



IVAO
FRANCE

Manuel d'exploitation de « Metz-Nancy Lorraine » LFJL



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
20/03/2025	2503_GG	<i>NIL</i>



Table des matières

1. Généralités	4
2. Contrôler la plateforme.....	5
2.1 Les positions de contrôle.....	5
2.2 Les outils de contrôle	7
2.2.1 IvAc	7
2.3 ATIS.....	7
3. Description de l'aérodrome	8
3.1 Les aires de trafic.....	9
3.2 Les voies de roulage	10
3.3 Utilisation des voies de circulation.....	10
3.4 Gestion du parking	11
3.5 La piste.....	12
4. Description de la CTR	12
4.1 Le circuit d'aérodrome	14
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	14
4.2 Le VFR spécial	15
4.3 La gestion des hélicoptères	16
5. Description de la TMA et du SIV	17
5.1 Les TMA	17
5.2 Le SIV	18
5.3 Les zones réglementées	19
5.4 Altitudes Minimales de Guidage (AMG).....	20
5.5 Les procédures de départ.....	21
5.5.1 Départs publiés.....	21
5.5.2 Départs Omnidirectionnels	22
5.6 Les procédures d'arrivée	22
5.7 Les procédures d'approche	22
5.7.1 Les procédures d'approche initiales (INA)	22
5.7.3 Les procédures finales d'approche (FNA).....	23
5.8 Les circuits d'attente	24
5.9 Les aérodromes et héliports du secteur.....	24
5.9.1 Les AD sous agent AFIS.....	24
5.9.2 Les AD en auto-information	27



RAPPEL

Les aérodromes en auto-information sont des espaces non contrôlés et ne sont pas ouvrable 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.

Lorraine Approche n'a pas de SIV. L'information de vol dans ce secteur est géré par Strasbourg, qui devra coordonner en permanence avec Lorraine approche.

Le transfert avec Lorraine de trafic en information de vol se fera au moment ou ce trafic devra transiter par des espaces contrôlés de lorraine.

..... 27

5.9.3 Les AD militaires 28

5.9.4 Les héliports 31

6. Crédits 34

6.1 Contributeurs 34

6.2 Liens utiles 34

6.3 Rester en contact 34

1. Généralités

Avant l'ouverture de Metz-Nancy-Lorraine, les liaisons civiles étaient assurées par les aéroports de Nancy-Essey et de Metz-Frescaty. La construction débuta le 9 septembre 1989 et s'acheva officiellement durant l'été de 1991 par l'envol de plus de 800 montgolfières à partir de la nouvelle plate-forme aéroportuaire. L'inauguration a eu lieu le 30 septembre 1991 à 11 heures. Le premier avion d'une ligne régulière décolla le 28 octobre 1991 à 6 h 30 à destination de Marseille.

Il est devenu depuis la principale installation aéroportuaire de Lorraine.

Code OACI	LFJL
Code AITA	ETZ



Nom de l'aéroport	Metz-Nancy Lorraine
Altitude du terrain	870 (32 hPa)
Coordonnées Géographiques	48°58'42"N 006°14'48"E
Situation Géographique	16.5 km SSE de METZ 33.5 km NNE de NANCY
Déclinaison magnétique	2.15°E
Piste	04/22
Aides à la radionavigation	LOU (NDB) : 388 MLY (ILS RWY 22) : 111.75 MTZ: 354

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Lorraine Sol	LFJL_GND	121.705	00:00 – 24:00	
Lorraine Tour	LFJL_TWR	122.075	00:00 – 24:00	
Lorraine Approche	LFJL_APP	119.125	00:00 – 24:00	
Reims Contrôle	LFEE_CTR	127.555	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.

¹ Sur certaines positions de contrôle, des FRA (Facility Rating Assignments) s'appliquent. Cela signifie que le contrôleur doit avoir un grade minimum pour être autorisé à ouvrir la position. Par exemple, pour ouvrir la position LFEE_CTR il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1 vous pouvez vous connecter en position GND et TWR mais que vous ne pouvez pas vous connecter en APP ou 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 « LFEE » comprenant Bale-Mulhouse-Freiburg et les aérodromes de la FIR de Reims contenu dans l'ensemble de secteurs « FR – LF France – All FIRs ».

2.3 ATIS

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

- Nom de votre position : **Lorraine** Ground/Tower/Approach
- Station METAR : **LFJL**
- La piste en service pour le décollage : **04** ou **22**
- La piste en service pour l'atterrissage : **04** ou **22**
- TL (Transition Level) : **FL60** (1013<QNH<1048) ou **FL70** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **5000 ft**
- La piste en service pour décollages et atterrissages : **04** ou **22**
- Insérez dans les commentaires toute information utile aux pilotes (**en anglais**), tel que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivés standard 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.

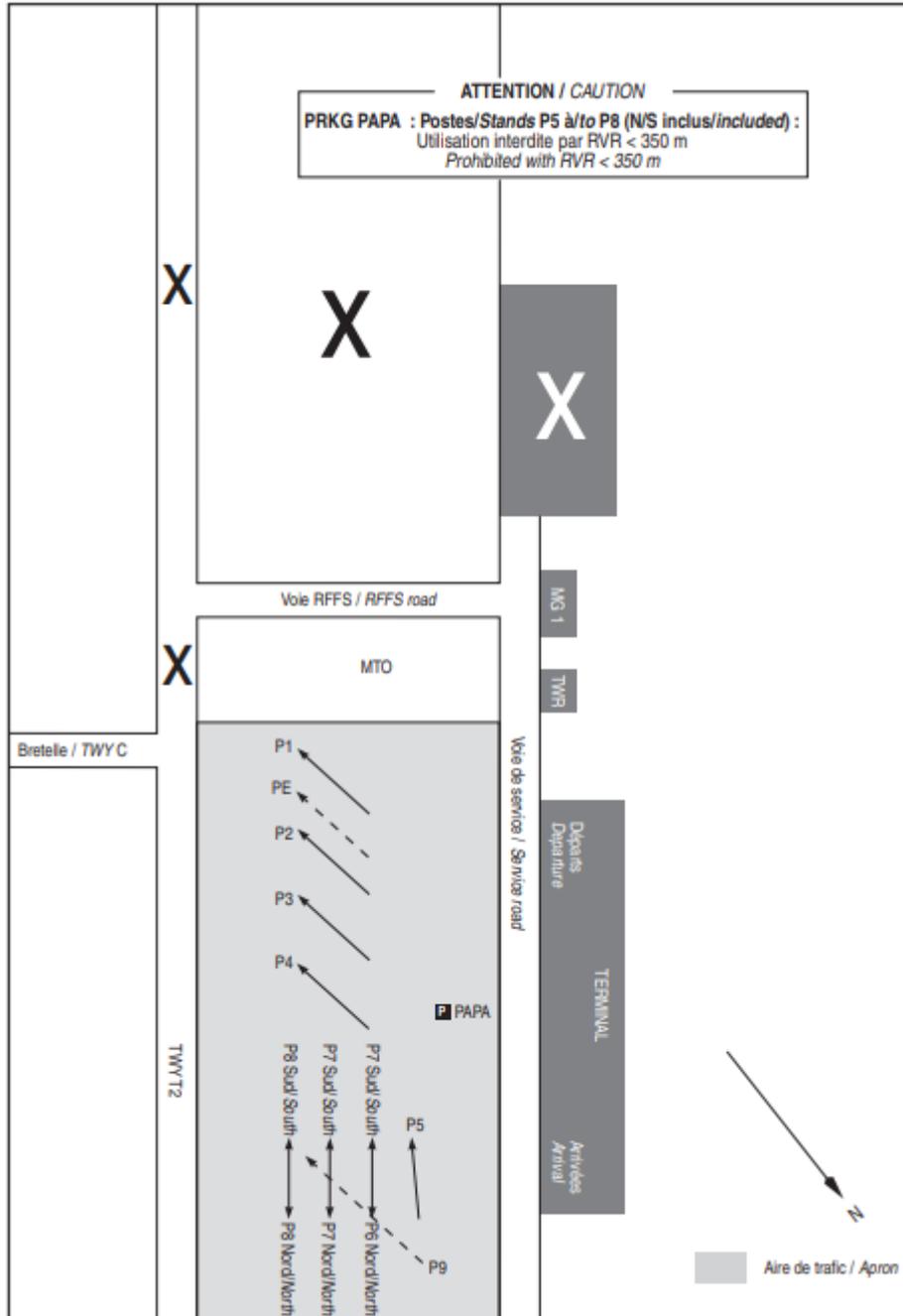
En ce qui concerne les NOTAM réels, respectez la règle [A2.1.2](#) telle qu'elle est appliquée en division France.

