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

© CCI GUYANE - HTTPS://WWW.GUYANE.AEROPORT.FR/

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
12/06/2025	**2506**	Vérification AIRAC 2506

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 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 Guidage (AMG) 17
5.3 Responsabilités de la position Départ 17
5.4 Les procédures de départ 17
5.5 Les procédures d'arrivée 18
5.6 Les procédures d'approche 19
5.7 Les circuits d'attente 20
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur 21
5.8.1 Les AD contrôlés 21
5.8.2 Les AD sous agent AFIS 21
5.8.3 Les AD en auto-information 21
5.8.4 Les héliports 23
6. Crédits 24
6.1 Contributeurs 24
6.2 Liens utiles 24
6.3 Rester en contact 24

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 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	18.43° W (20)
Piste	08/26
Aides à la radionavigation	CYR (VOR/DME) : 115.95 FXC (NDB) : 327 CA (ILS RWY 08), 084° : 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	SOOO_CTR	126.900	00:00 – 24:00	

Aucun dégroupement 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.

[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 SOOO_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

2.2.1 Aurora

Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe sur ce lien.

Charger le secteur « SOOO » comprenant Cayenne et les aérodromes de Guyane, contenu dans l'ensemble de secteurs « GF – SOOO Cayenne FIR French Guiana ».

2.3 ATIS

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

- Nom de votre position : **Cayenne Tower/Approach**
- Station METAR : **SOCA**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **08 ou 26**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **08 ou 26**
- TL (Transition Level) : FL **40** (1013<QNH<1048) ou FL **50** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **3000** ft
- 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.

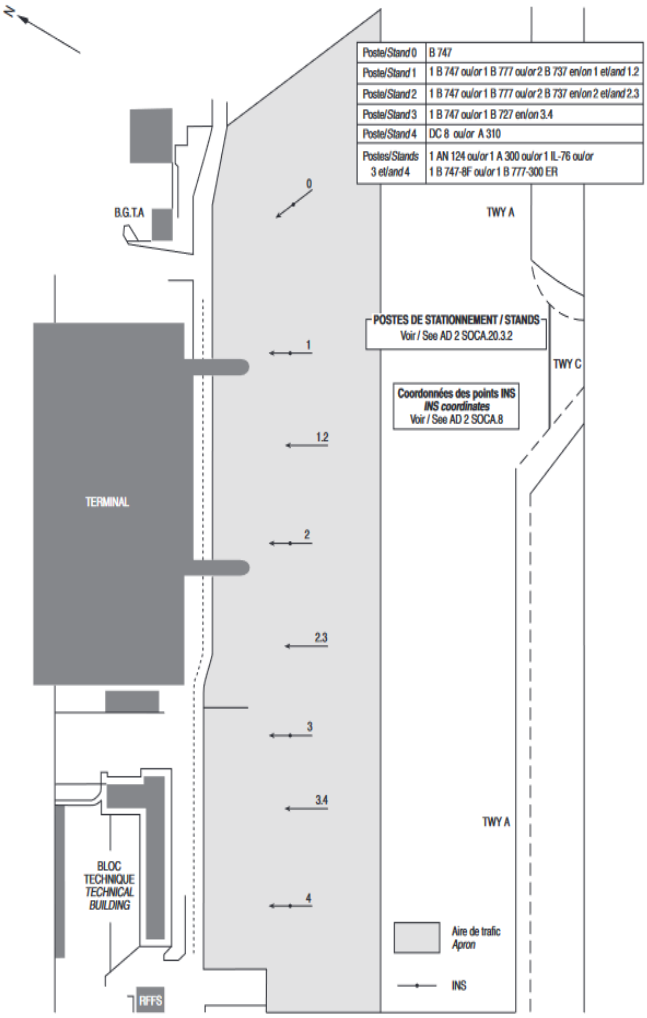
Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenu, bien que pas réaliste, peut être considéré comme 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



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).

