



# 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.

<b>Code OACI</b>	<b>SOCA</b>
<b>Code AITA</b>	CAY
<b>Nom de l'aéroport</b>	Cayenne-Felix Eboué
<b>Altitude du terrain</b>	26 ft (1 hPa)
<b>Coordonnées Géographiques</b>	04°49'11"N 052°21'43"W
<b>Situation Géographique</b>	13.5 km SSW de CAYENNE
<b>Déclinaison magnétique</b>	18° W (20)
<b>Piste</b>	08/26
<b>Aides à la radionavigation</b>	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 <sup>1</sup>
<b>Cayenne Tour</b>	SOCA_TWR	118.100	00:00 – 24:00	
<b>Cayenne Approche</b>	SOCA_APP	119.900	00:00 – 24:00	
<b>Cayenne Contrôle</b>	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.

L'aéroport dispose d'un radar, mais sa portée est limitée (environ 40nm vers les terres, 120nm vers l'Océan). Le contrôleur en route devra donc se baser sur les reports de position des pilotes et connaître les heures estimées sur les points de sortie de la FIR.

Lors de la clairance de mise en route il vous faudra tout de même attribuer un code transpondeur. Ces derniers sont répartis comme suit : 53XX pour les IFR « internationaux » ; 11XX pour les IFR intérieurs ; 06XX pour les VFR basés à Cayenne ; 70XX pour tout autre VFR et enfin 15XX pour les Militaires.

#### **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.**

<sup>1</sup> 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™

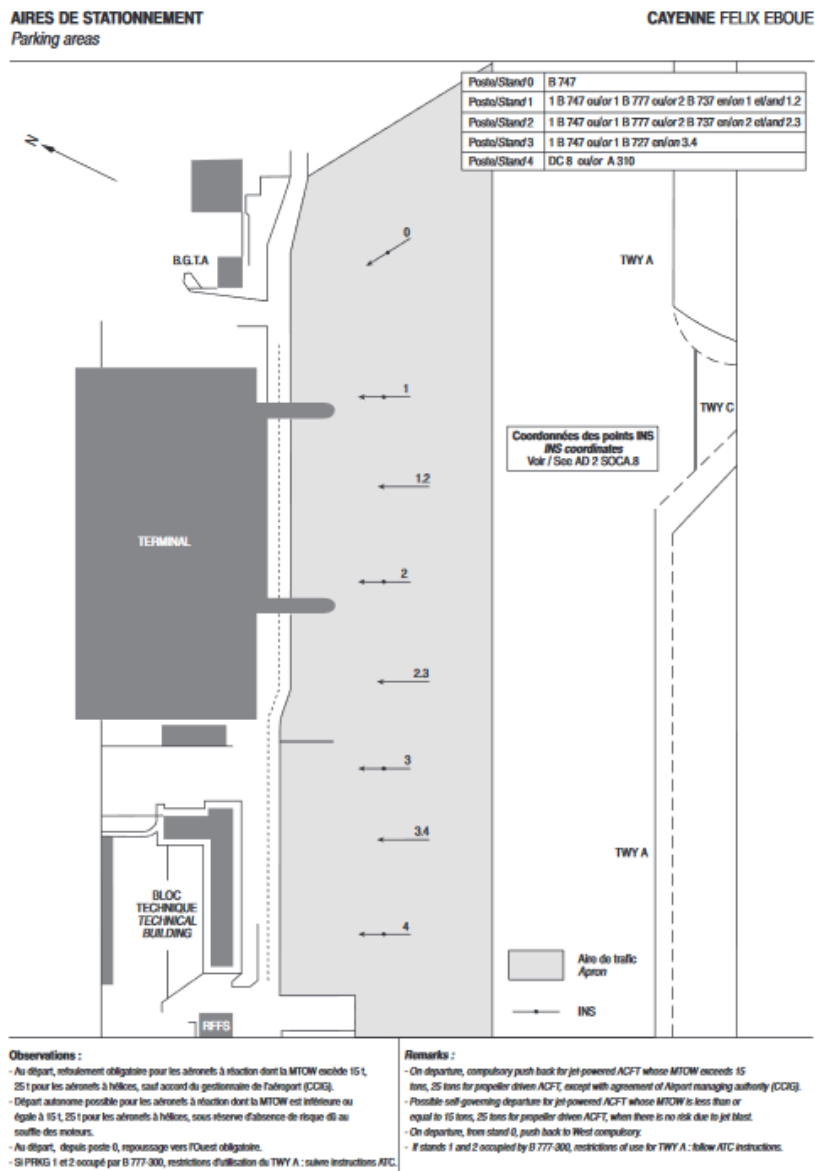
Veillez à ce que le nom de votre canal corresponde à l'identifiant de la position que vous ouvrez.

