

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 TFFJ.1

Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*

TFFJ - SAINT BARTHELEMY

AD 2 TFFJ.2

Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data*

1	Position GEO ARP Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	17°54'16"N 062°50'38"W	
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	800 m NE de GUSTAVIA	800 m NE of GUSTAVIA city
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i> Température de référence / <i>Reference temperature</i>	48 ft	
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	-137 ft	
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i> Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	14.48°W 2020	
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i> Adresse / <i>Address</i> Telephone FAX TELEX AFS	COLLECTIVITE DE SAINT BARTHELEMY Aéroport de Saint Jean - Gustave III 97133 SAINT BARTHELEMY 0590 27 65 41 0590 27 98 50 TFFJZPX	
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	VFR	
8	Observations / <i>Remarks</i>	E-mail : aeroport@comstbarth.fr	

AD 2 TFFJ.3

Horaires *Operational hours*

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	1100 - SS+15	
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	Douanes: PN 24HR, LUN-VEN : 1100-2200 - SAM : 1130-1600. Police: 1100-SS+15.	Custom: PN 24HR, MON-FRI : 1100-2200 - SAT : 1130-1600. Police: 1100-SS+15.
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	NIL	
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	BRIA ANTILLES-GUYANE H24 (voir/see GEN)	
5	BDP / <i>ARO</i>		
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>		
7	ATS	AFIS : 1100 - SS + 15	
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	NIL	
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	O/R 1100 - SS+15	
10	Sûreté / <i>Safety</i>	1100 - SS+15	
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>		
12	Observations / <i>Remarks</i>	Douanes : TEL : 0590 27 68 80 - FAX : 0590 27 59 67 - Toute marchandise importée en provenance de l'étranger, de Saint-Martin, des îles de Guadeloupe et Martinique est obligatoirement soumise à déclaration à l'arrivée auprès du service territorial du droit de quai (droitsdequai@comstbarth.fr), avec préavis recommandé de 24 HR. - Vols à destination de TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM autorisés sous condition de dépôt d'une "déclaration de vol" avec préavis de 24 HR auprès du CLI (Centre de Liaison Inter-services de la Douane) à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr, uniquement pour les équipages et passagers sans bagage accompagné ou non accompagné, à l'exclusion de tout fret qu'il soit classique, express ou postal, et à l'exclusion de sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €. - Vols à destination de TFFS, TFFB, TFFC, TFFA, TFFM comprenant bagage accompagné ou non accompagné, ou fret qu'il soit classique, express ou postal ou bien sommes, titres ou valeurs d'un montant supérieur à 10 000 €, formalités d'immigration et de douane préalables à effectuer à TFFR . - Vols à destination de TFFG autorisés sous condition de dépôt d'une déclaration de vol auprès du CLI à l'adresse cli-guadeloupe@douane.finances.gouv.fr avec préavis de 24 HR. - Autres destinations : sans objet. Police : TEL : 0590 51 17 03.	

AD 2 TFFJ.4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>		
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	NIL	
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>		
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>		
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Réparations par sociétés de maintenance basées	Possible repairs by based maintenance companies.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Assistance recommandée pour les vols commerciaux et les aéronefs d'aviation générale/d'affaires de MTOW > 3t. Assistance aéroportuaire : - ATS Handling : 0590 27 61 01 - FAX : 0590 29 15 49 E-mail : charter@atssbh.com - St-Barth Services : 0590 29 28 17 - FAX : 0590 29 37 52 E-mail : ops@stbartservices.com - Barth's Aviation : 0590 27 72 98 - 0690 58 67 25 E-mail : maxime.desouches@wanadoo.fr - St-Barth Rway : 0590 27 12 35 - 0690 88 16 23 E-mail : management@stbarthrway.com, ops@stbarthrway.com - 5 Stars Services : 0590 27 61 01 - 0690 46 74 67 E-mail : rod97133@gmail.com	Handling advisable for commercial flights and general aviation/corporate ACFT of MTOW > 3t. Handling companies : - ATS Handling : 0590 27 61 01 - FAX : 0590 29 15 49 E-mail : charter@atssbh.com - St-Barth Services : 0590 29 28 17 - FAX : 0590 29 37 52 E-mail : ops@stbartservices.com - Barth's Aviation : 0590 27 72 98 - 0690 58 67 25 E-mail : maxime.desouches@wanadoo.fr - St-Barth Rway : 0590 27 12 35 - 0690 88 16 23 E-mail : management@stbarthrway.com, ops@stbarthrway.com - 5 Stars Services : 0590 27 61 01 - 0690 46 74 67 E-mail : rod97133@gmail.com

AD 2 TFFJ.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	www.saintbarth-tourisme.com	
2	Restaurants	Bar snack restaurants sur l'aérodrome et à proximité	Restaurants and bar at AD and in the vicinity.
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Taxis, voitures de location.	Taxis, car rental.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	Pharmacie en face aéroport, hôpital en ville.	Chemistshop in front of airport, hospital in town.
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	DAB, change à proximité aéroport.	ATM, change office near terminal.
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	En ville et sur AD.	In town and on AD.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Boutiques à l'étage commercial aéroport.	Shops on air terminal sales floor.

AD 2 TFFJ.6

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	3	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	1 VIM 24 P2.5 + 1 VIM 16 P2.5 + 1 VIRP 250	
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Moyens privés maxi 6 t.	Private capabilities up to 6 t
4	Observations / <i>Remarks</i>	Niveau 3 : 1100 - SS + 15. Niveau 1 : En dehors de ces horaires.	Level 3 : 1100 - SS + 15. Level 1 : Out of these SKED.

AD 2 TFFJ.7

Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>	
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	
5	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 TFFJ.8**Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification Aprons, TWY and check locations**

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Béton rigide	Concrete
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	5.7 t	
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	A, B, C, D : 10 m H : 5 m	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	Béton rigide	Concrete
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	5.7 t	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	Peigne piste 10	RWY 10 threshold marking
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	47 ft.	
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>		
6	Observations / <i>Remarks</i>	TWY H réservé uniquement pour les hélicoptères.	TWY H reserved only for HEL.

AD 2 TFFJ.9**Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / *Surface movement guidance and control system, marking***

1	ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i>		
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>		
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>		
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	Présence sur RWY 10-28 de marques spéciales latérales à 267 mètres du seuil 10	Special RWY edge marking situated 267 meters after THR 10
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 TFFJ .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>		
4	Observations / <i>Remarks</i>		

AD 2 TFFJ.10**Obstacles aux abords de l'aérodrome *Aerodrome obstacles***

Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts*

AD 2 TFFJ.11**Renseignements météorologiques *Meteorological information***

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	MARTINIQUE Aimé Césaire
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 TFFJ .3
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>	
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	
	Période de validité / <i>Validity period</i>	
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	
5	Briefing, consultation	T
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	METAR AUTO
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	AFIS
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL : 0596 57 23 25

Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
10	NIL	NIL	150 x 60	706 x 60	NIL	(1)
28	NIL	NIL	NIL	706 x 60	NIL	(2)
(1) Pression maximale des pneus 0.9 MPa. / Maximum tyre pressure 0.9 MPa. Forte inclinaison de la bande de piste en amont du seuil 10. / Steep slope of RWY strip upstream of RWY 10.						
(2) Pression maximale des pneus 0.9 MPa. / Maximum tyre pressure 0.9 MPa. Bande partiellement sablonneuse en amont du seuil 28. / Partially sandy strip upstream of RWY 28.						

