de VFR spécial, l'ATC est responsable de la séparation entre VFR. 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 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

Pour la gestion des hélicoptères au sol, le parking H leur est réservé. Il n'y a pas de "H" ou de FATO sur l'aérodrome de La Rochelle, ce pendant il y en a un au centre hospitalier de La Rochelle.

Au niveau de la gestion en vol, il n'y a pas de consignes particulières à respecter.

5. Description de la TMA et du SIV

La TMA de la Rochelle s'étend du Nord vers LUSON, jusqu'au Sud vers ROYAN et de l'Ouest (île d'Oléron et de Ré) vers l'Est, jusqu'au FL115.

Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	2000 ft	FL115	
TMA 2.1	D	2000 ft	3000 ft	
TMA 2.2	D	3000 ft	FL115	Lorsque R49 inactives
TMA 3	E	2000 ft	FL115	
TMA 4	E	2000 ft	3000 ft	
SIV 1	G hors TMA	SFC	FL115	
SIV 2	G hors TMA	SFC	FL145	

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.

Les TMA 3 et 4 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 La Rochelle 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 FL110. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Bordeaux 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 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 La Rochelle comporte plusieurs zones réglementées :

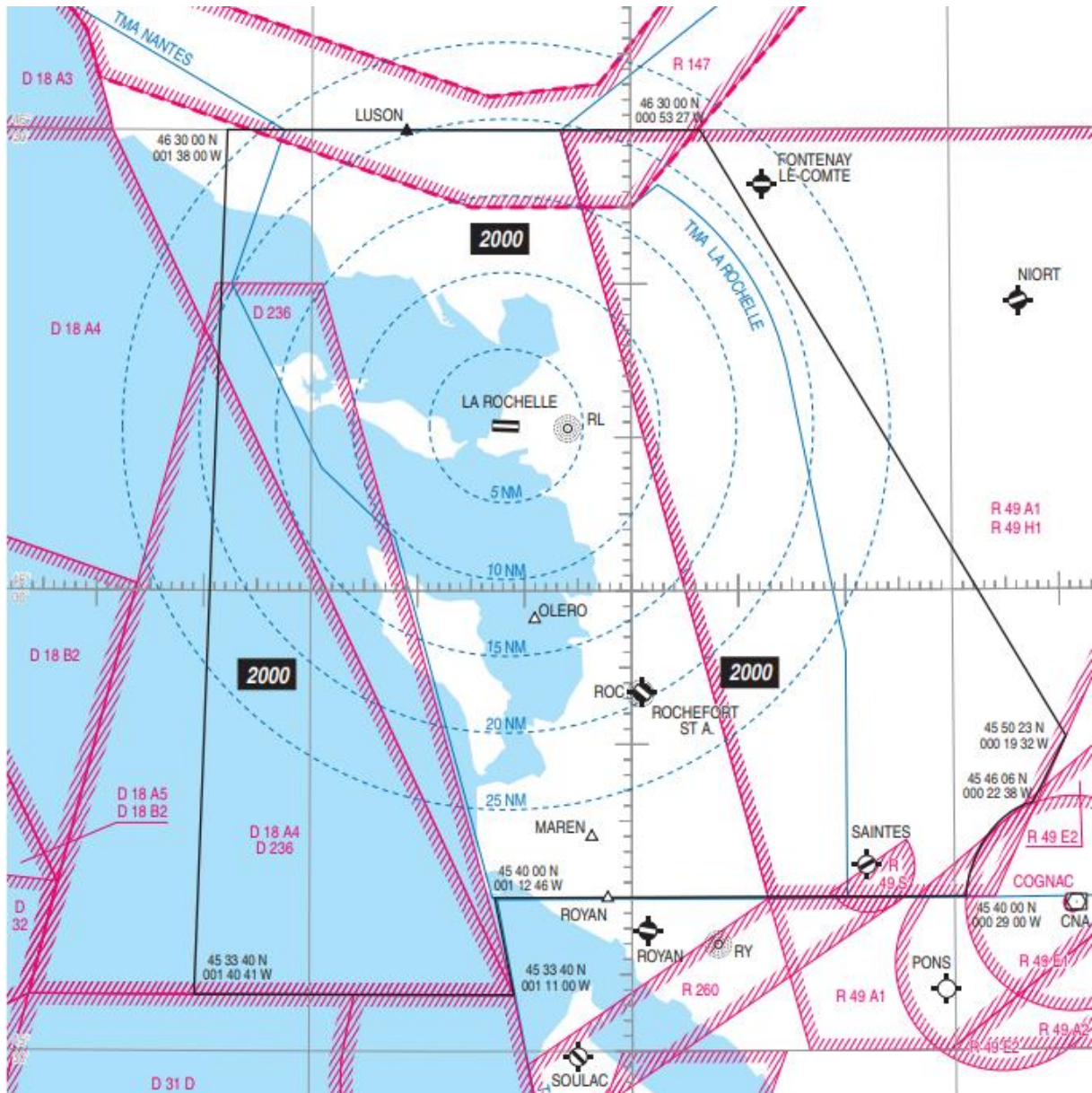
Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
D 236	FL95	FL195	N/A	Vols d'instructions
D 18 A	SFC	FL95	Région maritime Atlantique BREST	Entraînement Aéronaval
R 49 S	SFC	1500 ft ASFC	SAINTES	Ecole de pilotage
R 49 A1	3000 ft AMSL	FL65	COGNAC	Ecole de pilotage
R 49 H1	FL65	FL195	COGNAC	Ecole de pilotage
R147	800 ft ASFC	1500 ft ASFC	CHARENTE	Couloir RTBA

