

Manuel d'exploitation de Pau Pyrénées LFBP



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 TMA PYRENNEES, SIV PYRENNEES- VOR GAI devient DME GAI

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	14
4.4 La gestion des hélicoptères	15
5. Description de la TMA et du SIV	16
5.1 Les zones réglementées	19
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG).....	20
5.3 Les procédures de départ.....	21
5.4 Les procédures d'arrivée	22
5.5 Les procédures d'approche	22
5.6 Les circuits d'attente	23
5.7 Les aérodromes et héliports du secteur.....	24
5.7.1 Les AD contrôlés	24
5.7.2 Les AD sous agent AFIS.....	25
5.7.3 Les AD en auto-information	26
5.7.4 Les héliports	28
6. Crédits	29
6.1 Contributeurs	29
6.2 Liens utiles.....	29
6.3 Rester en contact	29

1. Généralités

L'aéroport international de **Pau Pyrénées** est un aéroport français situé dans la commune d'Uzein, à 7 km au nord-ouest de Pau dans le département des Pyrénées-Atlantiques et la région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes. Il est le 3ème aéroport d'Aquitaine avec 645 577 passagers en 2013 après Bordeaux et Biarritz-Anglet-Bayonne.

Code OACI	LFBP
Code IATA	PUF
Nom de l'aéroport	Pau Pyrénées
Altitude du terrain	616 ft (22 hPa)
Coordonnées Géographiques	N43° 22'48" W000° 25' 07"
Situation Géographique	10km NW Pau (64)
Déclinaison magnétique	0° (20)
Piste	13/31
Aides à la radionavigation	TBO (VOR/DME) : 113.900 LMB (VOR) : 111.800 PU et PO(NDB) : 364 et 397 PYR (ILS/DME RWY 31), 305° : 110.100

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Pau Sol	LFBP_GND	121.755	00:00 – 24:00	
Pau Tour	LFBP_TWR	124.150	00:00 – 24:00	
Pyrénées Approche	LFBP_APP	128.800	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 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 LFBP_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 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

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 **Pau Pyrénées** 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 : **Pau** Ground/Tower ou **Pyrénées** Approach
- Station METAR : **LFBP**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **13 ou 31**
- La ou les pistes en services pour l'atterrissage : **13 ou 31**
- TA (Transition Altitude) : **5000 ft**
- TL (Transition Level) : **FL60** ($1013 \leq QNH < 1048$) ou **FL70** ($977 < QNH \leq 1012$)
- 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.

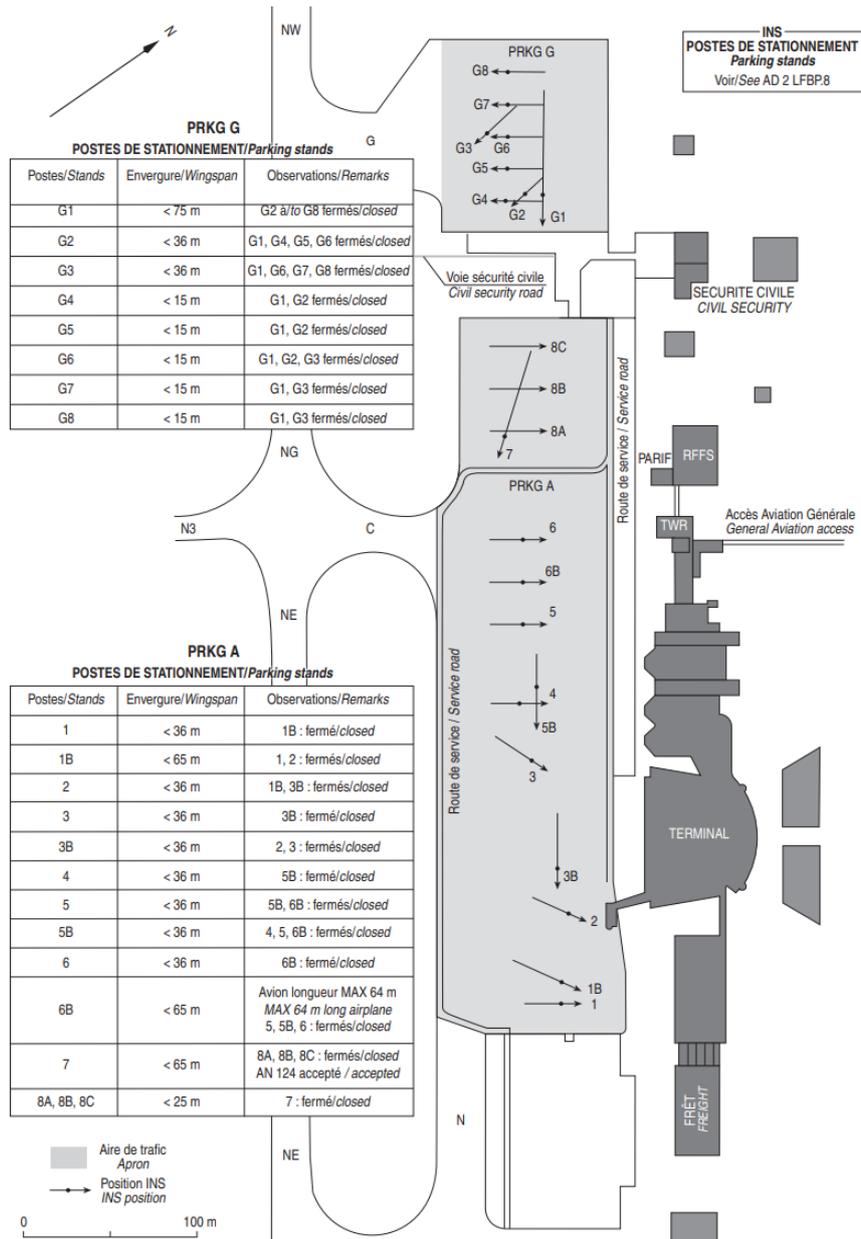
En ce qui concerne les NOTAM réels, respectez la règle [A2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic

Gestion des Parkings : PA (P1 à P6) : réservé avions commerciaux. P7 à P8 : en priorité aviation générale avec assistance. PG : réservé aux gros porteurs.