Distances déclarées *Declared distances*

Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

Espaces ATS *ATS airspaces*

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
AFIS	SAINT BARTH Information (FR) SAINT BARTH Information (EN)	118.450 MHz	HO	

AD 2 TFFJ.19 Moyens radio de navigation et d'atterrissage <i>Radio navigation and landing aids</i>									
Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	

AD 2 TFFJ.20

Règlements de circulation locaux Local traffic regulations

20.1 MANOEUVRES AU SOL

20.1 GROUND PROCEDURES

20.1.1 Généralités

Attention particulière à porter sur le non-respect de la marge de séparation de 4.50 m entre les avions circulant sur la voie de circulation longeant le PRKG Principal et ceux stationnés aux postes P1 à P4.

20.1.1 General

Be very careful because the 4.50 m separation distance between ACFT moving on the TWY along the Main apron and those parked on Stand P1 to P4 is not complied with.

20.1.2 Gestion des aires de trafic

- Les postes de stationnement sont attribués par l'exploitant et cette information est transmise par l'AFIS.
- Le stationnement des ACFT non basés est soumis à PPR auprès de l'exploitant d'aérodrome 48 HR avant l'arrivée sur l'aéroport par E-mail à aeroport@comstbarth.fr
- Le pilote assure la prévention des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers.
- Au départ et préalablement à tout déplacement, les aéronefs doivent obligatoirement contacter la fréquence AFIS.
- Les opérations de placement, de guidage et de tractage des ACFT et d'entrée/sortie sur les postes de stationnement sont réalisées conformément aux procédures de l'exploitant décrites dans le Manuel d'Exploitation des aires de trafic. Les passagers en mouvement sont sous la responsabilité des compagnies et des assistants en escale.
- De jour, la durée d'utilisation des postes de stationnement du parking principal (P1, P2, P3, P4) devra être minimale durant les escales de manière à ne pas dépasser 20 minutes.
- Les véhicules et engins en mouvement sont conduits par des personnes habilitées, surveillant leur environnement et responsables de leurs manœuvres.
- ACFT en stationnement : pour des raisons de sécurité les hélices doivent être stoppées pendant les escales.
- Les opérations embarquements/débarquements rotor tournant doivent être réalisées conformément aux procédures d'exploitation approuvées des opérateurs pour l'AD de Saint-Barthélemy.

20.1.2 Apron management

- Parking stands are allocated by AD operator and this information is given by the AFIS service.
- Parking for non-based ACFT is subject to PPR PN 48 HR before arrival by E-mail to AD operator : aeroport@comstbarth.fr
- The pilot ensures collision avoidance, his own separation and people's safety.
- On departure and prior to any movement, ACFT must contact AFIS frequency.
- Marshalling, vectoring, towing of ACFT and entry/exit operations on parking stands are carried out in accordance with the AD operator's procedures described in the Apron Operations Manual. Passengers moving are under the responsibility of airlines and handling agents.
- In the daytime, the holding time of main apron parking stands (P1, P2, P3, P4) will have to be minimal during stopovers in order to not exceed 20 minutes.
- Vehicles and moving machines are driven by authorized persons, watching their environment and responsible for their manoeuvring.
- Parked ACFT : for safety reasons, propellers have to be stopped during stopovers.
- Rotor turning embarkation/disembarkation operations shall be conducted in accordance with the operating procedures approved by operators for Saint-Barthelemy AD.

20.1.3 Utilisation des postes de stationnement

20.1.3 Use of parking stands

Postes Stands	ACFT de référence ou envergure MAX (m) Reference ACFT and / or MAX wingspan	Utilisation - Observations Conditions of use - Remarks
P1-P2-P3-P4	DHC6	Arrivée et départ simultanés sur les postes adjacents interdits. Prudence recommandée car la marge de séparation entre un ACFT critique stationné au P2 et les mâts porte-drapeaux face au terminal est inférieure à 3 m. Prudence recommandée car la marge de séparation entre un ACFT critique stationné au P3 et le bâtiment situé à proximité est inférieure à 3 m. <i>Simultaneous arrival and departure on adjacent stands is prohibited. Caution advised as separation distance between a critical ACFT parked on Stand P2 and the flagpoles located in front of the Terminal is less than 3 m. Caution advised as separation distance between a critical ACFT parked on Stand P3 and the neighboring building is less than 3 m.</i>
W1-W2-W3-W4 W5-W6-W7-W8	DHC6 (postes/ stands W1 à/ to W4) PC12 (postes/ stands W5 à/ to W8)	Postes W1-2-3-4 : au départ, braquage obligatoire vers le taxiway Alpha. Postes W6-7-8 : arrêt obligatoire et obligation d'obtenir l'information sur le trafic environnant avec le service AFIS avant le franchissement du point d'attente Alpha vers la piste pour les entrées et sorties des postes de stationnement. <i>Stands W1-2-3-4 : on departure, turn towards taxiway Alpha mandatory. Stands W6-7-8 : mandatory stop and obligation to obtain information on surrounding traffic with AFIS before crossing the holding point Alpha toward the runway, for entering and exiting parking stands.</i>
E1-E2-E3	ACFT Envergure / Wingspan < 11 m	Postes de stationnement O/R. Accès possible uniquement si P4 non occupé. Arrêt des moteurs à l'arrivée avant stationnement par repoussage manuel. E1, E3 : Aéronefs de code A ailes basses. E2 : Aéronef de code A aile haute. <i>Stands available upon request. Access possible only if P4 is empty. Engine stop on arrival before parking by hand push. E1, E3 : code A ACFT with low wings. E2 : code A high-wing ACFT.</i>
F1-F2	DHC6	Mouvement simultané sur le poste adjacent interdit. Mouvement avion interdit sur F2 en cas d'hélicoptère stationné sur H3.

