



Manuel d'exploitation de « Cayenne-Felix Eboué » SOCA



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.

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
2.1.1 IvAc.....	6
3. Description de l'aérodrome	8
3.1 Les aires de trafic.....	8
3.2 Les voies de roulage	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	12
4.3 La gestion des hélicoptères	13
5. Description de la TMA et du SIV.....	13
5.1 Les zones réglementées	15
5.2 Les procédures de départ	16
5.3 Les procédures d'arrivée	17
5.4 Les procédures d'approche	18
5.5 Les circuits d'attente	19
5.6 Les aérodromes en auto-information.....	20
6. Crédits.....	20
6.1 Contributeurs	20
6.2 Liens utiles.....	20




1. Généralités

Inauguré en 1943, l'aéroport de Cayenne-Félix Eboué est un complexe aéroportuaire international situé à 13 km de Cayenne en Guyane. Ses principaux opérateurs sont Air Guyane, Air France et Air Caraïbes. L'aéroport Cayenne-Félix Eboué assure des vols réguliers vers Maripasoula, Saül, Saint-Laurent-du-Maroni, Grand-Santi, Paris, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Miami et Port-au-Prince. Constitué d'une seule aérogare, l'aéroport accueille environ 400 000 passagers par an.

Code OACI	SOCA
Code AITA	CAY
Nom de l'aéroport	Cayenne-Felix Eboué
Altitude du terrain	26 ft (1 hPa)
Coordonnées Géographiques	04°49'11"N 052°21'43"W
Situation Géographique	13.5 km SSW de CAYENNE
Déclinaison magnétique	18° W (15)
Piste	08/26
Aides à la radionavigation	CYR (VOR/DME) : 115.95 FXC (NDB) : 327 CA (ILS x,y,z RWY 08), 083° : 110.30

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Cayenne Tour	SOCA_TWR	118.100	00:00 – 24:00	
Cayenne Approche	SOCA_APP	119.900	00:00 – 24:00	
Cayenne Contrôle	S000_CTR	126.900	00:00 – 24:00	

Aucun dégroupage n'est prévu sur les positions Tour et Approche. Des exceptions peuvent être éventuellement accordées par le staff de la Division France dans le cas d'événements particuliers comportant une quantité de trafic très importante.

RAPPEL

Si un ATC ouvre une position supérieure 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 S000_CTR, il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1, AS2 ou AS3, vous pouvez vous connecter en position TWR et APP sur ce terrain, mais que vous ne pourrez pas vous connecter en CTR.

2.2 Les outils de contrôle

2.1.1 IvAc

Avant de vous connecter au réseau, assurez-vous d'avoir chargé le fichier du secteur de Cayenne 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 : Cayenne Tower/Approach
- TA (Transition Altitude) : **3000 ft**
- TL (Transition Level) : **FL40** (1013<QNH<1048) ou **FL50** (977<QNH<1012)
- La piste en service pour décollages et atterrissages : **08** ou **26**
- Insérez dans les commentaires toute information utile aux pilotes (**en anglais**), tel que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivées standards 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 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 [§5.1.10](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

