

# Manuel d'exploitation de « Martinique Aimé Césaire » TFFF



**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	<b>2506</b>	Vérification AIRAC 2506 Précision sur l'aire de responsabilité de l'approche.

# 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.....	12
3.3 La piste.....	13
4. Description de la CTR.....	14
4.1 Le circuit d'aérodrome.....	15
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR.....	15
4.3 Le VFR spécial .....	16
4.4 La gestion des hélicoptères .....	16
5. Description de la TMA et du SIV.....	17
5.1 Les zones réglementées.....	19
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG) .....	20
5.3 Responsabilités de la position Départ .....	20
5.4 Les procédures de départ .....	21
5.5 Les procédures d'arrivée .....	22
5.6 Les procédures d'approche .....	25
5.7 Les circuits d'attente.....	27
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur .....	28
5.8.1 Les AD contrôlés.....	28
5.8.2 Les AD sous agent AFIS.....	28
5.8.3 Les AD en auto-information .....	28
5.8.4 Les héliports .....	28
5.8.5 L'île Sainte Lucie .....	28
5.9 Procédures locales spécifiques .....	29
5.9.1 POGO – Transfert entre TFFF et TFFR.....	29
6. Crédits.....	30
6.1 Contributeurs.....	30
6.2 Liens utiles .....	30
6.3 Rester en contact.....	30

## 1. Généralités

---

L'aéroport international Martinique Aimé Césaire (anciennement appelé aéroport du Lamentin) est situé sur le territoire de la commune du Lamentin, à 12 km au sud de Fort-de-France, en Martinique.

L'aéroport possède une seule piste, longue de 3 000 m et large de 45 m. Son orientation est 10/28 depuis 2011 (auparavant 09/27) et son revêtement est fait en bitume. L'aéroport n'a qu'un terminal contenant 5 postes avec passerelle et plusieurs hors passerelle. L'aérogare a une surface de 24 000 m<sup>2</sup> et a comme aire de stationnement 135 000 m<sup>2</sup> (13,5 ha) permettant d'accueillir des gros porteurs comme le Boeing 747, Boeing 777, Airbus A340, Airbus A350 et même l'Airbus A380, dont l'unique visite a eu lieu en janvier 2006. Il est équipé de systèmes de radionavigation VOR et ILS (atterrissage aux instruments).

<b>Code OACI</b>	<b>TFFF</b>
<b>Code AITA</b>	<b>FDF</b>
<b>Nom de l'aéroport</b>	Martinique Aimé Césaire
<b>Altitude du terrain</b>	16 ft (1 hPa)
<b>Coordonnées Géographiques</b>	14°35'32"N 060°59'47"W
<b>Situation Géographique</b>	8 km ESE de Fort de France
<b>Déclinaison magnétique</b>	15.14°W (20)
<b>Piste</b>	10/28
<b>Aides à la radionavigation</b>	FOF (VOR/DME) : 113.300 FF (LOC RWY 10), 095° : 109.900

## 2. Contrôler la plateforme

### 2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA <sup>1</sup>
<b>Martinique Prévol</b>	TFFF_DEL	121.900	00:00 – 24:00	
<b>Martinique Tour</b>	TFFF_TWR	118.500	00:00 – 24:00	
<b>Martinique Approche</b>	TFFF_APP	121.000	00:00 – 24:00	
<b>Piarco Center</b> (Division Trinité-et-Tobago – Actuellement Inactive)	TTZP_CTR	123.600	00:00 – 24:00	

Aucun dégroupage n'est prévu sur les positions Prévol, 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.

Il n'existe pas de position Sol sur TFFF, la gestion des parkings et des taxiways est de la compétence de la position Tour.

#### **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 LFXX\_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 Aurora

Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe [sur ce lien](#).

Charger le secteur « French Antilles » comprenant Martinique et les aérodromes des Antilles françaises, contenu dans l'ensemble de secteurs « GP – French Antilles ».

## 2.3 ATIS

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

- Nom de votre position : **Martinique Tower/Approach**
- Station METAR : **TFFF**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **10** ou **28**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **10** ou **28**
- TL (Transition Level) : FL **100** (1013<QNH<1048) ou FL **110** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **9000** 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 ainsi que le **type d'approche en service**.

## **CONSEIL sur IVAO**

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

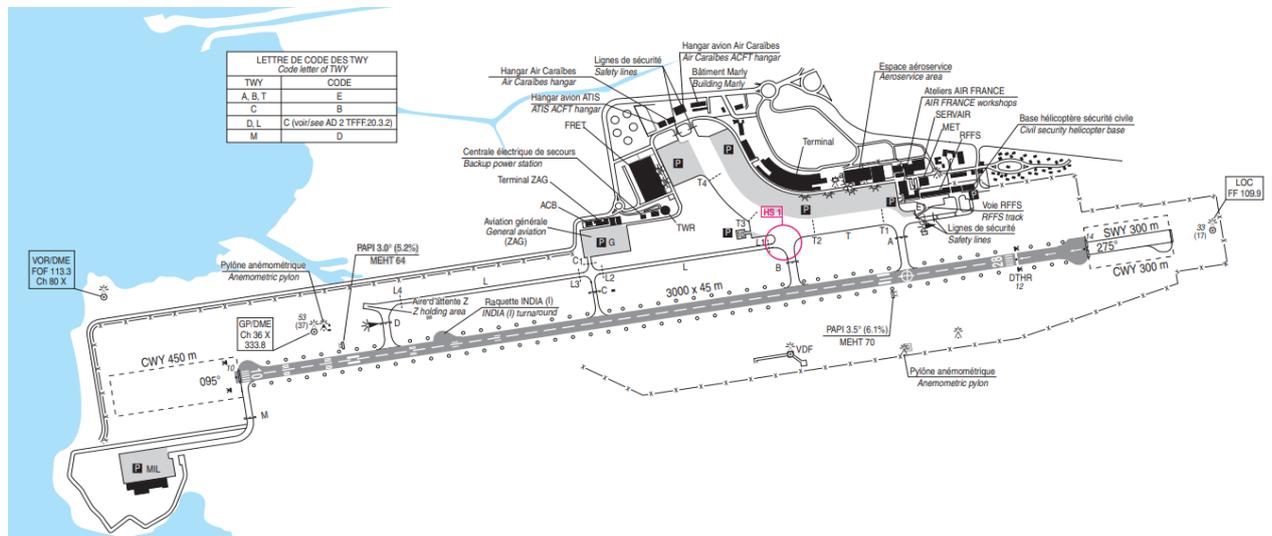
**Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenu, bien que pas réaliste, peut être considéré comme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