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 Sécurité Radar

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 :

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
09	LUSON 5E	CONV	Il n'existe pas de niveau initial publié. Celui-ci doit donc être en coordination avec le contrôleur approche.	ACFT à destination de Bordeaux Mérignac, FLO90 MAX.
	OLERO 5E	CONV		
27	LUSON 5W	CONV		ACFT à destination de Bordeaux Mérignac, FLO90 MAX.
	OLERO 5W	CONV		

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de La Rochelle comportent un nom qui est fonction de la piste en service (4E pour la 09 et 4W pour la 27). Par conséquent, la piste en service peut être omise lors de la clairance de départ.

Voilà un tableau montrant les départs omnidirectionnels sur La Rochelle :

Piste	Description	Remarque
09	<u>Vers le Nord :</u> Monter à 8.1% RM 092° jusqu'à 574, puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.	Utilisables uniquement sur une autorisation du contrôleur.
	<u>Vers le Sud :</u> Monter à 8.1% RM 092° jusqu'à 1074, puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.	
27	<u>Vers le Nord :</u> Monter à 6.5% RM 272° jusqu'à 474, puis route directe jusqu'à l'altitude de sécurité en route.	
	<u>Vers le Sud :</u> Monter à 7.5% RM 272° jusqu'à 1074, puis route directe 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 :

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions/Informations
09	LUSON 5C	RNAV	BH092	Max IAS 200kt
	MAREN 5C	RNAV	BH091	Max IAS 200kt
27	LUSON 5D	CONV	XERGI	Pour RNP 27, max 220kt
			RL	
	LUSON 5L	CONV	RL	
	LUSON 5M	RNAV	XERGI	Max IAS 200kt
	LUGEN 5D	CONV	XERGI	Pour RNP 27, max 220kt
			RL	
	LUGEN 4L	CONV	RL	
	MAREN 5D	CONV	DEGAX	Pour RNP 27, max 220kt
			RL	
	MAREN 5L	CONV	RL	
	MAREN 5M	RNAV	DEGAX	Max IAS 200kt
	POI 5 (sur instruction CTL)	CONV	BEMAX	Pour RNP ou ILS 27
			RL	
POI 5M (sur instruction CTL)	RNAV	BEMAX		

5.5 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
09	RNP (GNSS)	IBH09	EGNOS	FBH09 (2000 ft)	Monter vers RL jusqu'à 4000 (3941) puis tourner à droite direct vers BH091 ou suivre instructions du contrôle.
27	ILS, LOC	13.5 DME RL	RL (109.55)	7.1 DME RL (2500 ft)	Monter dans l'axe (ILS), jusqu'à 2500 (2426). A 8.5 NM DME RL, tourner à droite RM 350° en montée vers 4000 (3926), à 4000 (3926), tourner à droite vers RL ou suivre les instructions du CTL.
	RNP (GNSS)	IBH27	EGNOS	FBH27 (2500 ft)	Monter vers BH512 jusqu'à 2500 (2426), puis tourner à droite direct vers BH514 en montée vers 4000 (3926) puis tourner à droite direct vers RL ou suivre instruction du contrôle.
	NDB y	N/A	RL (322)	N/A	Monter QDR 273° RL (RM 273°). A 1500 (1426) tourner à droite vers RL en montée vers 2500 (2426). Ne pas tourner avant le MAPT.
	NDB z	13.5 DME RL	RL (322)	7.1 DME RL (2500 ft)	Monter au QDR 273° RL (NDB), jusqu'à 2500 (2426). A 8.5 NM DME RL, tourner à droite RM 350° en montée vers 4000 (3926), à 4000 (3926), tourner à droite vers RL ou suivre les instructions du CTL.

CONSEIL sur IVAO

Pour la gestion des départs vous pouvez donner des directs au dernier point de la SID et une montée au niveau 110 (FL110), puis vous transférez les trafics au centre (Bordeaux Contrôle) lorsqu'il est actif.

Pour les arrivées vous pouvez les laisser sur les procédures, ou alors vous avez la possibilité de les prendre en guidage radar.

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 (2000ft pour toutes les TMA).

5.6 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Direction	Rapproch.	Eloignement (cap ; temps)	MSA	Protection
09/27	RL (NDB)	Droite	115°	295° ; 1 minute	2000ft	IAS : 220kt Zp : 9000ft

5.7 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de La Rochelle (i.e. les SIV 1 et 2) comporte plusieurs aéroports soit contrôlés, soit gérés par un agent AFIS ou alors en auto-information (A/A).