Le contrôleur Approche est le seul responsable du calcul du niveau de transition qu'il effectue en fonction du QNH.

3. Description de l'aérodrome

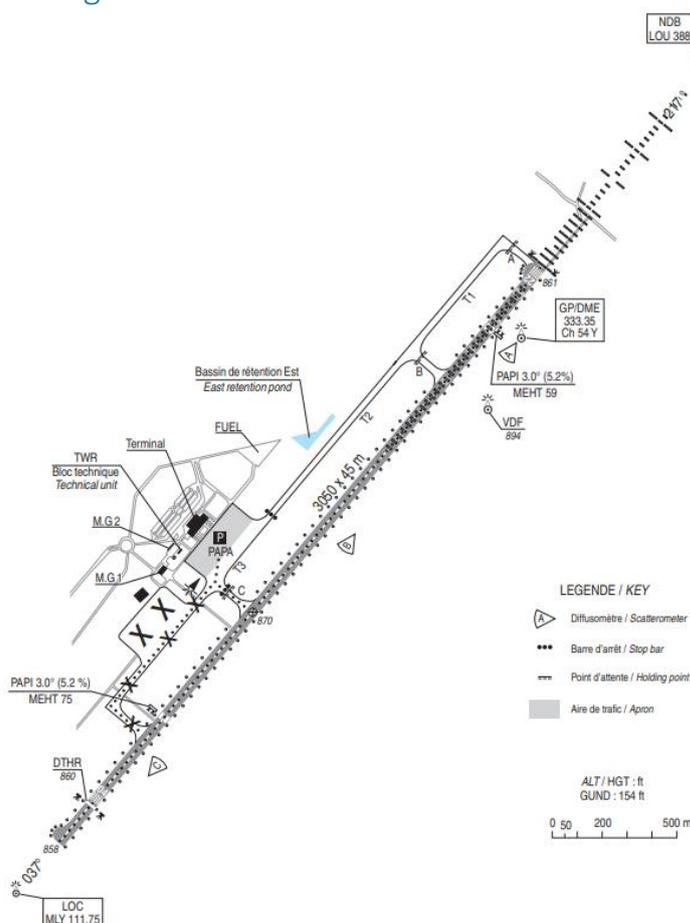
3.1 Les aires de trafic

L'aéroport se compose de 2 zones de parking, chacune dédiée à une activité spécifique.



ATTENTION : Depuis une récente modification de l'air de trafic, le parking FRET ainsi que le taxiway le desservant est désormais FERMÉ.

3.2 Les voies de roulage



3.3 Utilisation des voies de circulation

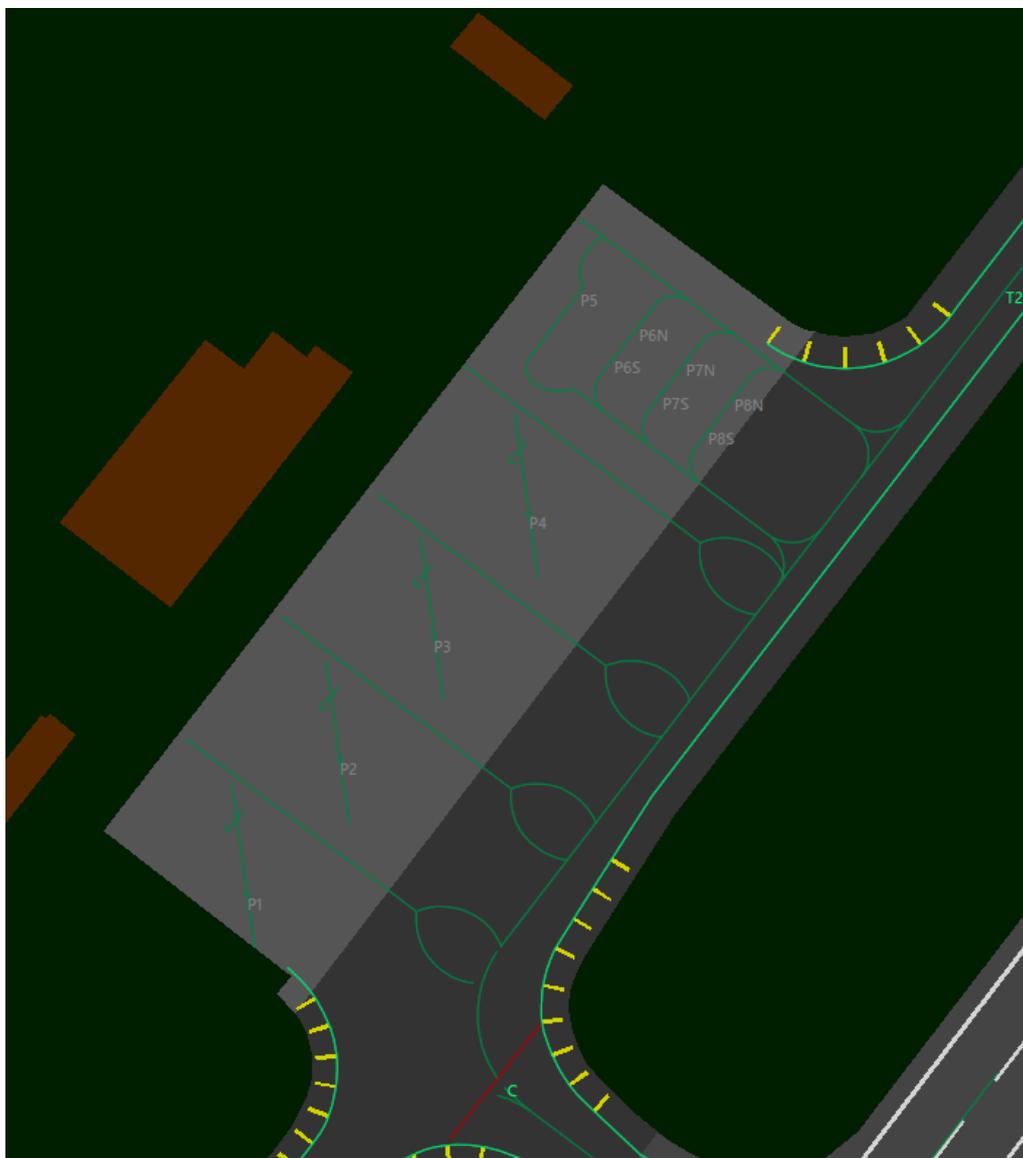
L'air de mouvement de l'aéroport de Metz-Lorraine-Nancy étant relativement petite, l'ATC responsable du sol devra être vigilant dans l'attribution des consignes de roulage pour évoluer sur l'aéroport afin de pas bloquer les points de sorties de piste ou risquer d'avoir deux appareils l'un face à l'autre.

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 Lorraine, c'est également lui qui délivre les clairances de départ. Sa compétence s'étend du parking ou de la porte jusqu'aux points d'arrêt. Il ne gère pas les évolutions sur la piste.

3.4 Gestion du parking



Sur l'aéroport de Metz-Nancy / Lorraine il n'y a pas de repoussage. Les trafics effectuent un départ autonome. Le départ autonome signifie que le pilote demandera une mise en route, et pourra rouler directement après clairance du contrôleur.

Si un pilote demande un repoussage, il faudra bien évidemment lui accorder et lui indiquer le sens.

