

# LFVP - Saint Pierre



## **Manuel d'exploitation de**

### **« Saint Pierre »**

### **LFVP**



**Avertissement** : ce document 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
26/06/2025	2507	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vérification AIRAC 2507</li><li>• Mise à jour générale du format</li><li>• Ajout du §6x</li></ul>

# 1. Généralités




L'aéroport de Saint-Pierre est situé sur l'île de Saint-Pierre dans l'enclave française de Saint-Pierre et Miquelon, au sud de Terre-Neuve - Canada.

Il est principalement utilisé par des appareils de petite taille (ATR), mais il peut tout de même accueillir des aéronefs de la famille B737/A320.

Code OACI	LFVP
Nom de l'aéroport	Saint-Pierre
Altitude du terrain	28 ft (1 hPa)
Déclinaison magnétique	17.80° W (20)
Piste	12/30 et 14/32

# 2. Contrôler la plateforme

## 2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA[1]
Saint Pierre Tour	<u>LFVP_TWR</u>	118.500	00:00 - 24:00	
Saint Pierre Approche	<u>LFVP_APP</u>	119.100	00:00 - 24:00	
Gander Radio*	CZQX_CTR	134.300	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.

\*Position ouvrable que des membres de, ou détenant un GCA de, la division CA - Canada

### **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 une qualification minimale pour être autorisé à ouvrir la position. Par exemple, pour ouvrir la position LFVP\_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 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

Charger le secteur « LFVP » comprenant l'aérodrome de Roland Garros et ses environs, contenu dans l'ensemble « PM – Saint Pierre TMA ».

Le manuel d'utilisation d'Aurora est disponible [via ce lien](#).

### 2.2.2 L'information aéronautique (AIP)

Accédez à la version numérique des cartes et de l'information aéronautique de l'aéroport [via ce lien](#).

## 2.3 ATIS

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

- Nom de votre position : **Saint Pierre Tower/Approach**
- Station METAR : **LFVP**
- 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) : **FL180** (1013<QNH<1048) ou **FL190** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : ft **18000**
- 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.

ATIS

X

ATIS Active

ALPHA

STATIC

Saint Pierre Approach

LFVP

08

08

X

Transition

FL

1900

X

Transition Alti

ft

18000

Saint Pierre Approach TRL FL1900 / TA 18000ft RMK / Expect RNP 08 /

Remarks

/ Expect RNP 08 /

CANCEL

SEND

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 :**

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 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 [ATC FR-1](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