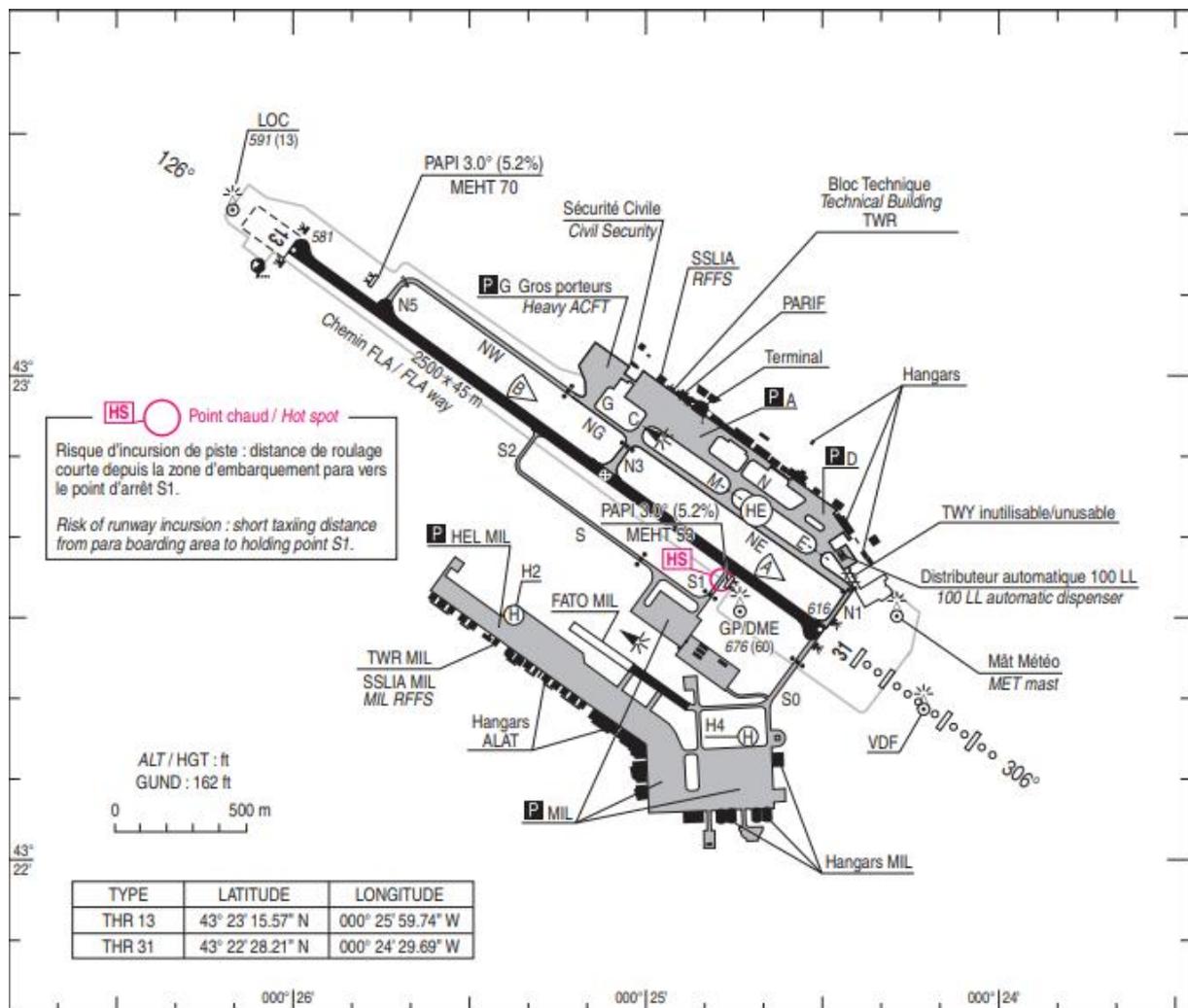
P : utilisation exceptionnelle si saturation PA et PG.



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.

Sur la plateforme de Pau, 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 La piste

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
13	126	2500 m x 45 m	2500 m	2500 m	2500 m	2500 m
31	306		2500 m	2700 m	2500 m	2500 m