		<i>Simultaneous movement on adjacent stand prohibited.</i> <i>Airplane movement on stand F2 is prohibited if an helicopter is parked on Stand H3.</i>
H1-H2-H3	EC45	Compte tenu du non-respect des marges de dégagements des itinéraires de circulation, les manœuvres simultanées d'hélicoptères sur les postes H1, H2 et H3 sont interdites. Les itinéraires de translation de/vers la piste et le sens de stationnement sur les postes H1, H2 et H3 relèvent de la responsabilité du pilote. Les cheminements préférentiels sont les suivants : - arrivée et départ H1 en translation de/vers la piste, - arrivée et départ H2 en translation de/vers la piste via le TWY H, - arrivée et départ H3 en translation de/vers la piste via le TWY C. Mouvement interdit sur H3 en cas d'avion stationné sur F2. Le pilote assure sa propre séparation vis-à-vis des tiers et des obstacles lors des manœuvres d'arrivée/départ sur les postes de stationnement. Les pilotes doivent laisser la priorité aux aéronefs à l'atterrissage et au décollage avant de quitter le poste de stationnement. Contact radio obligatoire avec l'AFIS pour obtenir l'information sur le trafic environnant avant le départ du poste de stationnement. Les phases d'attente au sol rotor tournant : dans la limite de 10 minutes avec régime moteur au ralenti. Stationnement limité aux opérations d'embarquement/débarquement en présence de l'assistance. Les opérations d'assistance sont interdites sur les postes de stationnement en cas d'arrivée/départ sur les postes adjacents. Les passagers doivent être encadrés à tout moment par le personnel assistant entre l'aéronef et le terminal. L'accueil des hélicoptères gros porteurs de longueur hors tout > 13 m, tels que A139, H160, H175 et S-76, est soumis à l'accord préalable du gestionnaire d'AD et uniquement en l'absence d'hélicoptères stationnés sur le parking HEL. <i>Simultaneous movements on helicopter stands H1, H2 and H3 are prohibited due to insufficient helicopter taxi-routes separation distance required.</i> <i>Translating to/from the runway and parking direction on parking stands H1, H2 and H3 are the responsibility of the pilot.</i> <i>Preferential entry/exit to the parking stands :</i> - arrival and departure H1 from/towards the runway, - arrival and departure H2 from/towards the runway via taxiway H, - arrival and departure H3 from/towards the runway via taxiway C. <i>Movement prohibited on H3 if an aircraft is parked on stand F2.</i> <i>Pilot ensures collision avoidance, its own separation and people's safety during arrival/departure maneuvers at helicopter parking stands.</i> <i>Helicopters pilots must give priority to aircraft during take-off and landing before leaving the parking stand. Mandatory radio contact with the AFIS to obtain information on surrounding traffic before departure of the parking stand.</i> <i>Holding on ground with the propeller in operation within the limit of 10 minutes with engine speed at idle.</i> <i>Parking use restricted to unloading/loading operations in the presence of the handling agent.</i> <i>Handling operations are prohibited on parking stands in case of arrival/departure on the adjoining stands.</i> <i>Passengers must be supervised and assisted at all times by the handling agent between the parking stands and the terminal.</i> <i>Large helicopters with an overall length > 13 m, such as A139, H160, H175 and S-76, are subject to the prior agreement of the AD administrator and only in the absence of other helicopters parked on ground.</i>
N1 à N19	Aéronefs de code A Code A ACFT	Postes réservés aux aéronefs basés. <i>Stands reserved for home-based ACFT.</i>

20.1.4 Piste

Présence sur RWY 10/28 de marques spéciales latérales, à 267 mètres du seuil 10.

Chaussée de faible résistance : la charge maximale autorisée au décollage est de 5,7 tonnes et la pression maximale des pneus est de 0,9 MPa.

20.1.4 Runway

Special RWY 10/28 edge marking situated 267 meters from THR 10.

Low resistance pavement : MTOW 5.7 tons and maximum tyres pressure 0.9 MPa.

20.2 ACTIVITES SPECIFIQUES**Vols d'entrainement**

Les tours de piste pour les besoins d'entrainement sont à éviter pendant les créneaux d'intense activité des vols de 1500 à SS+15 entre le 15 novembre et le 30 avril.

20.2 SPECIFIC TRAFFIC REGULATIONS**Training flights**

Circlings for training needs are to be avoided during flights intense activity slots from 1500 to SS+15, between November 15th and April 30th.

AD 2 TFFJ.21

Procédures antibruit *Noise abatement procedures*

AD 2 TFFJ.22

Procédures de vol Flight procedures

22.1 GENERALITES

22.1 GENERAL

22.1.1 Conditions générales

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Par délégation de l'organisme d'approche de Saint Martin Juliana, l'AFIS de Saint Barthélémy est responsable de la fourniture des services d'information et d'alerte dans la zone réglementée TF-R 4.

Transpondeur obligatoire code 2000 avec alticodeur.

22.1.2 Restrictions d'utilisation de l'aérodrome

En raison des caractéristiques particulières de l'environnement de l'aéroport de Saint-Barthélémy, son utilisation est soumise au respect de dispositions particulières conformément à l'arrêté ministériel du 21 juillet 1972 :

- Décollages RWY 28 interdits.
- Atterrissages de nuit RWY 10 interdits.
- Atterrissages de nuit RWY 28 interdits.

Exploitation de nuit :

En raison des caractéristiques physiques de la piste, des aires de protection de la piste et des obstacles perçant les surfaces de dégagement aéronautiques, les vols de nuit en avion selon les règles de vol à vue ne sont autorisés que pour les décollages piste 10 avec les limitations suivantes :

- limité aux seuls vols ayant pour objectif une évacuation sanitaire ;
- réservés aux seuls pilotes autorisés par le directeur de sécurité de l'aviation civile ou son représentant ;
- réservés aux seuls opérateurs aériens signataires d'un protocole relatif aux vols sanitaires de nuit, proposé par le gestionnaire d'AD. Ce protocole précise les consignes locales fixant les règles particulières d'utilisation de l'aérodrome, supplémentaires à celles publiées par l'AIP à l'information aéronautique.

Pour les vols dits "EVASAN armée" (vols départ avec prise en charge sanitaire) :

- le balisage lumineux de piste doit être mis en œuvre par l'exploitant,
- le niveau RFFS nécessaire est assuré,
- le service AFIS est assuré.

Pour les vols dits "EVASAN de positionnement" (vol départ à vide ayant pour objectif une prise en charge sanitaire) :

- le balisage lumineux de piste est mis en œuvre par l'exploitant,
- le niveau RFFS nécessaire est assuré.

22.1.3 Piste préférentielle

QFU 103° préférentiel pour cause environnement.

22.2 PROCEDURES ET CONSIGNES PARTICULIERES

TKOF et LDG RWY 10/28 interdits si vent traversier > 25 kt sur piste sèche et > 20 kt sur piste mouillée.

22.2.1 Respect des trajectoires et hétérogénéité du trafic

Pour tous les ACFT, respecter impérativement les trajectoires, altitudes et les points de compte rendus de position du circuit d'aérodrome publié.

L'attention des pilotes est attirée sur la présence de nombreux aéronefs évoluant selon les règles de vol à vue et sur les différences importantes de vitesse entre les différents aéronefs évoluant dans le circuit d'aérodrome.

22.2.2 Radiocommunications et prévention des abordages

Utilisation systématique de la langue anglaise dans la circulation d'aérodrome dès qu'il y a un pilote qui s'exprime en anglais dans le circuit.

