

Manuel d'exploitation de « Saint Pierre » LFVP



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
13/06/2024	2406	Vérification AIRAC 2406 Mise à jour des procédures d'approche Mise en forme chapitre 6

Table des matières

1. Généralités	4
2. Contrôler la plateforme.....	5
2.1 Les positions de contrôle.....	5
2.2 Les outils de contrôle	6
2.2.1 IvAc	6
2.2.2 Aurora.....	6
2.3 ATIS.....	6
3. Description de l'aérodrome	8
3.1 Les aires de trafic.....	8
3.2 Les voies de roulage	9
3.3 La piste.....	10
4. Description de la CTR	11
4.1 Le circuit d'aérodrome	12
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	12
4.3 Le VFR spécial	13
4.4 La gestion des hélicoptères	13
5. Description de la TMA et du SIV.....	14
5.1 Les zones réglementées	16
5.2 Altitudes Minimales de Sécurité Radar	16
5.3 Responsabilités de la position Départ.....	16
5.4 Les procédures de départ.....	16
5.5 Les procédures d'arrivée	17
5.6 Les procédures d'approche	18
5.7 Les circuits d'attente	19
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur.....	20
5.8.1 Les AD contrôlés	20
5.8.2 Les AD sous agent AFIS.....	20
5.8.3 Les AD en auto-information	20
5.8.4 Les héliports	20
6. Crédits.....	21
6.1 Contributeurs	21
6.2 Liens utiles	21
6.3 Rester en contact	21

1. Généralités




L'aéroport de Saint-Pierre est situé sur l'île de Saint-Pierre dans l'enclave française de Saint-Pierre et Miquelon, au sud de Terre-Neuve.

Il est principalement utilisé par des appareils de petite taille, mais il peut tout de même accueillir des avions de la famille B737/A320.

Code OACI	LFVP
Code AITA	FSP
Nom de l'aéroport	Saint-Pierre
Altitude du terrain	28 ft (1 hPa)
Coordonnées Géographiques	N046° 45' 47'' W056° 10' 27''
Situation Géographique	1 NM Sud de Saint Pierre
Déclinaison magnétique	17.80°W (20)
Piste	08/26
Aides à la radionavigation	SP (NDB) : 386 SP (LOC RWY 26), 257° : 108.90

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Saint Pierre Tour	LFVP_TWR	118.500	00:00 – 24:00	
Saint Pierre Approche	LFVP_APP	119.100	00:00 – 24:00	
Gander Centre	CDQX_CTR	124.170	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 LFVP_APP il est nécessaire d'avoir le grade AS3 ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1, AS2, 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 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 « PM – Saint Pierre TMA » comprenant Saint Pierre.

2.3 ATIS

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

- Nom de votre position : **Saint Pierre** Tower/Approach
- Station METAR : **LFVP**
- La piste en service pour le décollage et l'atterrissage : **08** ou **26**
- TL (Transition Level) : **FL180** (1013<QNH<1048) ou **FL190** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **18000 ft**
- Insérez dans la case « **Remarks** » 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.

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

Évitez des consignes triviales et peu réalistes dans les commentaires de votre ATIS.

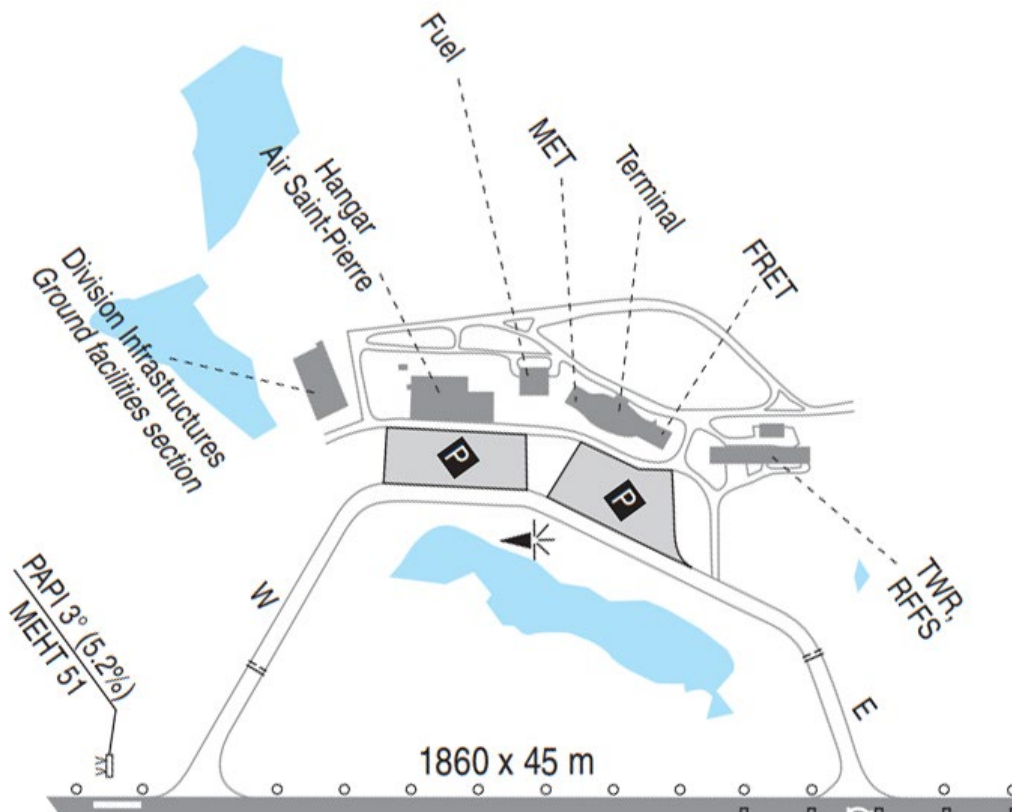
Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenu, bien que pas réaliste, peut être considéré comme 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 [A.2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

