



Manuel d'exploitation de « Biarritz Pays Basque » LFBZ



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 (LFBB-ACH)	22/02/2017	1702	Création du fichier
Maxime Laboyau (Animateur)	20/07/2017	1708	Mise à jour du Manex
Maxime Laboyau (Animateur)	20/08/2017	1709	Ajout des aérodromes sous auto-info
Maxime Laboyau (LFBB-ACH)	16/12/2017	1713	Vérification Manex
Maxime Laboyau (LFBB-CH)	19/03/2018	1803	Changement SID
Maxime Laboyau (Membre FIR)	26/10/2018	1811	Révision globale SID/ STAR
Romain FEVRE	31/01/2019	1902	Vérification AIRAC 1902 Ajout paragraphe gestion arrivées LESO
Romain FEVRE	28/02/2019	1903	Vérification AIRAC 1903 Mise à jour fréquence LFBB_CTR
Guillaume Bousquet	28/03/2019	1904	Vérification AIRAC 1904
Guillaume Bousquet	25/04/2019	1905	Vérification AIRAC 1905
Romain FEVRE	23/05/2019	1906	Mise à jour AIRAC 1906 Numéros validité SID/STAR Approches instruments
Romain FEVRE	20/06/2019	1907	Vérification AIRAC 1907
Ludovic Thuard	18/07/2019	1908	Vérification AIRAC 1908
Ludovic Thuard	15/08/2019	1909	Vérification AIRAC 1909
Romain FEVRE	12/09/2019	1910	Vérification AIRAC 1910
Romain FEVRE	10/10/2019	1911	Vérification AIRAC 1911
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	Mise à jour AIRAC 2004 Modification TMAs Biarritz Modification Points VFR LFBY
Ludovic THUARD	23/04/2020	2005	Vérification AIRAC 2005
Romain FEVRE	21/05/2020	2006	Vérification AIRAC 2006 Mise à jour FL init SIDs
Ludovic THUARD	18/06/2020	2007	Vérification AIRAC 2007 Ajout distance T/O depuis N1 et P
Ludovic THUARD	16/07/2020	2008	Vérification AIRAC 2008

Rédacteur	Date	Indicatif	Détail de la mise à jour
Romain FEVRE	13/08/2020	2009	Mise à jour AIRAC 2009 Renommage GNSS > RNP LFBZ
Ludovic THUARD	10/09/2020	2010	Vérification AIRAC 2010
Ludovic THUARD	08/10/2020	2011	Vérification AIRAC 2011
Romain FEVRE	05/11/2020	2012	Vérification AIRAC 2012
Ludovic THUARD	03/12/2020	2013	Vérification AIRAC 2013
Ludovic THUARD	31/12/2020	2014	Vérification AIRAC 2014
Ludovic THUARD	28/01/2021	2101	Vérification AIRAC 2101
Nicolas FEIVO	25/02/2021	2102	Mise à jour AIRAC 2102 Numéros validité SID/STAR
Romain FEVRE	25/03/2021	2103	Vérification AIRAC 2103
Nicolas FEIVO	22/04/2021	2104	Vérification AIRAC 2104
Ludovic THUARD	20/05/2021	2105	Vérification AIRAC 2105
Ludovic THUARD	17/06/2021	2106	Vérification AIRAC 2106
Ludovic THUARD	15/07/2021	2107	Vérification AIRAC 2107
Ludovic THUARD	12/08/2021	2108	Vérification AIRAC 2108
Nicolas FEIVO	13/09/2021	2109	Vérification AIRAC 2109
Ludovic THUARD	07/10/2021	2110	Vérification AIRAC 2110
Ludovic THUARD	04/11/2021	2111	Vérification AIRAC 2111

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 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
4.3 La gestion des hélicoptères	13
5. Description de la TMA et du SIV	14
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	21
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.....	26
5.7.3 Les AD en auto-information	26
6. Crédits	27
6.1 Contributeurs	27
6.2 Liens utiles.....	27

1. Généralités

L'aéroport de Biarritz est plutôt un aéroport IFR, mais de temps en temps vous y trouverez quels vols VFR.





En ce qui de l'aéroport et ses alentours, de l'Ouest vers l'Est en passant par le Nord, il y a l'Océan Atlantique, ainsi que des plaines et de la forêt. Au Sud se sont les Pyrénées.

