

# Manuel d'exploitation de « Guadeloupe Maryse Condé » TFFR



**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.....	10
3.3 La piste.....	11
4. Description de la CTR .....	12
4.1 Le circuit d'aérodrome.....	13
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR.....	13
4.3 Le VFR spécial .....	14
4.4 La gestion des hélicoptères .....	15
5. Description de la TMA et du SIV.....	16
5.1 Les zones réglementées.....	18
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG) .....	18
5.3 Responsabilités de la position Départ .....	19
5.4 Les procédures de départ .....	19
5.5 Les procédures d'arrivée .....	20
5.6 Les procédures d'approche .....	22
5.7 Les circuits d'attente.....	23
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur .....	23
5.8.1 Les AD contrôlés.....	23
5.8.2 Les AD sous agent AFIS.....	23
5.8.3 Les AD en auto-information .....	23
5.8.4 Les héliports .....	25
5.9 Procédures locales spécifiques .....	25
5.9.1 <b>POGO</b> – Transfert entre TFFR et TFFF .....	25
6. Crédits .....	26
6.1 Contributeurs.....	26
6.2 Liens utiles .....	26
6.3 Rester en contact.....	26

## 1. Généralités

---

L'aéroport Guadeloupe – Maryse Condé est le principal aéroport de l'archipel de la Guadeloupe. C'est de plus son seul aéroport international, susceptible d'accueillir des avions long-courriers. Il est également le second aéroport d'outre-mer en nombre de passagers juste derrière La Réunion-R. Garros. Il était auparavant nommé aéroport de Pointe-à-Pitre – Le Raizet, du nom du lieu-dit de la commune des Abymes où se situait l'aéroport (aujourd'hui Terminal Sud), avant le déménagement de l'aérogare au nord de la piste.

Situé en plein cœur de l'archipel guadeloupéen, en banlieue pointoise, l'aéroport permet d'accéder rapidement aux stations balnéaires de Grande-Terre, mais aussi au parc national de Basse-Terre. De plus, certaines compagnies aériennes y assurent des liaisons directes vers les autres îles de la Guadeloupe. Il constitue une plaque tournante pour les compagnies : Air France, Air Caraïbes et Air Antilles Express.

<b>Code OACI</b>	<b>TFFR</b>
<b>Code AITA</b>	<b>PTP</b>
<b>Nom de l'aéroport</b>	Guadeloupe – Maryse Condé
<b>Altitude du terrain</b>	35 ft (2 hPa)
<b>Coordonnées Géographiques</b>	N16° 15' 51'' W061° 31' 33''
<b>Situation Géographique</b>	2.4 km NNE de Pointe-à-Pitre
<b>Déclinaison magnétique</b>	15° W (20)
<b>Piste</b>	12/30
<b>Aides à la radionavigation</b>	PPR (VOR/DME) : 112.90 PTP (NDB) : 385 PP (LOC RWY 12), 116° : 110.30

## 2. Contrôler la plateforme

### 2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA <sup>1</sup>
<b>Raizet Tower</b>	TFFR_TWR	118.400	00:00 – 24:00	
<b>Raizet Approach</b>	TFFR_APP	121.300	00:00 – 24:00	
<b>Piarco Center</b> (Division Trinité-et-Tobago inactive)	TTZP_CTR	123.600	00:00 – 24:00	

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

#### **RAPPEL**

**Si un ATC ouvre une position supérieure au sol, il doit contrôler toutes les positions inférieures non ouvertes dans la mesure de ses compétences et de la densité du trafic.**

#### **CONSEIL sur IVAO**

**Il est préférable que votre première expérience sur l'aéroport se fasse sur une position tour ou sol, afin de vous familiariser avec le terrain et ses spécificités.**

<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 TFFR\_APP il est nécessaire d'avoir le grade AS3 ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1 ou AS2, vous pouvez vous connecter en position DEL 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 Pointe-à-Pitre et les aérodrômes 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 : **Raizet Tower/Approach**
- Station METAR : **TFFR**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **12 ou 30**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **12 ou 30**
- 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.