5.7.1 Les AD contrôlés

Aucun.

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

Nom	Rochefort Charente-Maritime – LFDN
Position ATC	TWR : 119.300  (AFIS)
Altitude	60 ft (2 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ROC 396 (NDB)
ATS adjacents	La Rochelle APP : 2000ft – FL115 (classe E)
Pistes	12 (123°) : TORA 2280, TODA 2280, ASDA 2280, LDA 2280 30 (303°) : TORA 2280, TODA 2280, ASDA 2280, LDA 2280 ; QFU préférentiel 12R (123° - Herbe) : TORA 830, TODA 830, ASDA 830, LDA 830 30L (303° - Herbe) : TORA 830, TODA 830, ASDA 830, LDA 690
SID	RWY 12 : MAREN 2S, OLERO 2S RWY 30 : MAREN 2N, OLERO 2N
STAR	RWY 30 – Conv : MAREN 2R, OLERO 2R RWY 30 – RNAV : MAREN 2P, OLERO 2P, CAN 2P
Approches	RWY 30 : RNP – NDB
Attentes	ROC (droite ; 116° ; 296° 1min ; 2500ft ; IAS 220kt ; Zp FL80)
Circuits AD	<u>RWY 12</u> : main droite 1100 ft QNH <u>RWY 28</u> : main gauche 1100 ft QNH
Sorties VFR	N/A
Remarques	RMZ SFC-2000ft

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	Saint Pierre d'Oléron – LFDP
Position ATC	A/A : 120.200
Altitude	22 ft (1 hPa)
ATS adjacents	TMA 3.1 La Rochelle
Pistes	10 (098° - Herbe) : TODA 1011, ASDA 1011, LDA 936 ; QFU Préférentiel 28 (278° - Herbe) : TODA 1011, ASDA 1011, LDA 866
Circuits AD	<u>RWY 10</u> : main gauche 1000ft QNH <u>RWY 28</u> : main droite 1000ft QNH
Remarques	Zone d'aéromodélisme au Sud

Nom	Saint Jean d'Angely Saint Denis du Pin – LFIY
Position ATC	A/A : 123.500
Altitude	245 ft (9 hPa)
ATS adjacents	N/A
Pistes	10 (099° - Herbe) : TODA 850, ASDA 850, LDA 795 28 (279° - Herbe) : TODA 850, ASDA 850, LDA 790
Circuits AD	<u>RWY 10</u> : main gauche 1300ft QNH <u>RWY 28</u> : main droite 1300ft QNH
Remarques	R 49 A1 (3000ft-FL65)

Nom	Marennes – LFJI
Position ATC	A/A : 123.500
Altitude	29 ft (1 hPa)
ATS adjacents	TMA 3 LA Rochelle
Pistes	04 (043° - Herbe) : TODA 770, ASDA 770, LDA 655 ; QFU Préférentiel 22 (223° - Herbe) : TODA 770, ASDA 770, LDA 710
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main droite 1000ft QNH <u>RWY 22</u> : main gauche 1000ft QNH
Remarques	N/A

Nom	Saintes Thenac – LFXB
Position ATC	A/A : 122.400
Altitude	118 ft (4 hPa)
ATS adjacents	N/A
Pistes	05 (053°) : TODA 1100, ASDA 1100, LDA 1000 23 (233°) : TODA 1100, ASDA 1100, LDA 1000 05L (053° - Herbe) : TODA 900, ASDA 900, LDA 740 23R (233° - Herbe) : TODA 900, ASDA 900, LDA 700 05R (053° - Herbe) : TODA 900, ASDA 900, LDA 800 23L (233° - Herbe) : TODA 900, ASDA 900, LDA 775 12 (121° - Herbe) : TODA 800, ASDA 800, LDA 800 30 (301° - Herbe) : TODA 800, ASDA 800, LDA 800
Circuits AD	<u>RWY 05</u> : main droite 1000ft QNH <u>RWY 23</u> : main gauche 1000ft QNH <u>RWY 05L</u> : main gauche 1000ft QNH <u>RWY 23R</u> : main droite 1000ft QNH <u>RWY 05R</u> : main gauche 1000ft QNH <u>RWY 23L</u> : main droite 1000ft QNH <u>RWY 12</u> : main droite 1000ft QNH <u>RWY 30</u> : main gauche 1000ft QNH
Remarques	R 49 A1 (3000ft-FL65)

5.7.4 Les héliports

Indicatif	Nom
N/A	CHU de La Rochelle

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Rédacteur : Clément Alric (clement.alric@free.fr)

Contributeurs et relecteurs : Matthias Panebianco, Guerlain Lambert, Lucas Florence, Julien Wilkin, Romain Fevre

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Fiche mémo de La Rochelle](#)
- [METAR/TAF de La Rochelle](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact FIR de Bordeaux](#)