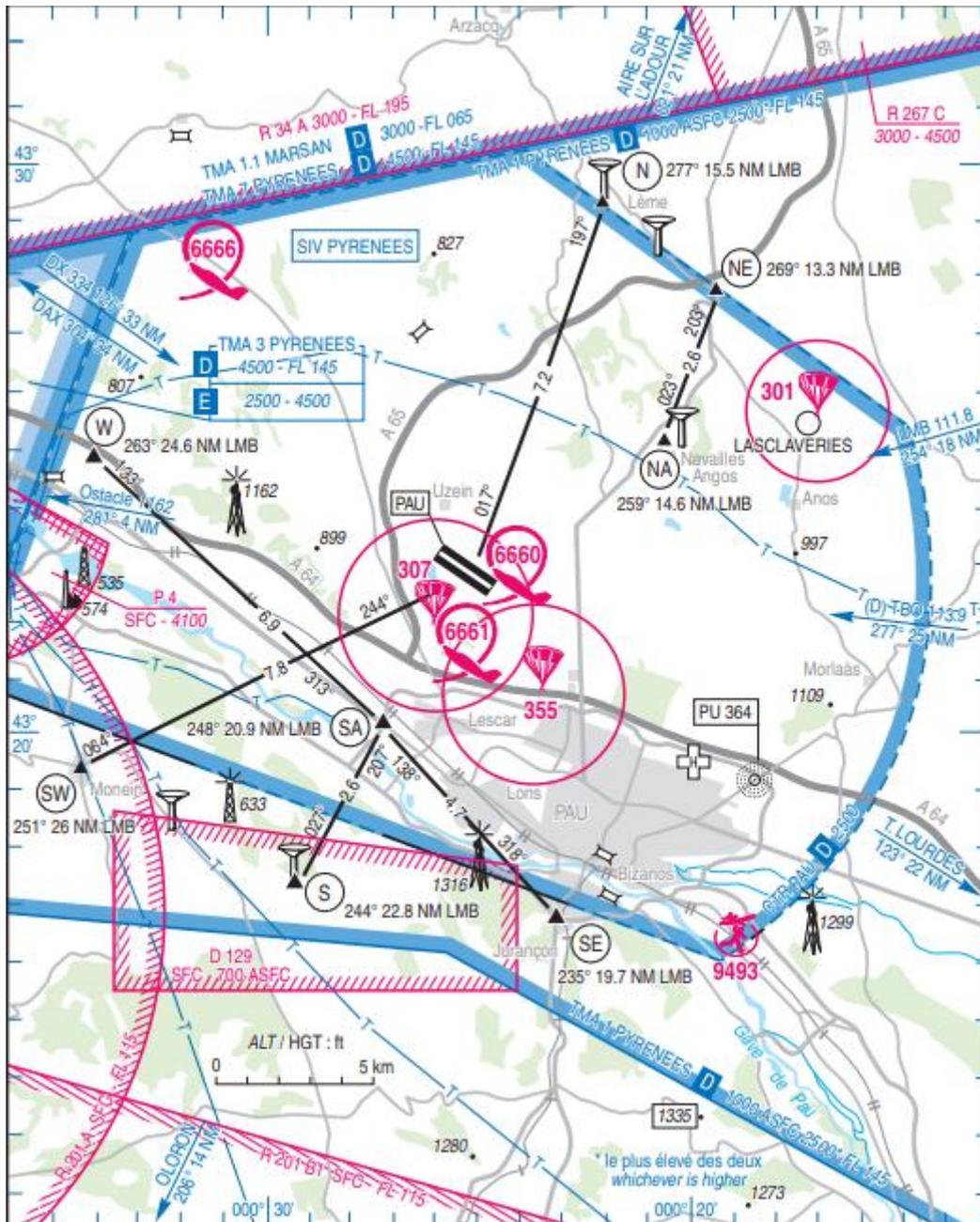
Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Distances déclarées (TORA)					
	THR 13	N5	N3	S1	THR 31
13	2500 m	2080 m	1040 m	-	-
31	-	-	1480 m	2120 m	2500 m

Il n'y a pas de QFU préférentiel à Pau, cependant en réel, la piste 31 est utilisée si le vent arrière résultant est faible, car elle est beaucoup mieux équipée en balisage lumineux, et qu'elle possède des procédures d'approche directe.

4. Description de la CTR

La CTR de l'aéroport de Pau Pyrénées s'étend de la surface jusqu'à 2500ft.



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
13	gauche	1600 ft	Pas de remarque particulière, attention toutefois aux arrivées hélicoptères dont le transit est proche.
31	droite		

Zones de vol :

N° 6660 : verticale RWY 13/31, longueur 2500 m. FL 065 - 2100 AMSL

N° 6661 : axe centré sur 43°22'06"N - 000°25'44"W orienté 130°/310°. FL 050 - 500 ASFC

N° 6666 : NW/SE, 1500 m. FL 065 - 2100.

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Points d'entrée / sortie :

Points	Coordonnées	Noms
N	43°29'41" N - 000°22'12"W	Lème : Château d'eau
NE	43°27'36" N - 000°19'22"W	Intersection RN 134 / D 944
NA	43°25'12" N - 000°20'46"W	Navailles Angos : Château d'eau
S	43°17'55" N - 000°29'12"W	Château d'eau
SA	43°20'12" N - 000°27'38"W	Rond point RN 117 / D509
SE	43°16'44" N - 000°23'16"W	Rond point RN 134 / D100
SW	43°19'16" N - 000°34'40"W	Monein
W	43°24'54" N - 000°34'32"W	Artix: Intersection A64 / ligne H.T

Itinéraires spécifiés :

Arrivées

RWY 31 :

Arrivée du Nord : se présenter à 2500 ft AMSL à NE ; maintenir 2500 ft AMSL jusqu'à NA. Rester à l'Ouest de la N134 jusqu'à NA (château d'eau) pour éviter la DZ301. Après NA, se conformer aux instructions de l'organisme de contrôle.

Arrivée du Sud : se présenter à 2500 ft AMSL à SE ou S ; maintenir 2500 ft AMSL jusqu'à SA. Après SA, se conformer aux instructions de l'organisme de contrôle.

RWY 13 :

Arrivée du Nord : se présenter à 1600 ft AMSL à N se conformer aux instructions de l'organisme de contrôle.

Arrivée du Sud : se présenter à 2500 ft AMSL à SW, se conformer aux instructions de l'organisme de contrôle.

Départs

RWY 31 :

Départs Nord : à 500 ft AAL, virer à droite vers N en montée vers 1600 ft AMSL.

Départs Sud : à 500 ft AAL, virer à gauche vers SW en montée vers 2000 ft AMSL.

RWY 13 :

Départs Nord : à 500 ft AAL, virer à gauche vers NA-NE en montée vers 1500 ft AMSL. Après NA, rester à l'Ouest de la N134 pour éviter la DZ301

Départs Sud : à 500 ft AAL, virer à droite et monter vers 2000 ft AMSL vers SA puis S ou SE.