Les postes P1 à P5 sont généralement utilisés pour l'aviation commerciale.

Les postes P5 à P8 sont quant à eux plutôt utilisés pour l'aviation générale et l'aviation d'affaire.



3.5 La piste

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
04 TWY C	037	3050 m x 45 m	3050 m 1820 m	3050 m 1820 m	3050 m 1820 m	2847 m
22 TWY B TWY C	217		3050 m 2470 m 1270 m	3050 m 2470 m 1270 m	3050 m 2470 m 1270 m	3050 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

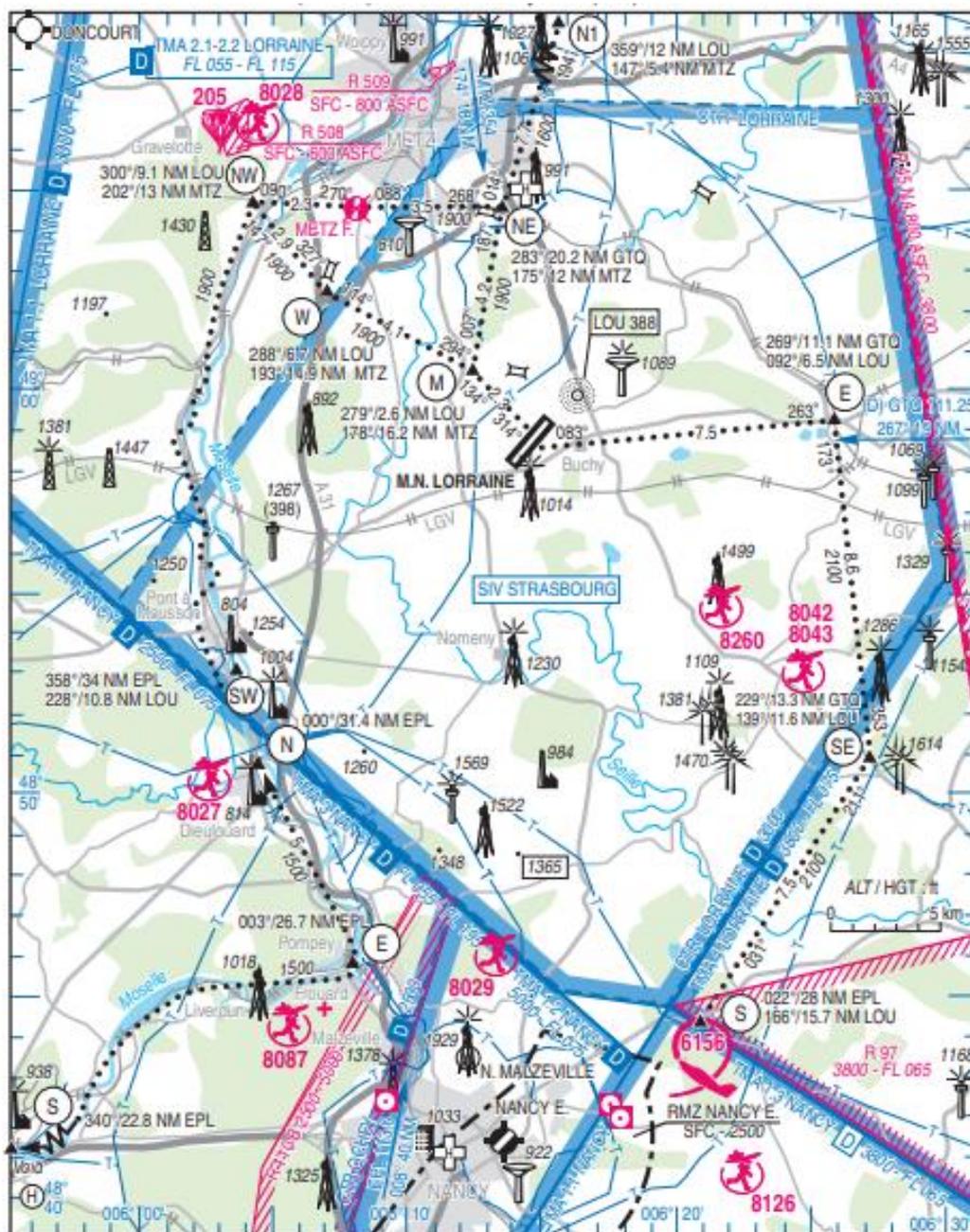
La piste 22 est préférentiellement utilisée car les approches de précisions s’y trouvent.

Conditions météorologiques précises dans lesquelles les procédures par faible visibilité seront amorcées, exécutées et terminées :

LVP : RVR ≤ 800 m ou plafond ≤ 200 ft.

En cas d’exécution des procédures LVP, seules les pistes 04 et 22 pourront être utilisées. L’ILS obligatoirement en piste 22.

4. Description de la CTR



RAPPEL

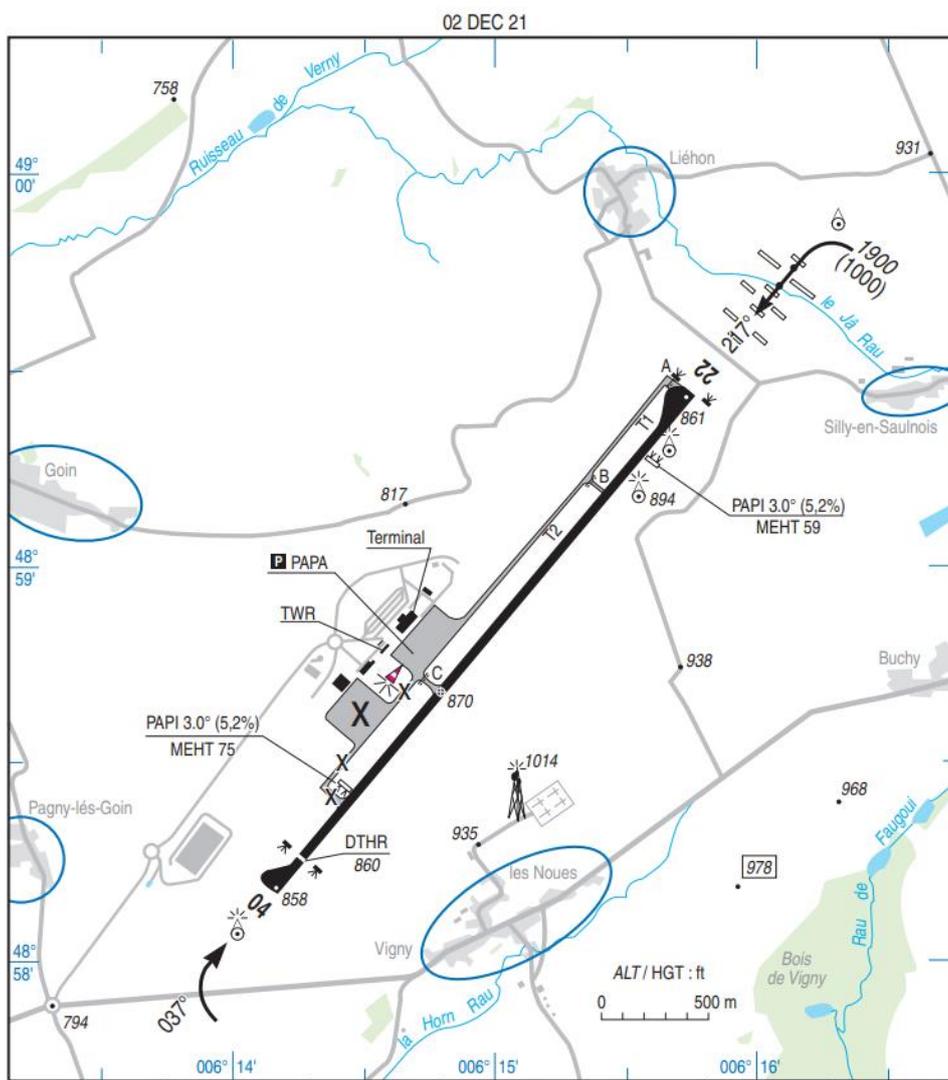
La pénétration d'un espace de classe D est soumise à clairance et le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire. Également, l'ATC est responsable de la séparation entre IFR et l'information de trafic entre IFR et VFR et entre VFR.