Au niveau des conditions météo l'aéroport de Biarritz peut être envahi en quelques minutes par la brume de mer.

Code OACI	LFBZ
Code AITA	BIQ
Nom de l'aéroport	Biarritz Pays Basque
Altitude du terrain	245 ft (9 hPa)
Coordonnées Géographiques	N043° 28' 06'' W001° 31' 52''
Situation Géographique	A 0,8nm SE de Biarritz
Déclinaison magnétique	1° W (15)
Piste	09/27
Aides à la radionavigation	BTZ (VOR/DME) : 114.15 BZ (NDB) : 341 BZ (ILS RWY 27), 270° : 111.35

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Biarritz Sol	LFBZ_GND	121.950	00:00 – 24:00	
Biarritz Tour	LFBZ_TWR	118.700	00:00 – 24:00	
Biarritz Approche	LFBZ_APP	125.600	00:00 – 24:00	
Bordeaux Contrôle	LFBZ_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 LFBZ_APP après 17:00z 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 Biarritz 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 : **Biarritz** Ground/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.

2.2.2. TeamSpeak™

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

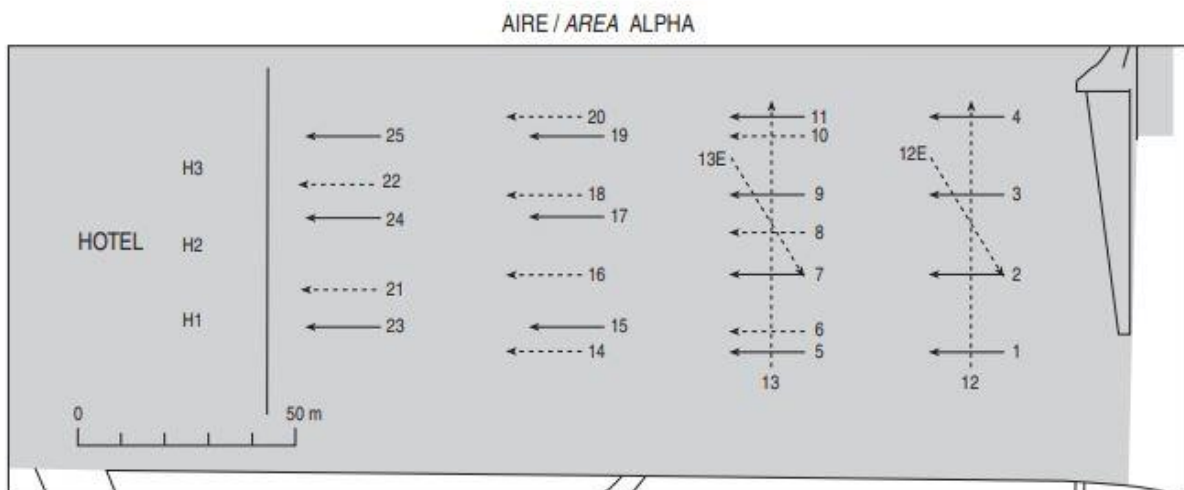
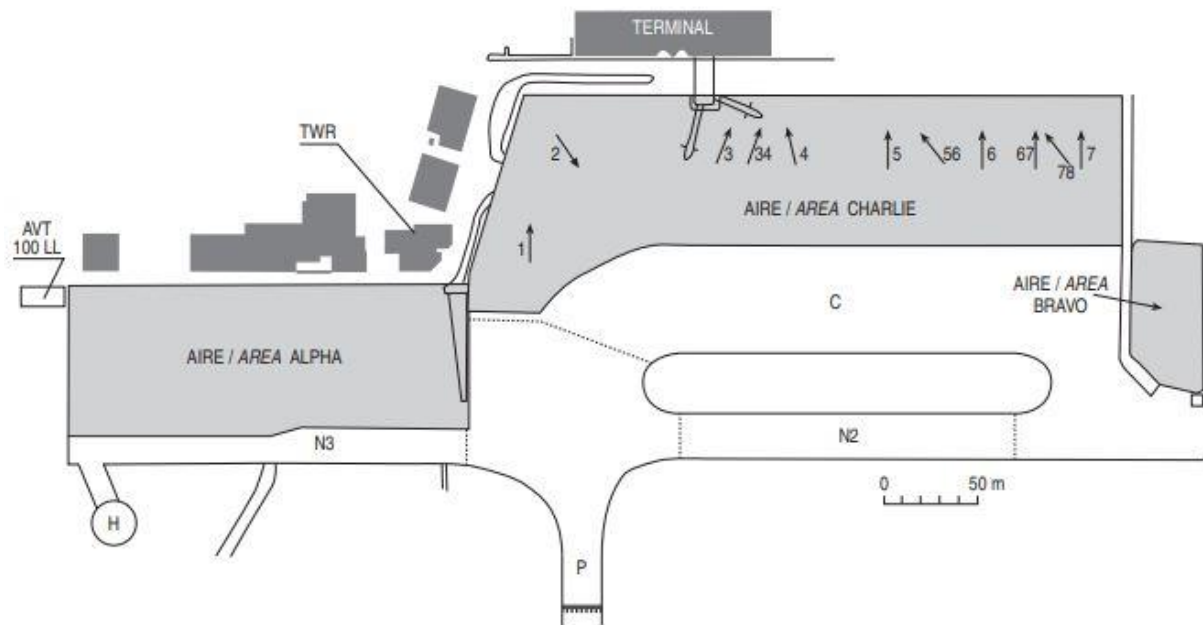
Préférez le serveur présélectionné par IvAc et, en cas de problème de connexion pendant la session, sélectionnez le serveur le moins chargé.