Il est à noter des surcharges ponctuelles de la fréquence. Il est recommandé la plus grande vigilance de la part des pilotes afin d'être en mesure de constamment maintenir une bonne conscience de la situation et assurer une vigilance visuelle de la prévention des abordages.

22.3 VOLS A L ARRIVEE

22.3.1 Piste 10 (voir AD 2 TFFJ APP 01)

Circuit de piste 10 main gauche non standard : ALT 1500 ft AMSL cause environnement et obstacles en évitant le survol des terres.

Circuit de piste 10 main droite non standard : ALT 1500 ft AMSL.

* Compte-rendus de position obligatoires et altitudes trajectoires d'arrivées :

- Si provenance N : "FOURCHUE" à 1500 ft puis finale à "PAIN DE SUCRE".
- Si provenance NW ou W : "GROUPER" à 1500 ft puis finale à "PAIN DE SUCRE".
- Si provenance S ou SE : "COCO" à 1500 ft puis finale à "PAIN DE

22.1.1 General conditions

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Saint Barthélémy AFIS is responsible for providing information and alert services within the restricted area TF-R 4, by delegation of Saint Martin Juliana approach authority.

Compulsory transponder with coding altimeter squawk 2000.

22.1.2 Aerodrome restrictions use

Because of the special surrounding characteristics of AD Saint Barthélémy, the use of airfield must adhere to particular provisions in accordance with the departmental order of July, 21st 1972 :

- Take-offs on RWY 28 prohibited.
- Night landing on RWY 10 prohibited.
- Night landing on RWY 28 prohibited.

Night operation :

Due to the physical characteristics of the runway and the obstacles presence inside the aeronautical clearance surfaces, night flights under Visual Flight Rules are only authorized for takeoffs runway 10 with the following restrictions :

- limited only to MEDEVAC flights ;
- limited only for authorized pilots by the DSAC/AG ;
- reserved only for operators who have signed with the AD administrator a protocol related to night MEDEVAC flights. This protocol gives additional information (compared to the AIP) about local instructions on specific rules to use the aerodrome.

Night take-offs with health care, in mandatory presence of AFIS, RFFS and runway lighting system.

Night take-offs for positioning flights with the aim of providing health care, in mandatory presence of RFFS and runway lighting systems.

22.1.3 Preferential RWY

Preferred QFU 103° due to environment.

22.2 PROCEDURES AND SPECIAL INSTRUCTIONS

TKOF and LDG RWY 10/28 are prohibited if crosswind > 25 kt on dry RWY and > 20 kt on wet RWY.

22.2.1 Compliance with routes and mixed air traffic

For all ACFT, strictly comply with trajectories, altitudes and reporting points of published aerodrome circuit.

Attention to pilots is made about presence of several aircraft flying under visual rules and significant speed differences between the various aircraft flying in the aerodrome circuit.

22.2.2 Radiocommunications and collision prevention

English language is systematically used in the aerodrome traffic circuit when an English-speaking pilot is in the circuit.

It should be noted punctual frequency overload. It is recommended the utmost vigilance from pilots in order to constantly maintain a good awareness of the situation and to ensure visual vigilancy about the prevention of collision.

22.3 ARRIVAL FLIGHTS

22.3.1 Runway 10 (see AD 2 TFFJ APP 01)

The left-hand runway 10 circuit is non-standard : ALT 1500 ft AMSL due to environment and obstacles avoiding flying over land.

The right-hand runway 10 circuit is non-standard : ALT 1500 ft AMSL.

* Mandatory air position reports and arrival routes altitudes :

- When coming from N : "FOURCHUE" at 1500 ft then final over "SUGARLOAF".
- When coming from NW or W : "GROUPER" at 1500 ft then final over "SUGARLOAF".
- When coming from S or SE : "COCO" at 1500 ft then final over

SUCRE" ou verticale terrain - circuit de piste main gauche.
- en courte finale.

"SUGARLOAF" or overhead airfield - left-hand runway circuit.
- in short final.

22.3.2 Piste 28 (voir AD 2 TFFJ APP 02)

* Compte-rendus de position obligatoires et altitudes trajectoires d'arrivées :
Si provenance N :
- "FOURCHUE" 1500 ft - "FREGATE" 1000ft puis base main droite-finale
ou
- "FOURCHUE" 1500 ft - "PAIN DE SUCRE" 1000ft puis circuit de piste main gauche.
Si provenance NW ou W :
- "GROUPER" 1500 ft - "FREGATE" 1000ft puis base main droite-finale
ou
- "GROUPER" 1500 ft - "PAIN DE SUCRE" 1000 ft puis circuit de piste main gauche.
Si provenance S ou SE :
- "COCO" 1000 ft puis base main gauche-finale
ou
verticale terrain puis circuit de piste main droite.
* Remise de gaz au QFU 283° uniquement possible par virage à droite avant le point de décision travers "Eden Rock" (pointe la plus au sud).

22.3.2 Runway 28 (see AD 2 TFFJ APP 02)

* Mandatory air position reports and arrival routes altitudes :
When coming from N :
- "FOURCHUE" 1500 ft - "FREGATE" 1000 ft then right-hand base-final
or
- "FOURCHUE" 1500 ft - "SUGARLOAF" 1000 ft then left-hand runway circuit.
When coming from NW or W :
- "GROUPER" 1500 ft - "FREGATE" 1000 ft then right-hand base-final
or
- "GROUPER" 1500 ft - "SUGARLOAF" 1000 ft then left hand runway circuit.
When coming from S or SE :
- "COCO" 1000 ft then left-hand base-final
or
overhead the field then right hand runway circuit.
* Go around QFU 283° approach restricted to a right turn before reaching decision point abeam "Eden Rock" (southern tip of land).

22.4 VOLS AU DEPART

La transmission d'une intention de vol est nécessaire pour les départs avant 1100 UTC. La demande devra être effectuée par mail à aeroport@comstbarth.fr avec un préavis de 24 HR.
PISTE 10 :
Au décollage, virage à gauche obligatoire. Ne pas virer avant l'extrémité de piste.
Évitez le survol des terres lors des trajectoires de départ.

22.4 DEPARTURE FLIGHTS

A flight intention transmission is necessary for departures before 1100 UTC. The request should be done by email aeroport@comstbarth.fr with a 24 HR PN.
RWY 10 :
After take off, mandatory left turn. Do not turn before RWY end.
Avoid flying over land during departure routes.

22.5 VOLS EN TRANSIT

Itinéraires de transit VFR entre TFFJ et TFFG et en provenance du sud : voir ENR 3.3.

22.5 TRANSIT FLIGHTS

VFR transit routes between TFFJ and TFFG and from the South : see ENR 3.3.