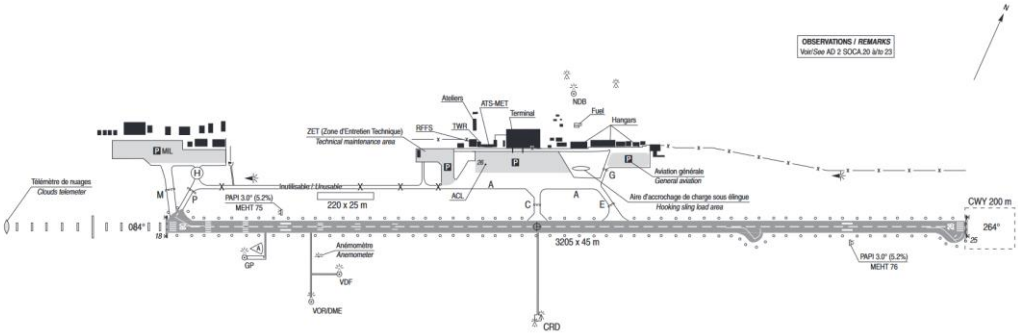
Des précautions sont à prendre pour le repoussage des départs. Seul le taxiway A est utilisé. En porte 0, le repoussage doit se faire seulement face à l'OUEST. Préférez un repoussage face à l'EST pour les portes 4, 3.4, 3, 2.3, 2 et 1.2.

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



Les zones de trafic et les pistes sont reliées par les voies de roulage (taxiways) :

- A : voie de 23 m de largeur et utilisée tout type d'avion sauf au niveau de la zone d'entretien techinque .

- C : voie de 23 m de largeur et utilisée par tout type d'avion, pour les remontées de piste, en config 08 et pour les dégagements de piste en config 26.

- E : voie de 27 m de largeur **non utilisable par les aéronefs ayant une envergure est supérieure à 52 mètres.** Ils accueillent les dégagements, en config 08 et les remontées en config 26.

- G : voie de 10 m de largeur et utilisée exclusivement par les avions légers.

- M : voie de 23 m de largeur et utilisée pour rejoindre le parking militaire.

- P : voie de 15 m de largeur et utilisée pour rejoindre le parking Hélicoptère.

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.

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.

3.3 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	3205m x 45m	3205 m	3405 m	3205 m	3205 m
26	264		3205 m	3205 m	3205 m	3205 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

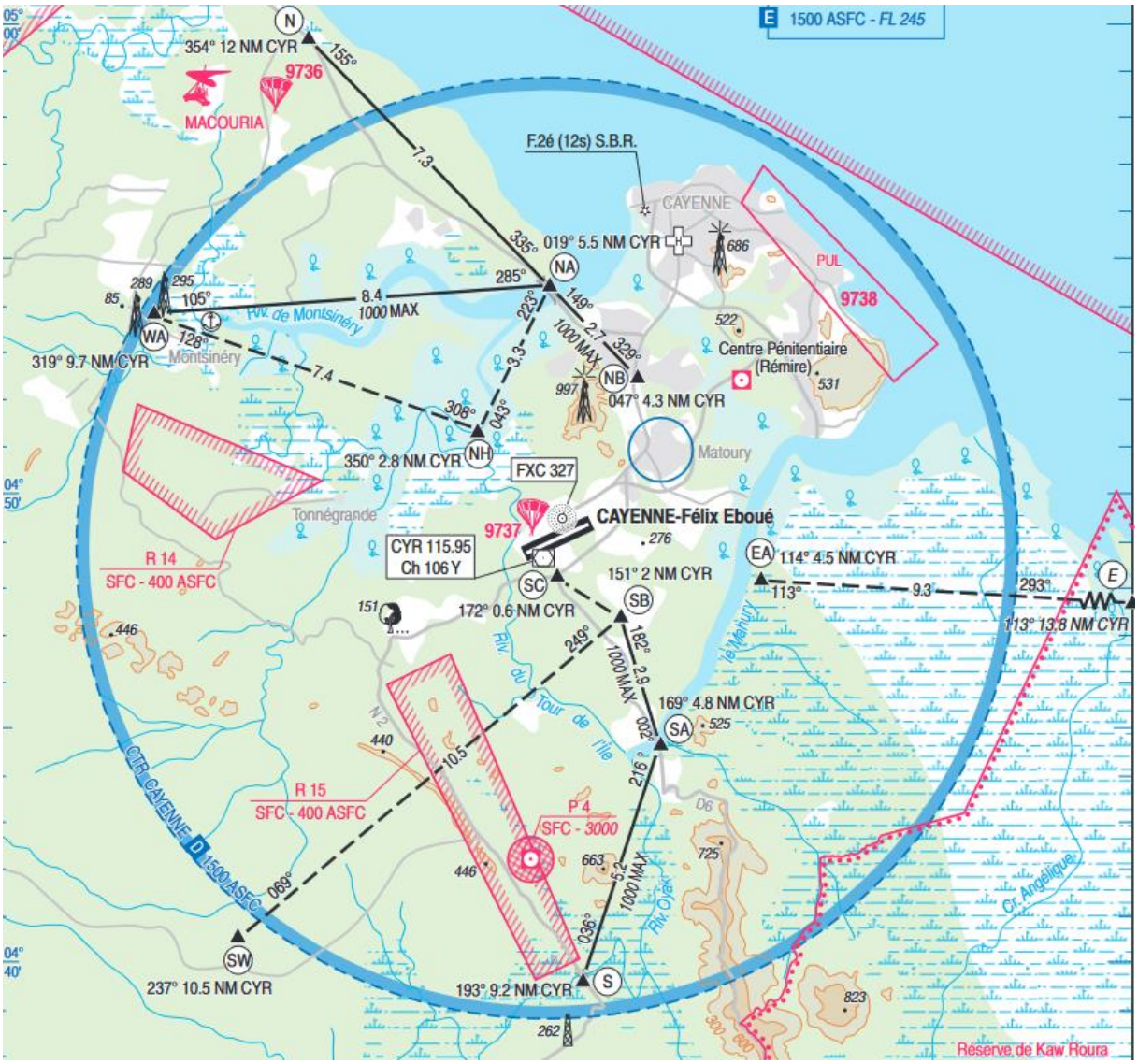
Piste	Points d'attente	Distance (TODA)
08	C	1928 m
	E	1632 m
26	C	1494 m
	E	1800 m