3.2 Les voies de roulage

La disposition des voies de roulage est simple sur l'aéroport. Un taxiway unique relie les parkings à la piste, divisé en une appellation E et W.



RAPPEL

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulages 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 Saint Pierre, 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 ne gère pas les évolutions sur la piste.

Attention à la bonne phraséologie au roulage : la clairance « Roulez point d'arrêt E piste 26 » n'est pas tout à fait correcte. Préférez « Roulez point d'attente piste 26 via E ». En effet E n'est pas le nom d'un point d'attente mais d'une voie de roulage.

3.3 La piste

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	077	1920 m x 45 m	1920 m	2060 m	1920 m	1860 m
26	257		1920 m	2060 m	1920 m	1800 m

Le taxiway W et E ne desservent pas les seuils de piste 08 et 26. Toutefois des aires de retournement sont disponibles aux deux seuils pour profiter de toute la longueur de piste disponible.

4. Description de la CTR

La CTR de Saint-Pierre consiste en un cercle de 6NM de rayon autour de l'aérodrome, et elle s'étend du sol à 2000ft. Elle est de classe D.



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
08	Droite	1000 ft	N/A
26	Gauche		

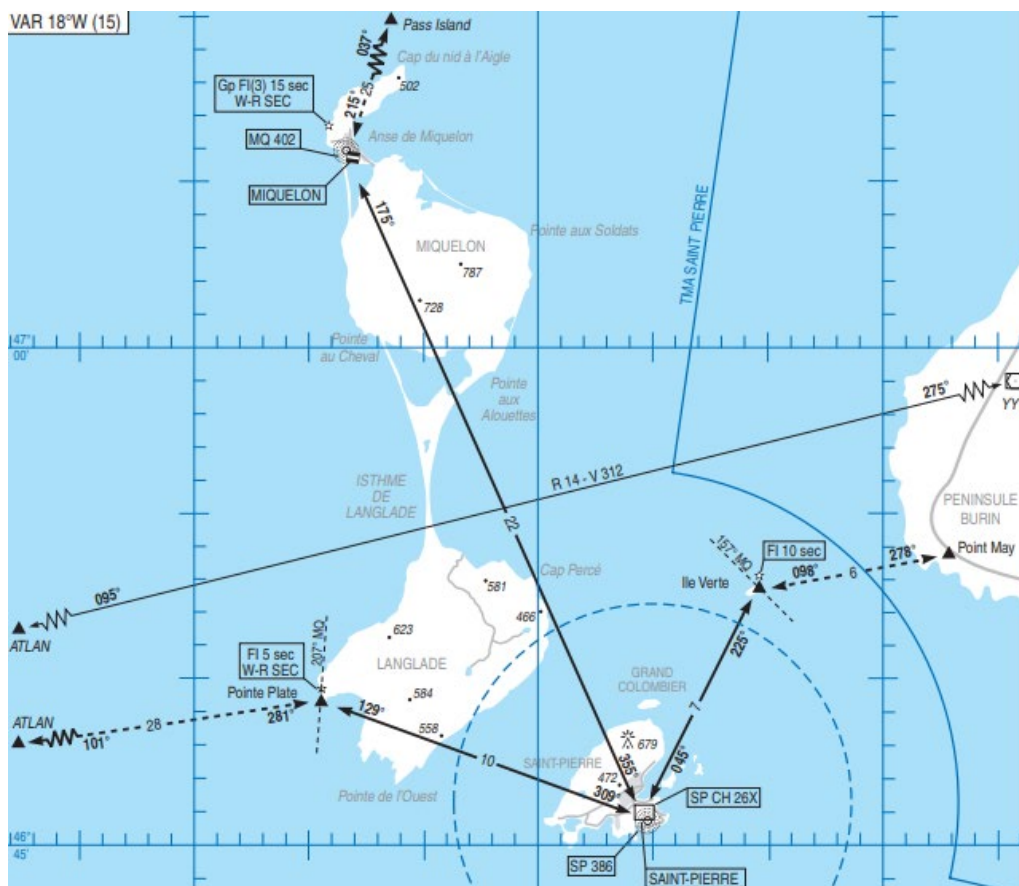
Survol de l'agglomération de Saint-Pierre :