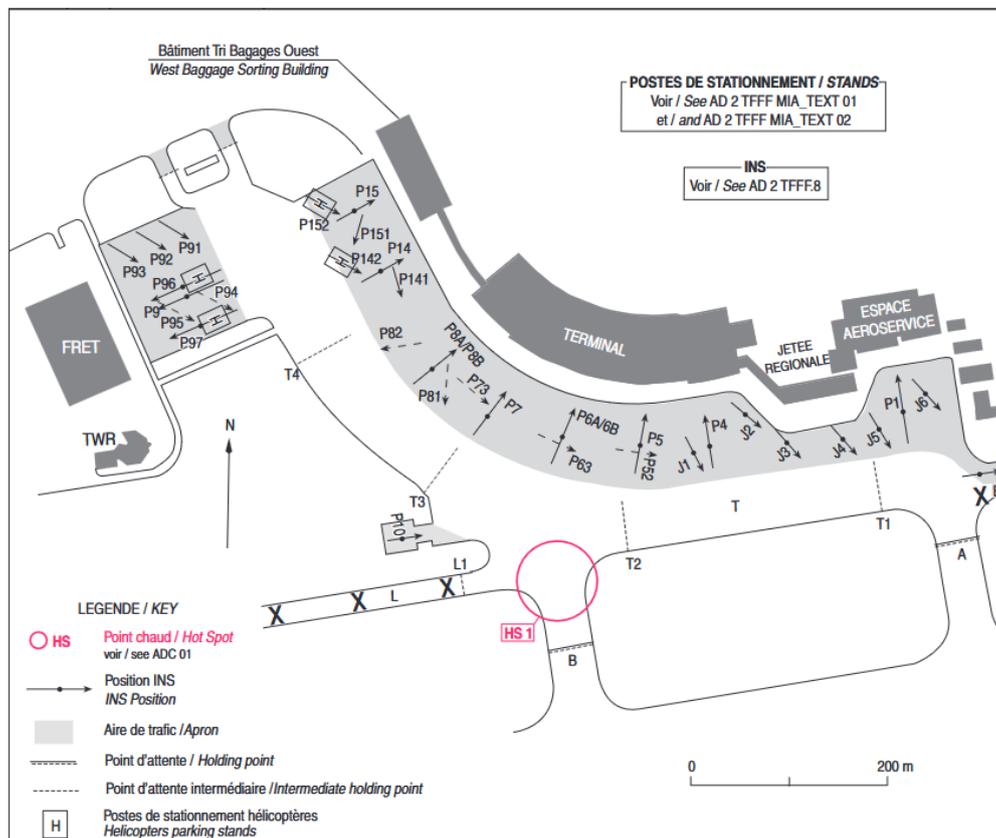
### 3.1 Les aires de trafic

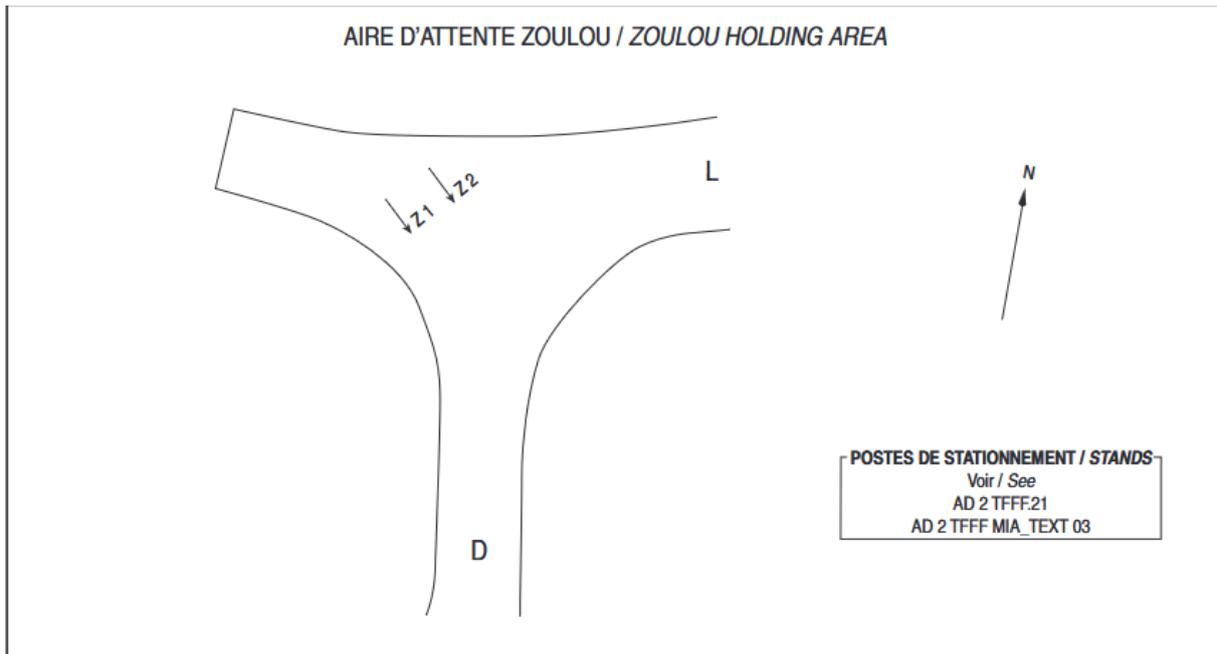


Les aires de stationnement se découpent en 3 parties principales :