4.3 Le VFR spécial

Conditions météo minimum en présence de trafic IFR :

-Avions : visi 3000m / plafond 1100ft

-Hélicos : visi 800m / plafond 1100ft

S'il n'y a pas de trafic IFR :

-Avions : visi 1500m

-Hélicos : visi 800m

RAPPEL

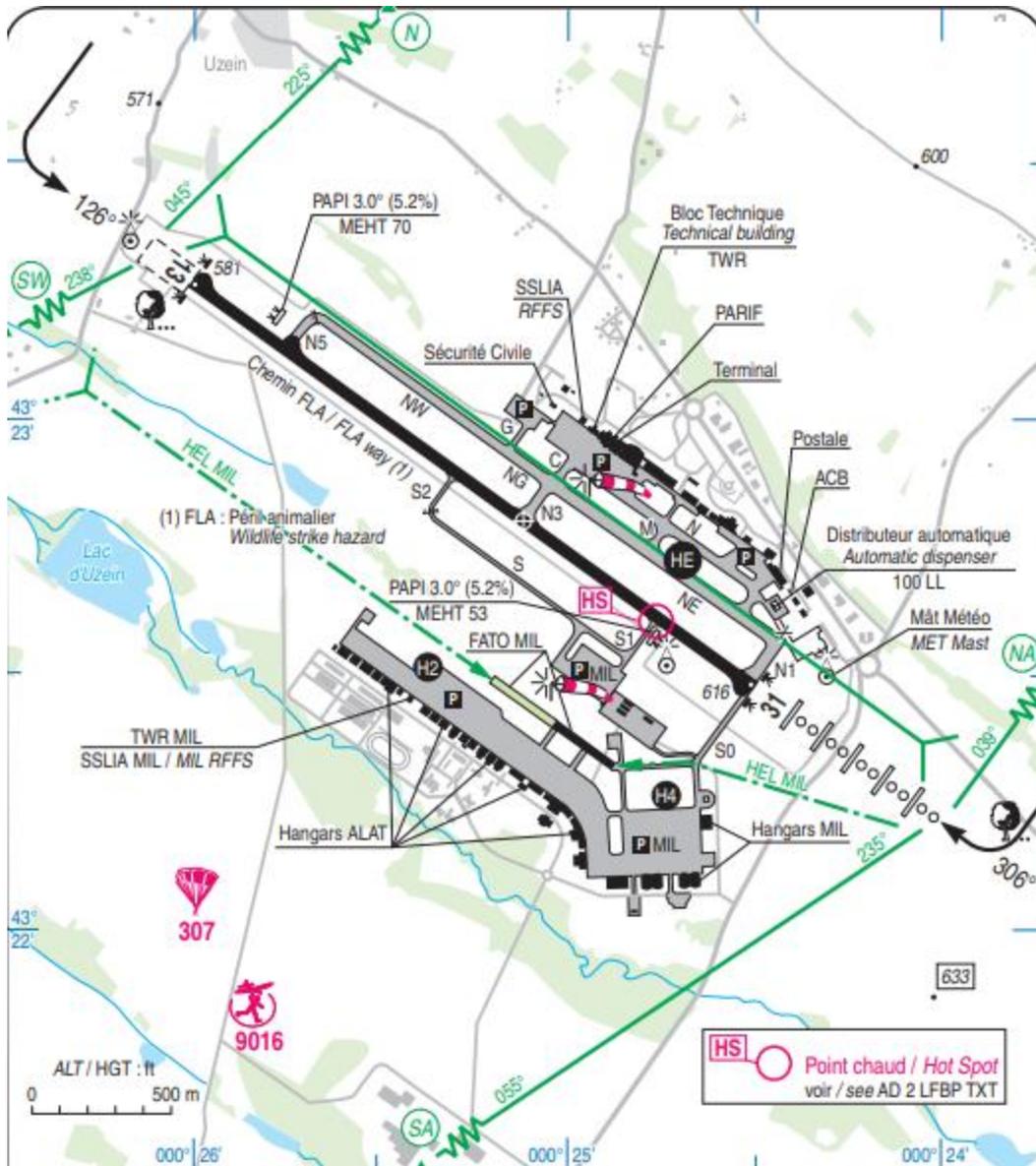
Dans une CTR, en conditions de VFR spécial, l'ATC est responsable de la séparation entre VFR spécial et IFR. Pour ce faire, le passage par les points de reports et le suivi des itinéraires VFR devient obligatoire.