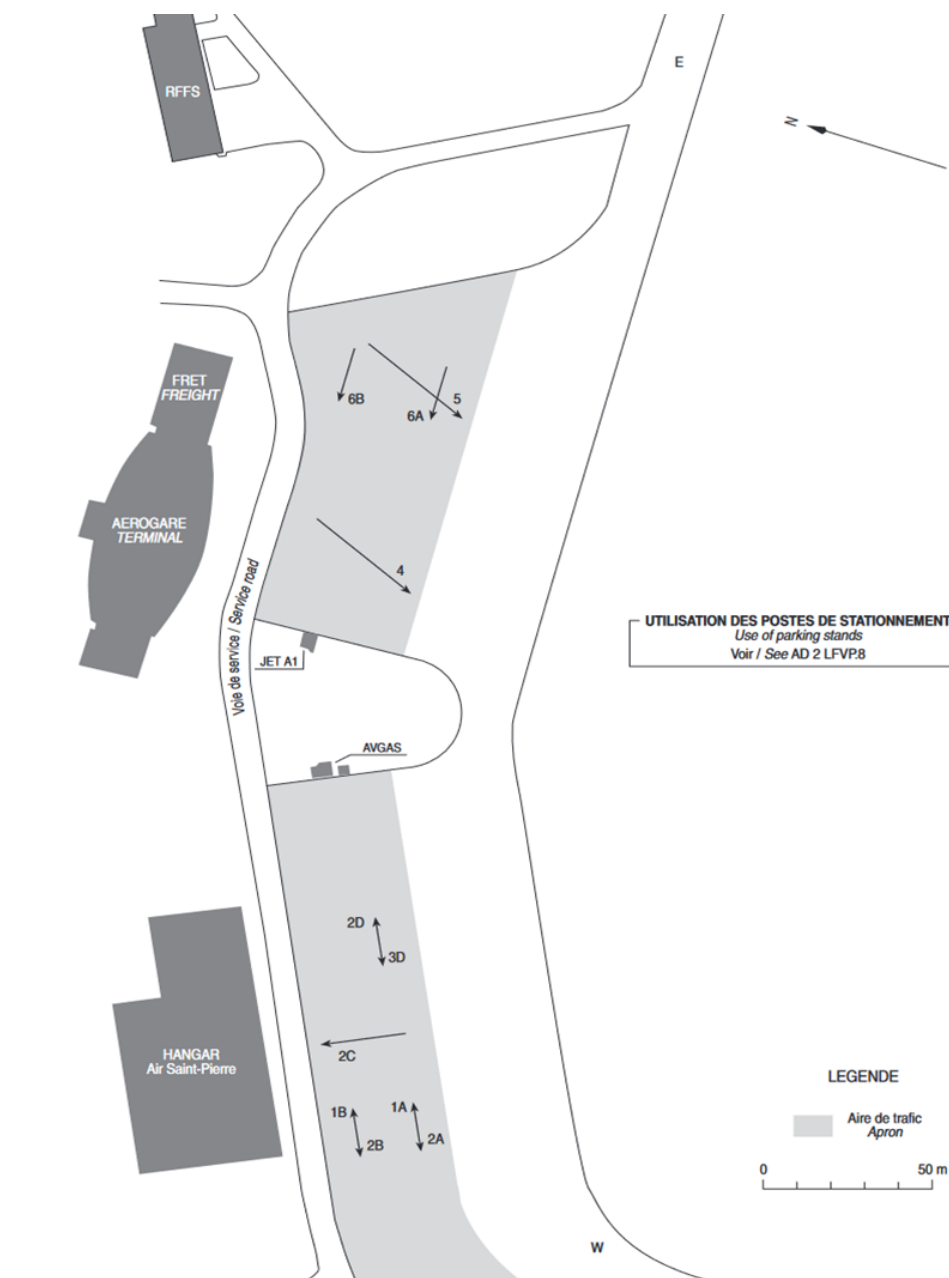
## 3. Description de l'aérodrome

---

### 3.1 Les aires de trafic

L'aire de trafic est divisée en deux parties principales. L'une est située devant l'aérogare principale de l'aéroport. Deux postes peuvent accueillir des avions de type B737. Mis à part ces deux postes de stationnement spécifiés, le stationnement est assez libre sur cette aire de parking.

La seconde aire de trafic, située devant le bâtiment d'*Air Saint-Pierre*, comporte une place de stationnement dédiée à *Air Saint-Pierre*. De part et d'autre se trouvent les aires de parking pour aviation générale et avions de passage, types légers.



### Attribution recommandée des portes en fonction des compagnies réelles :

Parking	Compagnies	Type avions
1A - 1B	/	TRIN - BE20 - BE9L
2A - 2B	/	TRIN - BE20 - BE9L - B350 - C525
2C (Accès hangar)	SPM	AT46
2D - 3D	/	B190 - DH8C - C525 - PRM1
4 - 5	ASL - SPM	B737 - AT46 - DH8C - EH10



Parking	Compagnies	Type avions
6A - 6B	SPM	F406 - TBM7

**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

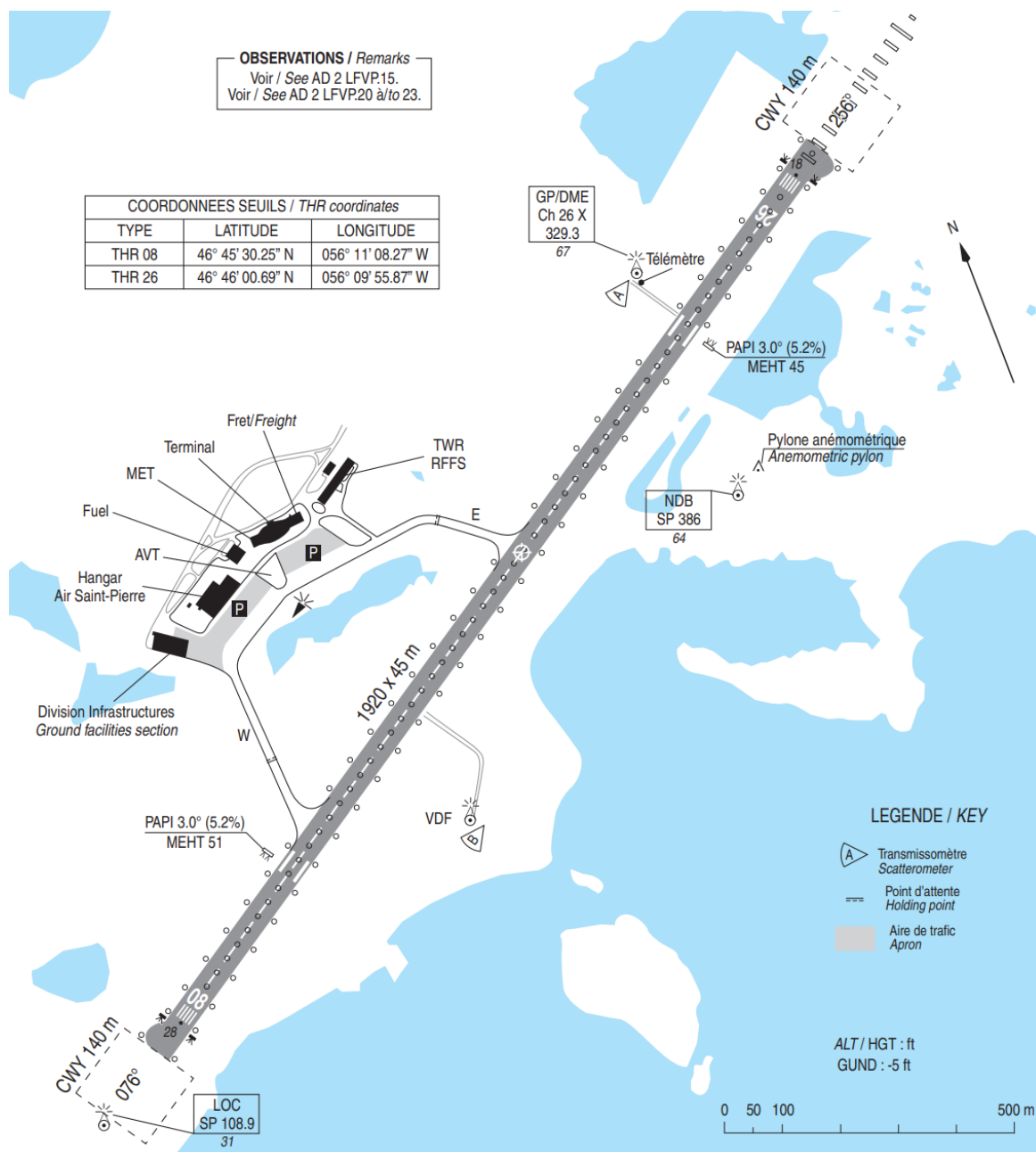
Les voies de roulage sont assez simple sur l'aéroport. Un taxiway unique relie les parkings à la piste, divisé en une appellation E et W en fonction de la configuration des pistes.