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).

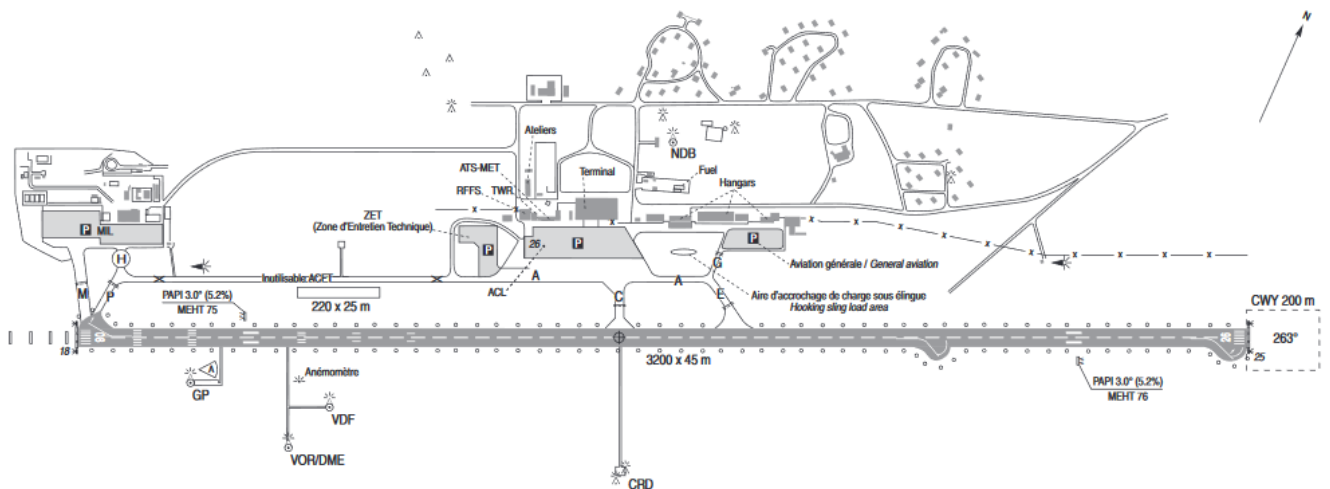
Des précautions sont à prendre pour le repoussage des départs. Seul le taxiway A est utilisé. En porte 0, le repoussage doit se faire seulement face à l'OUEST. Préférez un repoussage face à l'EST pour les portes 4, 3.4, 3, 2.3, 2 et 1.2.

**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



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

Entre 2300z et 0900z, par vent calme et trafic faible, la piste préférentielle est la 08 pour les atterrissages et la 26 pour les décollages.

*Caractéristiques principales des pistes*

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	084	3200 m x 45 m	3200 m	3400 m	3200 m	3200 m
26	264		3200 m	3200 m	3200 m	3200 m

*Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage*

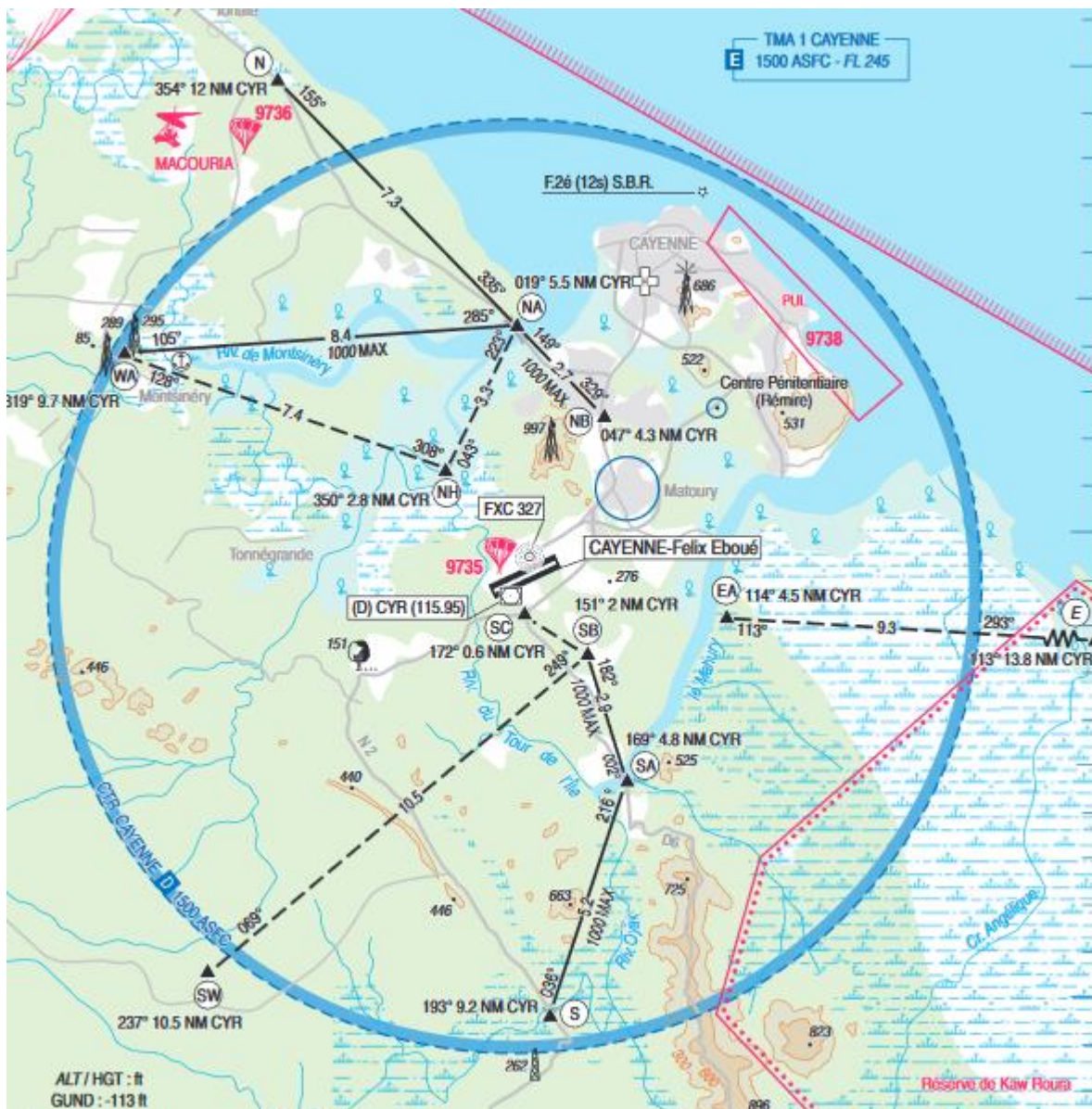
Piste	Points d'arrêt	Distance
08	C	1600m
	E	1400m
26	C	1600m
	E	1800m

**/\ \ 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	<b>NB</b> (Stade) <b>NA</b> (Pont du Larivot) <b>N</b> (Nationale 1) <b>WA</b> (Groupe d'antennes)
Sud	<b>SB</b> (Serres de Mogués) <b>SA</b> (Pont de Stoupan) <b>S</b> (Pont de la comté) <b>SW</b> (Intersection de route)
Est	<b>EA</b> (Restaurant « le Mahury ») <b>E</b> (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.