CONSEIL sur IVAO

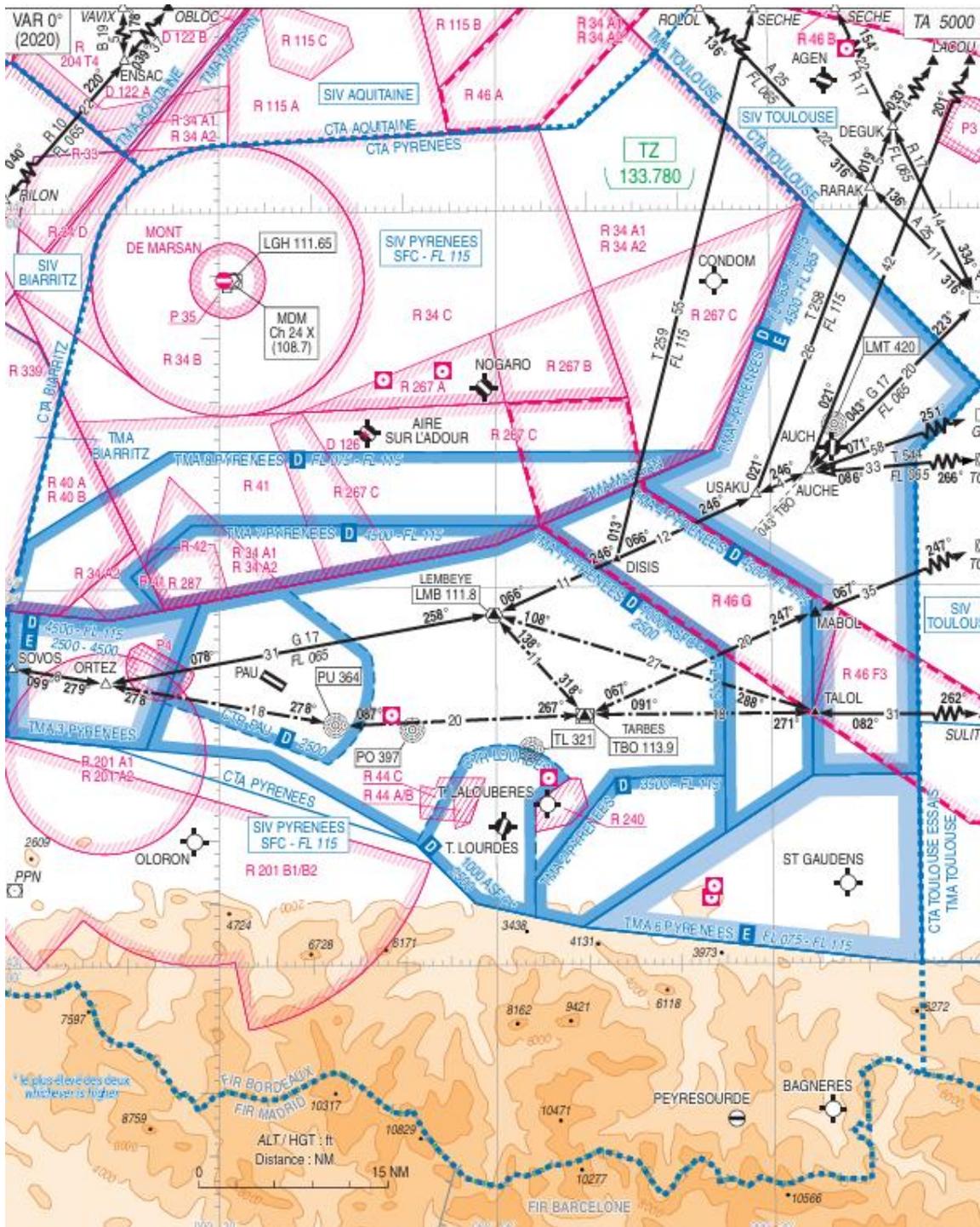
Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle dans leur simulateur pour pouvoir voler sur la plateforme. Dans ce cas, l'ATC doit avoir confirmation de la part du pilote qu'il va évoluer en conditions VMC.

4.4 La gestion des hélicoptères

Procédures suivant itinéraires carte VAC :



5. Description de la TMA et du SIV





Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	2500 ft	FL 145	Entrée P4 interdite
TMA 2	D	3500 ft	FL 145	
TMA 3	D	4500 ft	FL 145	
	E	2500 ft	4500 ft	
TMA 4	D	4500 ft	FL 145	
TMA 5	D	FL 065	FL 145	
	E	4500 ft	FL 065	
TMA 6	E	FL 075	FL 115	
	D	FL 115	FL 145	
TMA 7	D	4500 ft	FL 145	
TMA 8	D	FL 075	FL 145	
SIV	G hors TMA E en airways < FL115 D en airways > FL115	SFC	FL145	

RAPPEL

Dans les TMA qui sont des espaces de classe D, la pénétration est soumise à clairance, le contact radio entre pilotes et ATC est obligatoire et l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR et l'information de trafic entre IFR/VFR et VFR/VFR.

Les TMAs 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 TMAs 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 Pyrénées, 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 (FL145), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL140. 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 LFCN pour aller à LFDA 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 Pyrénées comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
P 4	SFC	4100 ft	LACQ	Activité nucléaire
P 35	SFC	FL 055	MONT DE MARSAN	Aéroport militaire
R 34	SFC	4500ft / FL195	MONT DE MARSAN	Activités militaires
R 40 A/B	SFC	FL 065	DAX	Activité hélicoptères intense
R 44 A/B	SFC	FL105 / 4500ft	GER	Tirs mortier, canon, drones
R 46 / 594	800ft AGL	3300ft	RTBA	Entraînements basse altitude haute vitesse
R 201 A/B	SFC	FL 115 /195	OLORON	Infiltration /dérive sous voile
R 240 A/B	2500ft	4500ft	LALOUBERE	Activité vélivole
D 129	SFC	700 ft AGL	ZONE DE FORAGE	Puits de gaz inflammable