2.2.2. TeamSpeak™

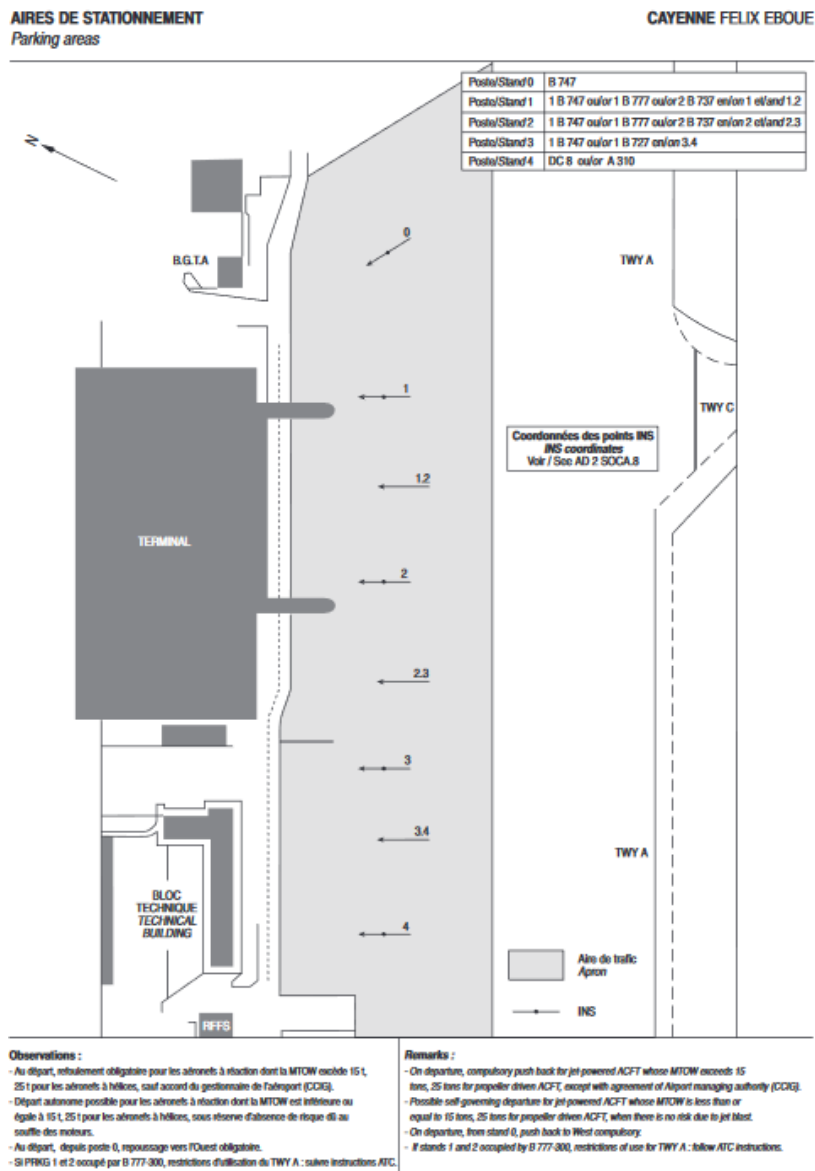
Veillez à ce que le nom de votre canal corresponde à l'identifiant de la position que vous ouvrez.

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



Les vols à l'arrivée ou au départ de la capitale sont régulièrement stationnés sur les portes 1 et 2.

Les vols à destination de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud sont habituellement stationnés aux portes 1.2, 2, 2.3 et 3.

! Attention à l'envergure des appareils en stationnement. Les B777 ne peuvent pas être stationnés en 1.2 et 2.3, sinon les portes 1, 2 et 3 sont inutilisables.

Le parking le plus à l'EST est utilisé pour l'aviation générale (taxiway G).

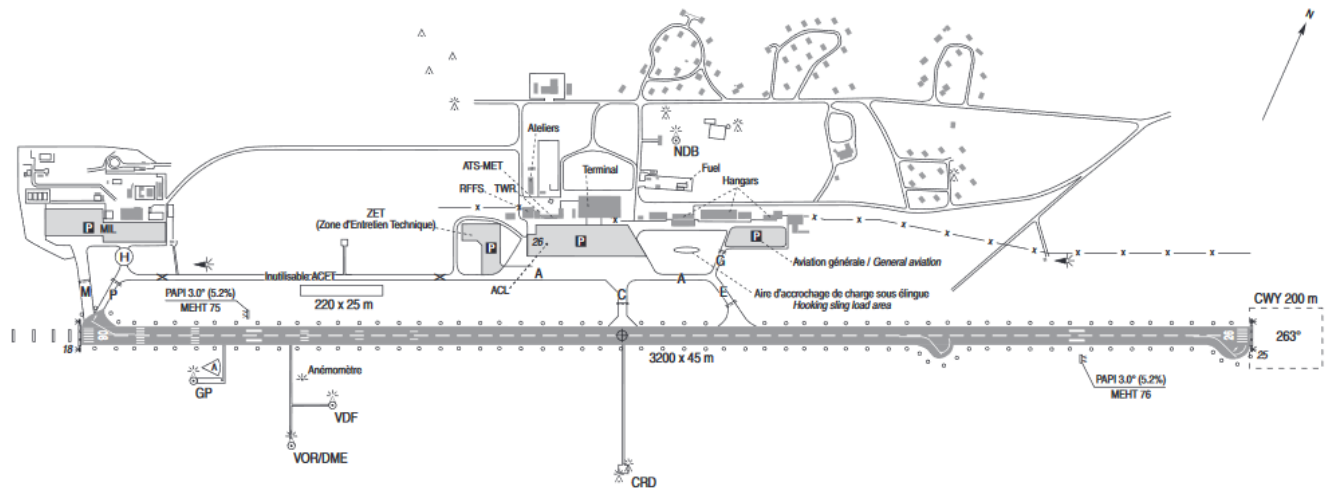
Des précautions sont à prendre pour le repoussage des départs. Seul le taxiway A est utilisé. En porte 0, le repoussage doit se faire seulement face à l'OUEST. Préférez un repoussage face à l'EST pour les portes 4, 3.4, 3, 2.3, 2 et 1.2.