22.6 POINTS DE COMPTE RENDU

22.6 REPORTING POINTS

Points	Coordonnées / Coordinates	Noms / Names
FOURCHUE	17 57 31 N – 062 54 31 W	Fourchue
GROUPER	17 57 07 N – 062 56 50 W	Grouper
PAIN DE SUCRE / SUGARLOAF	17 53 49 N – 062 52 36 W	Pain de sucre / Sugarloaf
COCO	17 52 27 N – 062 48 46 W	Coco
FREGATE	17 56 19 N – 062 50 12 W	Frégate

AD 2 TFFJ.23

23.1 GENERALITES

Visibilité réduite de la vigie sur l'extrémité Est de la piste.

23.2 CONDITIONS D'UTILISATION DE L'AERODROME

AD réservé aux ACFT de caractéristiques et de performances appropriées et aux pilotes autorisés.

Agréé à usage restreint et réservé aux usagers satisfaisant aux conditions suivantes, prises en application de l'arrêté du 11 avril 2017 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1962 relatif au classement des aérodromes suivant leur usage aéronautique et les conditions de leur utilisation en ce qui concerne l'aérodrome de Saint-Barthélemy.

L'aérodrome de Saint-Barthélemy est réservé aux aéronefs dont les pilotes satisfont au critère suivant :

a) Pilotes

Le pilote d'avion détient une aptitude valide, sauf si le vol s'inscrit dans le cadre de sa formation pratique en vue de la reconnaissance de cette aptitude. L'aptitude est reconnue par un instructeur, à l'issue d'une formation théorique au sol et pratique en vol, sur un type ou une classe d'avion spécifique, conformément à la liste en vigueur publiée par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne relative aux qualifications de types et mentions liées aux licences. Cette formation comprend successivement :

- une formation théorique au sol, relative aux particularités de l'aérodrome et de son environnement et à la connaissance des performances de l'avion utilisé ;

- une formation pratique en vol.

Le pilote de gyration détient une aptitude valide, reconnue par un instructeur à l'issue d'une formation théorique au sol.

En transport public, le programme de formation est défini par l'exploitant. La formation pratique en vol sur avion est réalisée à l'occasion de vols d'entraînement en présence uniquement de l'équipage technique concerné, sans passager, fret ni courrier à bord, et l'instructeur possède les privilèges d'instruire sur le type ou la classe concernée.

En aviation générale, le contenu de la formation est déterminé par l'instructeur reconnaissant l'aptitude.

L'aptitude est mentionnée par l'instructeur sur le carnet de vol du pilote.

L'instructeur est reconnu apte par la même procédure.

Tout pilote d'avion ayant desservi l'aérodrome sur le type ou la classe considéré dans les six mois précédant la date d'entrée en vigueur du présent arrêté, et tout pilote de gyration ayant desservi l'aérodrome au cours de cette même période, est réputé apte.

L'aptitude est maintenue par l'utilisation de l'aérodrome comme pilote aux commandes au cours des six derniers mois. Sur avion, ce critère est applicable par type ou classe d'avion.

Les pilotes d'aéronefs ultralégers motorisés ne sont pas concernés par les exigences précédentes.

Tout cas particulier nécessitant de dévier de la procédure nominale fera l'objet d'une appréciation spécifique de la direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane et d'une décision correspondante.

b) Aéronefs

Compte-tenu des caractéristiques physiques contraintes de la piste, l'utilisation de l'aérodrome par des avions exploités en transport public est soumise à la délivrance d'une autorisation délivrée par la direction de la sécurité de l'aviation civile Antilles-Guyane.

A cet effet l'exploitant de l'avion soumet à cette direction deux mois avant le début des opérations envisagées, un dossier démontrant la compatibilité des performances à l'atterrissage avec la distance de piste disponible. Le moyen retenu est la démonstration de conformité aux exigences suivantes, en fonction de l'état de surface de la piste :

- Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée la piste sera sèche :

- o La masse de l'avion à l'atterrissage pour l'heure estimée d'atterrissage sur l'aérodrome de Saint-Barthélemy, permet d'effectuer un atterrissage depuis une hauteur de 50 pieds au-dessus du seuil avec arrêt complet de l'avion dans les 70% de la distance d'atterrissage utilisable.

- o Lors de l'établissement de la masse à l'atterrissage d'un avion à pistons ou à turbopropulseur, de configuration maximale en sièges passagers inférieure ou égale à neuf et de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 5700 kg, l'exploitant prend en compte la pente de la piste dans le sens de l'atterrissage conformément aux informations contenues dans le manuel de vol de l'aéronef ; en l'absence d'information dans le manuel de vol la distance d'atterrissage est augmentée de 5% par tranche de 1% de pente descendante.

- o Lors de l'établissement de la masse à l'atterrissage, l'exploitant prend en compte au maximum 50% de la composante de face du vent et au

Renseignements supplémentaires Additional information

23.1 GENERAL INFORMATION

Reduced visibility from the tower towards far East end of the RWY.

23.2 AD OPERATING CONDITIONS

AD reserved for ACFT with suitable performances and characteristic and for authorized pilots.

Certified for restricted use and limited to users complying with the following conditions, implemented in accordance with French Order of 2017, April 11th.

Saint-Barthélemy airfield is reserved for aircraft whose pilots comply with the following criteria :

a) Pilots

An aeroplane pilot shall hold a valid proficiency, except if the flight is operated within the scope of his/her practical flight training in anticipation of this proficiency. Proficiency is recognized by an instructor after completion of theoretical ground training and practical flight training on a designated aeroplane type or class as defined in the up-to-date European Aviation Safety Agency type rating and license endorsement list. This training shall include successively :

- theoretical ground training pertaining to the particularities of the airfield and its environment and to the knowledge of the performances of the aeroplane to be used ;*

- practical flight training.*

Rotorcraft pilot shall hold a valid proficiency recognized by an instructor after completion of theoretical ground training.

In commercial transport, the training syllabus is defined by the operator. The practical flight training on an aeroplane is carried out through training flights only with the technical crew involved, without passenger, freight nor mail on board, and the instructor holds the privileges to instruct on the designated aircraft type or class.

In general aviation the content of the training is determined by the instructor recognizing the proficiency.

Proficiency is certified by the instructor on the pilot's logbook.

The instructor is recognized proficient through the same process.

Any aeroplane pilot who used the airfield on the designated aircraft type or class in the past six months before the entry into force of the present order, and any rotorcraft pilot who used the airfield within the same period, is recognized proficient.

Validity of the proficiency is maintained by using the airfield as a pilot in command in the last six months. On an aeroplane, this criteria applies by aircraft type or class.

Ultra-light aircraft pilots are not concerned by the above requirements.

Any particular case which requires deviating from the nominal procedure will be specifically assessed by the civil aviation safety directorate in French West Indies and French Guyana and will result in a corresponding decision.

b) Aircraft

Given the physical constraints of the runway, airfield use by aeroplanes operated in commercial transport is submitted to the issue of an authorization granted by the civil aviation safety directorate in French West Indies and French Guyana.