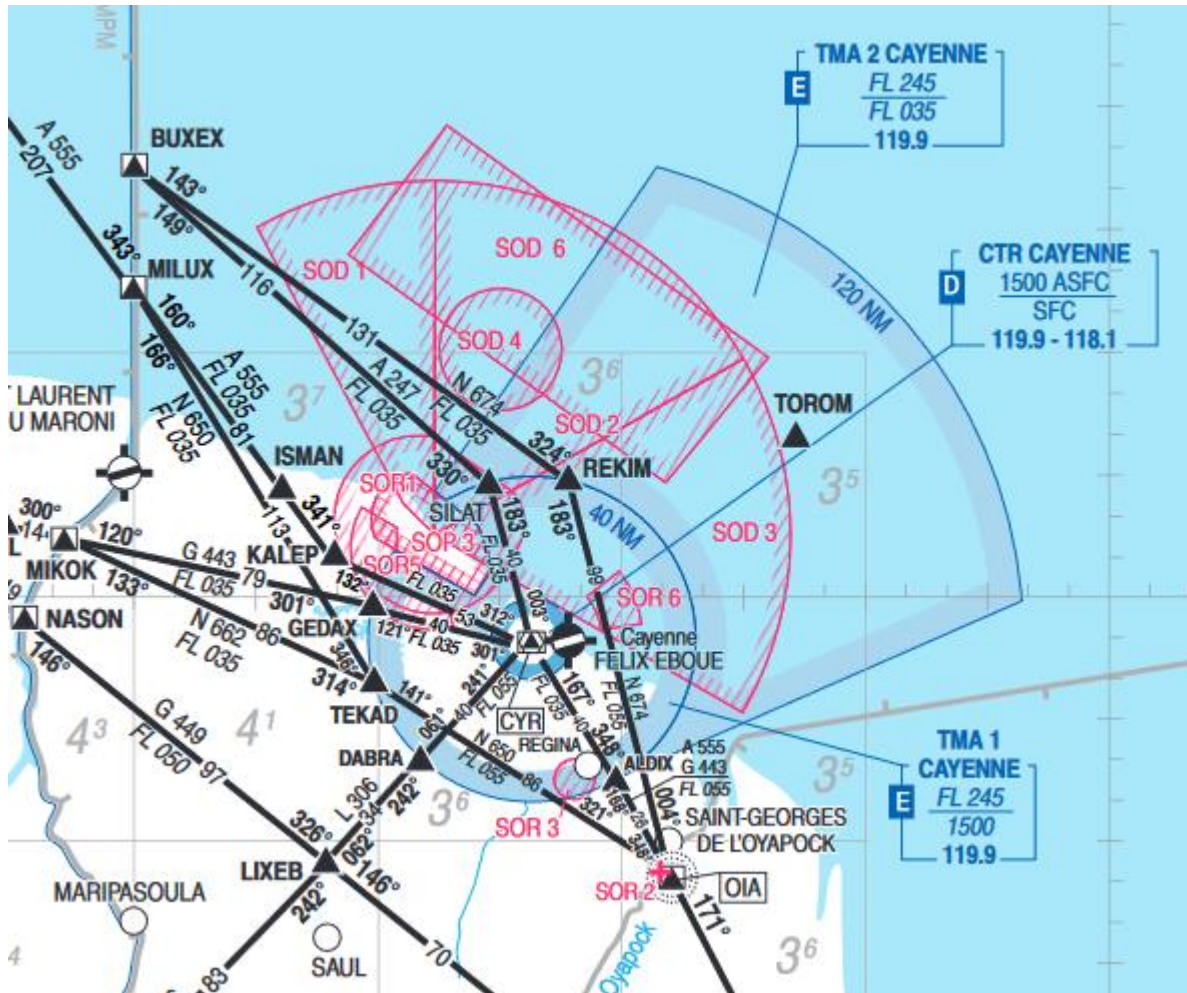
### **CONSEIL sur IVAO**

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).

Cayenne Approche utilise les fonctions assistance et surveillance radar dans la TMA Cayenne. **Il n'y a pas de guidages radar, le contrôle est procédural.** Il est toutefois possible de raccourcir les arrivées (par exemple en donnant une route KALEP – KUKOV).

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 <sup>ème</sup> Régiment d'infanterie	Tir sol/sol
SO R3	SFC	3000ft AMSL	Zone de tirs	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 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		

Les départs OMNIDIRECTIONNELS via random routing :

Piste	Niveau Initial	Remarques
08	Coordination avec le contrôle en route/océanique	Secteur Nord : Monter RM094° jusqu'à 3000ft AMSL puis DCT premier point en route ; Secteur Sud : Monter RM094° jusqu'à 1500ft AMSL puis DCT premier point en route.
26		Monter RM264° jusqu'à 1500ft AMSL puis DCT premier point en route

### **RAPPEL**

Tous les départs normalisés (SID) de Cayenne comportent un nom en fonction du secteur de départ (1N et 1S). Seul le départ OIA1S possède un niveau initial publié ; coordination nécessaire avec l'APP ou Cayenne Control pour tout autre départ.

### **CONSEIL sur IVAO**

Sur IVAO, il est assez rare qu'un pilote demande un départ omnidirectionnel. Cependant, à 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 :

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
<b>08/26</b>	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		
<b>08</b>	ALDIX 1C	CONV	KUKOV	2000ft AMSL
	VAKUK 1K	CONV		
	REKIM 1K	CONV		
	SILAT 1K	CONV		
	KALEP 1K	CONV		
	GEDAX 1K	CONV		
	TEKAD 1K	CONV		
	DABRA 1K	CONV		
	MACAPA 1K	CONV		
ALDIX 1K	CONV			
<b>26</b>	VARUK	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 249° 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
	RNP	KUKOV	N/A	FCA08 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 249 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	RNP	VARUK	N/A	FCA26 2000ft	Monter direct vers SO510 puis SO512, à gauche vers LOGUL en montée vers 2000ft AMSL
	VOR	N/A	CYR 115.95 (IAF)	6.6 Nm CYR 1700ft	Monter sur le 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	265° ; 17 NM CYR	085°	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.

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

## 6. Crédits

---

### 6.1 Contributeurs

Rédacteur : Baptiste Sella ([sella.baptiste@ivao.aero](mailto: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](#)