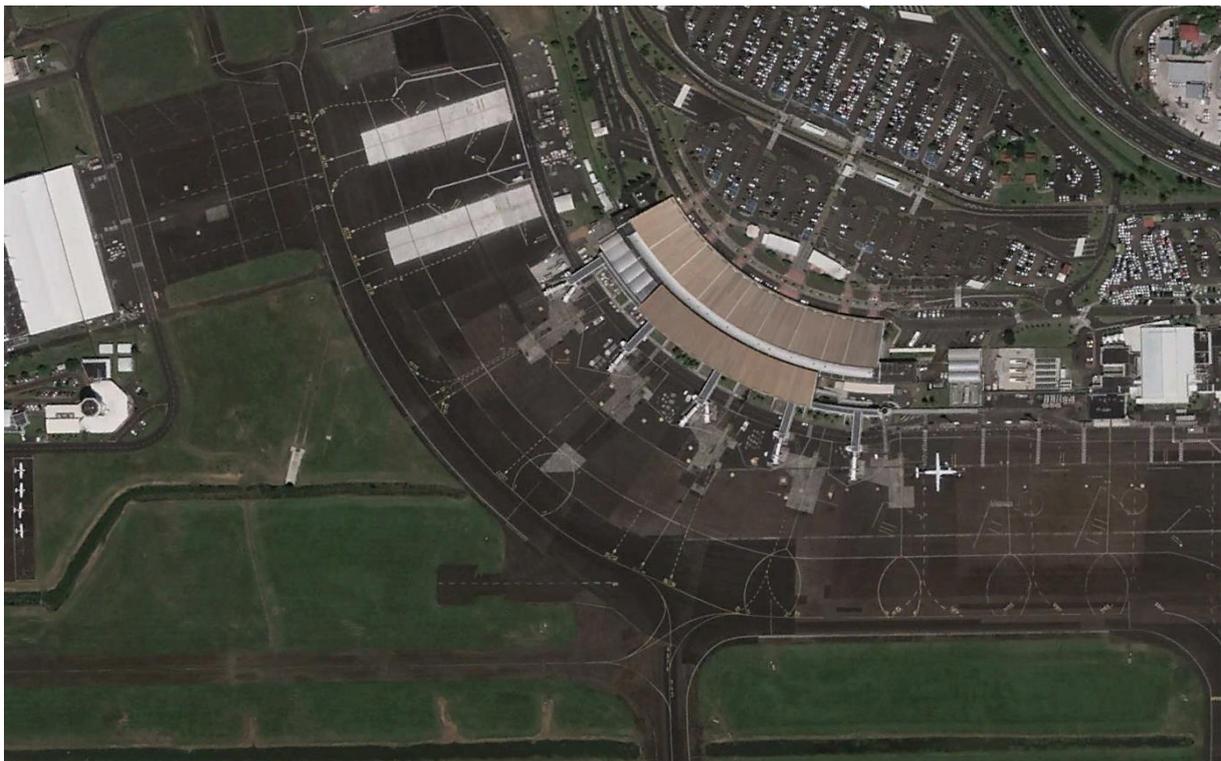
- Les parkings et portes du Terminal ainsi que les postes Fret ;
- Le parking Aviation Générale ;
- Le parking militaire au sud du seuil 10.

#### Parking Principal





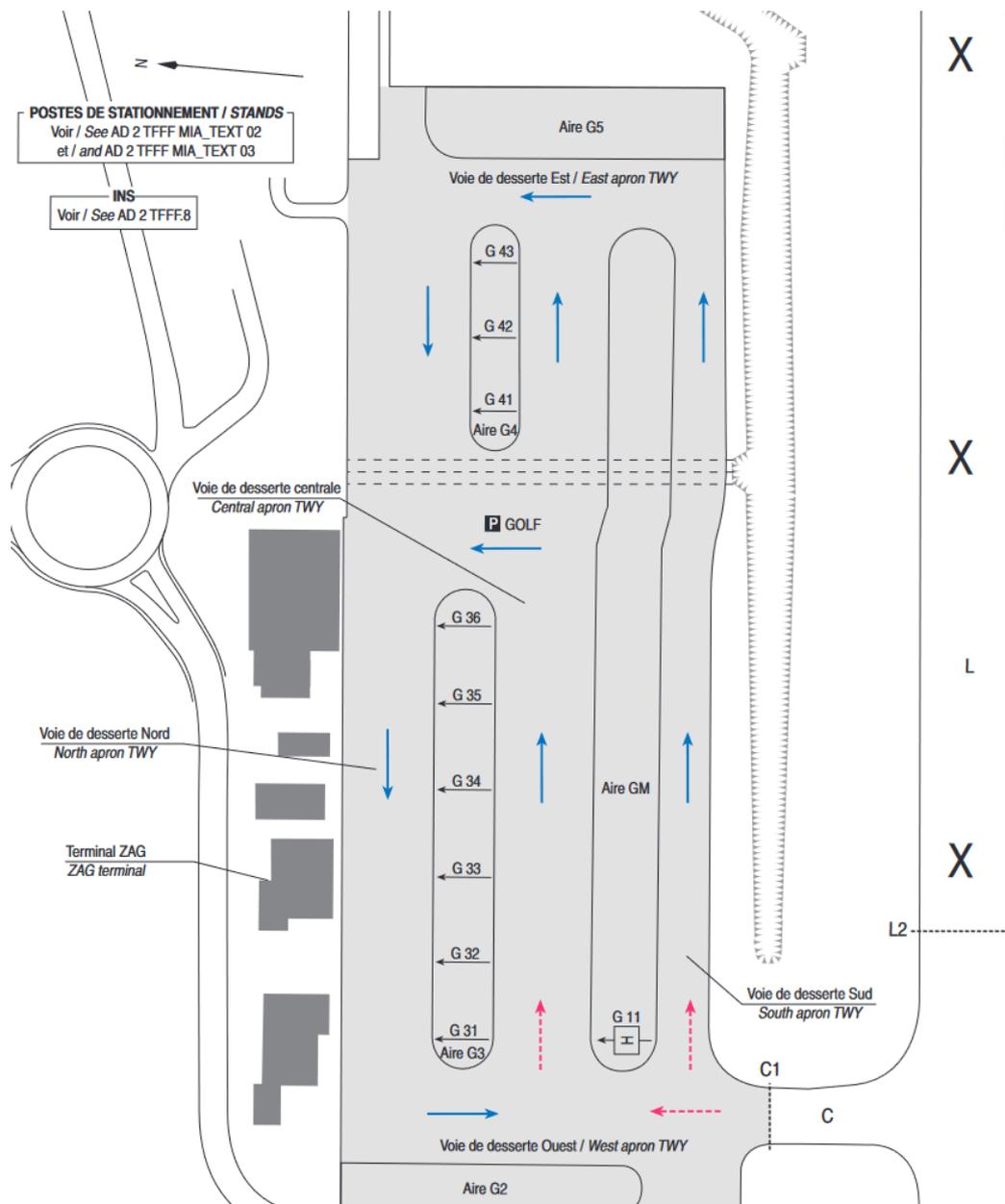
Passerelles sur les postes : 4, 5, 6A/6B, 7, 8A/8B



Repoussage obligatoire depuis les postes 5, 6A, 6B, 7, 8A, 8B, 9, 96, 97, 14 et 15.