For this purpose the aeroplane operator shall submit to this directorate an application with demonstration that landing performances match runway available length, two months prior to the beginning of the flights. The means is demonstration of compliance to the following rules, depending on runway surface contamination :

- When the appropriate weather reports and/or forecasts indicate that the runway at the estimated time of arrival will be dry:*

- o *The landing mass of the aeroplane for the estimated time of landing on Saint-Barthélemy airfield shall allow a full stop landing from 50 feet above the threshold within 70% of the landing distance available.*

- o *When determining the landing mass of an aeroplane powered by propeller engine with a maximum operational passenger seating configuration of nine or less and a maximum take-off mass of 5700 kg or less, the operator takes into account the runway slope in the direction of landing as specified in the aircraft flight manual; in the absence of data in the flight manual the landing distance shall be increased by 5% for each 1% of downslope.*

- o *When determining the landing mass, the operator takes into account not more than 50% of the headwind component and not less than 150% of the*

minimum 150% de la composante arrière du vent.

o La prise en compte des inverseurs de poussée ou de pas d'hélice pour le calcul des performances est autorisée uniquement si ceux-ci sont certifiés.

o Au QFU 28 la distance utilisée pour le calcul de la masse autorisée à l'atterrissage peut être constituée de la distance d'atterrissage utilisable majorée de 90 mètres. L'exploitant spécifie les conditions qu'il a mises en place pour ces opérations avec atterrissage court.

- Lorsque les observations et/ou les prévisions météorologiques pertinentes indiquent qu'à l'heure estimée d'arrivée la piste pourrait être mouillée :

o La distance d'atterrissage utilisable est égale ou supérieure à la distance d'atterrissage requise sur piste sèche multipliée par un facteur de 1,15.

o Une distance d'atterrissage sur une piste mouillée plus courte que celle prévue au point précédent mais non inférieure à celle requise sur piste sèche, peut être utilisée si le manuel de vol de l'aéronef comporte des informations spécifiques supplémentaires relatives aux distances d'atterrissage sur pistes mouillées.

Le dossier transmis fait apparaître pour chaque avion :

- les limitations résultant de la longueur de piste à l'atterrissage aux QFU 10 et 28, telles que mentionnées dans la documentation d'exploitation de l'exploitant ;

- les données de performances certifiées correspondantes issues du manuel de vol ou de ses suppléments pour l'avion considéré.

L'application de marges de sécurité résultant d'autres référentiels que les règles précédemment énoncées pourra être proposée, accompagnée de la démonstration que des mesures compensatoires mises en place permettent d'atteindre un niveau de sécurité équivalent. Elle fera l'objet d'une décision correspondante.

Les gyrovations et aéronefs ultralégers motorisés ne sont pas concernés par ces exigences.

tailwind component.

o Taking into account thrust or propeller reverser to determine performances is authorized only if those are certified.

o On runway 28 the distance used for the calculation of the permitted landing mass may consist of the landing distance available plus 90 meters. The operator specifies the conditions it has implemented for such short landing operations

- When the appropriate weather reports and/or forecasts indicate that the runway at the estimated time of arrival may be wet:

o The landing distance available shall be at least 115% of the required landing distance determined on dry runway.

o A landing distance on a wet runway shorter than that required by the previous point, but not less than that required on dry runway, may be used if the aircraft flight manual includes specific additional information about landing distances on wet runways.

The transmitted file shall show for each aeroplane :

- limitations resulting from the runway length for landing on runways 10 and 28, as mentioned in the operator operation manual ;

- certified performance data given by the flight manual or its supplements for the designated aeroplane.

Application of safety margins resulting from other regulations than the rules set out above may be proposed, together with the demonstration that implemented mitigating measures allow to achieve an equivalent level of safety. It will result in a corresponding decision.

Rotorcraft and ultra-light aircraft are not concerned by these requirements.

23.3 DANGERS A LA NAVIGATION AERIENNE

Approche délicate (relief et turbulences) RWY 10 et RWY 28.

Présence de voiliers dans la baie de Saint Jean.

Présence d'une maison haute de 5 m et d'un muret au niveau du point de toucher RWY 10 dans les servitudes latérales de la piste au nord.

Risque de piétons sur la plage en amont du seuil 28. Risque d'éblouissement en finale 28 en fin de journée.

Présence d'une clôture en contrebas de la plage, à l'Est de l'extrémité de piste 28, dans la bande de piste et le prolongement dégagé RWY 10, perçant les trouées d'atterrissage RWY 28 et de décollage RWY 10, à 25.4 m au Sud de l'axe de piste.

23.3 AIR NAVIGATION HAZARDS

Difficult approach (obstructions and turbulences) RWY 10 and RWY 28.

Presence of sailing boats in Saint Jean's bay.

Presence of house 5 m high and a low wall close to RWY 10 touchdown point, within the lateral constraints of northern RWY.

Possible presence of pedestrians on the beach upstream of RWY 28.

Dazzling risk on final 28 at the end of the day.

Presence of a fence below the beach, east of runway end 28, in runway strip and clearway RWY 10, impacting LDG funnel RWY 28 and TKOF funnel RWY 10, at 25.4 m south of runway axis.

23.4 PERIL ANIMALIER

De 1100 à SS+15.

Intense activité des vols du 15 décembre au 30 Avril. Présence d'oiseaux aux abords de la piste.

23.4 WILDLIFE STRIKE HAZARDS

From 1100 to SS+15.

Intense flight activity from 15 december to 30 april. Presence of birds surrounding the RWY.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