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
04	Droite	1900 ft	Circuits basse hauteur : Minimum 500ft AAL
22	Gauche		



4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Les trafics entrant et sortant pourront se présenter aux abords de la CTR sans passer par les points de report VFR. Le contact radio devra cependant être effectué 2 minutes avant l’espace D de la CTR.



4.2 Le VFR spécial

Minima VFR spécial dans la CTR LORRAINE :

En présence de tfc IFR	VIS 3 400 m
En absence de tfc IFR	VIS 1 500 m

Point de compte rendu :

Points	Nom
S	Champenoux
SE	Fresnes-en-Saulnois
E	Han-sur-Nied
M	Verny
SW	Pont-à-Mousson
NW	Ars-sur-Moselle
W	Intersection A31 – N431
NE	Peltre
N1	Poste haute tension EDF Vigy

Itinéraire VFR spécial (en présence de trafic IFR) :

Départ	Point de report	Arrivée	Point de report
Est	LFJL-E-SE	Est	SE-E-LFJL
Ouest	LFJL-M-W	Ouest	W-M-LFJL

Le transit se fera en présence de trafic IFR comme suit :

Transit CTR	Point de report
	W-M-LFJL-E-SE

Procédure particulière d'arrivée ou de départ par SW en présence de trafic IFR :

- **Arrivée** : contournement de la CTR LORRAINE par le point S puis arrivée EST
- **Départ** : départ EST puis contournement de la CTR LORRAINE par le point S.



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.

Phraséologie départ VFR spécial : F_B_X, autorisé départ V_F_R spécial [point VFR], [Altitude] pieds, transpondeur [XXXX], roulez point d'attente piste [XX] via [X].

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.

4.3 La gestion des hélicoptères

La gestion des hélicoptères se fait comme l'Aviation Générale.

Les opérations spéciales concernées par le C.H.U. de Mercydevront recevoir une clearance de Lorraine Tour.



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
LORRAINE 1.1	D	3000 ft	FL 075	Secteur de LORRAINE
LORRAINE 2.1	D	FL 055	FL 075	Secteur de LORRAINE
LORRAINE 3.1	D	4000 ft	FL075	Secteur de LORRAINE
LORRAINE 4	D	3800 ft	FL 075	Secteur de LORRAINE
LORRAINE 5	D	4000 ft	FL 075	Secteur de LORRAINE
LORRAINE 5.1	D	4000 ft	FL 065	Secteur de LORRAINE
NANCY 1.1	D	2500 ft	FL 075	Secteur de NANCY
NANCY 1.2	D	5000 ft	FL 075	Secteur de NANCY
NANCY 2	E	2500 ft	FL 075	Secteur de NANCY
NANCY 3	D	FL 055	FL 075	Secteur de NANCY

5.2 Le SIV

Lorraine Approche n'a pas de SIV. L'information de vol dans ce secteur est géré par Strasbourg, qui devra coordonner en permanence avec Lorraine approche.

Le transfert avec Lorraine de trafic en information de vol se fera au moment où ce trafic devra transiter par des espaces contrôlés de Lorraine.

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 Lorraine il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées.

Compte tenu du plafond de la TMA (FL115), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL110. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Reims Control), ainsi que tout autre organisme de contrôle pouvant avoir une interaction avec le trafic.

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 d'un aéroport dans une classe G, car pas d'obligation de contact radio. En revanche, il n'est pas rare que les pilotes appellent spontanément l'approche pour profiter du service d'information.



RAPPEL

Les TMA LORRAINE sont des espaces de classe D, leur pénétration est soumise à clearance, 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 NANCY 2 est un espace de classe E, ce qui implique que le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, qu'aucune clearance 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 TMA est un espace de classe G où seule l'information de trafic est fournie et le contact radio n'est pas obligatoire.

5.3 Les zones réglementées

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
P 39	SFC	3000 ft AMSL	Catternom	Centrale Electrique Nucléaire
P68-1	SFC	2800 ft AMSL	La Rozelier	Militaire
P68-2	SFC	500 ASFC / 1800 ft AMSL	La Rozelier	Militaire

Le secteur de Lorraine est également truffé de zones réglementées liée à l'activités militaire.

Pour plus d'information sur celles-ci.

Consultez cette page :

<http://www.dircam.air.defense.gouv.fr/index.php/divers-erf>

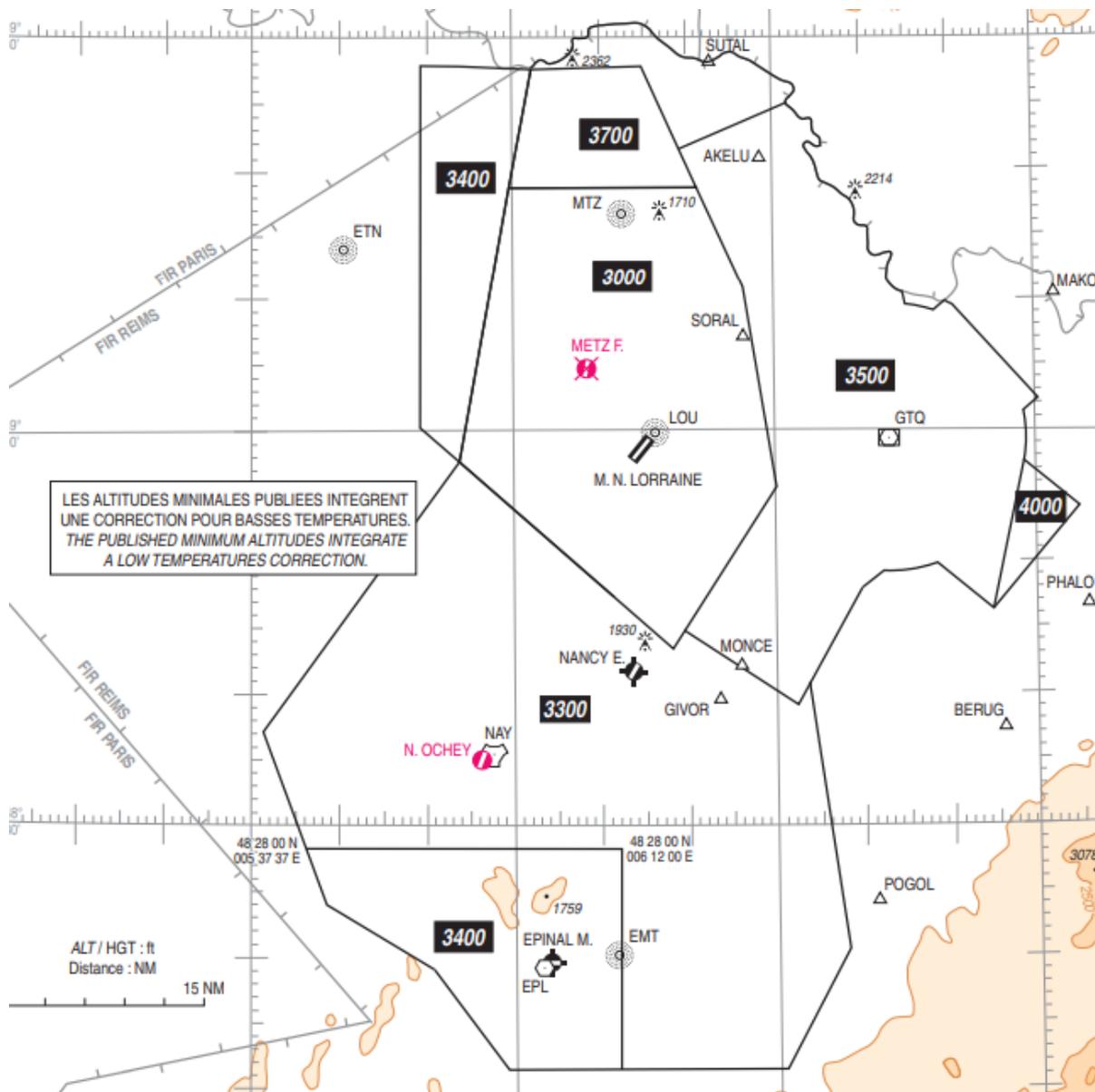
CONSEIL sur IVAO

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](#).