Poste	Type Avion Max
<b>P0 – P10</b>	ATR72
<b>J1 – J2 – J3 – J4</b>	ATR72
<b>J5 – J6 -J7 – J8</b>	ATR72 – BELL 429
<b>P1</b>	A330-900
<b>P4 – P5 – P6A - P7 – P8A – P14 – P15</b>	B777-300ER
<b>P6B</b>	B737-800
<b>P8B</b>	A350
<b>P9</b>	B747-400
<b>P52 - P63 – P73 – P81 – P82 – P94 – P95</b>	ATR72
<b>P96 – P97 - P96A – P97A</b>	B737-800 / A HELICOPTERE
<b>P91 - P92 – P93</b>	C406 – DHC6
<b>P141 – P141 - P151 – P152</b>	ATR72
<b>G31 – G32 – G33 – G34 – G35</b>	ACFT CLASS A

## Parking Aviation Générale



L'ensemble des postes de stationnement sont réservés à des avions de catégorie A.

Aire G2, G5 et GM : Mise en route et arrêt des moteurs sur voie de desserte, puis repoussage manuel.

Il existe également une zone d'attente composé des postes Z1 et Z2 au bout du taxiway L à proximité du point d'attente D. Cette zone peut servir aux essais moteurs d'avions légers.

Sur Z1, il est possible de stationner 1 ATR42 ou jusqu'à 2 aéronefs aviation générale jusqu'au Cessna 404. Sur Z2, il est possible de stationner un aéronef léger jusqu'au Cessna 404.

## **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 voies de roulage L et D sont interdits aux avions ayant une envergure supérieure à 28m ou une largeur de train principal hors tout supérieure à 6m. Ils se limiteront donc à des appareils de type ATR72, CRJ1000 ou équivalent. Le taxiway L est fermé entre le taxiway C le taxiway B.

En configuration piste 10, les avions doivent donc rouler au point d'attente via B, puis remonter la piste et s'aligner en utilisant les 2 raquettes disponibles.

Le taxiway M est soumis à différentes contraintes :

- Réservé aux aéronefs d'état
- Limité à 5kts pour les appareils de catégorie D
- Interdit aux appareils ayant une envergure supérieure à 42,50m

## **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 la Martinique, 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.**

### 3.3 La piste

*Caractéristiques principales de la piste*

<b>Piste</b>	<b>QFU</b>	<b>Dimensions</b>	<b>TORA</b>	<b>TODA</b>	<b>ASDA</b>	<b>LDA</b>
<b>10</b>	095	3000 m x 45 m	3000 m	3300 m	3300 m	3000 m
<b>28</b>	275		3000 m	3450 m	3000 m	2750 m

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

<b>Piste</b>	<b>Points d'arrêt</b>	<b>Distance (TORA)</b>
<b>10</b>	D	2476 m
	INDIA (Raquette)	2300 m
	C	1735 m
	B	1021m
<b>28</b>	A	2399 m
	B	2003m
	C	1275m



## 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
10	Droite	1000 ft	-
28	Gauche		

Le tour de piste préférentiel est le tour de piste au Sud de l'axe de piste. Le tour de piste au Nord de l'axe est utilisable selon les conditions suivantes :

- Soumis à autorisation du contrôle de jour, sans toutefois survoler la raffinerie de la SARA et la ville du Lamentin ;
- Interdit durant la nuit aéronautique.

### 4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

*Liste des points de compte-rendu*

Points	Noms
NE	La Trinité
NEA	Le Robert
SA	Rivière Salée
S	Anse Céron
SW	Cap Salomon
NW	Centrale Electrique Bellefontaine

Pour tous les appareils, le survol du secteur FORT DE FRANCE est à éviter. Il est interdit en dessous de 3000ft ASFC. Le survol des agglomérations de SAINT ESPRIT, DUCOS et LAMENTIN est interdit en dessous de 1500ft ASFC pour les appareils monomoteurs à pistons et 3000ft ASFC pour les appareils à turbine(s).

Le survol des îles suivantes est à éviter à moins de 1000 ft : Petite Martinique, Îlets Boisseau, Loup Garou, Madame, La Grotte, Petit Saint Vincent.

La zone R1 au sud-ouest de l'île correspond à une zone de parapente au Morne Larcher. Elle s'étend du sol à 3000ft et son contournement est obligatoire durant l'activité.

#### 4.3 Le VFR spécial

Une clairance VFR spécial est possible de jour seulement et dans des conditions de visibilité supérieures à 1500m pour les avions et supérieures à 800m pour les hélicoptères.