## **CONSEIL sur IVAO**

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

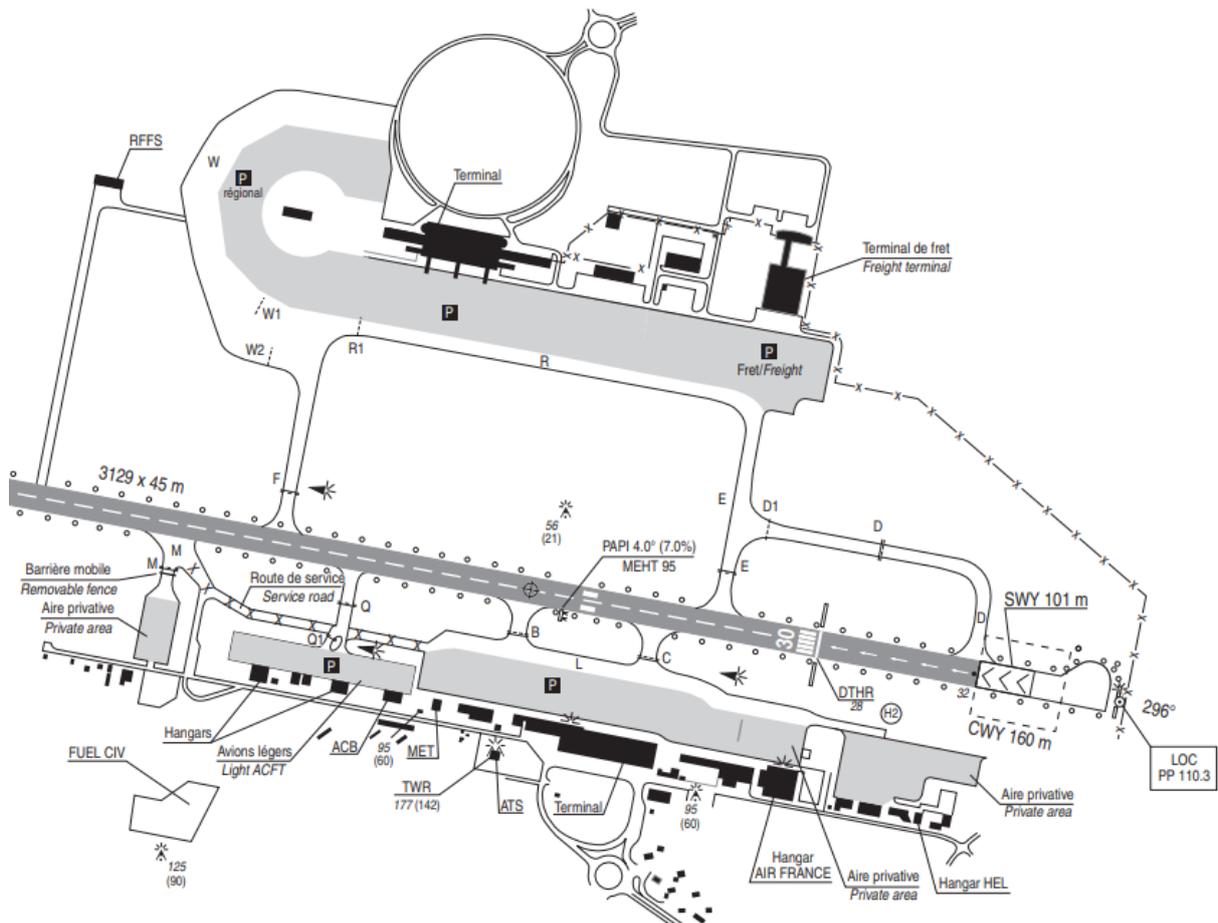
Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenu, bien que pas réaliste, peut être considéré comme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



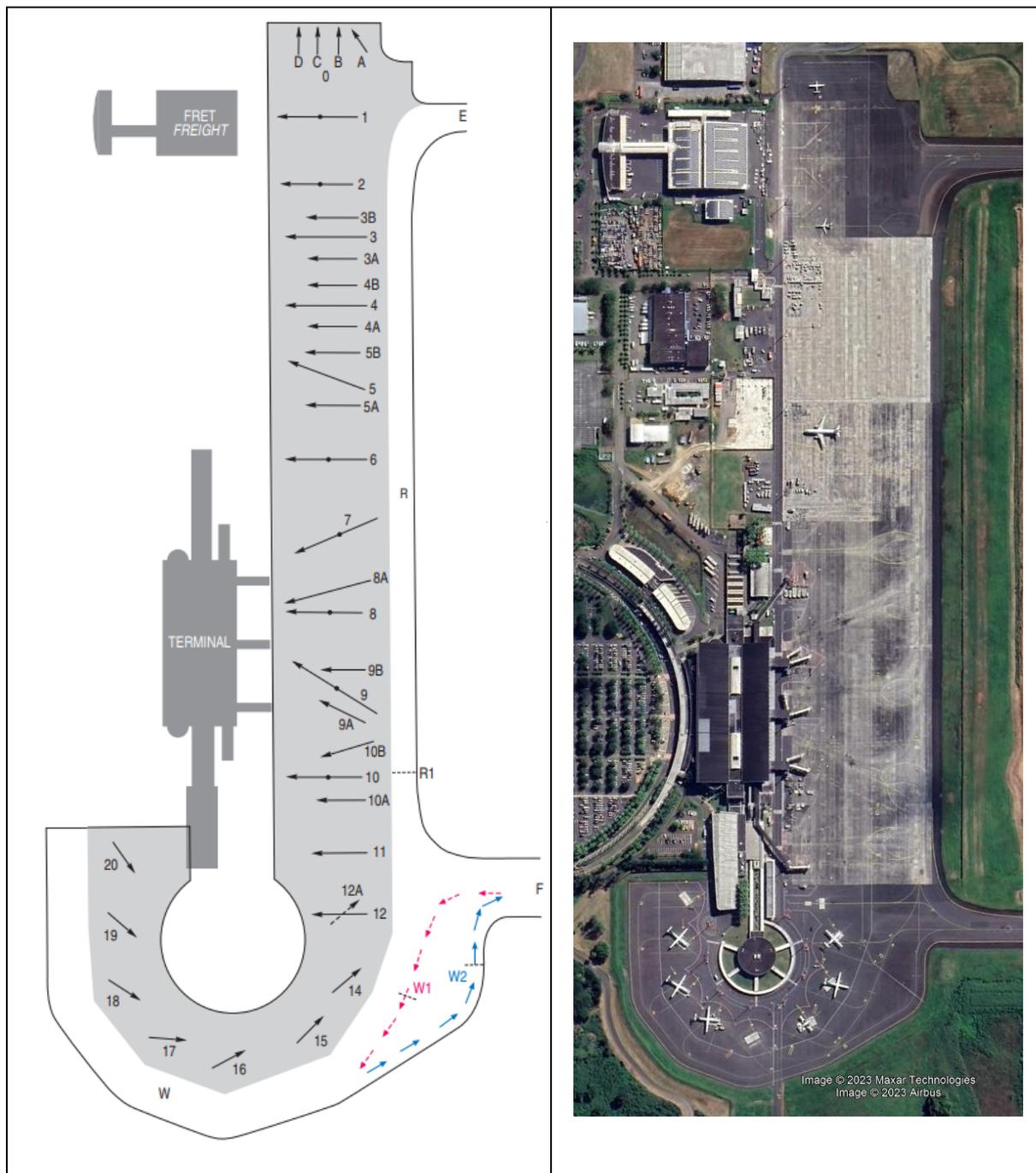
Les parkings commerciaux se situent au nord de la plateforme. Les petits avions régionaux (**ATR, B1900, C208**, etc) se garent autour de la partie en forme d'arc de cercle (**12A à 20**), les autres liners, plus gros, aux portes **5B à 12**.