5.4 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)



Sur la carte ci-dessus vous trouverez les Altitudes Minimales de Guidage. Pour rappel, ce sont les altitudes les plus basses utilisées par l'ATC pour le guidage des aéronefs et qui satisfait aux exigences en matière de couverture radio et de franchissement d'obstacles dans un espace aérien spécifié. En procédures IFR, **vous devez maintenir les trafics au-dessus de ces AMG.**



5.5 Les procédures de départ

5.5.1 Départs publiés

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

RWY	SID	RNAV / CONV	FL _{ini}	Remarques
04	DIK 5N	CONV	Recommandé : FL 70	
	MAKOT 5N			
	MMD 5N			
	MONCE 5N			
	PHALO 5N			
22 <i>Préférentielle</i>	DIK 6S	CONV	Recommandé : FL 70	
	DIK 6T			<i>Avec l'accord de l'APP</i>
	EPL 6T			<i>Avec l'accord de l'APP</i>
	MAKOT 6S			
	MMD 6T			<i>Avec l'accord de l'APP</i>
	MMD 6S			
	MONCE 6S			
	PHALO 6S			

Les départ MMD 6T et DIK 6T sont possibles sous coordination de l'APP et si aucun trafic n'évolue dans les espaces de Nancy Ochey et d'Étain.

Le départ EPL 6T, est possible sous coordination de l'APP et si aucun trafic n'évolue dans les espaces de Nancy Ochey.

RAPPEL

Tous les départs Standard (SID) de Lorraine comportent un nom qui est fonction de la piste en service (4N, 5S). Par conséquent, la piste en service peut être omise lors de la clairance de départ.



5.5.2 Départs Omnidirectionnels

Piste	Clairance
04	Monter RM 037° à 6.5 %. A 2000 ft (1130 ft) route directe en montée à 6.5 % jusqu'au premier FL assigné
022 Secteur Ouest	Monter RM 217° jusqu'à 2000 (1130) puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route ou le premier FL assigné.
022 Secteur Est	Monter RM 217° à 5% (1) (2). A 2000 (1130) route directe en montée à 5% jusqu'au premier FL 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 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.

5.6 Les procédures d'arrivée

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

Piste	STAR	Type	IAF	FL IAF
04 22	DIK 3A	CONV	MTZ (354)	FL 60
	EPL 3B			
	MAKOT 3A			
	MMD 3J			
	MONCE 3A			
	MONCE 3C			
	PHALO 3B			

5.7 Les procédures d'approche

5.7.1 Les procédures d'approche initiales (INA)

APPROCHE



APPROCHE					
RWY	TYPE	IAF	Alt IF	Speed	API
04	RNP	MTZ MONCE EPL JL503	4000 ft	230kt	Monter vers LOU. A LOU tourner à droite pour rejoindre directement MONCE en montée vers FL 070 (pente ATS 5.3%). En cas d'impossibilité en informer l'organisme ATS. Monter à 200 (1140) avant d'accélérer en palier.
	NDB	MONCE EPL			Monter dans l'axe. A LOU, tourner à droite RM 198° pour intercepter et suivre le QDR 15° LOU (RM158°) en montée vers FL 070, tourner à droite pour intercepter et suivre le QDR 211° GTQ (RM212°). A 35 NM GTQ, tourner à droite pour suivre la RM 304°, puis intercepter et suivre le QDR 345° EPL (RM345°). Poursuivre l'approche. PENTE ATS 6.5%*. En cas d'impossibilité, en informer l'organisme ATS. Monter à 4300 (3439) avant d'accélérer en palier. *Si LF-R 97 non active, pente ATS 5.2%
22	ILS Y		4300 ft	200 kt	Monter dans l'axe. A 6 NM MLY tourner à gauche RM 354° (QDR 174° LOU) vers LOU à 3500 (2639). Poursuivre vers MTZ. Intégrer l'attente MTZ en montée vers FL 060 ou suivre les instructions du contrôle. Monter à 400 (3439) avant d'accélérer en palier.
	ILS Z				Monter dans l'axe. A 6 NM MLY tourner à gauche vers GTQ en montée vers 4800 (3639)*. Monter à 4300 (3439) avant d'accélérer en palier. * FL 070 lorsque TMA 5.1 déclassée : pente ATS 4%
	NDB X	MTZ	4500 ft	Monter au QDR 206° LOU. A 6.5 NM MLY tourner à gauche pour suivre la RM 349° (QDR 170° LOU) vers LOU à 3500 (2630). Poursuivre vers MTZ. Intégrer l'attente MTZ en montée vers FL 060 ou suivre les instructions du contrôle. Monter à 4300 (3430) avant d'accélérer en palier.	
	NDB Y	MTZ GTQ		API 2.5% : Ne pas tourner avant le MAPT. Monter au QDR 206° LOU à 3200 (2330), puis tourner à gauche vers GTQ en montée vers 4800 (3930)*. Monter à 4300 (3430) avant d'accélérer en palier. API 3.5% : Ne pas tourner avant le MAPT. Monter au QDR 206° LOU à 2800 (1930), puis tourner à gauche vers GTQ en montée vers 4800 (3930)*. Monter à 4300 (3430) avant d'accélérer en palier. * FL 070 lorsque TMA 5.1 LORRAINE déclassée, pente ATS 4%	
	NDB Z			Monter au QDR 206° LOU. A 6.5 NM MLY, tourner à gauche vers GTQ en montée vers 4800 (3930)*. Monter à 4300 (3430) avant d'accélérer en palier. * FL 070 lorsque TMA 5.1 LORRAINE déclassée, pente ATS 4%.	
	RNP			Monter vers JL409. A JL409, tourner à droite pour rejoindre directement MTZ (pente ATS 4%). Intégrer l'attente MTZ en montée vers FL 060. Monter à 1800 (939) avant d'accélérer en palier.	
RWY	TYPE	IAF	Procédure		
22	CONV	MTZ	Après MTZ [FL60] => cap 081° [4500ft] => cap 152° [4300ft] => FNA ILS/LOC 22		
		GTQ	Après GTQ [4800ft] => cap 340° [4500ft] => cap 292° [4300ft] => FNA ILS/LOC 22		

5.7.3 Les procédures finales d'approche (FNA)



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). Vérifiez le plancher de chaque TMA et autorisez la descente à une altitude 500ft plus haut que le plancher.

5.8 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MHA	Protection
04/22	MTZ	Droite	293° ; 1 minute	113°	FL 60	IAS : 220kt Zp : FL 110
04/22	GTQ	Droite	129° ; 1 minute	309°	4800 ft	IAS : 220kt Zp : FL 70
04	JL503	Gauche	165° ; 1 minute	345°	5600 ft	IAS : 230kt Zp : FL 70
04	EPL	Droite	091° ; 1 minute	271°	FL 70	IAS : 230kt Zp : FL 70

5.9 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Lorraine comporte plusieurs aéroports contrôlés, gérés par un agent AFIS et en auto-information (A/A), ainsi que des héliports

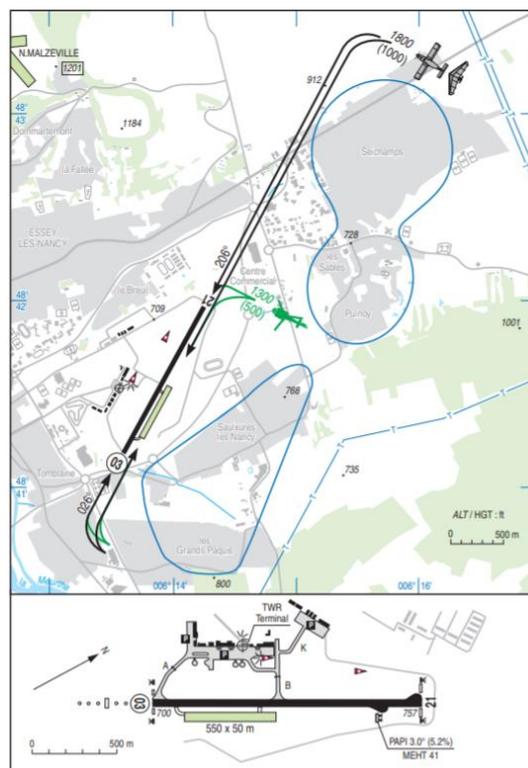
5.9.1 Les AD sous agent AFIS

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.