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

Sur Biarritz les parkings A et B correspondent à l'aviation générale et le parking C à l'aviation commerciale. Il n'y a pas de terminal cargo donc par conséquent pas de zone de parking cargo.



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

L'utilisation du taxiway S1 est interdite la nuit et le jour si la RVR est inférieur à 800m. Après l'atterrissage sauf indication contraire il est préférable de dégager la piste par le deuxième taxiway (P).

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 Biarritz, 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.

Attention à la bonne phraséologie au roulage : la clairance « Roulez point d'attente N1 piste 27 » n'est pas tout à fait correcte. Préférez « Roulez point d'attente piste 27 via N1 ». En effet N1 n'est pas le nom d'un point d'attente mais d'une voie de roulage.

3.2 La piste

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
09	089	2250 m x 45 m	2250 m	2310 m	2250 m	2045 m
27	269		2250 m	2310 m	2230 m	2230 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Piste	Points d'attente	Distance
09	N1	1060 m
	P	1870 m
27	N1	1320 m

Sur Biarritz le QFU 269 (piste 27) est préférentiel à cause des procédures IFR.

4. Description de la CTR

La CTR de Biarritz s'étend de la surface à 2000ft, du Nord de Bayonne au Nord de St-Jean-de-Luz ainsi que dans les terres et sur l'Océan Atlantique.



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	droite	1200 ft	-
27	gauche		

Vous trouverez au Nord et au Sud de l'aéroport deux zones de parachutages.

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Voici les itinéraires VFR de départs et d'arrivées :

Piste	Itinéraires (DEP/ARR)	Altitude
09/27	N1, NE1, SW1, TW1	1000 ft QNH
	S1, S2 et TS1	1500 ft QNH
	E1 et E2	1500 ft QNH quand piste 27 en service

Voici les points de report VFR :

Points	Altitude	Noms
NC	1000 ft	Capbreton
NA	1000 ft	Embouchure de l'Adour
NE	1000 ft	Château d'eau
BG	1000 ft	Bec-de-Gave – Confluent Adour
SW	1000 ft	Chapelle Nord baie de St-Jean-de-Luz
SB	1000 ft	Bidart – Plage du centre
S	1500 ft	Colline Ste Barbe
SE	1500 ft	Cambo – Arnaga
E	1500 ft	Intersection D936 et sortie n°4 autoroute A64
SH	1500 ft	Hasparren centre bourg
NP	1500 ft	Phare de Biarritz

4.3 Le VFR spécial

Les itinéraires publiés doivent être obligatoirement suivis en VFR Spécial.