Le fret se situe sur le parking **Nord Est**, face au taxiway **E**.

L'aviation générale se situe au sud du terrain, par l'entrée **Quebec**. Les parkings au sud de la piste sont dédiés aux plus petits avions du style ATR, jets d'affaires (**S6, S7, S8, S9**).

Les hélicoptères se garent à côté (postes **S2** et **S3**), face à **B**.

Repoussage à prévoir des postes **1 à 12**.



Vue aérienne du terminal et de ses 5 positions à passerelles

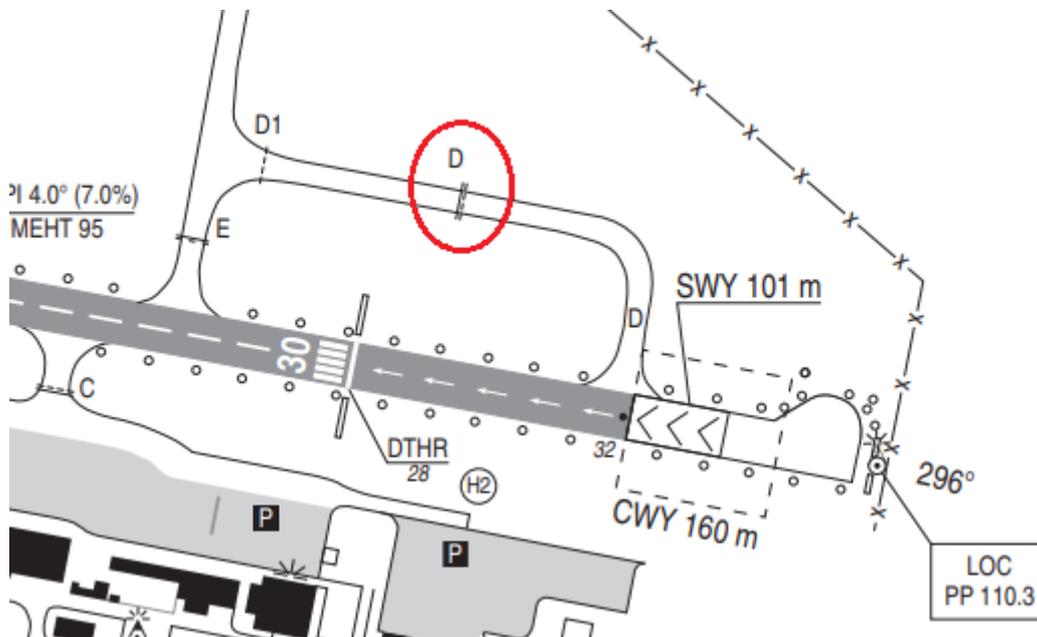
### **CONSEIL sur IVAO**

**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

Au nord, le roulage au départ des postes 15 à 20 se fait par W2. L'arrivée se fait par W1 pour se diriger sur les parkings 12A à 20.

Les appareils doivent veiller à respecter la position du point d'attente D au milieu du taxiway, afin d'éviter les incursions de piste.



#### **RAPPEL**

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulage est de la responsabilité du contrôleur Sol (GND). En particulier, il approuve le repoussage et ordonne le roulage des aéronefs jusqu'au point d'attente.

Sur la plateforme Le Raizet, 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. Il ne gère pas les évolutions sur la piste.