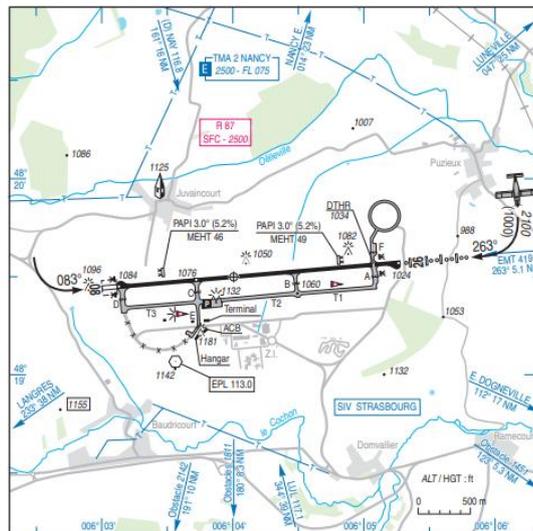


Nom	Nancy Essey (LFSN)
Position ATC	TWR : 119.605 (AFIS) 
Altitude	757 ft (27 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	
CTR	TMA 1.2 Nancy : 5000ft – FL075  SIV Strasbourg: SFC – FL145 
Pistes	<u>RWY 03 (026°) QFU préférentiel :</u> TODA 1600, ASDA 1600, LDA 1600; <u>RWY 21 (206°) :</u> TODA 1600, ASDA 1600, LDA 1600 <u>RWY herbe :</u> 550 x 50 m
SID	<u>RWY 03 :</u> Montez dans l’Axe à 1400ft (Est) ou 17000ft (Ouest), tourner à droite à 7 % jusqu'à l'altitude de sécurité en route. <u>RWY 21 :</u> Monter dans l’Axe. À 2000ft, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route
STAR	
Approches	<u>RWY 03:</u> RNP03
Attentes	EPL (droite ; RAP271° , 1 minute, 091° ; 4000ft ; IAS 220kt, Zp FL 070)
Circuits AD	<u>RWY 03 :</u> main droite 1800ft / Hélico : 1300ft <u>RWY 21 :</u> main gauche 1800ft / Hélico : 1300ft
Sorties VFR	
Remarques	





Nom	Epinal Mirecourt (LFSG)
Position ATC	TWR : 120.205 (AFIS) 
Altitude	1084 ft (39 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	EPL 113.00 EMT 419 MI 110.9
CTR	TMA 2 Nancy : 2500ft – FL075  SIV 2.1 Strasbourg: FL065 – FL145 
Pistes	RWY 08 (083°) : TODA 2700, ASDA 2700, LDA 2700; RWY 26 (263°) : TODA 2820, ASDA 2820, LDA 2440
SID	<u>RWY 08</u> : Départ Omnidirectionnel. Monter dans l'axe. À 1600ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route. <u>RWY 26</u> : Départ Omnidirectionnel, Monter dans l'axe. À 1600 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
STAR	
Approches	<u>RWY 26</u> : ILS/LOC 26 (MI :110.900 – CRS :264°) // NDB26 // RNP26 //
Attentes	EMT (droite ; RAP263° , 1 minute, 083° ; 3000ft ; IAS 220kt, Zp 6000)
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main gauche 2100 ft <u>RWY 26</u> : main droite 2100 ft
Sorties VFR	
Remarques	





5.9.2 Les AD en auto-information

RAPPEL

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

Lorraine Approche n'a pas de SIV. L'information de vol dans ce secteur est géré par Strasbourg, qui devra coordonner en permanence avec Lorraine approche.

Le transfert avec Lorraine de trafic en information de vol se fera au moment ou ce trafic devra transiter par des espaces controlés de lorraine.



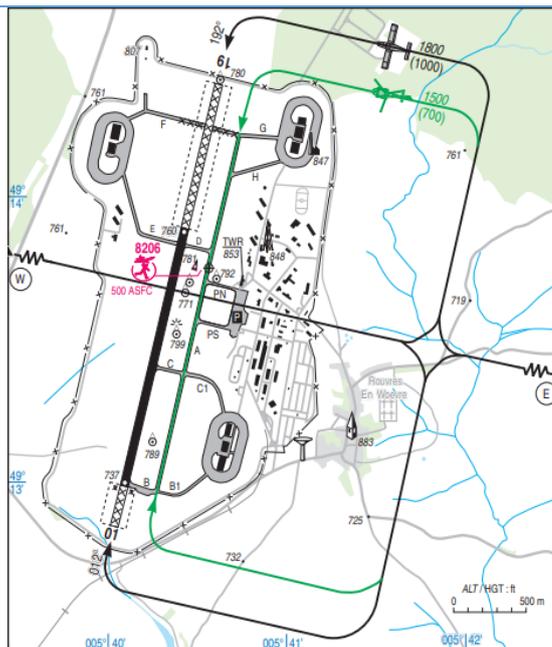
5.9.3 Les AD militaires

Nom	Saint-Dizier – Robinson (LFSI)	
Position ATC	_GND :122.100 _TWR : 140.175 _APP : 134.775	
Altitude	459 ft (17hPa)	
Alt. transition	5000 ft	
Aides radionav.	SDI : CH87X SDI : 108.90	
CTR	CTR St-Dizier : SFC – FL 055 [D] TMA 3 St Dizier : FL055 – FL 195 [D] SIV Seine: SFC – FL115 [G]	
Pistes	RWY 11 (111°) : TODA 2413 ASDA 2413 LDA 2413 RWY 29 (291°) : TODA 2413 ASDA 2413 LDA 2413	
SID	Non publiée	
STAR	LOUPY 1E LOUPY 1W	
Approches	RWY 11 : RNP RWY 29 : RNP	
Attentes	LOUPY : 207/1min/027/8000ft/ZP12000ft/IAS:220Kts ISI29: 111/1min/291/2700ft/ZP080/IAS:185Kts SI406: 291/1min/111/1900ft/ZP080/IAS:185Kts	
Sorties VFR	Non publiée	
Aéronefs basé	4 ^e Escadre de chasse : - Escadron Provence - Escadron Gascogne - Escadron Aquitaine	
Remarques	Procédures de nuit interdit	

Nom	Etain – Rouvres (LFQE)	
Position ATC	_GND :138.100 _TWR : 118.950 _APP : 120.125	
Altitude	760 ft (28hPa)	
Alt. transition	3000 ft	
Aides radionav.	ETN: 410 MCY 110.5	
CTR	CTR Etain : SFC – 3000ft [D] TMA 1 Etain : 2000ft – FL 055 [D] TMA 3 St Dizier : FL055 – FL 195 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]	