Minima MTO en VFR Spécial :

		Visibilité	Plafond
Avions	Départ via S	1500 m	1300 ft
	Départ via SB ou NA	1500 m	1000 ft

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

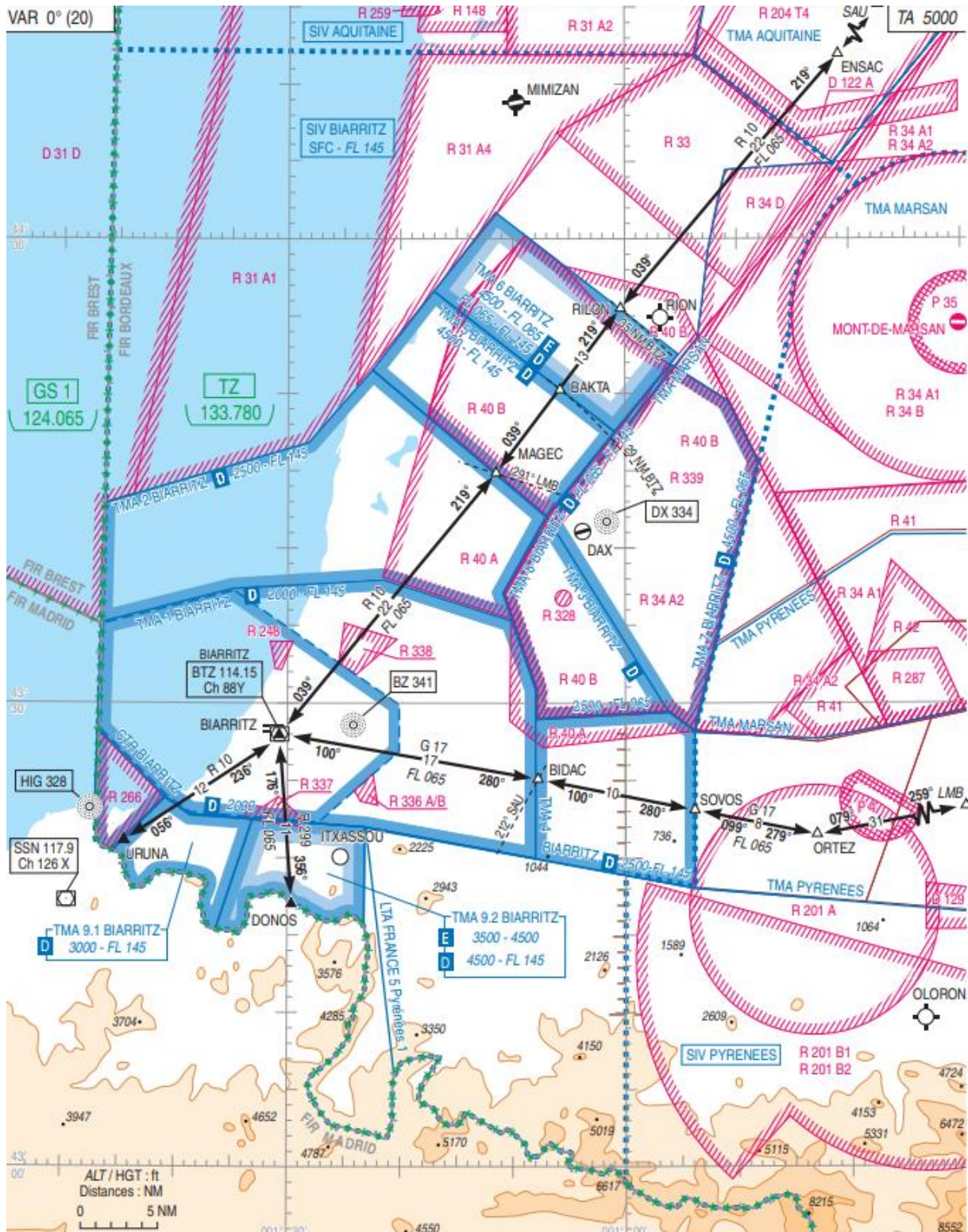
Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle sur FS pour pouvoir voler sur la plateforme. Dans ce cas, l'ATC doit avoir confirmation de la part du pilote qu'il va évoluer en conditions VMC.

4.3 La gestion des hélicoptères

Pour la gestion des hélicos, on utilise les mêmes points de report et itinéraires que pour les avions. Il y a un FATO de disponible sur Biarritz, il se trouve entre le parking A et la piste. A noter que le FATO s'utilise uniquement de jour, de nuit on utilise la piste en service pour les décollages et les atterrissages des hélicoptères. Voir cartes VAC Hélistation [ici](#).