### 3.3 La piste

#### *Caractéristiques principales des pistes*

<b>Piste</b>	<b>QFU</b>	<b>Dimensions</b>	<b>TORA</b>	<b>TODA</b>	<b>ASDA</b>	<b>LDA</b>
<b>12</b>	116	3129m x 45 m	3129 m	3289 m	3230 m	2857 m
<b>30</b>	296		3069 m	3129 m	3069 m	2769 m

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

<b>Piste</b>	<b>Points d'arrêt</b>	<b>Distance</b>
<b>12</b>	B	1014 m
	F	1477 m
	Q	1324 m
	S	3017 m
<b>30</b>	B	2298 m
	C	2543 m
	D	3129 m
	E	2653 m
	F	1834 m
	Q	1988 m

Utilisation de la piste interdite si RVR < 800 m

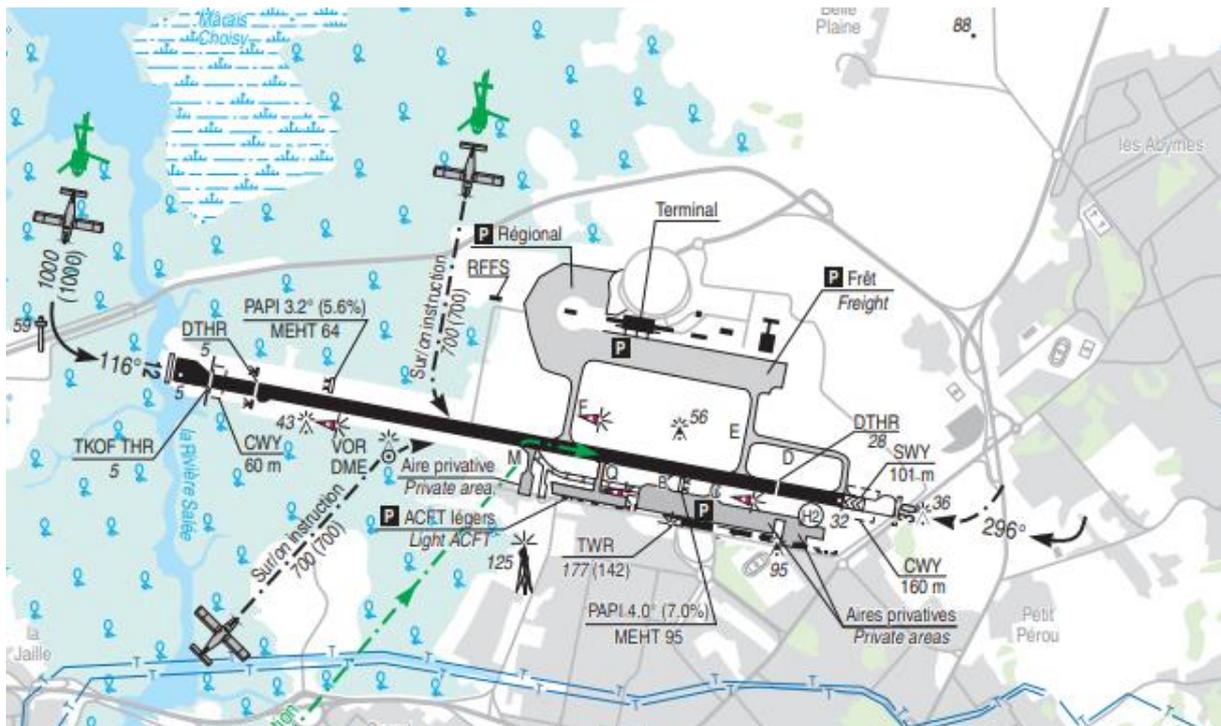
Décollage et atterrissage piste 12/30 interdit si vent traversier > 25 kt sur piste sèche et > 20 kt sur piste mouillée.



#### 4.1 Le circuit d'aérodrome

Le circuit d'aérodrome s'effectue comme publié, sauf autorisation contraire du contrôle.

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
12	gauche	1000 ft	Intégration main gauche au tiers de la piste 12 possible, sur instructions du contrôle
30	droite		



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

Itinéraires VFR (\* = Cheminement obligatoire pour les vols VFR spécial) :

Points	Altitude
N-NA*	1500 ft
NE-NA*	
S-SA*	
NW-NA	
E-EA	
E-SEA	
SE-SEA	

Les points de report VFR sont :

Point	Nom
N	Port Louis
NA	Vieux Bourg
NE	Le Moule
NW	Ilet Fajou
E	Anse à la barque
EA	Chazeau
S	Capesterre
SA	Jarry
SE	
SEA	Ilet Gosier

### 4.3 Le VFR spécial

Hormis les itinéraires obligatoires listés précédemment, il n'existe pas de conditions spécifiques aux vols VFR spéciaux au départ et à l'arrivée sur TFFR.