#### **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.**

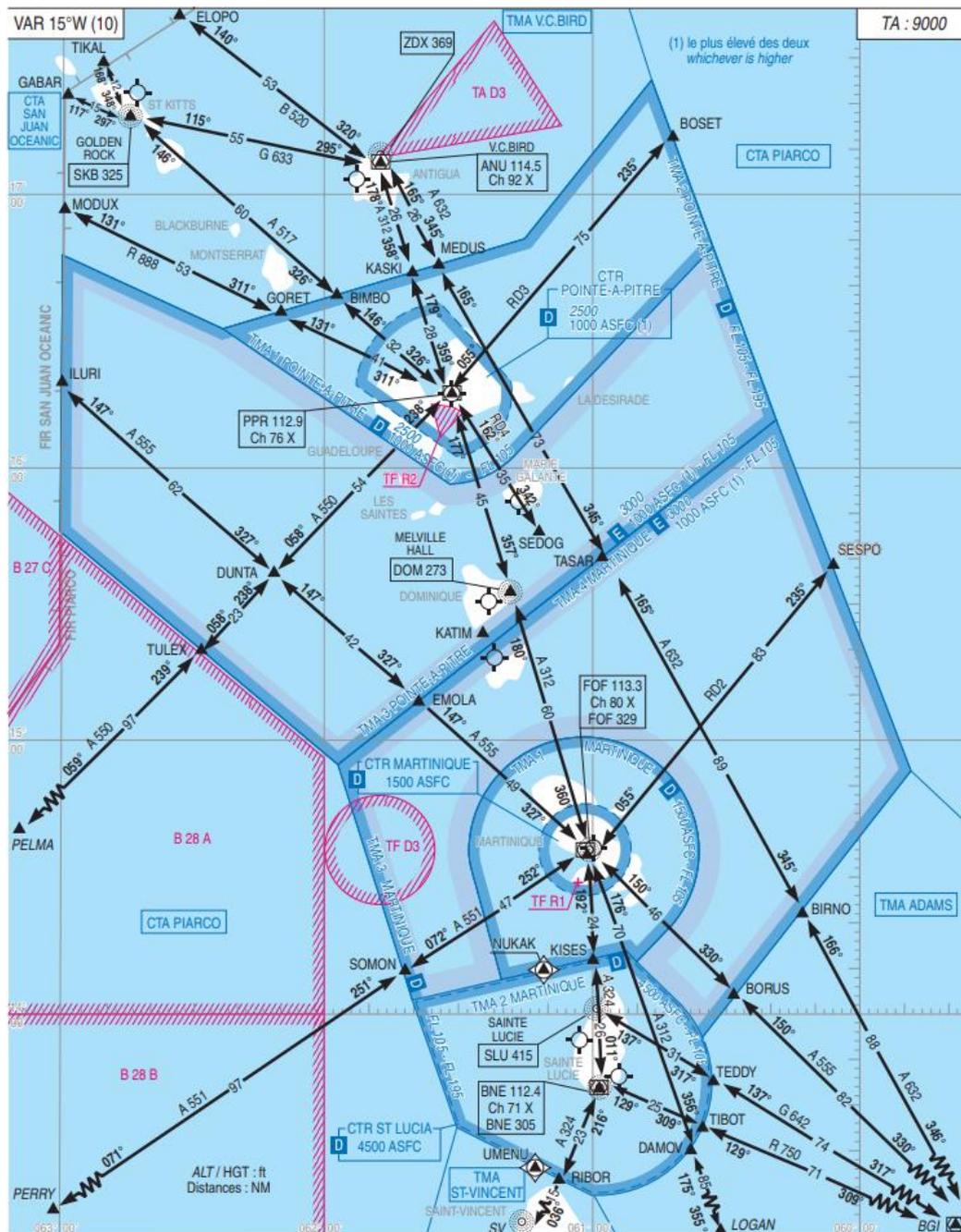
#### **CONSEIL sur IVAO**

**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

Il n'existe pas de point de report ou procédure particulières pour les hélicoptères. Il existe des zones de stationnement spécifiques pour les hélicoptères sur les aires de parking. L'utilisation du parking devant le hangar de la Sécurité Civile (Vers le taxiway E, coté seuil 28) est exclusivement réservée aux hélicoptères de la Sécurité Civile.

## 5. Description de la TMA et du SIV



**Attention** : Carte indicative qui n'est plus à jour (déclinaison, routes ATS, ...), cette dernière ayant été supprimée de l'AIP.

**Changement AIRAC 2506** : les approches *Martinique* et *Le Raizet* sont maintenant divisées selon leurs aires de responsabilités, en accordance avec l'eAIP ENR 2.1

*Martinique* approche ne gère donc que ses espaces, et plus ceux du *Raizet*.

Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
<b>TMA 1</b>	D	1500 ft ASFC	FL105	
<b>TMA 2</b>	D	4500 ft ASFC	FL105	Au-dessus de la CTR St Lucia
<b>TMA 3</b>	D	FL105	FL195	Espace supérieur au-dessus des TMA 1,2 et 4.
<b>TMA 4</b>	E	3000 ft AMSL / 1000 ft ASFC	FL105	
<b>TMA 5</b>	A	FL195	FL245	Espace supérieur au-dessus de la TMA 3.

La TMA 2 est déléguée à Sainte Lucie Approche lorsqu'elle est active. Cette dernière gère les terrains de l'île de Ste Lucie et notamment l'aéroport d'Hewanorra (TLPL). En réel, c'est le cas tous les jours de 10:00z à 03:00z.

Lorsque TLPL\_APP n'est pas connectée, la TMA2 est à votre charge. Vous gérez donc l'espace aérien au-dessus de l'île de Sainte Lucie à partir de 4500ft. En dessous, si les positions tour ne sont pas ouvertes, les trafics resteront en auto-information sur UNICOM (122.800 MHz).

### **RAPPEL**

**Les TMA 1, 2, 3 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.**

**La TMA 4 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.**

**La TMA 5 est un espace de classe A, la pénétration est donc interdite aux VFR.**

**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) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Martinique il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées.

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 (Piarco Center).

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 TBPB pour aller à TFFM car il vole en classe E, 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 Martinique comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
TF R1	SFC	3000 ft AMSL	Morne Larcher	Parapente
TF D3	SFC	UNL	/	Tirs mer-mer