CONSEIL sur IVAO

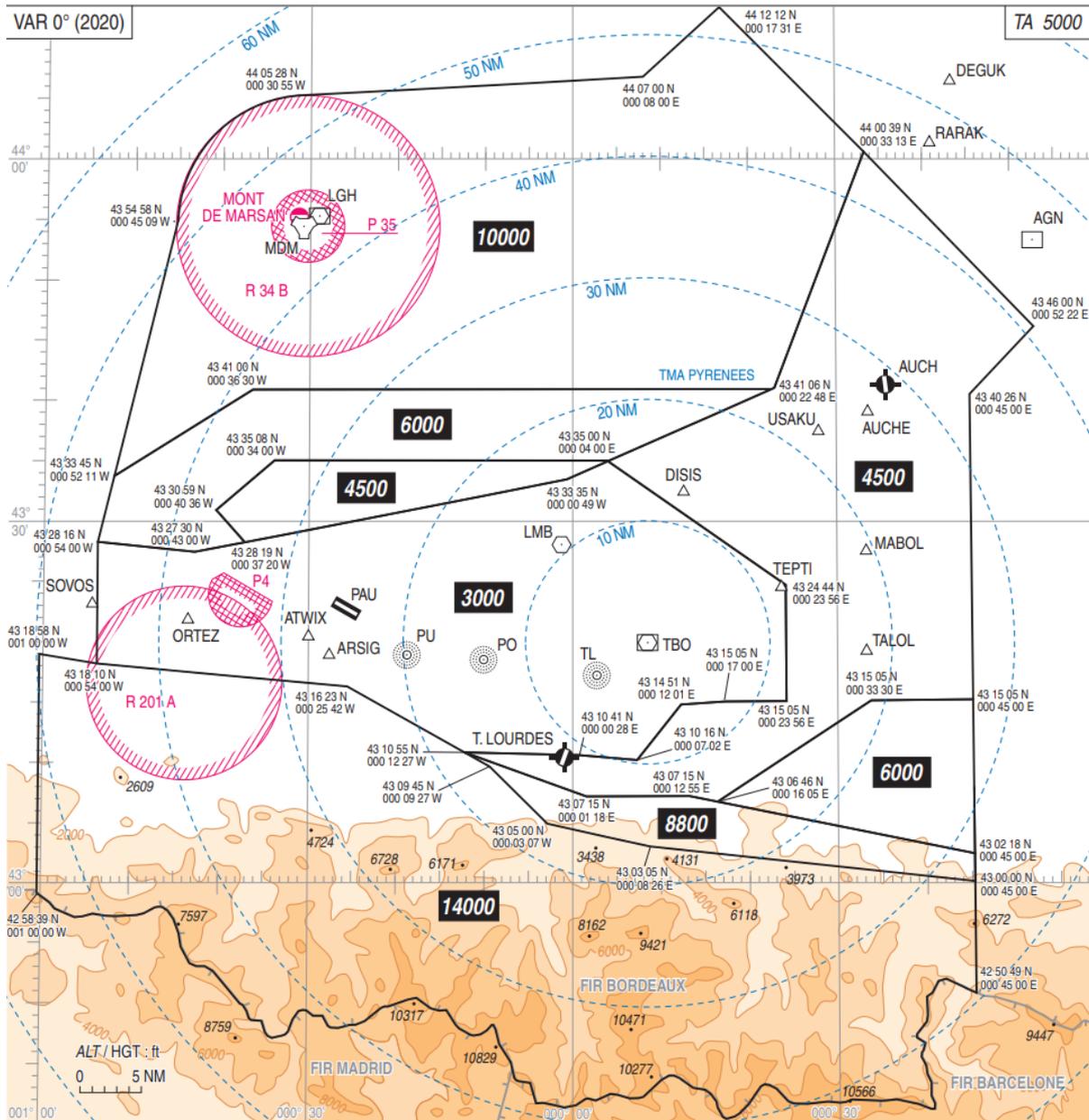
Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

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 basses dans tout le secteur Nord, mais elles augmentent très vite vers le Sud à cause des Pyrénées, il faudra donc y faire attention en cas de clairance dans ce secteur.



5.3 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
13	SOVOS 2D	RNAV	Sur Instr. ATC	
	SOVOS 2E	CONV		
	USAKU 2D	RNAV		
	USAKU 2E	CONV		
31	SOVOS 2V	RNAV		
	SOVOS 2W	CONV		
	USAKU 2V	RNAV		
	USAKU 2W	CONV		
	USAKU 2Y	RNAV		
	USAKU 2Z	CONV		

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Pau Pyrénées comportent un nom qui est fonction de la piste en service (2D, et 2E pour la 13 et 2Y, 2V, 2W et 2Z pour la 31) mais pas de niveau initial publié ici. Par conséquent, la piste en service peut être omise lors de la clairance de départ mais il ne faudra pas oublier de donner le niveau initial. Si l'approche est connecté, voir avec lui pour le niveau initial.

Départs omnidirectionnels :

RWY	TRAJECTOIRE
13	Monter sur une route 125° jusqu'à 2NM du DME PYR, virer à gauche pour aller sur le premier point en route de la clairance en montée vers la MEA.
31	Monter sur une route 305°, à 2.5NM du DME PYR virer vers le premier point en route de la clairance en montée vers la MEA.

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 où la TWR et l'APP sont présentes, il faut coordonner avec eux 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	ALT/IAF
13/31	AGN 7R	RNAV	TEPTI	5000ft
	SOVOS 7C	CONV	ARSIG	
	SOVOS 7R	RNAV	ARSIG	
	TOU 7C	CONV	TEPTI	
	TOU 7R	RNAV		

5.5 Les procédures d'approche

Procédures d'approches initiales (INA) piste 31 :

- **INA OSVEG** : Approche assez directe depuis TEPTI en direction de PO (CONV) ou IBP31 (RNAV), ou depuis ARSIG direct PU.
- **INA BAGRO** : Approche par le sud, d'abord direction LALTA & SUDAD, puis très longue finale direction PU.