#### **RAPPEL**

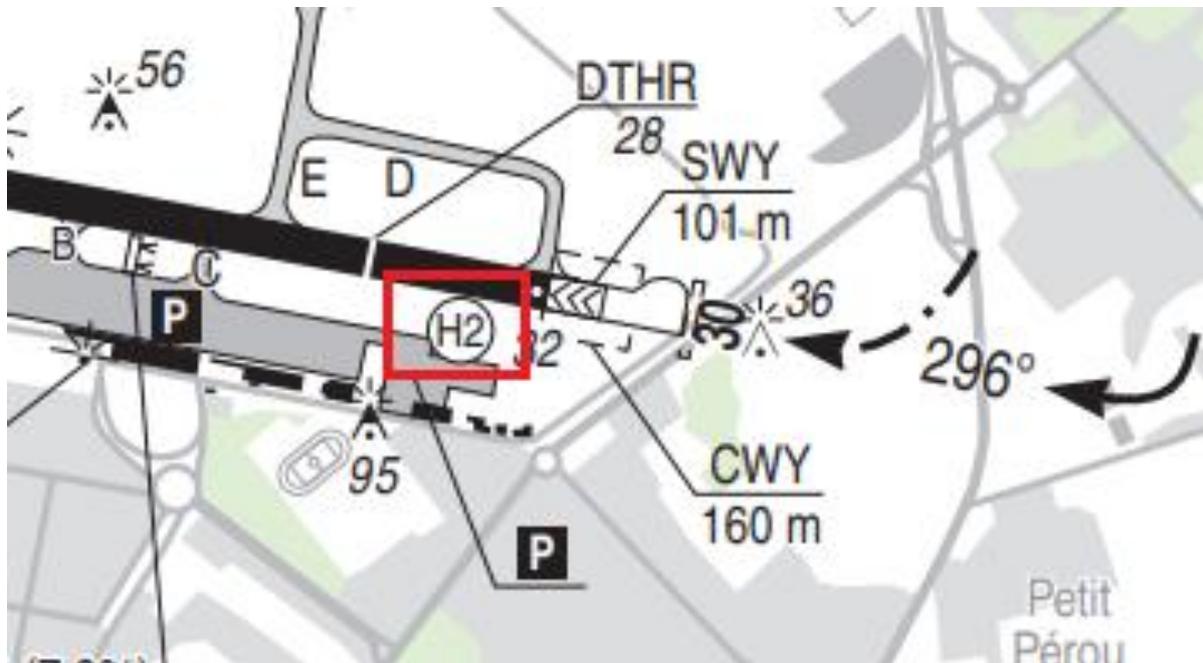
Dans une CTR, en conditions VFR spécial, l'ATC est également responsable de la séparation entre VFR spécial et IFR. Pour ce faire, le passage par les points de report et le suivi des itinéraires VFR devient obligatoire.

#### **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.

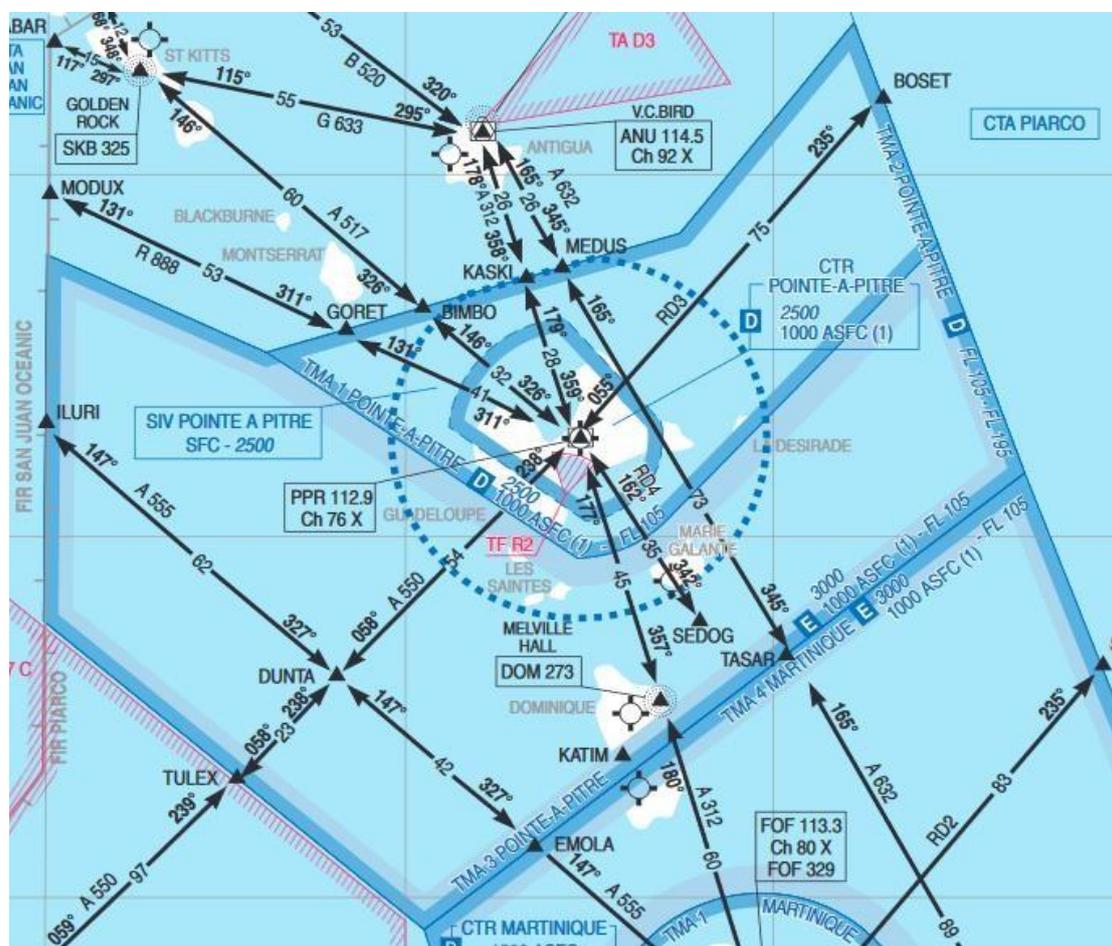
#### 4.4 La gestion des hélicoptères

L'aire de posé pour hélicoptères H2, située à gauche du seuil 30, est réservée aux hélicoptères d'Etat.