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

/!\ Raquette intermédiaire sur pour la piste 26 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).



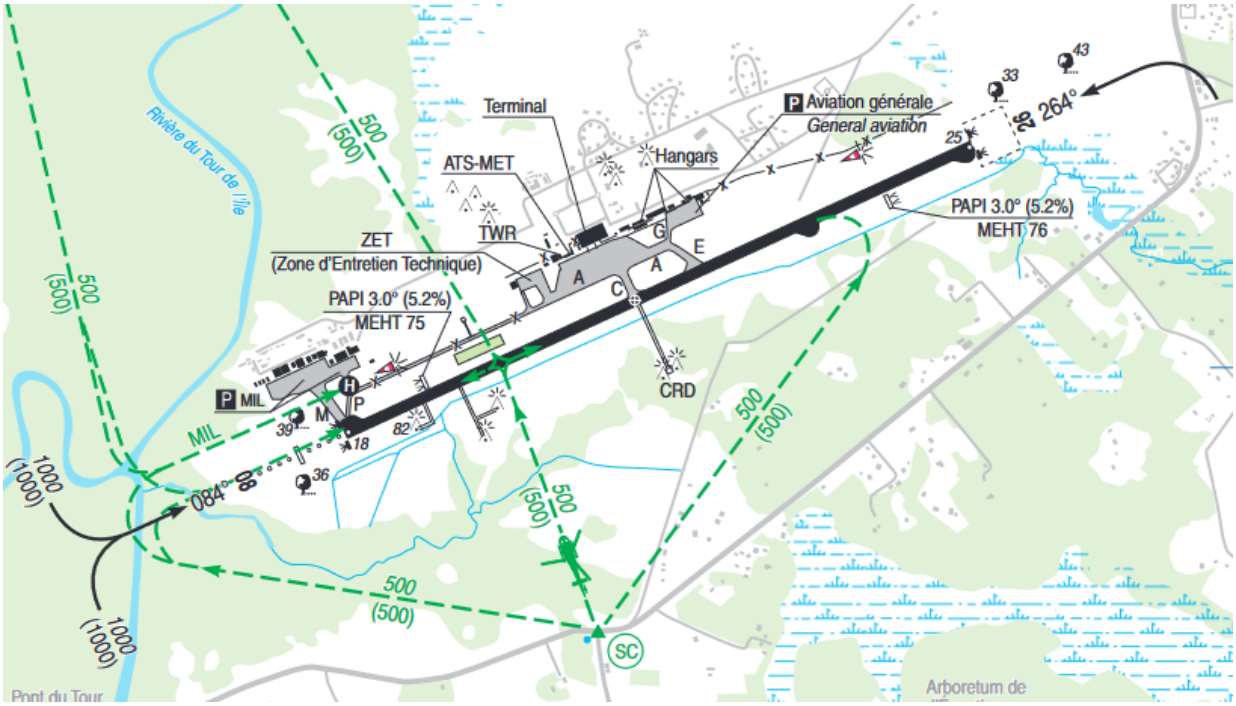
RAPPEL

La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le <u>contact radio</u> entre pilotes et ATC y est <u>obligatoire</u>. Également, l'ATC est responsable de la <u>séparation</u> entre IFR et <u>l'information de trafic</u> 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

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 26 Gauche 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).

Point	Nom
N	N1 Hameau Boite aux lettres
NA	Pont du Larivot
NB	Stade Omnisports
NH	Courbe de la Rivière Cayenne
E	Pointe Akoupa
EA	Restaurent « Le Mahury »
S	Pont de la Comté
SA	Pont de Stoupan
SB	Les serres de Mogués
SC	Carrefour des serres Mogés
SW	Nancibo / Intersection routes
WA	Groupe d'antennes

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 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.

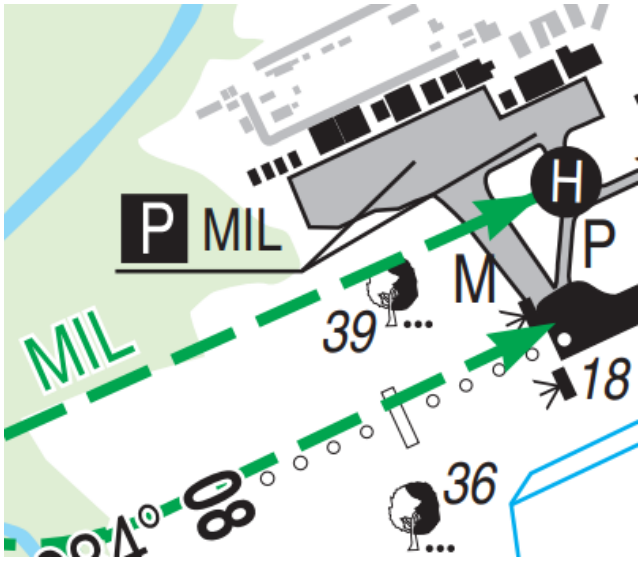
CONSEIL sur IVAO

Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle 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