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
13	VPT A (final app)	-	PYR (110.1) PU (364)	-	A vue : droit dans l'axe jusqu'au point (selon catégorie) pour refaire une manœuvre à vue. En IMC : montée Vzmax, virage vers le terrain, raccrocher la procédure de remise de gaz de l'approche directe.
31	ILS	PU	LMB (111.8) PYR (110.1) PU (364) PO (397)	D7.5 PYR (3000 ft)	Monter dans l'axe jusqu'à D2 PYR puis virer à droite en montée vers 4000ft pour rejoindre le R268 en rapprochement de LMB. A D15 PYR virer à droite pour rejoindre le R215 LMB jusqu'à PO.
	RNP	IBP31	PU (364)	FBP31 (3000 ft)	Monter vers BP410 puis virer à droite direct BP412, puis BP414 et BP416 en montée vers 4000ft puis OSVEG pour une nouvelle approche ou vers l'attente à PU.
	NDB X	-	LMB (111.8) PYR (110.1) PU (364) PO (397)	-	Monter route 305° de PU jusqu'à 1300ft puis virer à droite route 040° en montée vers 4000ft pour rejoindre le R268 en rapprochement de LMB. Au QDR 019° de PO tourner à droite pour intercepter le R215 de LMB. Passant QDR 107° de PU tourner à droite et

					rejoindre le R306 en rapprochement vers PU.
	NDB Y	D11 PYR	LMB (111.8) PYR (110.1) PU (364) PO (397)	D7.5 PYR (3000ft)	Monter route 305° de PU jusqu'à D2 PYR puis virer à droite en montée vers 4000ft pour rejoindre le R268 en rapprochement de LMB. A D15 PYR virer à droite pour rejoindre le R215 LMB jusqu'à PO.

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 (FL 080 pour la TMA8, 5000ft pour la TMA4, et 3000ft pour la TMA1 par exemple).

5.6 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MSA	Protection
13 / 31	ATWIX (conv)	gauche	249° ; 8.5NM PYR	069°	5000ft	IAS : 200kt Zp : 8000ft
	ATWIX (rnav)	gauche	261° ; 1 min	081°	5000ft	IAS : 210kt Zp : 12000ft
	TEPTI	gauche	068° ; 17NM TBO	248°	5000ft	IAS : 230kt Zp : 14000ft
	PU	droite	125° ; 10NM PYR	305°	3000ft	IAS : 190kt Zp : 4000ft

5.7 Les aérodromes et héliports du secteur

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

5.7.1 Les AD contrôlés

Nom	Tarbes Lourdes – LFBT
Position ATC	TWR : 119.050 / GND : 121.8 / (ATIS : 125.950) 
Altitude	1260 ft (45 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	TL 321 (NDB) OS 109.5 (ILS/DME 20) TBO 113.9 (VOR/DME)
CTR	CTR Lourdes : SFC – 2500 ft (classe D) TMA 1-2-4 Pyrénées : 2500ft / 3500ft / 4500ft – FL145 (classe D) SIV Pyrénées : SFC – 2500ft (classe G)
Pistes	02 (020°) ; TODA 3000, ASDA 3000, LDA 2330 20 (200°) ; TODA 3000, ASDA 3000, LDA 3000
SID	<u>RWY 02</u> AGN 1M, AGN 1N, LMB 1M, LMB 1N, TOU 1M, TOU 1N. <u>RWY 20</u> AGN 1R, AGN 1S, LMB 1S, PU 1R, PU 1S, TOU 1R, TOU 1S.
STAR	AGN 5R ; AGN 5C ; TOU 5R ; TOU 5C ; BTZ 5C.
Approches	<u>RWY 02</u> : VPT <u>RWY 20</u> : ILS/LOC (OS, 3000ft, 201°) – NDB – RNP
Attentes	TEPTI (gauche ; 068°, 12/17TBO, 248° ; 5000ft ; IAS 230kt, Zp 14000ft) TBO (gauche ; 077°, 1min, 257° ; 3000ft ; IAS 220kt, Zp 4000ft) TL (gauche ; 021° ; 1min, 201° ; 3000ft ; IAS 210kt, Zp 4000ft)
Circuits AD	<u>RWY 02</u> : main gauche 2300 ft <u>RWY 20</u> : main droite 2300 ft
Sorties VFR	Est: EA - E Ouest : W
Remarques	Voltige (N° 6770) : axe 02/20 sur 2000 m de part et d'autre de l'ARP, FL 060 / 1650 ft AAL.

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	Auch Gers – LFDH
Position ATC	AFIS : 123.0 
Altitude	411 ft (15 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	LMT 420 (NDB)
ATS adjacents	TMA 5 Pyrénées : 4500 ft – FLO65 (classe E) SIV Pyrénées : SFC – 4500 ft (classe G)
Pistes	18 (183°) ; TODA 1900, ASDA 1900, LDA 1900 ; QFU préférentiel 36 (003°) ; TODA 1900, ASDA 1900, LDA 1690
Approches	RWY 18 : RNP - NDB / RWY 36 : RNP
Attentes	LMT (gauche ; 004°, 1min, 184° ; 2500ft ; IAS 220kt, Zp 5000ft)
Circuits AD	<u>RWY 18</u> : main droite 1400 ft <u>RWY 36</u> : main gauche 1400 ft
Sorties VFR	Aucune
Remarques	Utilisation simultanée des deux pistes interdites : circuit planeurs et remorqueurs pour la non revêtue main opposée. Après décollage en 36, tourner à droite dès que possible ou suivre le cours du Gers.