## 5. Description de la TMA et du SIV

La TMA Pointe-à-Pitre est composée de 4 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	D	2500 ft AMSL / 1000 ft ASFC	FL 105	N/A
TMA 2	D	FL 105	FL 195	
TMA 3	E	3000 ft AMSL / 1000 ft ASFC	FL 105	
TMA 4	A	FL 195	FL 245	
SIV	G	SFC	2500 ft AMSL	

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

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

## **RAPPEL**

Les TMA 1 et 2 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 3 est un espace de classe E, ce qui implique que le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, qu'aucune clairance n'est nécessaire pour y pénétrer et que l'information de trafic est fournie autant que possible. La séparation est assurée comme en classe D.

Enfin, 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 Manoeuvring Area) et du SIV (Secteur d'Information en Vol) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Pointe-à-Pitre 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 (Piarco Radar).

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 TFFM pour aller à TDPD 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 Pointe-à-Pitre comporte une seule zone réglementée :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
R-2	SFC	600 ft AMSL	Petit Cul De Sac Marin	Zone ULM

### **CONSEIL sur IVAO**

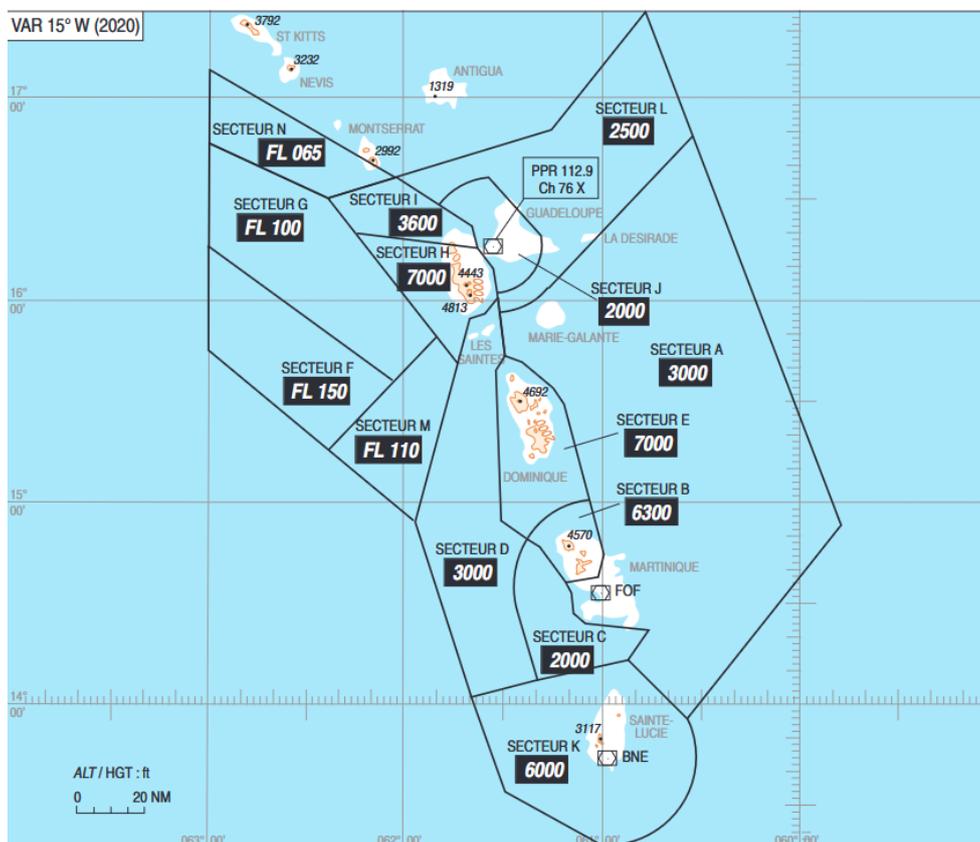
Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

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 les Altitudes Minimales de Sécurité Radar. En tant que contrôleur d'approche, on ne peut pas autoriser un trafic à descendre en dessous lors d'un guidage radar.



### 5.3 Responsabilités de la position Départ

Il n'y a pas de position Départ à Pointe-à-Pitre.

### 5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques	
12	BIMBO 2F	RNAV	5000 ft		
	CAIRN 2F		5000 ft		
	DOM 2F		7000 ft		
	GORET 2F		5000 ft		
	ILURI 2F		5000 ft		
	KASKI 2F		5000 ft		
	KATIM 2F		7000 ft		Obligatoire pour TFFF
	TASAR 2F		7000 ft		
	TULEX 2F		7000 ft		
30	BIMBO 2R	RNAV	5000 ft		
	CAIRN 2R		5000 ft		
	DOM 2R		7000 ft		
	GORET 2R		5000 ft		
	ILURI 2R		5000 ft		
	KASKI 2R		5000 ft		
	KATIM 2R		7000 ft		Obligatoire pour TFFF
	TASAR 2R		7000 ft		
	TULEX 2R		7000 ft		

#### **RAPPEL**

Tous les départs normalisés (SID) de Pointe-à-Pitre comportent un nom qui est fonction de la piste en service (2F pour la 12 et 2R sur la 30) et un niveau initial publié. Par conséquent, la piste en service et le niveau initial peuvent être omis lors de la clairance de départ. Dans le cas d'un départ omidirectionnel, vous devrez annoncer une altitude initiale au pilote.