Les largeurs des taxiways permettent l'accueil des catégories d'avion suivantes :

Taxiway	Code	Exemple type max
TWY E, W	C	B737 - AT76

**OBSERVATIONS / Remarks**  
 Voir / See AD 2 LFVP.15.  
 Voir / See AD 2 LFVP.20 à/to 23.

COORDONNEES SEUILS / THR coordinates		
TYPE	LATITUDE	LONGITUDE
THR 08	46° 45' 30.25" N	056° 11' 08.27" W
THR 26	46° 46' 00.69" N	056° 09' 55.87" W



## RAPPEL :

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulages 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 de Saint Pierre, il n'y a pas de position GND, c'est donc la position TWR qui gère cette zone, c'est également lui qui délivre les clairances de départ - à donner de préférence pendant le roulage. Sa juridiction s'étend du parking ou de la porte jusqu'aux évolutions sur la piste.

Attention à la bonne phraséologie au roulage : la clairance « Roulez point d'arrêt E piste 26 » n'est pas tout à fait correcte. Préférez « Roulez point d'attente piste 26 via E ». En effet E n'est pas le nom d'un point d'attente mais d'une voie de roulage.

## 3.3 La piste

Caractéristiques principales de la piste :

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
08	077	1 920 x 45 m	1 920 m	2 060 m	1 920 m	1 860 m
26	257		1 920 m	2 060 m	1 920 m	1 860 m

Le taxiway W et E ne desservent pas les seuils de piste 08 et 26. Toutefois des aires de retournement sont disponibles aux deux seuils pour profiter de toute la longueur de piste disponible.

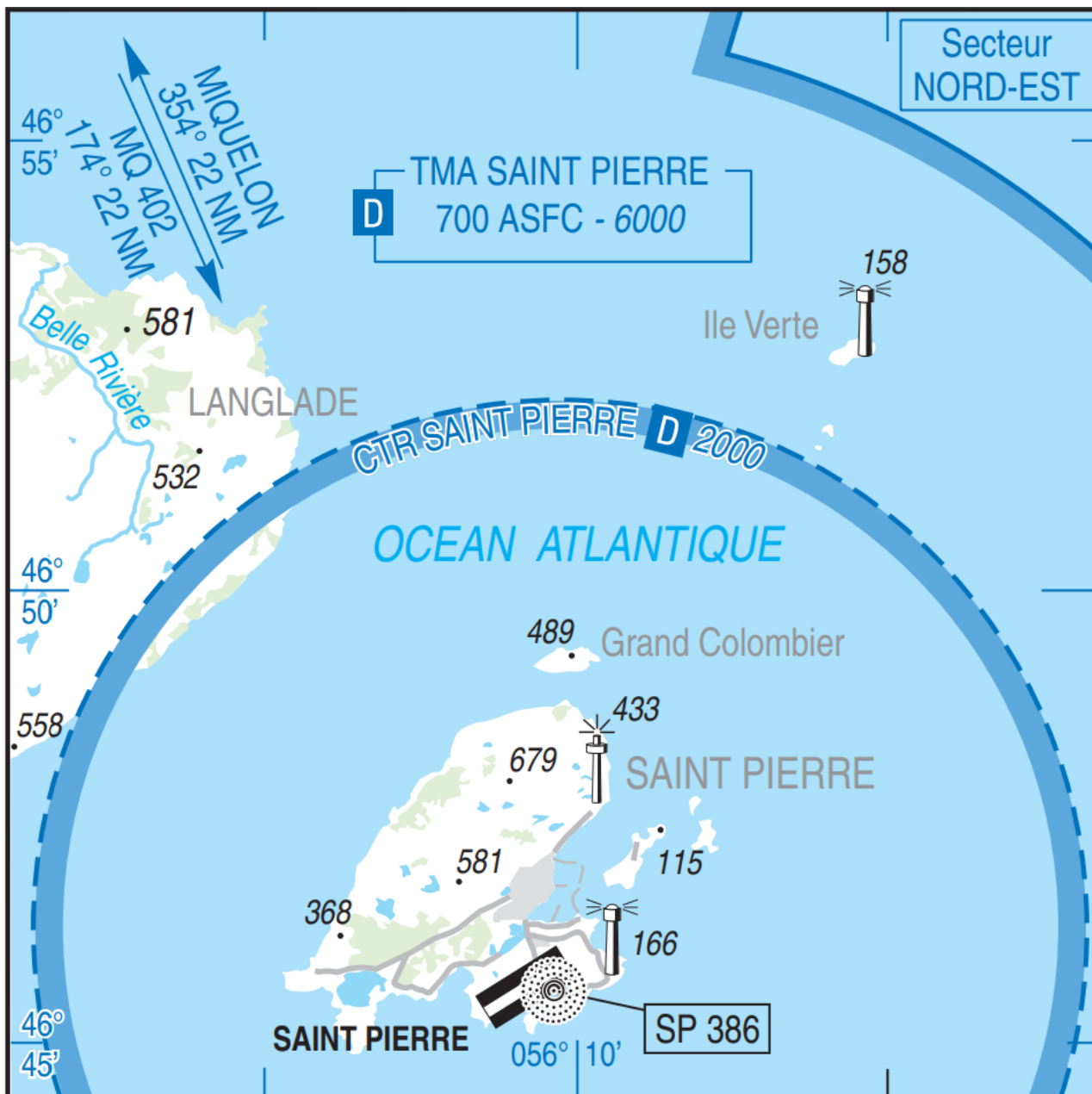
**La configuration préférentielle est** : face Ouest avec la 26 au départ et à l'arrivée, avec présence d'une procédure ILS en piste 26.