### **CONSEIL sur IVAO**

Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

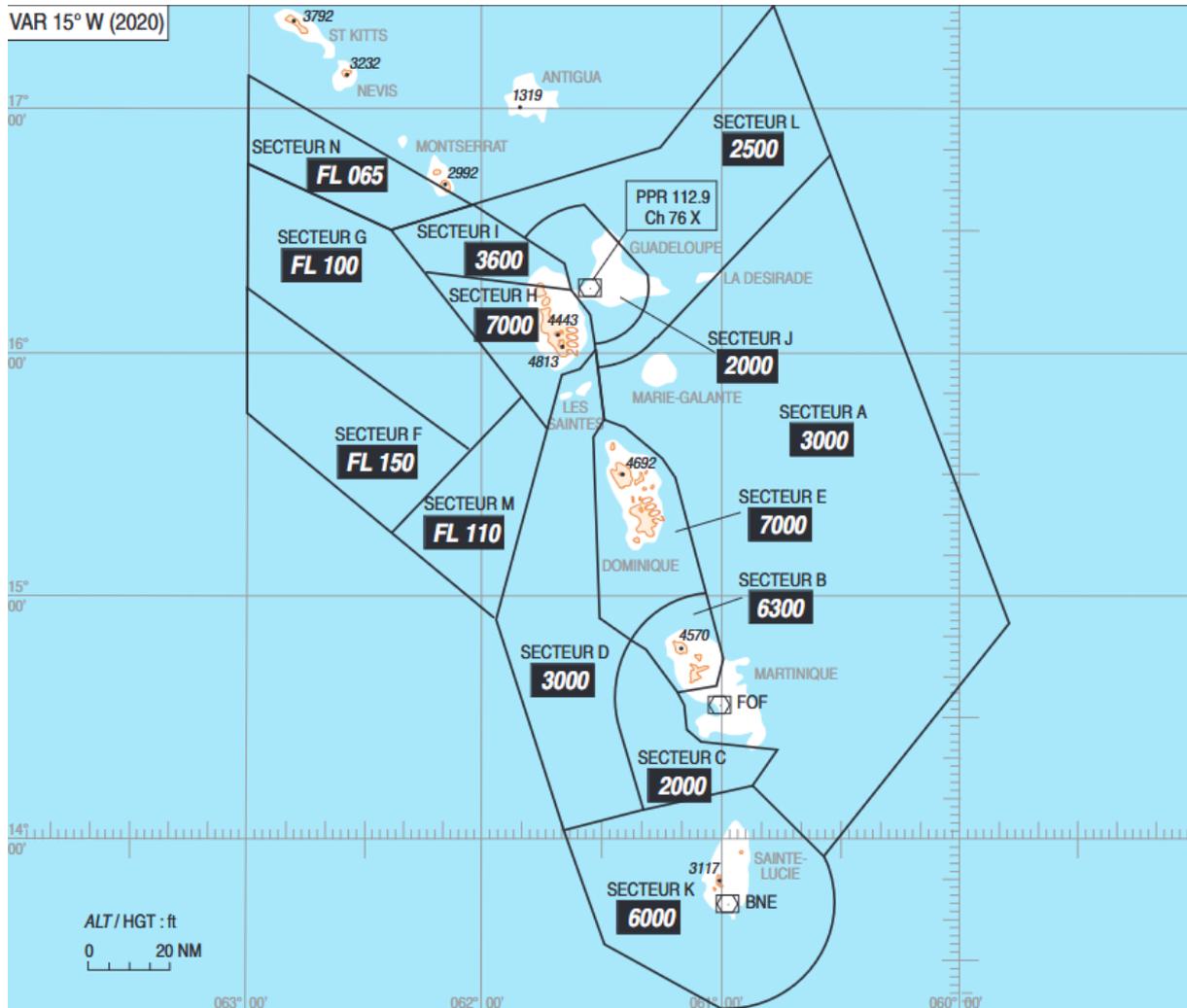
Les zones restreintes (R) et dangereuses (D) sont considérées par défaut comme inactives sur IVAO. Le Département SO est responsable de leur activation.

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)

Les AMSR sont découpés en plusieurs secteurs sur les TMA de Guadeloupe et Martinique.

Compte tenu du relief, il existe des secteurs plus défavorisés au Nord-Ouest des installations.



## 5.3 Responsabilités de la position Départ

Martinique ne possède pas de position Départ.

## 5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Altitude Initiale	Remarques
10	BORUS 2R	RNAV	7000 ft	Obligatoire pour les vols vers TFFR
	DAMOV 2R			
	DOM 2R			
	EMOLA 2R			
	KISES 2R			
	LIDOS 2R			
	NUKAK 2R			
	SESPO 2R			
	SOMON 2R			
28	BORUS 2J	RNAV	7000 ft	Obligatoire pour les vols depuis TFFR
	DAMOV 2J			
	DOM 2J			
	EMOLA 2J			
	KISES 2J			
	LIDOS 2J			
	NUKAK 2J			
	SESPO 2J			
	SESPO 2S			
	SOMON 2J			

### *Les procédures antibruit*

Pour tous les appareils, le survol du secteur FORT DE FRANCE-SCHOELCHER est à éviter. Il est interdit en dessous de 3000 ft ASFC

Le survol des agglomérations de SAINT ESPRIT, DUCOS et LAMENTIN est interdit en dessous de 1500ft ASFC pour les appareils monomoteurs à pistons et 3000ft ASFC pour les appareils à turbine(s).

### **RAPPEL**

**Tous les départs normalisés (SID) de la Martinique comportent un nom qui est fonction de la piste en service (2R pour la 10 et 2J ou 2S pour la 28) et un niveau initial publié. Par conséquent, la piste en service et le niveau initial peuvent être omis lors de la clairance de départ.**

Piste	Type	Instructions
10	Omnidirectionnel	Monter dans l'axe à 7.6% jusqu'à 3000 ft (2984 ft), puis route directe en montée vers l'altitude de sécurité en route.
	Radar	Monter RM 098°, respecter pente minimale théorique de montée de 7.6% jusqu'à passer 3000 ft, guidage radar ensuite pour rejoindre le SID correspondant à sa route.
28	Omnidirectionnel	Monter dans l'axe à 6.9% jusqu'à 3000 ft (2984 ft), puis route directe en montée à 4.3% vers l'altitude de sécurité en route.
	Radar	Monter RM 274°, jusqu'à passer 3000 ft. Guidage radar ensuite pour rejoindre le SID correspondant à sa 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 DEL ou la TWR et que l'APP est présente, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.

## 5.5 Les procédures d'arrivée

Les STAR sont nombreuses sur Fort-de-France, car elles permettent d'atteindre un nombre important d'IAF, chacun étant relié à une ou plusieurs procédures d'approche spécifiques.

Afin de choisir la bonne STAR pour la bonne procédure d'approche, voici un tableau récapitulatif du lien entre IAF et approche finale.