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

!/\ Vent Calme* = RWY 08 pour les LDG et RWY 26 pour les TKOF !/



Le Taxiway A, est le taxiway principal de l'aérogare. Chaque trafic l'emprunte pour rouler à la porte ou à la piste de décollage. Le taxiway G est utilisé seulement pour l'aviation général.

En configuration VENT CALME*, demandez aux trafics au départ de rouler par C puis de remonter la piste 26. Il est préférable de laisser le taxiway E libre pour les arrivées atterrissant en piste 08.

En configuration piste 08, les départs devront rouler par C puis remonteront la piste. Les arrivées dégageront la piste 08 par E.

En configuration piste 26, les départs devront rouler par E puis remonteront la piste. Les arrivées dégageront la piste 26 par C.

!/\ Le taxiway E n'est pas utilisable si l'envergure est supérieure à 52 mètres. C'est-à-dire, l'ensemble des avions long courrier doivent rouler uniquement par C.

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'attente.

Sur la plateforme de Cayenne-Félix Eboué, c'est également lui qui délivre les clairances de départ.

Attention à la bonne phraséologie au roulage : la clairance « Roulez point d'attente C piste 08 » n'est pas tout à fait correcte. Préférez « Roulez point d'attente piste 08 via C ». En effet C n'est pas le nom d'un point d'attente mais d'une voie de roulage.

3.2 La piste

Caractéristiques principales des pistes

/>\ Vent Calme = RWY 08 pour les LDG et RWY 26 pour les TKOF /

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	083	3200 m x 45 m	3200 m	3400 m	3200 m	3200 m
26	263		3200 m	3200 m	3200 m	3200 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Piste	Points d'arrêt	Distance
08	C	1600m
	E	1400m
26	C	1600m
	E	1800m

/>\ Demi-tour hors raquette interdit pour ACFT > 25t

/>\ Raquette intermédiaire non utilisable par ACFT > 65t

4. Description de la CTR

La CTR de Cayenne est un espace D. Elle s'étend de la surface à 1500 ft AFSC. Elle se compose seulement d'un cercle d'environ 10 NM centré sur le VOR/DME CYR (115.95).



RAPPEL

La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire. Egalement, 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	Gauche/Droite	1000 ft	Eviter le survol de Matoury et Cayenne. Un itinéraire hélicoptère est aussi publié (militaire et civil) par SC ou NH (500 ft).
26	Gauche		

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Les entrées et sorties de la CTR se font normalement par les itinéraires publiés et après coordination avec le contrôleur assurant l'approche. Les **entrées** s'effectuent à **1000 ft AMSL**, quant aux sorties, rien n'est spécifié (en fonction du trafic dans la CTR).

Entrées/Sorties	Points de Report
Nord/West	NB (Stade) NA (Pont du Larivot) N (Nationale 1) WA (Groupe d'antennes)
Sud	SB (Serres de Mogués) SA (Pont de Stoupan) S (Pont de la comté) SW (Intersection de route)
Est	EA (Restaurant « le Mahury ») E (Pointe Akoupa)

Itinéraire par **SC** et **NH** pour les hélicoptères.