Cependant, le contrôleur doit savoir répondre de manière adéquate si un pilote demande une autre piste ou procédure que prévu dans l'ATIS.

Aucunes distances de décollage ne sont déclarées au croisement des voies de roulages.

## 4. Description de la CTR

La CTR de Saint-Pierre consiste en un cercle de 6 NM de rayon autour de l'aérodrome, et elle s'étend du sol à 2 000 ft AMSL. Elle est de classe D.



## **RAPPEL :**

La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire. Également, 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	Droite	1 000 ft	Après décollage, éviter le survol des agglomérations
26	Gauche		N/A

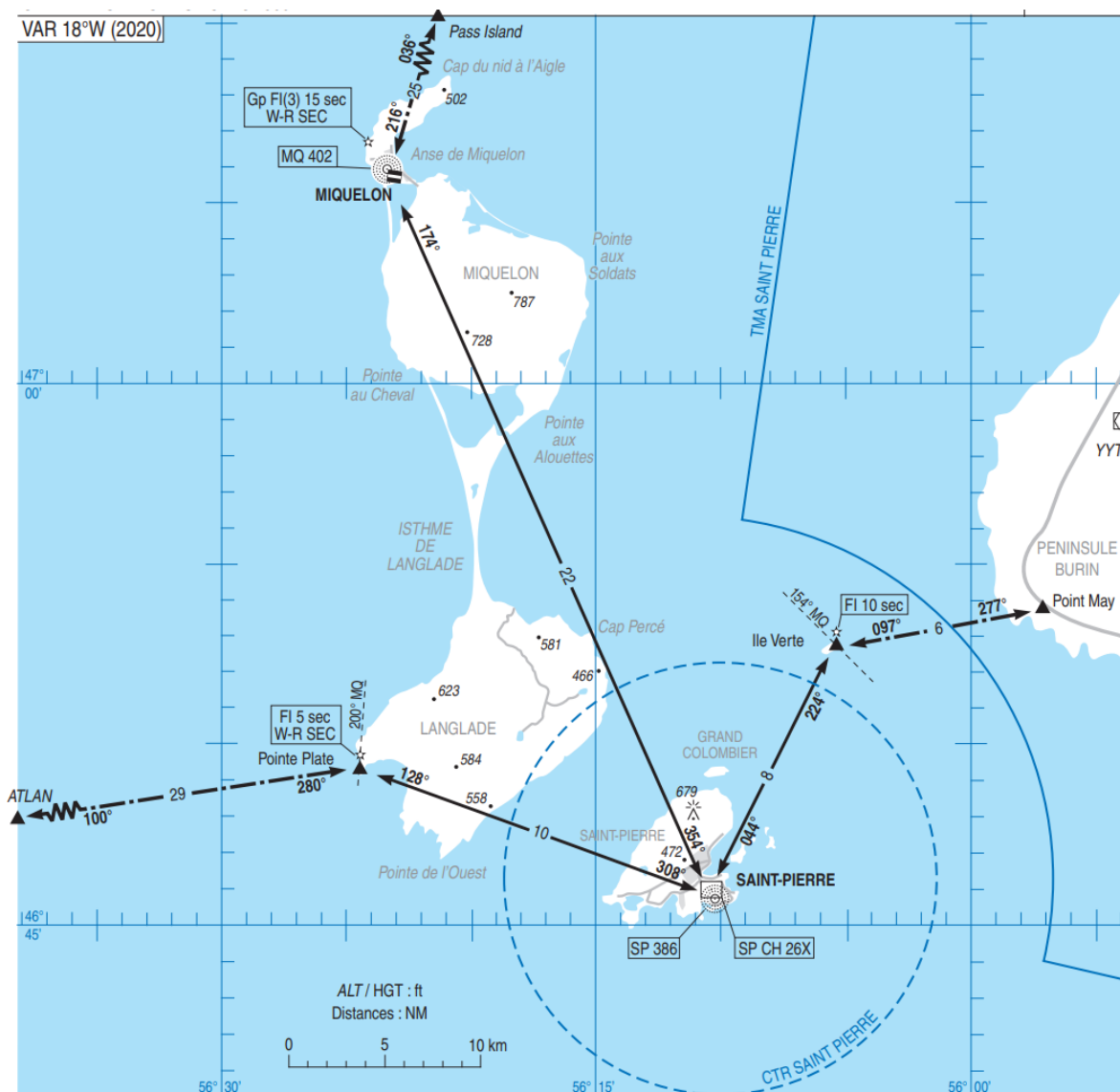
Survol de l'agglomération de Saint-Pierre :

- 1 700 ft pour monomoteurs à piston.
- 3 300 ft pour bimoteurs à piston ou tout avion à turbine

Circuits basse hauteur autorisés dans le sens publié à 500ft AAL minimum.

## 4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Les points VFR publiés concernent la zone de la TMA de Saint-Pierre, tous situés hors de la CTR. La carte ci-dessous représente ces points VFR, qui sont définis principalement pour le VFR de nuit :



## 4.3 Le VFR spécial

Les conditions de vol VFR spécial publiées pour l'aéroport de Saint-Pierre sont :

- Pour les avions : VIS 2 500 m et plafond : 1 000 ft.
- Pour les hélicoptères : VIS 800 m et plafond : 600 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 sur le 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.