- 1700ft pour monomoteurs à piston
- 3300ft pour bimoteurs à piston ou tout avion à turbine

Circuits basse hauteur autorisés dans le sens publié à 500 ft AAL minimum.

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Les points VFR publiés concernent la zone de la TMA de Saint-Pierre, tous situés hors de la CTR. La carte ci-dessous représente ces points VFR, qui sont définis principalement pour le VFR de nuit :



4.3 Le VFR spécial

Les conditions VFR Spécial publiées pour l'aéroport de Saint-Pierre sont :

- Pour les avions : VIS 2500 m - Plafond : 1000 ft
- Pour les hélicoptères : VIS 800 m - Plafond : 600 ft

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

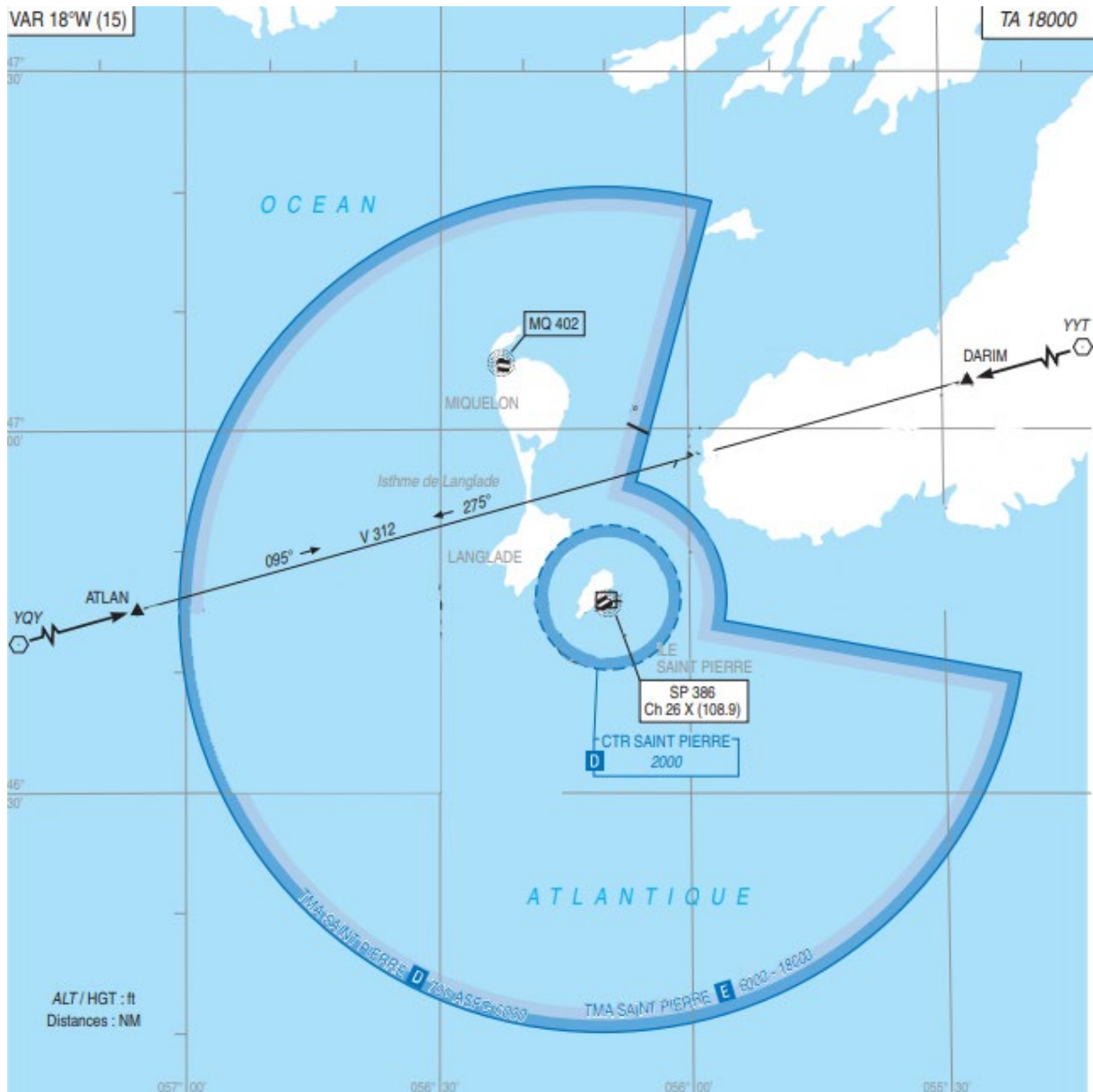
Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle sur FS pour pouvoir voler sur la plateforme. Dans ce cas, l'ATC doit avoir confirmation de la part du pilote qu'il va évoluer en conditions VMC.