4.3 Le VFR spécial

Les conditions météorologiques pour le VFR spécial (SVFR) doivent être :

- 5000m > VIS > 1500m (ACFT/ULM),
- 5000m > VIS > 800m (HEL),
- 600ft ≤ plafond < 1500 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.

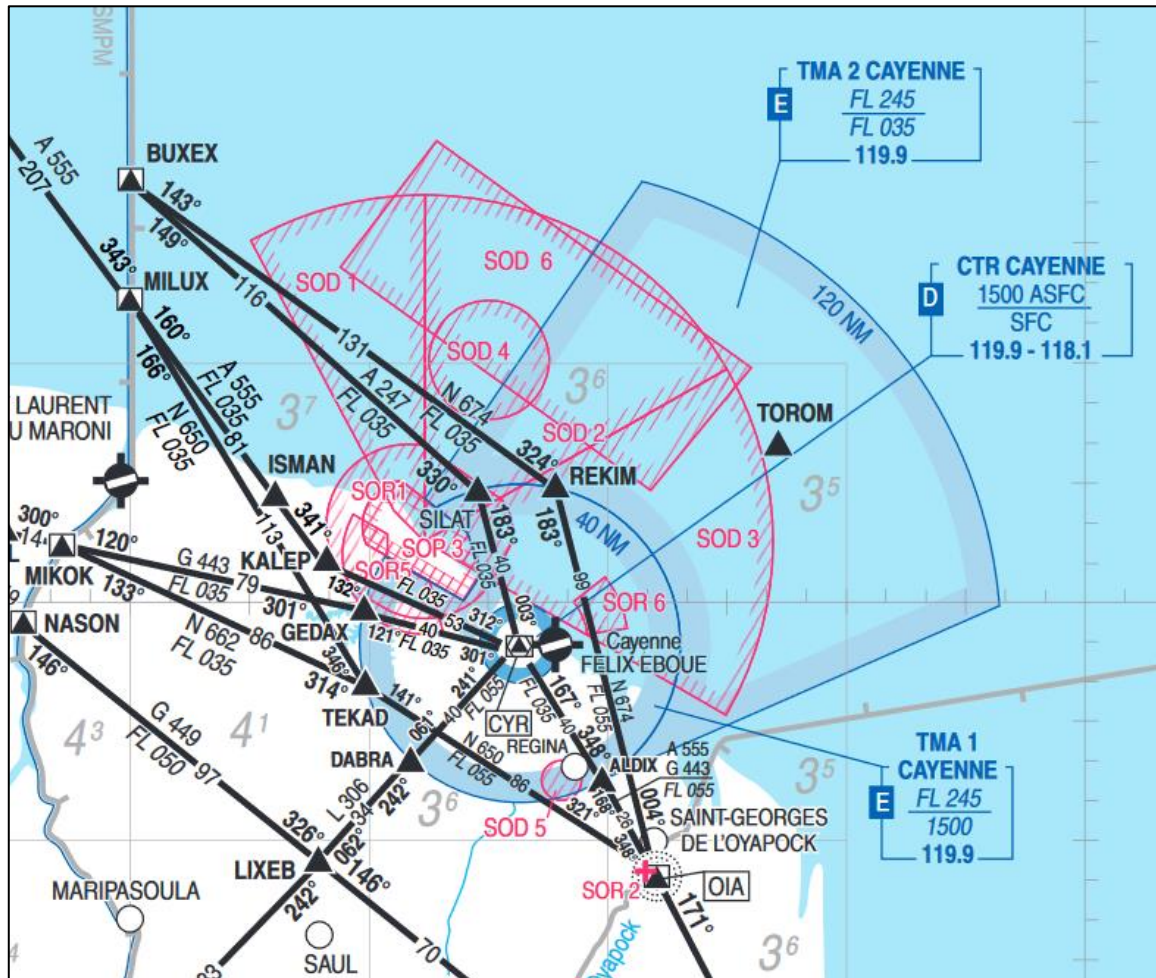
CONSEIL sur IVAO

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

Les hélicoptères, après avoir translaté au sol par la voie de roulage, peuvent décoller de la piste en service en fonction de la sortie souhaitée. Après le décollage, ils doivent rejoindre les points de report SC ou NH puis suivre les itinéraires avions.