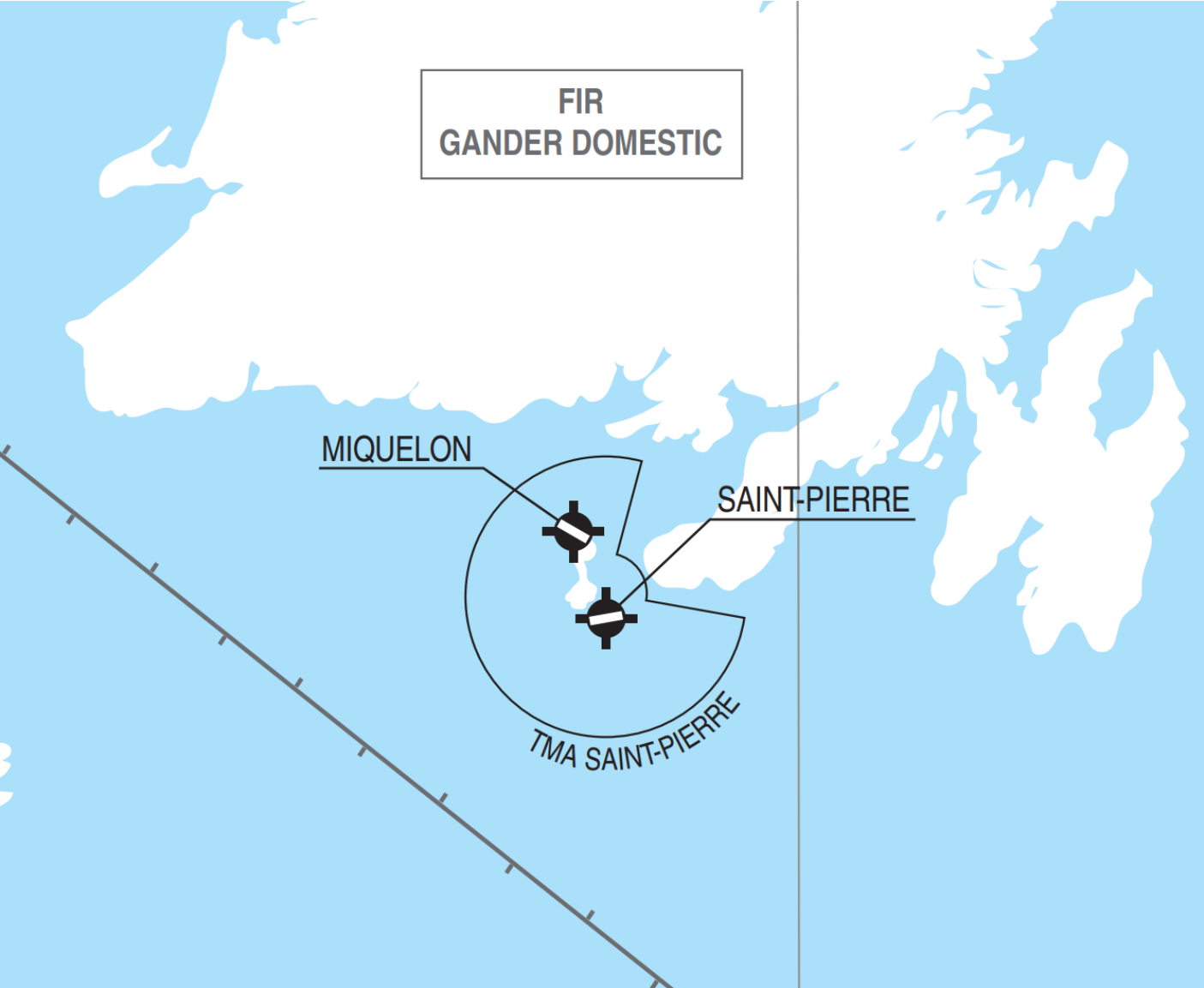
## **4.4 La gestion des hélicoptères**

Il n'y a pas de procédure dédiée aux hélicoptères dans la CTR ou la TMA de Saint-Pierre. Ils sont à contrôler comme des avions à ailes fixes.