Départs omnidirectionnels.

**Piste 12 :**

- Départ secteur nord de l'axe : Monter dans l'axe à 9.2% jusqu'à 2000 ft puis tourner au cap assigné en montée vers le niveau assigné.
- Départ secteur sud de l'axe : Monter dans l'axe à 9.2% jusqu'à 2600 ft puis tourner au cap assigné en montée vers le niveau assigné

**Piste 30 :**

- Départ secteur nord de l'axe : Monter dans l'axe à 6,8% jusqu'à 2000 (1965) puis tourner au cap assigné en montée à 4,2% jusqu'au niveau assigné
- Départ secteur sud de l'axe : Monter dans l'axe à 6,8% jusqu'à 3000 (2965) puis tourner au cap assigné en montée à 4,4% jusqu'au niveau assigné

**CONSEIL sur IVAO**

Sur IVAO, il est assez rare qu'un pilote demande un départ omnidirectionnel. Cependant, lorsque ceci arrive, il faut savoir répondre positivement et correctement. Lorsque la clairance de départ est donnée par la TWR et 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 Pointe-à-Pitre, 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 12	Approches
AVSET – STAR 2A	RNP <sub>y</sub>
DESTO – STAR 2S	RNP <sub>z</sub> ; RNP <sub>y</sub> ; ILS <sub>z</sub>
PPR	ILS <sub>y</sub> ; VOR
RIDIN – STAR 2Z	RNP <sub>z</sub> ; ILS <sub>z</sub>

IAF RWY 30	Approches
DULBO	RNP
GONES	RNP
LOMPA	RNP

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

<b>Piste</b>	<b>STAR</b>	<b>Type</b>	<b>IAF</b>	<b>Altitude IAF</b>
<b>12</b>	BIMBO 2A	RNAV	AVSET	3600ft
	BIMBO 2Z		RIDIN	
	BOSET 2A		AVSET	
	BOSET 2Z		RIDIN	
	DOM 2Z		RIDIN	
	DOM 2S		DESTO	
	GORET 2A		AVSET	
	GORET 2Z		RIDIN	
	ILURI 2Z		RIDIN	
	KASKI 2A		AVSET	
	KASKI 2Z		RIDIN	
	LIDOS 2Z		RIDIN	
	LIDOS 2S		DESTO	
	TASAR 2Z		RIDIN	
	TASAR 2S		DESTO	
	TULEX 2Z		RIDIN	
<b>30</b>	BIMBO 1L	RNAV	LOMPA	3000ft
	BOSET 1L		LOMPA	
	DOM 1L		LOMPA	
	GORET 1L		LOMPA	
	ILURI 1L		LOMPA	
	KASKI 1L		LOMPA	
	LIDOS 1L		LOMPA	
	TASAR 1L		LOMPA	
	TULEX 1L		LOMPA	

## 5.6 Les procédures d'approche

Pour l'association IAF/Procédure d'approche, se référer au chapitre précédent.

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
12	ILS z, LOC z	IR12Z	PP (110.3)	10.6 NM PP 3600 ft	Monter <b>dans l'axe</b> vers <b>FR510</b> puis tourner à <b>gauche</b> direct vers <b>FR512</b> , puis vers <b>DESTO</b> en montée vers <b>3600</b> , <b>MAX IAS 240 kt.</b>
	ILS y, LOC y	-	PP (110.3) PPR (112.9)	10.6 NM PP 3600 ft	Monter <b>dans l'axe</b> . A <b>5.0 NM DME PPR</b> (5.1 NM PP), tourner à <b>gauche</b> vers <b>PPR</b> en montée vers <b>3600</b> . Ne pas accélérer avant 1200ft sauf instruction CTL
	RNP z	IR12Z	-	FR12Z 3600 ft	Monter <b>dans l'axe</b> vers <b>FR510</b> puis tourner à <b>gauche</b> direct vers <b>FR512</b> , puis <b>DESTO</b> en montée vers <b>3600</b> , <b>MAX IAS 240 kt.</b>
	RNP y	IR12Y	-	FR12Y 1800 ft	Monter <b>dans l'axe</b> vers <b>FR510</b> puis tourner à <b>gauche</b> direct vers <b>FR512</b> puis vers <b>DESTO</b> en montée vers <b>3600</b> , <b>MAX IAS 240 kt.</b>
	VOR	-	PPR (112.9)	7 NM PPR 2350 ft	Monter <b>RDL 116° PPR</b> . A <b>5.0 NM DME</b> , tourner à <b>gauche</b> en montée vers <b>3600</b> et <b>rejoindre l'attente</b> verticale <b>PPR</b> .
30	RNP	LOMPA	-	FFR30 3000 ft	Monter vers <b>FR410 (MAX IAS 185 kt)</b> puis tourner à <b>droite</b> vers <b>FR412 (MAX IAS 210 kt)</b> pour tourner à <b>droite</b> vers <b>DULBO (MAX IAS 230 kt)</b> en montée vers <b>3000</b> , ou suivre instruction CTL. Ne pas accélérer avant 900 ft sauf instruction CTL.