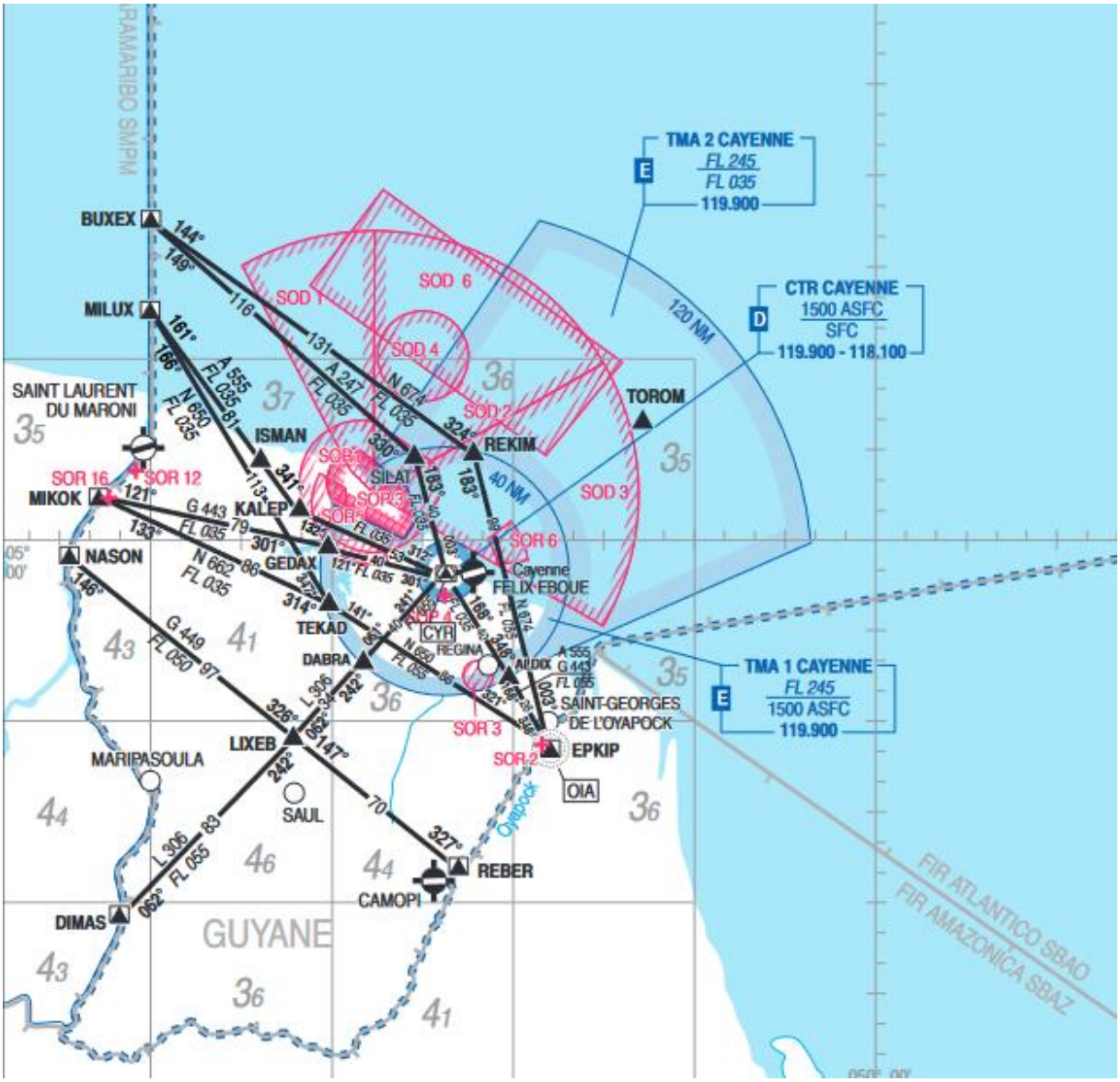
Le VFR de nuit est autorisé pour les hélicoptères. L'aire de posé pour hélicoptères H2, située à gauche du seuil 08 sur le parking MIL, est réservée aux hélicoptères d'Etat.

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. Ils doivent demander une clairance de la tour pour rejoindre un circuit d'aérodrome à 500ft AMSL.



5. Description de la TMA et du SIV

La TMA de Cayenne est composée de 2 parties. Elles sont représentées sur la carte suivante (carte indicative, cette dernière ayant été supprimée de l'AIP depuis).



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	E	1500 ft ASFC	FL 245	
TMA 2	E	FL035	FL 245	
SIV	G	SFC	FL245	Couvre toute la FIR/UIR Cayenne

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 ne leur 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).

Enfin, le reste du SIV en dehors de la CTR 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 Manoeuvering 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**	**-**	**Protection site de lancement**
SO P4	**SFC**	**3000 ft**	**Roura**	**Activité défense spécifique**