5. Description de la TMA et du SIV

Voici la représentation de la TMA de Biarritz.



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	2000 ft	FL145	
TMA 2	D	2500 ft	FL145	
TMA 3	D	2500 ft	FL065	
TMA 4	D	2500 ft	FL145	
TMA 5	D	4500 ft	FL145	
TMA 6	E	4500 ft	FL065	
	D	FL065	FL145	
TMA 7	D	4500 ft	FL065	
TMA 8	D	FL065	FL145	
TMA 9.1	D	3000 ft	FL145	
TMA 9.2	E	3500 ft	4500 ft	
	D	4500 ft	FL145	
SIV	G hors TMA E en airways	SFC	FL145	

RAPPEL

Les TMA 1 à 9 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 6 et 9.2 sont en partie 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 Biarritz 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 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 Biarritz comporte plusieurs zones réglementées :

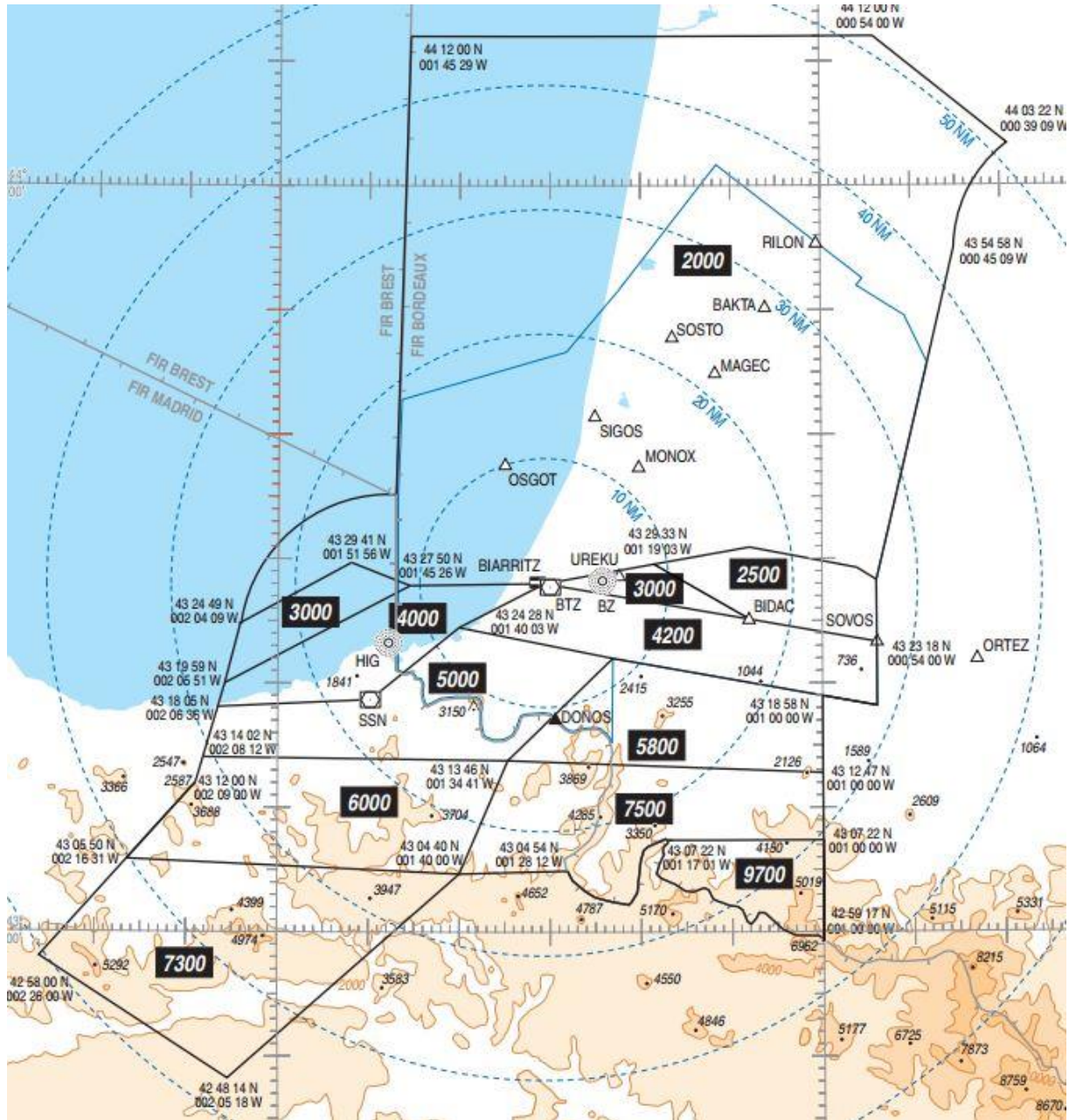
Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
R 31 A1	SFC	FL195	Cazaux	Activité Militaire
R 31 A4	3300 ft ASFC	FL195	Cazaux	Activité Militaire
R 33	FL95	FL105	Solferino	N/A
R 34 D	1650 ft AMSL	4500 ft AMSL	Mont De Marsan	Activité Militaire
R 34 A2	FL65	FL195	Mont De Marsan	Activité Militaire
R 40 A	SFC	2000 ft AMSL	Dax	Intense activité HEL.
R 40 B	2000 ft AMSL	FL65	Dax	Intense activité HEL.
R 41	1700 ft AMSL	3000 ft AMSL	Pau	HEL VSV
R 42	SFC	1700 ft AMSL	Pau	HEL VSV
R 328	SFC	2500 fr AMSL	Dax	Intense activité HEL.
R 248	SFC	1500 ft AMSL	Tarnos	Tirs Sol/Sol
R 266	SFC	2000 ft AMSL	San Sebastian	Espace délégué à LESO_TWR