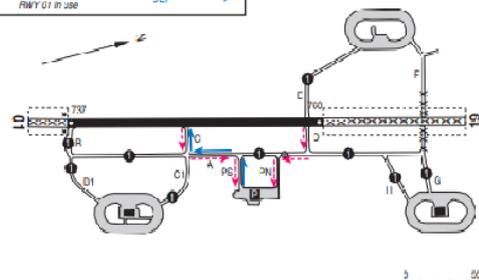


Pistes	RWY 01 (012°) : TODA 2676 ASDA 1721 LDA 1721 RWY 19 (192°) : TODA 1996 ASDA 1721 LDA 1721
SID	RWY 01/19 Omni: monter 1800ft dans l'axe
STAR	Non publiée
Approches	RWY 01 : ILS/LOC, NDB y/z RWY 19 : VPT
Attentes	ETN : RAP 182/1 min/2400ft/ZP4500ft/IAS:160Kts
Sorties VFR	Non publiée
Aéronefs basé	3 ^e Régiment d'Helicoptère de Combat : - Gazelle - Puma



RWY	OFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
01	012	1721 x 45	Revêtement Pavé	22 / F / C / W / T	2676	1721	1721
19	192	1721 x 45	Revêtement Pavé	22 / F / C / W / T	1996	1721	1721

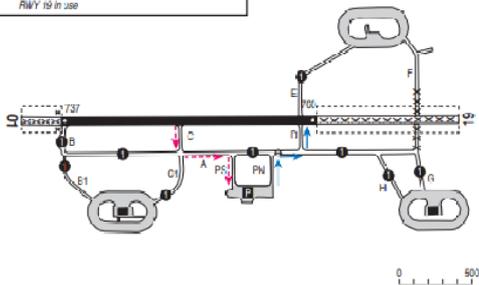
CONFIGURATION NORD:
RWY 01 en service / NORTH CONFIGURATION:
RWY 01 in use



Roulage : Voir TXT 01 / Taxiing: See TXT 01

Accès limité aux HEL de l'ALAT (largeur portails B1, C1, E, F, G, H = 20 m) / Access limited to French Army HEL (portals width B1, C1, E, F, G, H = 20 m)

CONFIGURATION SUD:
RWY 19 en service / SOUTH CONFIGURATION:
RWY 19 in use



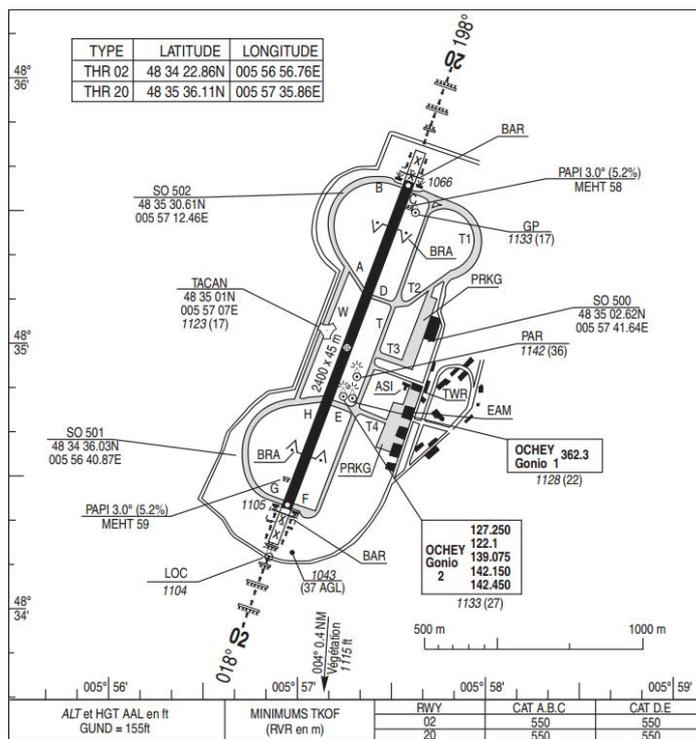
Roulage : Voir TXT 01 / Taxiing: See TXT 01

Accès limité aux HEL de l'ALAT (largeur portails B1, C1, E, F, G, H = 20 m) / Access limited to French Army HEL (portals width B1, C1, E, F, G, H = 20 m)

Remarques Procédures de nuit interdites



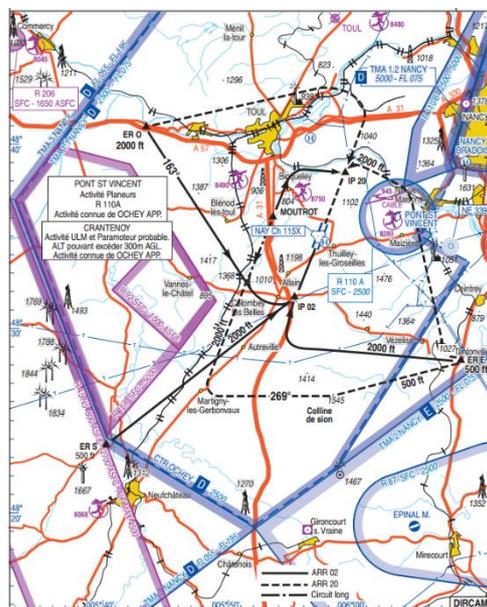
Nom	Nancy – Ochey (LFSO)
Position ATC	_TWR : 122.100 _APP : 127.250
Altitude	1106 ft (40 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	NAY (D) : 108.7 NAY : Ch115X
CTR	CTR Ochey: SFC – 2500ft [D] TMA 1 Nancy : 2500ft – FL 075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	RWY 02 (019°) : TODA 2457 ASDA 2400 LDA 2400 RWY20 (198°) : TODA 2455 ASDA 2400 LDA 2400
SID	Non publiée
STAR	Non publiée
Approches	Non publiée
Attentes	Non publiée
Aéronefs basé	3e Escadre de Chasse : - Escadron Navarre - Escadron Champagne - Escadron Argonne - Escadron Ardennes
Remarques	Procédures de nuit interdit



VFR Militaire

DEPARTS

PISTE 02
Par le Sud, continuer dans l'axe pour une sortie directe CHATENOIS (sud-est NEUFCHATEAU).
Par l'Est, Sud-Est COLOMBEY LES BELLES, virer gauche pour une sortie TANTONVILLE (ER Est).
PISTE 02
Après décollage garder l'axe et monter 1000 ft.
Par l'Est, (à coordonner avec la TWR) virer à droite sur la Moselle, rejoindre TANTONVILLE (ER Est)
Par le Sud, (à coordonner avec la TWR) Virer à droite sur la Moselle, passer NEUVES-MAISONS, rejoindre CHATENOIS par l'Est du MONT D'ANON.
Par l'Ouest, travers Est TOUL virer à gauche route sur COMMERCY pour sortie directe.