SO R1	SFC	FL660	-	Protection du CSG
SO R2	SFC	FL050	Champ de tir de Saint-Georges de l'Oyapock	Tir sol/sol
SO R3	SFC	3000 ft	Cefe	Tir sol/sol
SO R4	FL245	UNL	-	Lancement de fusées
SO R5	SFC	FL130	Beap	Essais de booster
SO R6	3500 ft	FL100	Secteur VSV	Entrainement VSV HEL
SO-R12	SFC	2000 ft	Saint Jean du Maroni	Tirs sol/sol
SO-R13	SFC	500 ft ASFC	Port Degrad des Cannes	Installations industrielles
SO-R14	SFC	400 ft ASFC	Mont Sinery	Activité Défense
SO-R15	SFC	400 ft ASFC	Montagne Chevaux	Activité Défence
SO-R16	SFC	1800 ft AMSL	La Sparoune	Tirs sol-sol
SO D1	SFC	UNL	-	Lancement de fusée
SO D2	SFC	UNL	-	Lancement de fusée
SO D3	SFC	UNL	-	Lancement de fusée
SO D4	SFC	FL420	-	Tirs de missiles SFC/SFC
SO D6	SFC	FL660	-	Activités défense
SO D7	FL245	FL660	-	Protection du CSG
SO D8	FL245	FL660	-	Protection du CSG
SO D9	FL245	FL660	-	Protection du CSG
SO D10 A	SFC	FL100	Connétable	Tirs SFC/SFC en mer
SO D10 B	SFC	FL185	Connétable	Tirs SFC/SFC en mer
SO D11 A	SFC	FL100	Royale	Tirs SFC/SFC en mer
SO D11 B	SFC	FL185	Royale	Tirs SFC/SFC en me