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	BIDAC 1E	CONV	FL70	
	DONOS 1D	RNAV	FL80	IAS max 185kts/ to BZ090
	DONOS 1E	CONV	FL80	
	VAVIX 1D	RNAV	FL70	IAS max 205kts/ to BZ090
	VAVIX 1E	CONV	FL70	
	SOSTO 1D	RNAV	FL70	IAS max 205kts/ to BZ090
	SOVOS 1D	RNAV	FL80	IAS max 185kts/ to BZ090
	SSN 1D	RNAV	FL80	IAS max 185kts/ to BZ090
	SSN 1E	CONV	FL80	
27	BIDAC 1W	CONV	FL70	
	DONOS 1F	RNAV	FL80	IAS max 185kts/ to BZ090
	DONOS 1W	CONV	FL80	
	VAVIX 1F	RNAV	FL70	IAS max 205kts/ to BZ090
	VAVIX 1W	CONV	FL70	
	SOVOS 1F	RNAV	FL70	IAS max 185kts/ to BZ090
	SSN 1F	RNAV	FL80	IAS max 185kts/ to BZ090
	SSN 1W	CONV	FL80	

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Biarritz comportent un nom qui est fonction de la piste en service (8E, 8D pour la 09 et 8F, 8W pour la 27). Par conséquent, la piste en service et le niveau initial peuvent être omis lors de la clairance de départ.

Départ Omnidirectionnels :

- Piste 09 : Monter dans l'axe jusqu'à 1,9 Nm BTZ
- Piste 27 : Monter dans l'axe jusqu'à 2,6 Nm BTZ

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
09	BIDAC 9M	CONV	BTZ/OSGOT	5000ft Max sur l'IAF
	BIDAC 9R	RNAV	BZ507	3500ft Max sur l'IAF
	DONOS 9M	CONV	BTZ/OSGOT	5000ft Max sur l'IAF
	DONOS 9R	RNAV	BZ507	3500ft Max sur l'IAF
	MAGEC 9M	CONV	OSGOT	5000ft Max sur l'IAF
	MAGEC 9R	RNAV	OSGOT/BZ092	5000ft Max sur l'IAF
	SSN 9R	RNAV	BZ507	3500ft Max sur l'IAF
27	BIDAC 9L	CONV	BIDAC/BZ	FL80 sur l'IAF
	BIDAC 9V	CONV	BIDAC/UREKU	FL80 sur l'IAF
	BIDAC 9B	CONV	BZ	3000ft sur l'IAF
	BIDAC 9S	RNAV	BIDAC/BZ	5000ft Max sur l'IAF
	DONOS 9B	CONV	BZ	3000ft sur l'IAF
	DONOS 9V	CONV	UREKU	3000ft sur l'IAF
	DONOS 9S	RNAV	BZ501/BZ	3000ft sur l'IAF
	MAGEC 9L	CONV	MONOX/BZ	5000ft sur l'IAF
	MAGEC 9V	CONV	MONOX/UREKU	5000ft sur l'IAF
	MAGEC 9B	CONV	BZ	3000ft sur l'IAF
	MAGEC 9S	RNAV	BZ274/BZ	5000ft sur l'IAF
	SSN 9S	RNAV	BZ501/BZ	3500ft Max sur l'IAF