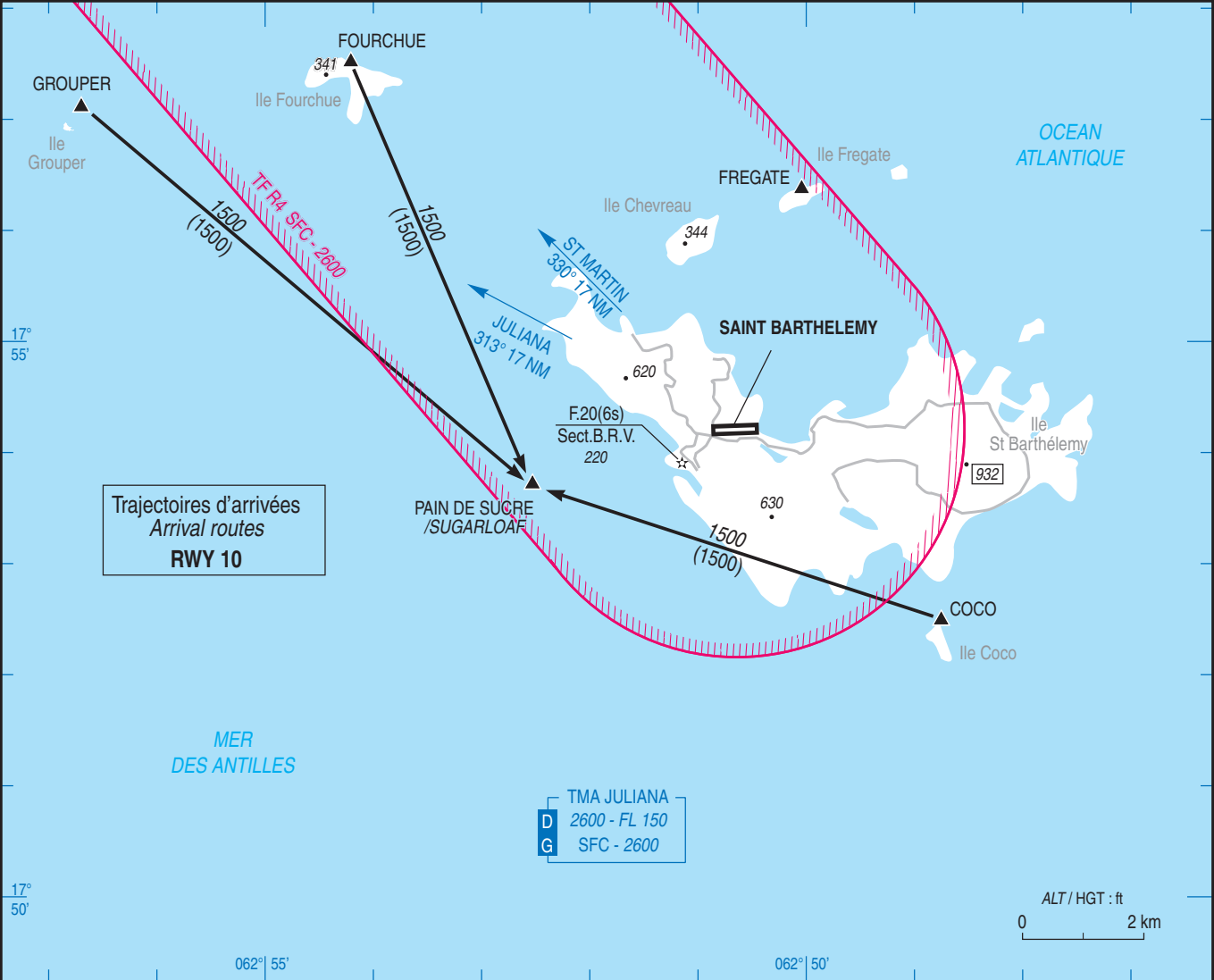
APPROCHE
Visual approach

Usage restraint
Restricted use

SAINT BARTHELEMY

	ALT AD : 48 ft (2 hPa)		TFFJ VAR 14° W (2020)
	LAT : 17 54 16 N		
	LONG : 062 50 38 W		

APP : JULIANA Approach 128.950 (EN)
TWR : JULIANA Tower 118.700 (EN)
AFIS : 118.450



Observations :

- Description trajectoires d'arrivée : voir AD 2 TFFJ.22.3
- Itinéraires transit VFR entre TFFJ et TFFG et en provenance du Sud : voir ENR 3.3

Remarks :

- Arrival routes description : see AD 2 TFFJ.22.3
- VFR transit routes between TFFJ and TFFG and from the South : see ENR 3.3

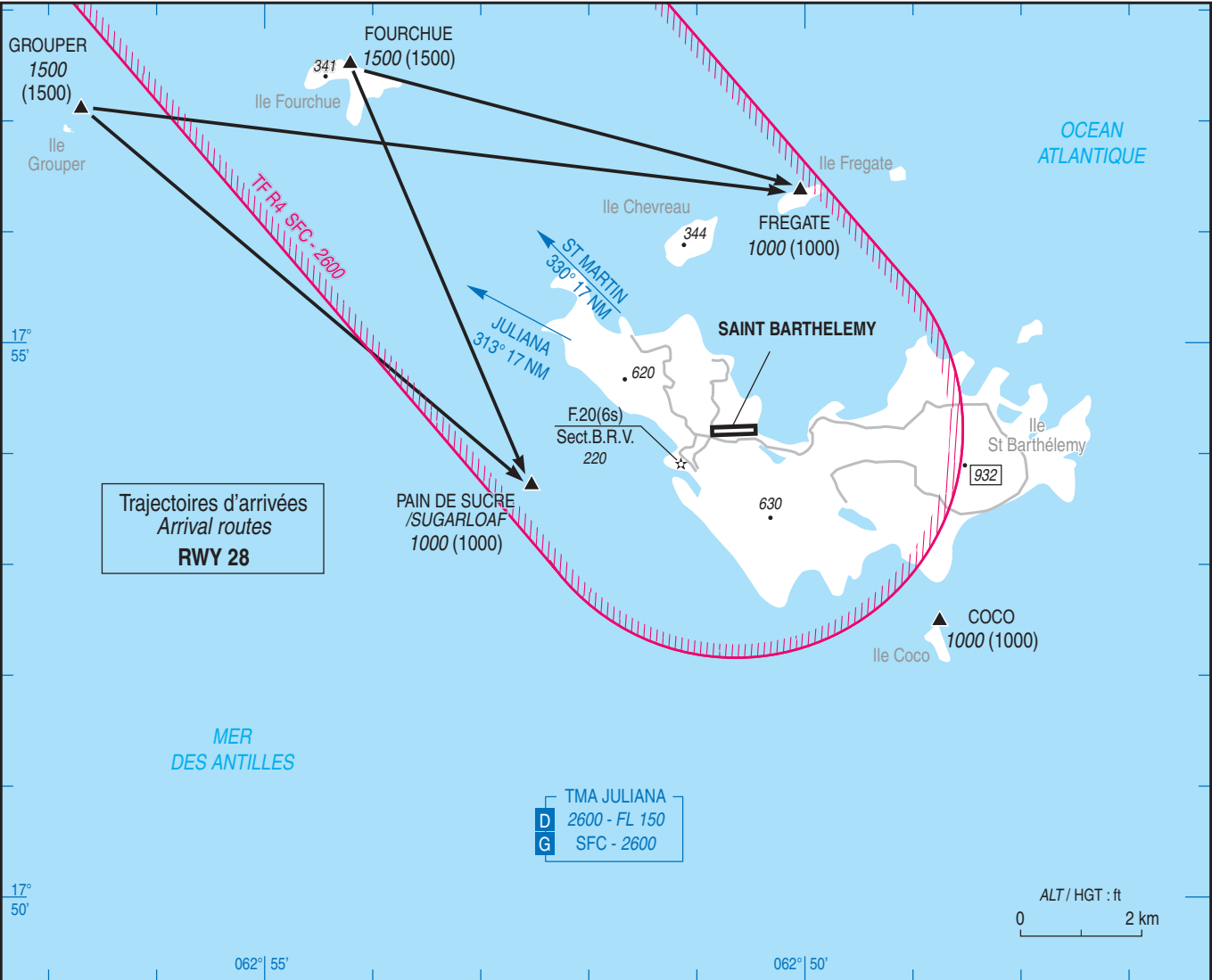
APPROCHE
Visual approach

Usage restreint
Restricted use

SAINT BARTHELEMY

		ALT AD : 48 ft (2 hPa) LAT : 17 54 16 N LONG : 062 50 38 W	TFFJ VAR 14° W (2020)
---	--	---	---------------------------------