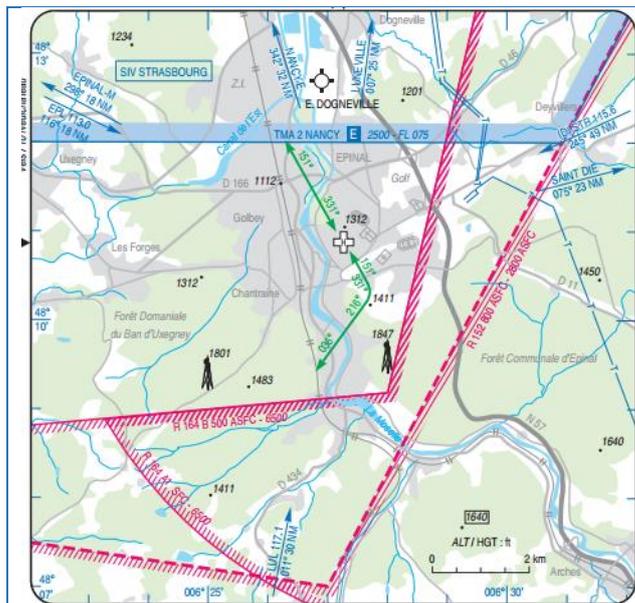


ARRIVEES

PISTE 20
Par ER Ouest, (Echangeur N4 Sud-Est PAGNY SUR MEUSE 301°/11 NM), 2000 ft QFE.
Route 075° jusqu'au rond-point Sud VILLEY - ST ETIENNE (001°/8 NM), puis virer à droite vers le PI20 (3 NM sur axe 20).
Par ER Est, (TANTONVILLE 135°/10 NM), 500 ft QFE, route sur PONT ST VINCENT (hangar de l'aéroclub). Passant PONT ST VINCENT monter 2000 ft QFE, virer à gauche (en restant au Sud de la Moselle) vers le PI20 (3NM sur Axe 20).
Si ZRT PONT ST VINCENT active, maintenir 500 ft QFE vers la colline de SION. Puis route 269°. Après le croisement des axes, tourner à droite route 019°, monter à 2000 ft QFE après accord de la TWR et procéder MOUTROT. A MOUTROT rejoindre PI20 (3 NM sur axe 20).
PISTE 02
Par ER Ouest, (Echangeur N4 Sud-Est PAGNY sur Meuse 301°/11 NM), 2000 ft QFE, route 164° jusqu'au croisement voie ferrée D4 au Sud de BARISEY LA COTE (239°/5,5 NM), contourner COLOMBEY LES BELLES par le Sud et l'Est, virer à gauche vers le PI02 (3 NM axe 02).
Par ER Est, (TANTONVILLE 135°/10 NM) Attendre Mont d'Anon (séparation avec les DEP 02 Sud) pour monter 2000 ft QFE en virage droite, (passer Est COLOMBEY LES BELLES), vers le PI02 (3 NM sur l'axe 02).
Par ER Sud, (Nord-Ouest NEUFCHATEAU 227°/15,5 NM), 500 ft QFE (présence R45N5).
Passant Par le Nord NEUFCHATEAU monter 2000 ft QFE, route sur le PI02, par l'Est de COLOMBEY LES BELLES.

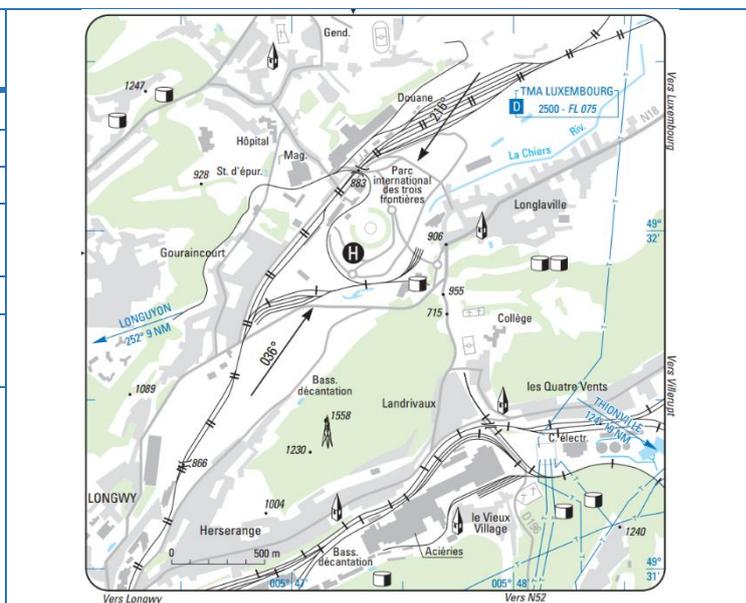


5.9.4 Les héliports



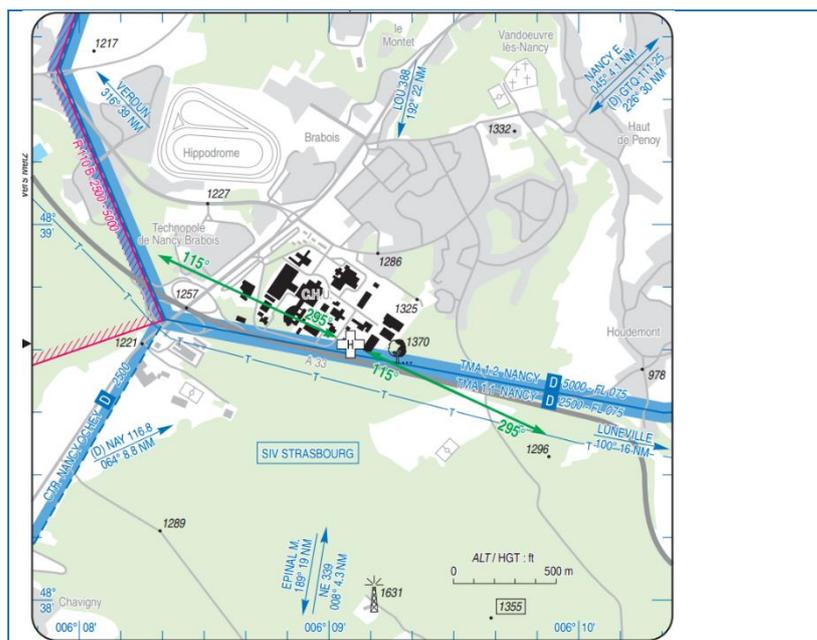
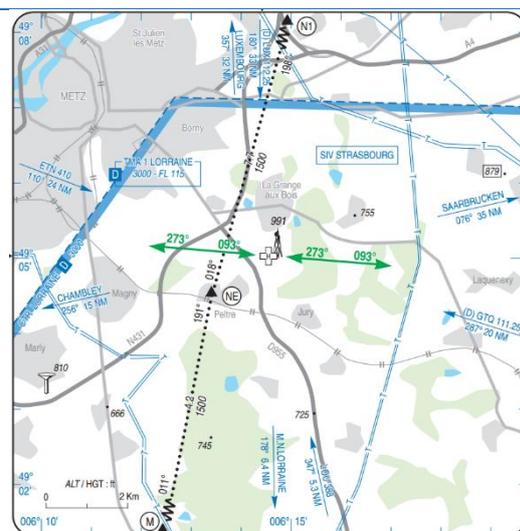
Nom	Centre Hospitalier d' Epinal (HEPI)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	1295 ft (48 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	EPL : 113.000 STR (D) : 115.600 LUL : 117.100
CTR	SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
QFU :	Comme publié
Remarques	H

Nom	Établissement Public de Longwy (HLON)
Position ATC	NIL
Altitude	875 ft (30 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ETN : 410 LOU : 388
CTR	TMA 4 Luxembourg : 2500 ft – FL165 [D]
QFU :	034 214
Remarques	H





Nom	Centre Hospitalier de Metz Mercy (HMER)
Position ATC	Lorraine TWR : 122.075
Altitude	42 ft (2 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ETN : 410 LOU 388 LUX :112.250 (D)
CTR	CTR Lorraine : SFC – 3000ft [D] TMA 1 Lorraine : 3000ft – FL115 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
QFU :	093 273
Remarques	H



Nom	Centre Hospitalier de Nancy Brabois (HNAB)
Position ATC	Auto-information : 122.975 (A/A)
Altitude	1335 ft (48 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ (D) : 111.250 LOU :388 NAY (D) : 116.800
CTR	TMA 1.1 Nancy : 2500ft – FL 075 [D] TMA 1.2 Nancy : 5000ft – FL 075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
QFU :	295 115
Remarques	H

Position ATC	NIL
Altitude	853 ft (31 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ (D) : 111.250 LOU :388 STR (D) : 115.600 MTZ : 354 SBN : 343
CTR	TMA 5 Lorraine: 4000ft – FL 075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
QFU :	055 250
Remarques	H



Nom	Hôpital Central de Nancy (HNAN)
Position ATC	Auto-information : 119.600 (A/A)
Altitude	749 ft (27 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ (D) : 111.250 LOU : 388 NAY (D) : 116.800
CTR	TMA 1.2 Nancy : 5000ft – FL 075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
QFU :	315 135
Remarques	H



Nom	Centre Hospitalier de Saint-Avold (HAVO)
Position ATC	<i>NIL</i>
Altitude	853 ft (31 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ (D) : 111.250 LOU : 388 STR (D) : 115.600 MTZ : 354 SBN : 343
CTR	TMA 5 Lorraine: 4000ft – FL 075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
QFU :	055 250
Remarques	H





6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Base documentaire](#)
- [Fiche mémo](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact FIR de Reims](#)

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](#).