IAF RWY 10	Approches
DEDET – STAR 2D	RNP ; ILSz
FOF – STAR 8F	ILSy ; VOR
KAREX – STAR 2X/2T	RNP ; ILSz
VODAK – STAR 2V	RNP ; ILSz

IAF RWY 28	Approches
APDAB – STAR 2A	RNP
CHARB – STAR 2C	RNP
GADIL – STAR 2L	RNP
FOF – STAR 8F	VOR

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

<b>Piste</b>	<b>STAR</b>	<b>Type</b>	<b>IAF</b>	<b>Restrictions</b>
<b>10</b>	BNE 8F	CONV	FOF	-
	BORUS 2V	RNAV	VODAK	
	BORUS 2X	RNAV	KAREX	
	BORUS 8F	CONV	FOF	
	DAMOV 2V	RNAV	VODAK	
	DAMOV 2X	RNAV	KAREX	
	DAMOV 8F	CONV	FOF	
	DOM 2D	RNAV	DEDET	
	DOM 2X	RNAV	KAREX	
	DOM 8F	CONV	FOF	
	EMOLA 2X	RNAV	KAREX	
	EMOLA 8F	CONV	FOF	
	KATIM 2D	RNAV	DEDET	
	KATIM 2X	RNAV	KAREX	
	KATIM 8F	CONV	FOF	
	KISES 2V	RNAV	VODAK	
	KISES 2X	RNAV	KAREX	
	SOMON 2X	RNAV	KAREX	
	SOMON 8F	CONV	FOF	
	UMAMU 2D	RNAV	DEDET	
	UMAMU 2X	RNAV	KAREX	
UMAMU 2T	RNAV	KAREX	Sur autorisation ATC	
UMAMU 2V	RNAV	VODAK	-	
UMAMU 8F	CONV	FOF		

<b>Piste</b>	<b>STAR</b>	<b>Type</b>	<b>IAF</b>	<b>Restrictions</b>
<b>28</b>	BNE 8F	CONV	FOF	-
	BORUS 2C	RNAV	CHARB	
	BORUS 2L	RNAV	GADIL	
	BORUS 8F	CONV	FOF	
	DAMOV 2C	RNAV	CHARB	
	DAMOV 2L	RNAV	GADIL	
	DAMOV 8F	CONV	FOF	
	DOM 2A	RNAV	APDAB	
	DOM 2L	RNAV	GADIL	
	DOM 8F	CONV	FOF	
	EMOLA 2A	RNAV	APDAB	
	EMOLA 2L	RNAV	GADIL	
	EMOLA 8F	CONV	FOF	
	KATIM 2A	RNAV	APDAB	
	KATIM 2L	RNAV	GADIL	
	KATIM 8F	CONV	FOF	
	KISES 2C	RNAV	CHARB	
	KISES 2L	RNAV	GADIL	
	SOMON 2C	RNAV	CHARB	
	SOMON 2L	RNAV	GADIL	
	SOMON 8F	CONV	FOF	
UMAMU 2L	RNAV	GADIL		
UMAMU 8F	CONV	FOF		

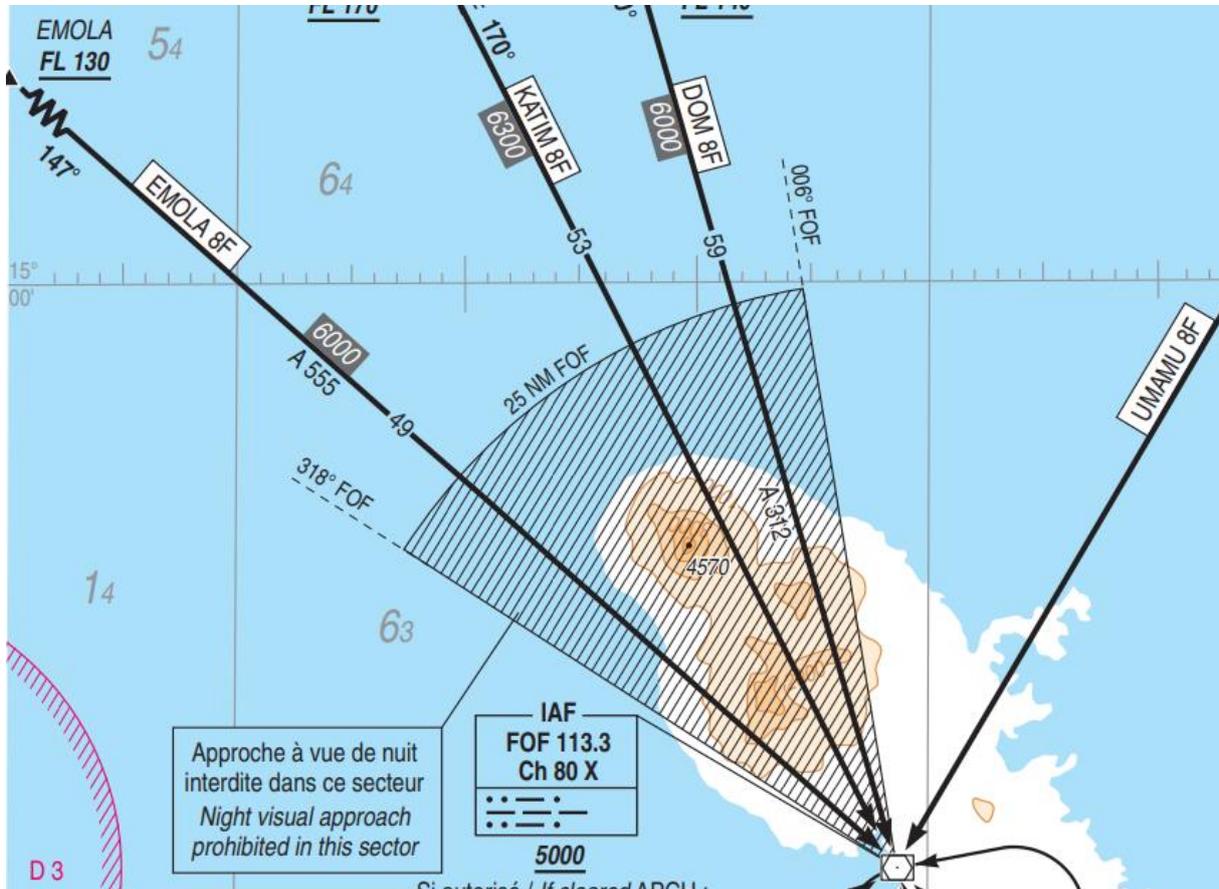
## 5.6 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
<b>10</b>	ILS z, LOC z	IFF10	FF (109.90)	6.3 NM FF (2000 ft)	Monter dans l'axe vers FF510, puis tourner à droite direct vers FF512 (MAX IAS 220kt), puis vers FF514 en montée vers 3000, puis vers VODAK pour intégrer l'attente KAREX, ou suivre instructions du CTL.
	ILS y, LOC y	-	FF (109.90) FOF (113.30)	6.3 NM FF (2000 ft)	Monter dans l'axe. A 2500ft, virage à droite pour rejoindre l'attente verticale FOF en montée vers 5000ft. Ne pas tourner avant FOF.
	RNP	IFF10	-	FFF10 (2000 ft)	Monter dans l'axe vers FF510, puis tourner à droite direct vers FF512 (MAX IAS 220kt), puis vers FF514 en montée vers 3000 ft, puis vers VODAK pour intégrer l'attente KAREX, ou suivre instructions du CTL.
	VOR	-	FOF (113.30)	8 NM FOF (2000 ft)	Monter RDL 103° (RM 103°). A 2500 ft, virage à droite pour rejoindre l'attente verticale FOF en montée vers 5000ft. Ne pas tourner avant FOF.
<b>28</b>	RNP	GADIL	-	FFF28 (3000 ft)	Monter vers FF410, puis tourner à gauche vers FF412 (MAX IAS 220kt), puis vers CHARB en montée vers 3000ft MAX
	VOR	-	FOF (113.30)	9.6 NM FOF (3000 ft)	Monter sur RDL 100° FOF (RM 280°). A FOF, suivre RDL 275° FOF (RM 275°). A 2500ft, virer à gauche pour rejoindre l'attente verticale FOF (RM 079°) en montée vers 5000ft. Ne pas tourner avant FOF.