## **5. Description des TMA, CTA et SIV**

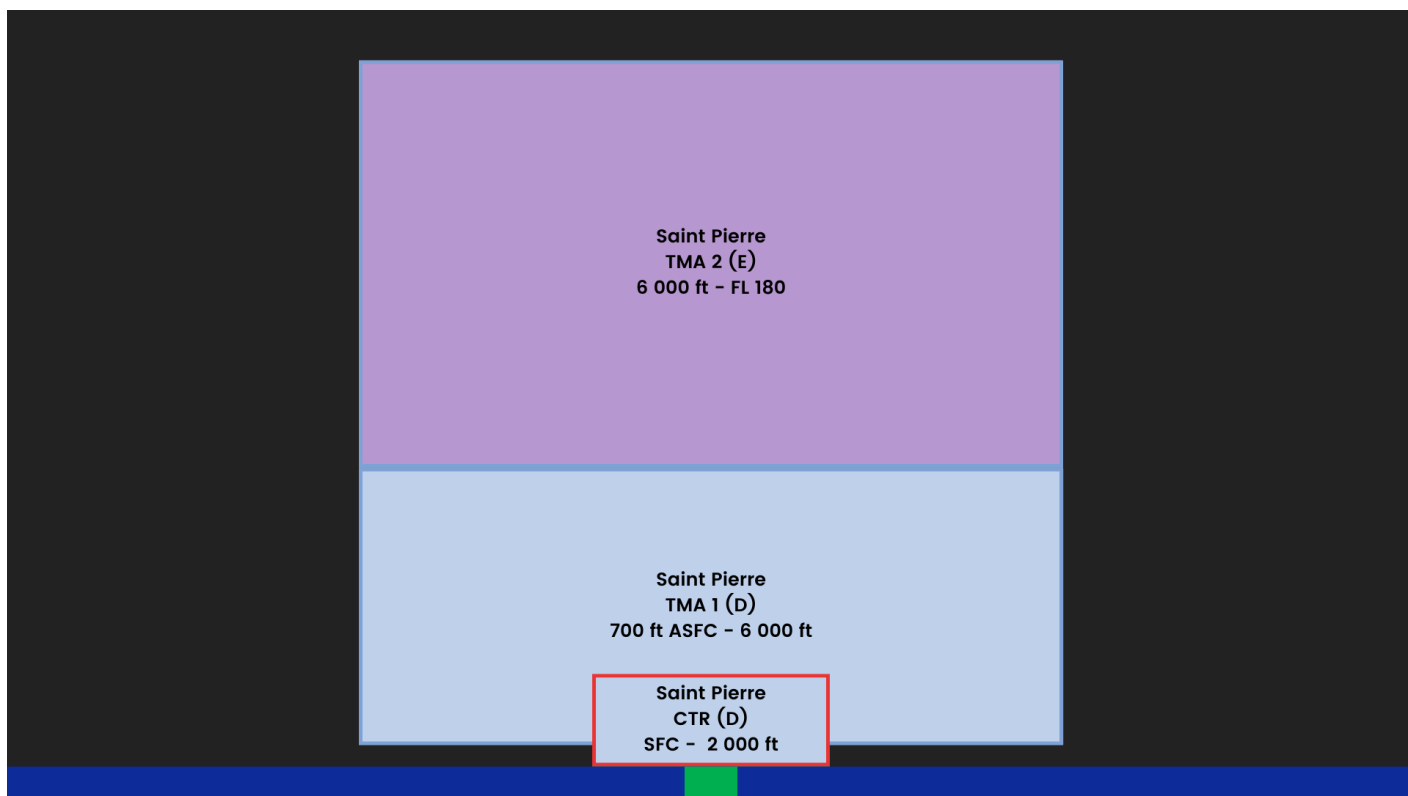
La TMA Saint-Pierre consiste en trois quarts de cercle de 35 NM de rayon centré sur l'aéroport de Saint-Pierre, géré par l'Approche. Le dernier quart correspond à un rayon de 10 NM à l'est du terrain, à cause de la présence des terres de Terre-Neuve.

Il n'y a pas de SIV défini à Saint-Pierre & Miquelon, l'espace étant totalement inclus dans la TMA.



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	700 ft ASFC	6 000 ft	N/A
TMA 2	E	6 000 ft	FL 180	





## **RAPPEL :**

La TMA sous 6 000 ft est un espace de classe D, sa 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 au-dessus de 6 000 ft 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, hors de la TMA l'espace est 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 CTA (Control Traffic Area) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Saint Pierre il n'y a pas de SIV à proprement parler ni de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées, ainsi que le service d'information de vol dans la mesure de ses compétences et de la densité de trafic.

Compte tenu du plafond de la TMA opérée par Saint-Pierre (18 000 ft), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure à 18 000 ft. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Gander Centre).

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 LFVM 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 du réseau

Le secteur de Saint Pierre ne comporte aucune zone réglementée activable sur le réseau.

### **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)

Saint Pierre n'est pas couverte par un équipement radar, les AMG n'existent pas. Toutefois, les altitudes minimales de sécurité des procédures d'approche sont de 2 000 ft dans un rayon de 25 NM autour du NDB SP.



# 5.3 Responsabilités de la position Départ

Saint Pierre ne dispose pas de position Départ.

# 5.4 Les procédures de départ

Les itinéraires normalisés de départ (SID, Standard Instrument Departure) sont décrits dans le tableau suivant :

SID				
Piste	SID	Type	Niveau Initial	Restrictions
08	ATLAN 2E	CONV	N/A	N/A
	ATLAN 2T	RNAV	5 000 ft	
	DARIM 2E	CONV	N/A	
	DARIM 2T	RNAV	5 000 ft	
	VP400 2T			
	VP500 2T			
	MQ 2E	CONV	1 000 ft	POGO vers LFVM
	VM302 1E	RNAV	2 000 ft	
	VM401 1E			
26	ATLAN 2U	RNAV	5 000 ft	N/A
	ATLAN 2W	CONV	N/A	
	DARIM 2U	RNAV	5 000 ft	

SID				
Piste	SID	Type	Niveau Initial	Restrictions
DARIM 2W	CONV	N/A		
VP400 2U	RNAV	5 000 ft		
VP500 2U				
MQ 2W	CONV	1 000 ft		
VM302 1W	RNAV	2 000 ft		POGO vers LFVM
VM401 1W				

Préférez les départ RNAV ([en bleu](#)) pour des soucis de séparation. Cependant en fonction du point de sortie de la TMA ou des équipements de l'avion, un départ CONV sera obligatoire. Assurez-vous de maintenir les séparations minimales entre les trafics dans le cas de croisement entre SID RNAV et CONV, avec les méthodes décrites dans le [chapitre 6](#).

### **RAPPEL :**

Tous les départs normalisés (SID) de Saint Pierre comportent un nom qui est fonction de la piste en service (2E pour la 08 et 2W pour la 26). Par conséquent, la piste en service peut être omis lors de la clairance de départ.