4.4 La gestion des hélicoptères

Il n'y a pas de procédure dédiée aux hélicoptères dans la CTR ou la TMA de Saint-Pierre. Ils sont à contrôler comme des avions à ailes fixes.

5. Description de la TMA et du SIV

La TMA de Saint-Pierre consiste en trois quarts de cercle de 35 NM de rayon centré sur l'aéroport de Saint-Pierre. Le dernier quart correspond à un rayon de 10NM à l'est du terrain, à cause de la présence des terres de Terre-Neuve.



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA	D	700 ft ASFC	6000 ft	
	E	6000 ft	18000 ft	Gander Domestic ACC

RAPPEL

La TMA sous 6000ft est un espace de classe D, sa 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.

La TMA au-dessus de 6000ft est un espace 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, hors de la TMA l'espace est 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). À Saint-Pierre il n'y a pas de SIV à proprement parler ni de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées, ainsi que le service d'information de vol dans la mesure de ses compétences et de la densité de trafic.

Compte tenu du plafond de la TMA opérée par Saint-Pierre (18000ft), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure à 18000ft. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Gander Centre).

5.1 Les zones réglementées

Le secteur de Saint-Pierre ne comporte pas de zones réglementées.

5.2 Altitudes Minimales de Sécurité Radar

Il n’y a pas d’altitudes minimales de sécurité radar publiées pour Saint-Pierre. Toutefois, les altitudes minimales de sécurité des procédures d’approche sont de 2000ft dans un rayon de 25NM autour du NDB SP.

5.3 Responsabilités de la position Départ

Il n’y a pas de position Départ à St Pierre.

5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
08	ATLAN 2E	CONV	N/A	
	ATLAN 2T	RNAV	5000 ft	
	DARIM 2E	CONV	N/A	
	DARIM 2T	RNAV	5000 ft	
	VP400 2T	RNAV	5000 ft	
	VP500 2T	RNAV	5000 ft	
	MQ 2E	CONV	2000 ft	POGO vers LFVM
	VM302 1E	RNAV	2000 ft	POGO vers LFVM
	VM401 1E	RNAV	2000 ft	POGO vers LFVM
26	ATLAN 2U	RNAV	5000 ft	
	ATLAN 2W	CONV	N/A	
	DARIM 2U	RNAV	5000 ft	
	DARIM 2W	CONV	N/A	
	VP400 2U	RNAV	5000 ft	
	VP500 2U	RNAV	5000 ft	
	MQ 2W	CONV	2000 ft	POGO vers LFVM
	VM302 1W	RNAV	2000 ft	POGO vers LFVM
	VM401 1W	RNAV	2000 ft	POGO vers LFVM

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Saint Pierre comportent un nom qui est fonction de la piste en service (2E pour la 08 et 2W pour la 26). Par conséquent, la piste en service peut être omis lors de la clairance de départ.