5.5 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
09	RNP	IBZ09		FBZ09 (2000 ft)	Monter vers BZ090, puis tourner à gauche (IAS MAX 200kt) direct vers OSGOT en montée vers 4000.
	VOR		BTZ (114.15)	(1500 ft)	Monter RDL 093°. A 1.9 NM BTZ, tourner à gauche RM 297° (IAS MAX 200kt) pour intercepter et suivre le RDL 342° BTZ pour rejoindre l'attente OSGOT à 4000.
27	ILS, LOC		BTZ (114.15) BZ (111.35)	A 7,2 NM BZ (2500 ft)	A 2.6 NM BTZ, tourner à droite RM 001° jusqu'à intercepter et suivre le RDL 321° BTZ, puis intercepter et suivre l'arc 12 NM BTZ jusqu'à MONOX en montée vers 4000.
	RNP	IBZ27		FBZ27 (2500 ft)	Monter dans l'axe RM 270° jusqu'à BZ270, puis tourner à droite direct vers BZ272 (IAS MAX 200kt), en montée vers 4000, puis tourner à droite RM 100° (IAS MAX 200kt) jusqu'à BZ274.
	VOR		BTZ (114.15) BZ (111.35)	A 7,2 NM BZ (2500 ft)	A 2.6 NM BTZ, sauf instruction CTL, tourner à droite RM 001° jusqu'à intercepter et suivre le RDL 321° BTZ, puis intercepter et suivre l'ARC 12 NM BTZ jusqu'à MONOX en montée vers 4000.
	NDB		BTZ (114.15) BZ (111.35) BZ (341)	A 7,2 NM BZ (2500 ft)	Monter au QDR 269° BZ. A 2.6NM BTZ, tourner à droite RM 001° jusqu'à intercepter et suivre RDL 321° BTZ, puis intercepter et suivre l'arc 12NM BTZ jusqu'à MONOX en montée vers 4000.

CONSEIL sur IVAO

Pour la gestion des départs vous pouvez donner des directs au dernier point de la SID et une montée au niveau 140 (FL140), puis vous transférés 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 (FL060 pour la TMA4, 4000ft pour la TMA3, 3000ft pour la TMA2 et 2000ft pour la TMA1).

5.6 Les circuits d'attente


Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MSA	Protection
09	OSGOT (CONV)	Droite	342° ; 14NM BTZ	162°	3000ft	IAS : 200kt Zp : FL070
	OSGOT (RNAV)	Droite	342° ; 3.3 NM	162°	3000ft	IAS : 200kt Zp : FL070
27	BZ (quand NDB en service) [CONV]	Droite	089° ; 1 minute	269°	3000ft	IAS : 210kt Zp : FL070
	BZ (RNAV)	Droite	090° ; 5 NM	270°	3000ft	IAS : 220kt Zp : FL070
	UREKU (quand NDB hors service) [CONV]	Droite	085° ; 11NM BTZ	265°	3000ft	IAS : 200kt Zp : FL070

5.7 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Biarritz comporte deux aéroports contrôlés.