5. Description de la TMA et du SIV



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	E	1500 ft	FL245	N/A
TMA 2	E	FL035	FL245	N/A

RAPPEL

Les TMA 1 et 2 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 (IFR/IFR).

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 Cayenne il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées, ainsi que le SIV dans la mesure de ses compétences et de la densité de trafic.

Compte tenu du plafond de la TMA (FL245), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL240. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Cayenne 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 SOOR pour aller à SOOA 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 Cayenne comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
SO P3	SFC	FL245	Centre Spatial Guyanais Secteur des battures de Malmanoury	Site de lancement
SO R1	SFC	FL660	Protection du Centre Spatial Guyanais	Site de lancement
SO R2	SFC	FL050	3 ^{ème} Régiment d'infanterie	Tir sol/sol
SO R4	SFC	FL245	Centre Spatial Guyanais	Site de lancement
SO R5	SFC	FL130	Centre Spatial Guyanais	Essais de booster
SO R6	3000 ft AMSL	FL100	Secteur VSV	Secteur entrainement VSV
SO D1	SFC	UNL	Centre Spatial Guyanais	Lancement de fusée
SO D2	SFC	UNL	Centre Spatial Guyanais	Lancement de fusée
SO D3	SFC	UNL	Centre Spatial Guyanais	Lancement de fusée
SO D4	SFC	FL420	Zone de Tirs	Tirs de missiles SFC/SFC
SO D5	SFC	1000 ft ASFC	Zone de Tirs	Tirs SFC/SFC plus mines
SO D6	SFC	FL660	Zone d'entrainement de combat	Activités défense
SO D7	FL245	FL660	Zone Dangereuse	Protection du CSG
SO D8	FL245	FL660	Zone Dangereuse	Protection du CSG
SO D9	FL245	FL660	Zone Dangereuse	Protection du CSG

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 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
08	OIA 1S	CONV	FL90	N/A
	DABRA 1N	CONV	N/A	Réservés aux ACFT de catégorie A et B et à destination de SOOA et SOOS
	DABRA 1S	CONV		

!/\ Vent Calme = RWY 08 pour les LDG et RWY 26 pour les TKOF !/

Les départs OMNIDIRECTIONNELS via random routing :

Piste	Niveau Initial	Remarques
08	Coordination avec le contrôle en route/océanique	Monter RM088° jusqu'à 1500ft AMSL puis DCT premier point en route
26		Monter RM263° jusqu'à 1500ft AMSL puis DCT premier point en route

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Cayenne comportent un nom qui est fonction du secteur de départ (1N et 1S) et un niveau initial publié ou à demander au contrôleur en route ou APP.

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, il est assez rare qu'un pilote demande un départ omnidirectionnel. Cependant, sur Cayenne la majorité des départs sont OMNIDIRECTIONNELS à destination de l'hexagone. Dans ce cas, après coordination avec le contrôleur en route et APP, la clearance sera : **AirFrance 853, startup approved to Paris Orly, omnidirectional departure via random routing 10N048W (écrit 1048N) runway 08, initial climb FL190, squawk 5301.**

5.3 Les procédures d'arrivée

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

**! \ Vent Calme = RWY 08 pour les LDG et RWY 26 pour les TKOF ! **

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
08/26	VARUK 1C	CONV	CYR 115.95 FXC 327	2000ft AMSL
	REKIM 1C	CONV		
	SILAT 1C	CONV		
	KALEP 1C	CONV		
	GEDAX 1C	CONV		
	TEKAD 1C	CONV		
	DABRA 1C	CONV		
	MACAPA 1C	CONV		
	ALDIX 1C	CONV		
08	VAKUK 1K	CONV	KUKOV	2000ft AMSL
	REKIM 1K	CONV		
	SILAT 1K	CONV		
	KALEP 1K	CONV		
	GEDAX 1K	CONV		
	TEKAD 1K	CONV		
	DABRA 1K	CONV		
	MACAPA 1K	CONV		
	ALDIX 1K	CONV		
26	VARIK	CONV	VARUK	2000ft AMSL
	REKIM 1V	CONV		
	SILAT 1V	CONV		
	KALEP 1V	CONV		
	GEDAX 1V	CONV		
	TEKAD 1V	CONV		
	DABRA 1V	CONV		
	MACAPA 1V	CONV		
	ALDIX 1V	CONV		