Les départs omnidirectionnels sont définis comme tel :

Piste	Départ omnidirectionnel
08	Monter RM 077° jusqu'à 1000 (972), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
26	Monter RM257° jusqu'à 1000 (972), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, il est assez rare qu'un pilote demande un départ omnidirectionnel. Cependant, lorsque ceci arrive, il faut savoir répondre positivement et correctement. Lorsque la clairance de départ est donnée par la TWR et l'APP est présente, il faut coordonner avec elle 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	STAR	Type	IAF	Restrictions
08/26	ATLAN 2A	CONV	SP/LONBA	
	YYT 2A	CONV	SP/IMOSA	
	MQ 2A	CONV	SP/ULBER	
08	ATLAN 2R	RNAV	SP	
	DARIM 2R	RNAV	SP	
	VP400 2R	RNAV	IVP08	
	VP500 2R	RNAV	IVP08	
26	ATLAN 2S	RNAV	SP	
	DARIM 2S	RNAV	IVP26	
	VP400 2S	RNAV	IVP26	
	VP500 2S	RNAV	IVP26	

5.6 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
08	NDB	N/A	SP (386.0) SP (108.90)	5.6NM SP (1600 ft)	Monter au QDR 079° de SP (RM 079°). A 1600 (1572), tourner à droite vers SP en montée vers 2000 (1972).
	RNP	IVP08	N/A	FVP08 (1600 ft)	Monter vers VP410 puis tourner à droite direct vers VP411 puis IVP08 (IAS MAX 220 kt) pour intégrer l'attente en montée vers 2000 (1972), ou suivre les instructions du contrôle.
26	ILS z, LOC z	IVP26	SP (108.90)	5.0 NM SP (1600 ft)	Monter vers VP510, puis tourner à gauche direct vers VP511 puis IVP26 (IAS MAX 220 kt) pour intégrer l'attente en montée vers 2000 (1982) ou suivre instructions du contrôle.
	ILS y, LOC y	10 NM SP	SP (108.90)	5.0 NM SP (1600 ft)	Monter dans l'axe. A 1600 (1582), tourner à gauche (IAS MAX 220 kt) vers SP en montée vers 2000 (1982).
	NDB	N/A	SP (386.0) SP (108.90)	5.0 NM SP (1600 ft)	Monter QDR 254° de SP (RM 254°). A 1600 (1572), tourner à gauche vers SP en montée vers 2000 (1972).
	RNP	IVP26	N/A	FVP26 (1600 ft)	Monter vers VP510, puis tourner à gauche direct vers VP511 puis IVP26 (IAS MAX 220 kt) pour intégrer l'attente en montée vers 2000 (1982) ou suivre instructions du contrôle.

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 (1200 ft ASFC dans la TMA).

5.7 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MSA	Protection
08	SP (NDB 08)	Gauche	099°, 1 minute	279°	2000 ft	IAS : 220kt Zp : 6000ft
	IVP08 (RNAV 08)	Droite	257°, 1 minute	077°	2000 ft	IAS : 220kt Zp : 6000ft
26	SP (ILS z 26)	Droite	257°, 1 minute	077°	2000 ft	IAS : 220kt Zp : 6000ft
	SEGAS (sur autorisation)	Droite	077°, 10NM SP	257°	1600 ft	IAS : 190kt Zp : 3000ft
	SP (NDB 26)	Droite	235°, 1 minute	055°	2000ft	IAS : 220kt Zp : 6000ft
	IVP26 (RNAV 26)	Gauche	077°, 1 minute	257°	2000ft	IAS : 220kt Zp : 6000ft

5.8 Les aérodromes et héliports du secteur


5.8.1 Les AD contrôlés

Pas d'aérodrome contrôlé supplémentaire dans le secteur de Saint-Pierre

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

Nom	Miquelon – LFVM
Position ATC	TWR : 118.275  (AFIS)
Altitude	10 ft (1 hPa)
Alt. transition	18000 ft
Aides radionav.	MQ 402.0 (NDB)
ATS adjacents	TMA Saint Pierre : 700ft ASFC – 6000ft (classe D)
Pistes	12 (118°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 890 30 (298°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000
Approches	RWY 12 : NDB depuis MQ ; RNAV depuis VM401, VM402 et IVM12. RWY 30 : NDB depuis MQ ; RNAV depuis VM301, VM302 et IVM30
Attentes	MQ (Droite ; 100°, 1min, 280° ; 2000ft ; IAS 170kt, Zp 5000ft) – NDB 12 MQ (Gauche ; 311°, 1 min, 131° ; 2000ft ; IAS 170kt, Zp 5000ft) – NDB 30 IVM12 (Droite, 296°, 1 min, 116° ; 2000ft ; IAS 170kt, Zp 5000ft) VM301 (Gauche ; 026°, 1 min, 206° ; 2000ft ; IAS 180kt, Zp 5000ft)
Circuits AD	<u>RWY 12</u> : main droite 1000 ft <u>RWY 30</u> : main gauche 1000 ft
Sorties VFR	N/A
Remarques	N/A

5.8.3 Les AD en auto-information

Pas d'aérodromes en auto-information dans le secteur de Saint-Pierre.

5.8.4 Les héliports

Pas d'héliport dans le secteur de Saint-Pierre.

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](#).