5.7.1 Les AD contrôlés


Nom	DAX Seyresse
Position ATC	TWR : 118.325 
Altitude	108 ft (4 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	MT 334 (NDB)
ATS adjacents	TMA 7 Biarritz : 2500ft – FL065 (classe E) TMA 8 Biarritz : 4500ft – FL065 (classe E) SIV Biarritz : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	07 (075°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 710 25 (255°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 600 ; QFU préférentiel
SID	-
STAR	-
Approches	-
Attentes	-
Circuits AD	<u>RWY 07</u> : main droite 1000 ft <u>RWY 25</u> : main gauche 1000 ft
Sorties VFR	Nord : N2 – N – NEA – NG – NE Sud : S & E – SEA – BG Est : E – SEA – SE Ouest : N2 – N – W
Remarques	Zones réglementées : R40A : SFC – 2000ft AMSL et R40B : 2000ft AMSL – FL065

Attention San Sebastian est un aéroport Espagnol. Si vous souhaitez y contrôler il vous faudra un GCA Espagnol.

Biarriz Approche gère les arrivées San Sebastian venant du nord via MAGEC ou de l'est venant de BIDAC. La LoA entre Bordeaux FIR et Madrid FIR définit les conditions de transfert de ces arrivées, ainsi que les limitations auxquelles nous sommes contraints quant à ses trafics qui traversent nos espaces.

La LoA est disponible ici : [LoA LECM-LFBB](#). Biarriz approche peut uniquement autoriser à l'approche ces avions pour une VOR piste 22 via BTZ ou OSGOT, en descente.

Il est important de prendre conscience que la procédure VOR 22 pénètre à la fois dans la TMA et dans la CTR. Pour les avions venant de l'Espagne et à destination de LESO, le contact radio ne sera pas assuré mais il est important de voir et connaître ces trafics pour la gestion des trafics de Biarriz, et pour éviter les conflits et pertes de séparation radar.

Nom	San Sebastian
Position ATC	TWR : 118.850 
Altitude	16 ft
Alt. transition	6000 ft
Aides radionav.	SSN 117.90 (VOR-DME) HIG 328 (NDB)
CTR	CTR San Sebastian : SFC – 1700 ft AGL-AMSL (classe D)
Pistes	04 (040°) ; TORA 1754, LDA 1754 22 (220°) ; TORA 1754, LDA 1754
SID	<u>RWY 04</u> : BLV 2B ; BTZ 1B ; CEGAM 1D ; PPN 1B <u>RWY 26</u> : BLV 1A ; BTZ 1A ; CEGAM 1E ; PPN 1C
STAR	-
Approches	<u>RWY 04</u> : NDB <u>RWY 22</u> : VOR
Attentes	OSGOT (droite ; 342°, 14NM BTZ, 162° ; 3000ft ; IAS 200kt, Zp FL070)
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 22</u> : main droite 1000 ft
Sorties VFR	Sud : S Est : E Ouest : W – W1
Remarques	Zone Dangereuse : D8 : SFC 2300ft à l'Ouest de l'aéroport

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.

Aucun aérodrome sous agent AFIS dans le SIV de Biarritz

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	MIMIZAN – LFCZ
Position ATC	A/A (118.9)
Altitude	165 ft (6 hPa)
ATS adjacents	SIV BIARRITZ : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	08 (083°) ; TODA 1042, ASDA 1042, LDA 1042; QFU préférentiel 26 (263°) ; TODA 1042, ASDA 1042, LDA 842
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 26</u> : main gauche 1200 ft
Remarques	N/A

Nom	RION DES LANDES – LFIL
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	256 ft (9 hPa)
ATS adjacents	SIV BIARRITZ : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	05 (047°) ; TODA 1075, ASDA 1075, LDA 1075; QFU préférentiel 23 (227°) ; TODA 1075, ASDA 1075, LDA 1075
Circuits AD	<u>RWY 05</u> : main gauche 1300 ft <u>RWY 23</u> : main droite 1300 ft
Remarques	Zone R 40 A (2000ft-FL065) / R 40 B (SFC-2000ft AMSL)

Nom	ITXASSOU – LFXI
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	607 ft (22 hPa)
ATS adjacents	TMA 4 Biarritz : 1500ASFC/2500AMSL – FL115 (classe E) SIV BIARRITZ : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	08 (083°) ; TODA 600, ASDA 600, LDA 600 26 (263°) ; TODA 600, ASDA 600, LDA 600
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main gauche 1600 ft <u>RWY 26</u> : main droite 1600 ft
Remarques	N/A

6. Crédits

6.1 Contributeurs

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

Contributeurs et relecteurs : Maxime Laboyau, Jordann Faix, Julien Wilkin, Ilan Paperon

6.2 Liens utiles

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