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)

L'AIP stipule : « Cayenne APP rend les services de contrôle, d'information et d'alerte aux aéronefs en CAG, CAM V et I en utilisant, chaque fois que possible, les fonctions de surveillance et d'assistance radar. »

Cayenne APP ne fait pas de guidage radar, le contrôle est procédural.

Néanmoins en si celui-ci est nécessaire il peut être effectué dans un rayon proche de Cayenne (< 50NM), à une altitude supérieure à 3000ft.

5.3 Responsabilités de la position Départ

Il n'y a pas de position Départ à Cayenne

5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
08	DABRA 1A	RNAV	Par ATC	-
	ENSUL 1A			
	EPKIP 1A			
	KALEP 1A			
	KAMOB 1A			
	REKIM 1A			
	SILAT 1A			
	TEKAD 1A			
	URUPU 1A			

RAPPEL

Aucun départ normalisé (SID) Cayenne n'a de niveau initial publié. Une coordination sera nécessaire avec l'APP ou Cayenne Control pour définir l'altitude/niveau initial à donner lors des autorisations IFR.

Départs omnidirectionnels
Piste 08 :

- Départ secteur nord : Monter RM 094° jusqu'à 3000 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
- Départ secteur sud : Monter RM 094° jusqu'à 1500 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Piste 26 :

- Départ tous secteurs : Monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft 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, 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 clairance sera : *AirFrance 853, startup approved to Paris Orly, omnidirectional departure via random routing 10N048W* (écrit 1048N) *runway 08, initial climb FL190, squawk 5301*.

5.5 Les procédures d'arrivée

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

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
08	ALDIX 1S	RNAV	OSISU/KUKOV	Min 2000ft / Max 220kt
	DABRA 1U		KUKOV	
	ENSUL 1U			
	ILMER 1E		EKARO/KUKOV	
	ILMER 1U		KUKOV	
	KALEP 1U			
	KAMOB 1U			
	PAKIR 1U			
	REKIM 1E		EKARO/KUKOV	
	REKIM 1L			
	SURLA 1U		KUKOV	
	TEKAD 1U			

5.6 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IAF	Balises	FAF (altitude)	API
08	ILS y, LOC y	KUKOV	CA 110.30 CYR 115.95	6.2 NM CA 2000 ft	Monter dans l'axe, à 2000ft tourner à droite MAX 230 kts IAS vers RDL 249° CYR, vers l'attente KUKOV
	ILS z, LOC z	KUKOV EKARO OSISU	CA 110.30 CYR 115.95	6.2 NM CA 2000 ft	Monter dans l'axe, à 1500ft tourner à droite vers SO414, puis OSISU MAX 220kts en montée vers 2000ft
	RNP	KUKOV EKARO OSISU	N/A	FCA08 2000 ft	Monter dans l'axe, à 1500ft tourner à droite vers SO414, puis OSISU en montée vers 2000ft
	VOR	CYR	CYR 115.95	6.4 NM CYR 2000 ft	Monter RDL 088 CYR. A 2000ft tourner à droite vers CYR MAX 230kts en montée vers 3000ft Ne pas tourner avant CYR
26	RNP	VARUK EDNOL LOGUL	N/A	FCA26 2000 ft	Monter vers SO510 puis gauche vers SO512, puis LOGUL en montée vers 2000ft
	VOR	CYR VARUK	CYR 115.95	6.6 NM CYR 1700 ft	Monter sur RDL 260 CYR. A 2000ft tourner à gauche pour rejoindre le VOR CYR en montée vers 3000ft