5.4 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
08	ILS x, LOC x	N/A	CA 110.30 FXC 327 (IAF)	5.4 Nm de CA 1700ft	Monter dans l'axe à 1700ft AMSL, puis droite vers FXC en montée vers 2000ft AMSL
	ILS y, LOC y	N/A	CA 110.30 KUKOV (IAF)	5.4 Nm de CA 1700ft	Monter dans l'axe à 1700ft AMSL, puis droite RDL 248° de CYR vers l'attente KUKOV vers 2000ft AMSL
	ILS z, LOC z	N/A	CA 110.30 CYR 115.95 (IAF)	5.4 Nm de CA 1700ft	Monter dans l'axe à 1700ft AMSL, puis droite vers CYR en montée vers 2000ft AMSL
	GNSS	KUKOV	N/A	SO408 2000ft	Monter direct vers SO410 puis droite vers SO412, puis OSISU en montée vers 2000ft
	NDB	N/A	CYR 115.95 FXC 327 (IAF)	N/A 1700ft	Monter QDR 074 de FXC vers 1700ft AMSL puis en montée vers 2000ft AMSL DCT FXC
	VOR x	N/A	CYR 115.95 (IAF)	N/A 1700ft	Monter RDL 088 de CYR. A 1700ft AMSL tourner à droite DCT CYR vers 2000ft AMSL
	VOR y	N/A	CYR 115.95 (IAF)	5.5 Nm de CYR 1700ft	Monter RDL 088 de CYR. A 1700ft AMSL tourner à droite pour rejoindre la RDL 248 de CYR puis vers l'attente KUKOV vers 2000ft AMSL
	VOR z	N/A	CYR 115.95 (IAF)	5.5 Nm de CYR 1700ft	Monter RDL 088 de CYR. A 1700ft AMSL tourner à droite DCT CYR vers 2000ft AMSL

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
26	GNSS	VARUK	N/A	SO508 2000ft	Monter direct vers SO510 puis gauche vers LOGUL en montée vers 2000ft AMSL
	VOR	N/A	CYR 115.95 (IAF)	6.6 Nm ft CYR 1700ft	Monter sur la RDL 260 de CYR. A 1700ft à gauche pour rejoindre l'attente en montée vers 2000ft AMSL

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 E). Vérifiez le plancher de chaque TMA et autorisez la descente à une altitude 500ft plus haut que le plancher (FL040 pour la TMA 2, et 2000ft pour la TMA 1).

5.5 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MSA	Protection
26	VARUK	Droite	080° ; 21 NM CYR	260°	2000ft AMSL	IAS : 230kt Zp : FL100/190
08/26	CYR	Gauche	106°	286°	2000ft AMSL	IAS : 230kt Zp : 6000ft
	FXC 327	Gauche	106°	286°	2000ft AMSL	IAS : 230kt Zp : 6000ft
08	KUKOV	Droite	263° ; 17 NM CYR	083°	2000ft AMSL	IAS : 230kt Zp : 6000ft

5.6 Les aérodromes 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 la TMA, le contrôleur à l'approche fournit le service d'information de trafic dans la mesure de sa charge de trafic.

Nom	REGINA - SOOR
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	120 ft (5 hPa)
ATS adjacents	TMA 1 Cayenne : 1500ft – FL245 (classe E)
Pistes	06 (057°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 850; 24 (237°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 850
Circuits AD	<u>RWY 06</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 24</u> : main droite 1000 ft
Remarques	Zone D5 (SFC-100ft AFSC) au SUD OUEST du terrain

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Rédacteur : Baptiste Sella (sella.baptiste@ivao.aero)

Contributeurs et relecteurs : FR-AOC ; FR-AOAC

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [METAR/TAF de Cayenne](#)
- [Cartes du SIA](#)