Départs omnidirectionnels :

Piste	Départ omnidirectionnel
<b>08</b>	Monter RM 077° jusqu'à 1 000 ft (972), puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
<b>26</b>	Monter RM257° jusqu'à 1 000 ft (972), 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, lorsque ceci arrive, il faut savoir répondre positivement et correctement. Lorsque la clairance de départ est donnée par le GND ou la TWR et l'APP est présent, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.

À noter que sur Saint Pierre, au vu de la faible densité de trafic, les départs omnidirectionnels sont souvent utilisés à l'instar des SID. Veuillez cependant à vérifier la compatibilité de la position des autres trafics dans la TMA avant d'approuver un départ omnidirectionnel, afin de maintenir les séparations minimales.

## 5.5 Les procédures d'arrivée

Les itinéraires normalisés d'arrivée (STAR, *Standard Terminal Arrival Route*) sont décrites dans le tableau suivant :

STAR				
Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
08 & 26	ATLAN 2A	CONV	SP / LONBA	2 000 ft à l'IAF
	YYT 2A		SP / IMOSA	
	MQ 2A		SP / ULBER	
08	ANTAL 2R	RNAV	SP	2 000 ft à l'IAF
	DARIM 2R			
	VP400 2R		IVP08	1 900 ft à l'IAF
	VP500 2R			

STAR				
Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
26	ANTAL 2S	RNAV	SP	2 000 ft à l'IAF
	DARIM 2S		IVP26)	
	VP400 2S			
	VP500 2S			

## 5.6 Les procédures d’approche

Les procédures finales d’approche (FNA) sont :

FNA				
Piste	Approche	IF/IAF	Balises	FAF/FAP (Altitude)
08	RNP 08*	IVP08	N/A	FVP08 (1 600 ft)
	NDB	9.1 NM SP	SP (386)	5.6 NM SP (1 600 ft)
26	ILS/LOC Z 26*	IVP26	SP (108.900)	5 NM SP (1 600 ft)

FNA				
Piste	Approche	IF/IAF	Balises	FAF/FAP(Altitude)
ILS/LOC Y 26	IVP26	SP (108.900)	5 NM SP (1 600 ft)	
RNP*	IVP26	N/A	FVP26 (1 600 ft)	
NDB	10 NM SP	SP (386)	5 NM SP (1 600 ft)	

Les procédures préférentielles sont noté avec : \*

### 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 D ou E). Vérifiez le plancher de chaque TMA et autorisez la descente à une altitude 500 ft plus haut que le plancher (1 200 ft ASFC dans la TMA).

**Attention :** À Saint Pierre, la déclinaison magnétique est : 17° Ouest, la direction du vent dans un METAR est une direction magnétique, il faut donc la corriger de la déclinaison, ici +17°.

Donc pour un METAR qui donne : 16015KT, corrigé cela donne : 17715KT, soit annoncé : 18015KT aux pilotes.

## 5.7 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Saint Pierre comporte aérodromes gérés par un agent AFIS.



### 5.7.1 Les aérodromes contrôlés

Pas d'aérodromes contrôlés dans le secteur de Saint Pierre.

## 5.7.2 Les aérodromes sous agent AFIS

### **RAPPEL :**

Les aérodromes gérés par un agent AFIS sont des espaces non contrôlés. Sur IVAO, l'ATC connecté en position Tour doit prendre l'indicatif (LFXX\_FIS\_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

Aérodrome	Informations
LFVM - Miquelon	<a href="#">Fiche</a>

## 5.7.3 Les aérodromes en auto-information

Pas d'aérodromes en auto-information dans le secteur de Saint Pierre.

## 5.7.4 Les héliports

Pas d'hélicoptères dans le secteur de Saint Pierre.

# 6. Particularités terrain

## 6.1 Installation radar PSR et SSR

Saint Pierre n'est pas couverte par un équipement radar (primaire - PSR comme secondaire - SSR), les AMG n'existent pas. L'attribution d'un code transpondeur n'est d'ailleurs pas utile car



incohérente (**laissez 2000 par défaut**).

Le service de contrôle n'est pas assuré par ce biais, et la séparation se fait de manière procédurale.

Le contrôle et la séparation procédural sont décrits dans la base documentaire IVAO France, disponible via [ce lien](#).

Toutefois, les principes de base sont résumés ci-après et adaptés aux spécificités de Saint Pierre.

## 6.2 Principes généraux du contrôle procédural

Le contrôle procédural est effectué sans visualisation radar, donc sans image 2D de l'espace aérien, et sans possibilité de guidage ou séparation radar. Ainsi, la séparation est assurée en respectant des procédures standard de séparation non radar.

La séparation peut être découpée en deux parties distinctes : la séparation verticale (en altitude) et la séparation horizontale (séparation géographique).

Pour que deux trafics soient considérés comme séparés, au moins une de ces deux catégories de séparation doit être effective.

### 6.2.1 Séparation verticale

La séparation verticale est assurée lorsque la différence d'altitude entre deux trafics est supérieure à la valeur minimale réglementaire. La séparation verticale est donc obtenue en instruisant les trafics à évoluer à des altitudes/niveaux différents.

En fonction de l'espace aérien au sein duquel le trafic évolue, la séparation verticale minimale pourra être de 1 000 ft ou de 2 000 ft.

En espace RVSM, cette séparation est de :

- 1 000 ft en-dessous du FL 410
- 2 000 ft au-dessus du FL 410

Pour les aéronefs non équipés RVSM, aéronefs d'état compris, la séparation verticale est de 2 000ft au-dessus du FL 290.