5.7 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MHA	Protection
08	CYR	Gauche	106° ; 1 min.	286°	3000ft	IAS : 230kt Zp : FL60
	ILMER (RNAV)	Droite	086° ; 1 min.	266°	2000ft	IAS : 230kt Zp : FL90
	KUKOV (CONV)	Droite	265° ; 17NM CYR	085°	2000ft	IAS : 230kt Zp : FL60
	KUKOV (RNAV)	Droite	264° ; 1 min.	084°	2000ft	IAS : 230kt Zp : FL60
26	CYR	Droite	241° ; 1 min.	061°	3000ft	IAS : 230kt Zp : 6000ft
	VARUK (CONV)	Droite	080° ; 21 NM CYR	260°	2000ft	IAS : 230kt Zp : FL190
	VARUK (RNAV)	Droite	080° ; 1 min.	260°	2000ft	IAS : 230kt Zp : FL190

5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

5.8.1 Les AD contrôlés

Aucun aéroport contrôlé autre que Cayenne dans la FIR Cayenne.

5.8.2 Les AD sous agent AFIS

Aucun aéroport sous agent AFIS n'est disponible dans la FIR de Cayenne.

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

Nom	**Camopi – SOOCl**
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	228 ft (9 hPa)
ATS adjacents	-
Pistes	11 (106°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 29 (296°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000
Circuits AD	RWY 11 : main gauche 1200 ft RWY 29 : main droite 1200 ft
Remarques	Proximité territoire brésilien au sud-est, à ne pas survoler

Nom	**Grand Santi – SOGS**
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	187 ft (7 hPa)
ATS adjacents	-
Pistes	09 (092°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 27 (272°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000
Circuits AD	RWY 09 : main gauche 1200 ft RWY 27 : main droite 1200 ft
Remarques	Proximité territoire du Suriname , à ne pas survoler sans autorisation

Nom	**Maripasoula – SOOA**
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	379 ft (14 hPa)
ATS adjacents	-
Pistes	07 (073°) ; TODA 1198, ASDA 1198, LDA 1198 25 (253°) ; TODA 1198, ASDA 1198, LDA 1198
Circuits AD	RWY 07 : main droite 1400 ft RWY 25 : main gauche 1400 ft
Remarques	Proximité territoire du Surinam, à ne pas survoler sans autorisation

Nom	**Regina – SOOR**
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	14 ft (1 hPa)
ATS adjacents	TMA Cayenne : 1500 ft ASFC – FL245 (classe E)
Pistes	06 (058°) ; TODA 849, ASDA 799, LDA 799 24 (238°) ; TODA 849, ASDA 799, LDA 799
Circuits AD	RWY 06 : main gauche 1000 ft RWY 24 : main droite 1000 ft
Remarques	Zone SO R 3 (SFC-3000ft) au sud-ouest du terrain

Nom	**Saint Georges** de l'Oyapock – **SOOG**
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	29 ft (1 hPa)
ATS adjacents	-
Pistes	04 (037°) ; TODA 1346, ASDA 1200, LDA 1200 22 (217°) ; TODA 1346, ASDA 1200, LDA 1200
Circuits AD	RWY 04 : main gauche 1000 ft RWY 22 : main droite 1000 ft
Remarques	Proximité territoire brésilien à l'est, à ne pas survoler. SO R 2 (SFC – FL50) au sud-ouest du terrain.

Nom	**Saint Laurent** du Maroni – **SOOM**
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	20 ft (1 hPa)
ATS adjacents	-
Pistes	04 (042°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 22 (222°) ; TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000
Circuits AD	RWY 04 : main droite 1000 ft RWY 22 : main gauche 1000 ft
Remarques	Proximité territoire du Suriname , à ne pas survoler sans autorisation

Nom	Saül – SOOS
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	740 ft (27 hPa)
ATS adjacents	-
Pistes	04 (036°) ; TODA -, ASDA -, LDA 1142; QFU unique pour atterrir 22 (216°) ; TODA 1142, ASDA 1142, LDA -; QFU unique pour décoller
Circuits AD	RWY 04 : main gauche 1700 ft
Remarques	-

5.8.4 Les héliports

Identifiant	Nom
SOCH	Cayenne Andrée Rosemon – Centre Hospitalier

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

- IVAO France
- Section Instruction Division France
- Cartes du SIA
- Contact FIR d'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.