### Approche à vue de nuit

Aucune approche à vue de nuit ne peut être débutée ni exécutée tant que l'aéronef est à l'intérieur du secteur compris entre les radiales 318° et 006° FOF, entre FOF et une distance de 25NM FOF.



### Rappel des conditions préalable à la demande d'approche à vue (RCA3 & SERA) :

- le pilote peut garder le contact visuel avec le sol
- le pilote juge que la visibilité et le plafond permettent une approche à vue et estime l'atterrissage possible
- le plafond est supérieur ou égal au niveau où commence le segment d'approche initiale
- le pilote respecte les éventuelles consignes particulières propres à l'approche à vue sur l'aérodrome considéré et les restrictions d'évolution vers la piste émises par l'organisme de contrôle de la circulation aérienne.

**En approche à vue, le contrôle reste responsable de la séparation du trafic en fonction de la catégorie d'espace aérien.**

## 5.7 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MHA	Protection
<b>10</b>	FOF (113.30)	gauche	095° ; 1 min	275°	5000ft	IAS : 220kt Zp : 9000ft
	KAREX	droite	278° ; 1 min	098°	2000ft	IAS : 220kt Zp : 9000ft
	DEDET	droite	356° ; 1 min	176°	6000ft	IAS : 250kt Zp : 9000ft
<b>28</b>	FOF (113.30)	droite	259° ; 1 min	079°	5000ft	IAS : 220kt Zp : 9000ft
	APDAB	gauche	310° ; 1 min	130°	3000ft	IAS : 220kt Zp : 9000ft
	GADIL	droite	100° ; 1 min	280°	3000ft	IAS : 220kt Zp : 9000ft

## 5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Martinique ne comporte pas d'autres aéroports dans la TMA.

### 5.8.1 Les AD contrôlés

Sans objet.

### 5.8.2 Les AD sous agent AFIS

Sans objet.

### 5.8.3 Les AD en auto-information

Sans objet.

### 5.8.4 Les héliports

Indicatif	Nom
<b>TFH3</b>	CHU de Martinique – Hopital Pierre Zobda-Quitman à Fort de France

### 5.8.5 L'île Sainte Lucie

Les autres terrains du secteur Martinique sont sur l'île **Sainte Lucie**. Il y a l'aéroport **George F. Charles (TLPC)** au nord-ouest de l'île qui accueille principalement des turbopropulseurs type ATR72 ou Dash8. Il possède une seule piste 09/27 de 1898m et les procédures d'arrivées IFR se font via une approche RNAV ou NDB sur la 09.

Pour la RNP 09, les IAF sont ILOGO, DERMI et OMTIN à 2000 ft. La NDB 09 débute au niveau de la balise SLU (415) à 4200ft.

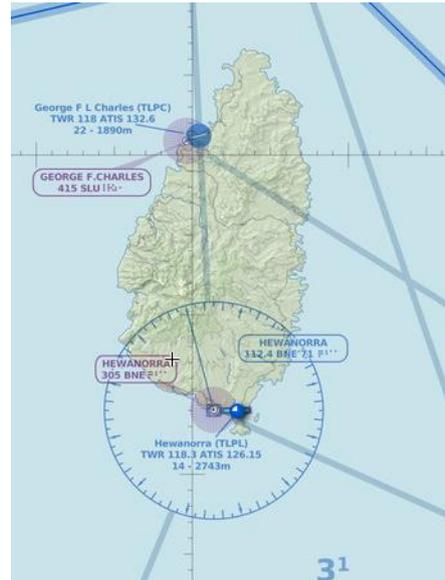
Il n'y a pas de procédures d'approche aux instruments sur la piste 27.

Le deuxième aéroport de l'île Ste Lucie est l'aéroport **d'Hewanorra (TLPL)**. Il peut accueillir tout type d'appareil sur sa piste de 2744m (10/28). Il existe plusieurs approches sur les 2 axes notamment RNAV, VOR et NDB, le terrain ne possédant pas d'ILS.

Les IAF RNAV sont :

- RNAV 10 : ILOGO, TUBEB et LIDOG 3000 ft
- RNAV 28 : OKUGA, UMIGO et AVASI 2500 ft

Les approches RNAV sont préférés et le rôle de Martinique approche en l'absence de Sainte Lucie Approche sera de faire descendre les arrivés jusqu'au plancher de la TMA2 (4500ft).



## 5.9 Procédures locales spécifiques

### 5.9.1 POGO – Transfert entre TFFF et TFFR

Des points de sortie et d'entrée en TMA de TFFF sont obligatoires pour effectuer les liaisons entre Martinique Aimé Césaire et Pointe-à-Pitre Le Raizet.

Au départ de TFFF, les pilotes devront se conformer aux SID LIDOS (RWY10 et RWY28). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau pair.

A l'arrivée à TFFF les pilotes devront se conformer aux STAR KATIM - (RWY10 et RWY28). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau impair.

## 6. Crédits

---

### 6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

### 6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Cartes du SIA \(Partie eAIP CAR SAM NAM\)](#)
- [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](#).