## 5.7 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MHA	Protection
12	AVSET	gauche	001° ; 1 min.	181°	3600 ft	IAS 230 kt ; ZP 8000 ft
	RIDIN	droite	296° ; 1 min.	116°	3600 ft	IAS 230 kt ; ZP 10000 ft
	PPR	droite	116° ; 1 min.	296°	3600 ft	IAS 220 ft ; ZP 8000 ft
30	LOMPA	gauche	116° ; 1 min.	296°	3000 ft	IAS 230 kt ; ZP 9000 ft

## 5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

### 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

### **RAPPEL**

**Les aérodromes en auto-information sont des espaces non contrôlés et ne sont pas ouvrables sur IVAO. Cependant, lorsqu'ils se trouvent dans un SIV, le contrôleur à l'approche fournit le service d'information de trafic dans la mesure de sa charge de trafic.**

Nom	Basse Terre Baillif - TFFB
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	64 ft (3 hPa)
ATS adjacents	TMA 3 Pointe-à-Pitre : 1000 ASFC/3000 AMSL – FL105 (classe E) SIV Pointe-à-Pitre : SFC – 2500 AMSL (classe G)
Pistes	14 (139°) : TODA -, ASDA -, LDA 615 ; Atterrissage seulement 32 (319°) : TODA 615, ASDA 745, LDA - ; Décollage seulement
Circuits AD	<u>RWY 14</u> : main gauche 800 ft <u>RWY 32</u> : N/A
Remarques	Intégration part vertical terrain, puis circuit main gauche piste 14.

<b>Nom</b>	<b>La Désirade Grande Anse - TFFA</b>
<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
<b>Altitude</b>	9 ft (1 hPa)
<b>ATS adjacents</b>	TMA 1 Pointe-à-Pitre : 1000 ASFC/2500 AMSL – FL105 (classe D) SIV Pointe-à-Pitre : SFC – 2500 AMSL (classe G)
<b>Pistes</b>	09 (086°) : TODA 604, ASDA 604, LDA 576 27 (266°) : TODA 604, ASDA 604, LDA 604
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 09</u> : main droite 700 ft <u>RWY 27</u> : main gauche 700 ft
<b>Remarques</b>	-

<b>Nom</b>	<b>Les Saintes Terre de Haut - TFFS</b>
<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
<b>Altitude</b>	44 ft (2 hPa)
<b>ATS adjacents</b>	TMA 3 Pointe-à-Pitre : 1000 ASFC/3000 AMSL – FL105 (classe E) SIV Pointe-à-Pitre : SFC – 2500 AMSL (classe G)
<b>Pistes</b>	09 (089°) : TODA 580, ASDA 580, LDA 580 ; QFU préférentiel 27 (269°) : TODA -, ASDA -, LDA 580 ; Décollage interdit
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 09</u> : main gauche 1000 ft <u>RWY 27</u> : N/A
<b>Remarques</b>	Pas de décollage piste 27 cause relief

<b>Nom</b>	<b>Marie Galante Grand Bourg - TFFM</b>
<b>Position ATC</b>	A/A (119.3)
<b>Altitude</b>	20 ft (1 hPa)
<b>ATS adjacents</b>	TMA 3 Pointe-à-Pitre : 1000 ASFC/3000 AMSL – FL105 (classe E) SIV Pointe-à-Pitre : SFC – 2500 AMSL (classe G)
<b>Pistes</b>	09 (093°) : TODA 1126, ASDA 1126, LDA 1126 27 (273°) : TODA 1126, ASDA 1240, LDA 1012
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 09</u> : main droite 700 ft <u>RWY 27</u> : main gauche 700 ft
<b>Remarques</b>	-

<b>Nom</b>	<b>Saint François Amédée-Huyghues-Despointes - TFFC</b>
<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
<b>Altitude</b>	10 ft (1 hPa)
<b>ATS adjacents</b>	TMA 1 Pointe-à-Pitre : 1000 ASFC/2500 AMSL – FL105 (classe D) SIV Pointe-à-Pitre : SFC – 2500 AMSL (classe G)
<b>Pistes</b>	11 (114°) : TODA 584, ASDA 584, LDA 584 29 (294°) : TODA 584, ASDA 618, LDA 584
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 11</u> : main droite 1000 ft <u>RWY 29</u> : main gauche 1000 ft
<b>Remarques</b>	-

#### 5.8.4 Les héliports

<b>Indicatif</b>	<b>Nom</b>
<b>XXXX</b>	CHU de Pointe à Pitre / Abymes – Centre Hospitalier aux Abymes

### 5.9 Procédures locales spécifiques

#### 5.9.1 POGO – Transfert entre TFFR et TFFF

Des points de sortie et d'entrée en TMA de TFFR sont obligatoires pour effectuer les liaisons entre Martinique Aimé Césaire et Guadeloupe Maryse Condé.

Au départ de TFFR, les pilotes devront se conformer aux SID KATIM (RWY12 et RWY30). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau impair.

A l'arrivée à TFFR les pilotes devront se conformer aux STAR LIDOS (RWY12 et RWY30). Le niveau de vol choisi au plan de vol devra être un niveau pair.

## 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](#).