## 6.2.2 Séparation horizontale

La séparation horizontale est assurée lorsque deux trafics sont espacés géographiquement de plus d'une certaine distance réglementaire. Cette distance varie en fonction du moyen utilisé pour déterminer la position des trafics (NDB, VOR, GNSS), de leur vitesse, de leur divergence de route, etc.

On distinguera séparation latérale, lorsque deux trafics ne suivent pas la même route mais se croisent ou évoluent proches l'un de l'autre ; et séparation longitudinale, lorsque deux trafics suivent la même route ou procédure et donc se suivent.

Une séparation horizontale peut également se traduire par une séparation en temps (heure de passage sur un point donné) et/ou en vitesse, les trois valeurs étant liées.

Les détails des techniques de séparation horizontale sont nombreux et complexes. Leur description est faite sur l'article du Wiki IVAO France dont le lien est donné au début de ce chapitre.

## 6.2.3 Séparation à vue

Une clairance de séparation à vue peut être délivrée à un trafic en vol contrôlé vis-à-vis d'un autre trafic en vol contrôlé :

- En VMC et de jour ;
- Dans un espace aérien de classe D ou E, pendant la montée ou la descente ;
- Sous 10 000 ft ;
- Sur demande d'un pilote, y compris pour un trafic au départ ou à l'arrivée ;
- Avec l'accord du pilote de l'autre trafic.

Le contrôleur n'assure alors plus la séparation entre les 2 trafics concernés. L'organisme du contrôle doit être prêt à délivrer une clairance complémentaire si le trafic suiveur signale qu'il rencontre des conditions météorologiques l'empêchant de poursuivre son vol en VMC jusqu'à la limite de sa clairance.

# 6.3 Procédures de séparation à Saint Pierre

## 6.3.1 Séparation entre arrivées

Afin de conserver une séparation horizontale entre deux trafics à l'arrivée sur LFVP, une séparation en temps sera opérée sur les IAF. Elle correspond à la cadence d'approche maximale, définie comme telle :

QFU	08	26
IAF	IVP08 SP	IVP26 IMOSA - ULBER SP
Cadence	7 min	7 min

Sur LFVM, aucune cadence n'est définie, le n°2 sera maintenu dans un circuit d'attente publié, 1 000ft minimum au-dessus de l'altitude de remise de gaz publiée, jusqu'à l'atterrissage du précédent.

Si la cadence ne peut être respectée après interrogation des ETA sur l'IAF, alors une HAP (Heure d'Arrivée Prévue) ou EAT (*Expected Approach Time*) doit être communiquée aux pilotes concernés le plus tôt possible. Après réception, il est de la responsabilité des pilotes de respecter l'HAP donnée, et au contrôleur de séparer verticalement les trafics.

### 6.3.2 Coordination

Quelle que soit la, ou les, méthodes de séparations utilisées, la coordination est primordiale avec les stations adjacentes.

Pour les vols au départ de FMEE et FMPE, la station responsable du GND est en charge de transmettre à l'approche, avant que le trafic ne mette en route, son indicatif, le niveau de vol demandé et le point de sortie de la TMA. L'approche s'accordera ensuite sur la clairance à donner en fonction du trafic déjà présent dans la TMA.

Pour les vols à destination de LFVM, l'approche avertira l'AFIS de l'heure prévue d'arrivée sur l'IAF. En cas d'approche à vue, l'approche communique à l'AFIS la trajectoire prévue (verticale, vent-arrière, directe, ...).

Le transfert entre les stations s'effectuera le plus tôt possible, toutes séparations assurées.

Pour les aéronefs vers Miquelon, l'approche assure les services de contrôle, d'information, et d'alerte jusqu'en limite d'espace contrôlé (700ft).

## 6.4 Gestion du CPDLC

La plateforme de Saint Pierre n'est pas équipée par un CPDLC, ainsi, il n'est pas nécessaire de l'activer sur IVAO.

## 6.5 Procédure LVP

Du fait de sa situation géographique, l'aéroport de Saint-Pierre est sujet à une météo pouvant entraîner la mise en place des procédures LVP (Low Visibility Procedures) sur le terrain, permettant l'exécution :

- D'approches ILS CAT I avec RVR < 800 m, CAT II et CAT III en piste 26 ;
- Des LVTO pistes 08 et 26 - LVTO from runways 08 and 26 ;
- Des LVTO en piste 26 avec RVR < 150 m pour les catégories A, B et C.

### 1. La Piste :

La piste 26 est équipée d'un ILS homologué pour les approches CAT I, CAT II et CAT III. La piste 26 est équipée d'un balisage lumineux qui permet les approches CAT I, CAT II, CAT III et LVTO. La piste 08 n'est pas équipée d'ILS. Les LVTO piste 08 ne sont possibles que pour les catégories A, B et C que si RVR > 150 m.

### 2. Voies de circulation :

Les voies de circulation E et W sont utilisables en LVP, mais ne **sont pas équipées** de barres d'arrêt.

### 3. Critères de mise en place et fin des LVP :

Les procédures LVP sont déclenchées quand la RVR est inférieure à 800 m ou quand le plafond est inférieur à 200 ft.

Les LVP sont terminées quand la RVR redevient supérieure à 800 m, que le plafond est supérieur à 200 ft et qu'une amélioration de ces conditions est attendue.

### 4. Restrictions d'exploitation :

La mise en place des procédures LVP n'autorise que le roulage d'un seul mobile (aéronef ou véhicule) à la fois sur l'ensemble de la plateforme.

## 7. Crédits

---

## 7.1 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact FIR Outre-Mer](#)

## 7.2 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](#) et une page [Instagram](#).

---

***Ce document a été édité et mis à jour par la Division IVAO France***