APP : JULIANA Approach 128.950 (EN)
TWR : JULIANA Tower 118.700 (EN)
AFIS : 118.450

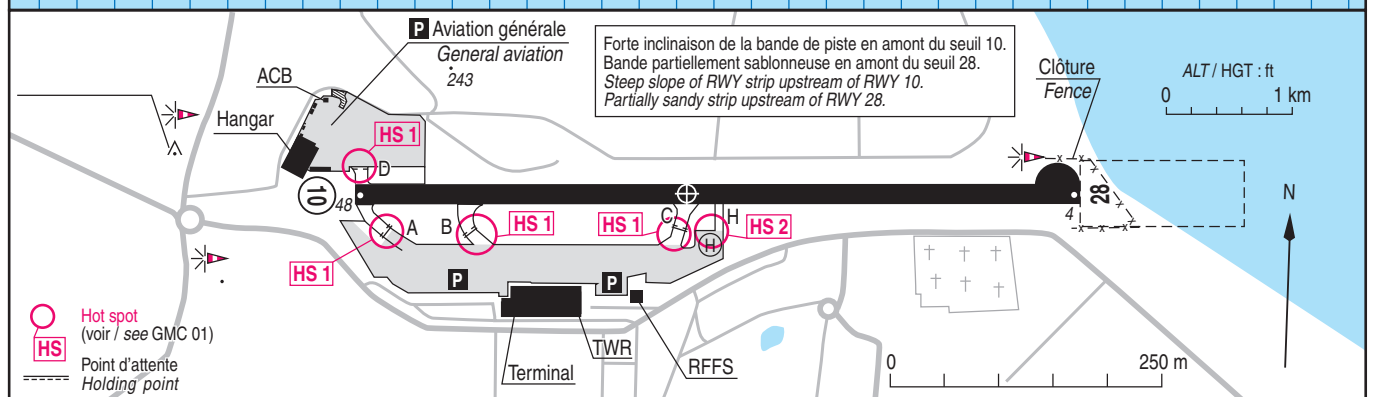


Observations : - Description trajectoires d'arrivée : voir AD 2 TFFJ.22.3 - Itinéraires transit VFR entre TFFJ et TFFG et en provenance du Sud : voir ENR 3.3	Remarks : - Arrival routes description : see AD 2 TFFJ.22.3 - VFR transit routes between TFFJ and TFFG and from the South : see ENR 3.3
--	--

SAINT BARTHELEMY

The map displays the island of St. John, Guadeloupe, with the following details:

- Geography:** The island is surrounded by the Océan Atlantique to the east and the Mer des Antilles to the west. Neighboring islands include Ile Fregate, Ile Cheveau, Ile Coco, and PAIN DE SUCRE /SUGARLOAF.
- Topography:** Elevation contours are shown in orange, with peaks reaching up to 715 meters.
- Infrastructure:** The airport is located near St-Jean, with Runway 10 (RWY 10) and Runway 28 (RWY 28). Other landmarks include the F.20 (6s) Sect. B.R.V. and the TMA JULIANA boundary.
- Flight Paths:**
 - DEP RWY 10:** A pink arrow indicates the departure path from RWY 10, heading towards the northeast.
 - Remise de gaz RWY 28:** A black arrow indicates the path for the gas return from RWY 28, heading towards the southwest.
 - Go around RWY 28:** A black arrow indicates the go-around path for RWY 28, heading towards the northeast.
- Place Names:** Numerous locations are labeled, including Anse des Flamands, Colombier, Corossol, Anse des Cayes, Calvaire/Calvary, Gustavia, St-Jean, Lorient, Marigot, Vitet, Grand Cul-de-Sac, Petit Cul-de-Sac, Grand Fond, la Grande Saline, and Grande Pointe.
- Coordinates:** The map includes latitude and longitude markings along the edges, ranging from 17° 53' to 17° 56' North and 062° 48' to 062° 53' West.



RWY	QFU	Dimensions <i>Dimension</i>	Nature <i>Surface</i>	Résistance <i>Strength</i>	TODA	ASDA	LDA
10	103	646 x 18 m	Béton	MTOW 5.7 t	796	646	646
28	283		Concrete	0.9 MPa MAX	-	-	646

Remarks : arrival routes RWY 10 and 28, see charts APP 01 and 02.

MOUVEMENTS A LA SURFACE

Ground movements

SAINT BARTHELEMY

AVERTISSEMENTS / WARNINGS

Voir / See AD 2 TFFJ.20 à/to 23.

Aux points d'attente A et D, pas de visibilité sur le trafic en finale RWY 10 et RWY 28.

At holding points A and D, no visibility on the air traffic on final RWY 10 and RWY 28.

HS 1 : Distance de roulage très courte entre les sorties de parking et les points d'attente A, B, C et D. Arrêt obligatoire et obligation d'obtenir l'information sur le trafic environnant avec l'AFIS avant le franchissement du point d'attente vers la piste.

Very short taxiing distance between parking exits and holding points A, B, C and D. Mandatory stop and obligation to get information on surrounding traffic with AFIS before crossing the holding point towards the RWY.

HS 2 : Postes H1 et H2 en limite des servitudes de la piste 10/28. Les pilotes des hélicoptères en translation doivent laisser la priorité aux aéronefs au décollage piste 10 et à l'atterrissage piste 10 et 28. Obligation d'obtenir l'information sur le trafic environnant avec l'AFIS avant de quitter les postes de stationnement H1, H2, H3.

Parking stands H1 and H2 at the limit of RWY 10/28 transitional and strip limitation surfaces. The pilots of helicopters must give priority to ACFT taking off from RWY 10 and landing RWY 10/28. Mandatory information on surrounding traffic with AFIS before leaving the stands H1, H2, H3.

Distances intermédiaires / Intermediate distances :

RWY	Distance extrémité RWY / TWY RWY end / TWY distance	
	TWY B	TWY C
10	542 m	349 m
28	104 m	297 m

LEGENDE / KEY

Aire de trafic
Apron

Point d'attente
Holding point

Itinéraire préférentiel en translation pour hélicoptères.
Preferred helicopter taxi-routes.

Point chaud
Hot spot

P NORD Aviation Générale basée
NORTH, based general aviation

Accès véhicules
Ne pas stationner
Vehicle access
Do not park

ACB

HANGAR

VERS/TO
THR 28

H H2 **P** HEL

HS 2

H1 H

HS 1

C

F2

F1

P Fret/Freight

RFFS

E3

E2

P4

E1

P EST/EAST

P3

P2

P1

P Principal / Main

W1

W2

W3

W4

W5

W6

W7

W8

P OUEST/WEST

10

HS 1

A

HS 1

D

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12

N11

N10

N9

N8

N7

N6

N5

N4

N3

N2

N1

N19

N18

N17

N16

N15

N14

N13

N12