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	Bagnères de Luchon – LFCB
Altitude	2028 ft (73 hPa)
ATS adjacents	SIV Pyrénées
Pistes	01 (007°) ; TODA 750, ASDA 750, LDA 590 ; QFU préférentiel 19 (187°) ; TODA 750, ASDA 750, LDA 750
Circuits AD	Pas de tours de pistes à proprement parler à cause du relief environnant.
Remarques	N/A

Nom	Nogaro – LFCN
Altitude	304 ft (10 hPa)
ATS adjacents	TMA Marsan 1.1/2 : 1650ASFC – FL65 (Classe D) SIV Pyrénées
Pistes	14L (135°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 ; QFU préférentiel 32R (315°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 910 14R (135° - Herbe) ; TODA 950, ASDA 950, LDA 950 ; QFU préférentiel 32L (315° - Herbe) ; TODA 950, ASDA 950, LDA 870
Circuits AD	<u>14L</u> : Gauche, 1300ft <u>32R</u> : Droite, 1300ft <u>14R</u> : Droite, planneur <u>32L</u> : Gauche, planneur
Remarques	Situé sous la TMA de Marsan, ainsi que les zones R34 A1, R34 C et R267 A

Nom	Oloron Herrere – LFCO
Altitude	984 ft (36 hPa)
ATS adjacents	SIV Pyrénées
Pistes	07L (070° - Herbe) ; TODA 1080, ASDA 1080, LDA 1080 25R (250° - Herbe) ; TODA 1080, ASDA 1080, LDA 950 ; QFU préférentiel 07R (070° - Herbe) ; TODA 1030, ASDA 1030, LDA 1030 25L (250° - Herbe) ; TODA 1030, ASDA 1030, LDA 900 ; QFU préférentiel
Circuits AD	<u>07L</u> : Gauche, 2000ft <u>25R</u> : Droite, 2000ft <u>07R</u> : Droite, planneur <u>25L</u> : Gauche, planneur
Remarques	Situé dans la R201 B1

Nom	Aire Sur Adour – LFDA
Altitude	266 ft (10 hPa)
ATS adjacents	TMA Marsan 1.1 : 3000ft – FL65 (Classe D) SIV Pyrénées
Pistes	12 (116°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 840 ; QFU préférentiel 30 (296°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 675 12L (116° - Herbe) ; TODA 975, ASDA 975, LDA 863 ; QFU préférentiel 30R (296° - Herbe) ; TODA 975, ASDA 975, LDA 675
Circuits AD	<u>12</u> : Gauche, 1300ft <u>30</u> : Droite, 1300ft <u>12L</u> : Gauche, planneur <u>30R</u> : Droite, planneur
Remarques	Situé sous la TMA de Marsan, ainsi que les zones R34 A1 et R267 C

Nom	Castelnau Magnoac – LFDQ
Altitude	992 ft (36 hPa)
ATS adjacents	TMA Pyrénées 4 : 4500ft – FL145 (Classe D) SIV Pyrénées
Pistes	04 (038° - Herbe) ; TODA 757, ASDA 757, LDA 757 ; QFU préférentiel 22 (218° - Herbe) ; TODA 757, ASDA 757, LDA 687
Circuits AD	<u>04</u> : Gauche, 2000ft <u>22</u> : Gauche, 2000ft
Remarques	Situé sous la TMA de Pyrénées

Nom	Tarbes Laloubere – LFDT
Altitude	1075 ft (38 hPa)
ATS adjacents	TMA Pyrénées 1 : 1000ASFC/2500 – FL145 (Classe D) SIV Pyrénées
Pistes	08L (080° - Herbe) ; TODA 825, ASDA 825, LDA 680 26R (260° - Herbe) ; TODA 825, ASDA 825, LDA 700 08R (080° - Herbe) ; TODA 825, ASDA 825, LDA 680 26L (260° - Herbe) ; TODA 825, ASDA 825, LDA 691
Circuits AD	<u>08L</u> : Droite, 2100ft <u>26R</u> : Gauche, 2100ft <u>08R</u> : Droite, planneur <u>26L</u> : Gauche, planneur
Remarques	Situé sous la TMA de Pyrénées, proximité immédiate de la CTR de Tarbes. Situé sous la R240 A.

Nom	Condom Valence sur Baïse – LFID
Altitude	444 ft (16 hPa)
ATS adjacents	TMA Marsan 1.1 : 3000ft – FL65 (Classe D) SIV Pyrénées
Pistes	11 (112° - Herbe) ; TODA 850, ASDA 850, LDA 850 ; QFU préférentiel 29 (292° - Herbe) ; TODA 850, ASDA 850, LDA 726
Circuits AD	<u>11</u> : Droite, 1450ft <u>29</u> : Gauche, 1450ft
Remarques	Situé sous la TMA de Marsan, ainsi que les zones R267 C et R34 A1

Nom	Saint Gaudens Montrejeau – LFIM
Altitude	1320 ft (47 hPa)
ATS adjacents	SIV Pyrénées
Pistes	07 (070° - Herbe) ; TODA 750, ASDA 750, LDA 750 ; QFU préférentiel 25 (250° - Herbe) ; TODA 750, ASDA 750, LDA 600
Circuits AD	<u>07</u> : Gauche, 2300ft <u>25</u> : Droite, 2300ft
Remarques	N/A

Nom	Peyresourde Balestas – LFIP
Altitude	5193 ft (185 hPa)
ATS adjacents	SIV Pyrénées
Pistes	09 (094°) ; Longueur 470m. Pente moyenne 15%. Atterrissage seulement 27 (274°) ; Longueur 470m. Pente moyenne 15%. Décollage seulement.
Circuits AD	Départ 27 direction nord-ouest, puis base puis finale 09
Remarques	Altiport. Procédures très particulières pour arrivée et départ.

Nom	Lasclaveries – LFJV
Altitude	843 ft (35 hPa)
ATS adjacents	Dans la CTR Pau Pyrénées : SFC/2500ft (Classe D) SIV Pyrénées
Pistes	07 (069° - Herbe) ; TODA 625, ASDA 625, LDA 614 25 (249° - Herbe) ; TODA 625, ASDA 625, LDA 489
Circuits AD	<u>07</u> : Droite, 1800ft <u>25</u> : Gauche, 1800ft
Remarques	AD réservé au parachutisme et aux avions de servitude

5.7.4 Les héliports

Indicatif	Nom
HOLO	CHU de Oloron Sainte Marie
HPAU	CHU de Pau
HAUC	CHU de Auch
HMDM	CHU de Mont de Marsan

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO

6.2 Liens utiles

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