

Manuel d'exploitation de « Strasbourg - Entzheim » LFST



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	6
2.2.1 Aurora.....	6
2.3 ATIS.....	6
3. Description de l'aérodrome	8
3.1 Les aires de trafic.....	8
3.2 Les voies de roulage	11
3.2 La piste.....	12
4. Description de la CTR	13
4.1 Le circuit d'aérodrome	13
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	14
4.3 Le VFR spécial	15
4.3 La gestion des hélicoptères	16
5. Description de la CTA, TMA et du SIV.....	18
5.1 Les zones réglementées	22
5.2 Altitudes Minimales de Guidage	23
5.3 Les procédures de départ.....	24
5.3.1 Départs publiés.....	24
5.3.2 Départs Omnidirectionnels	25
5.4 Les procédures d'arrivée	25
5.5 Les procédures d'approche	26
5.5.1 Les procédures d'approche initiales (INA)	26
5.5.2 Les procédures finales d'approche (FNA).....	26
5.6 Les circuits d'attente	28
5.7 Les aérodromes et héliports du secteur.....	29
5.7.1 Les AD contrôlés	29
5.7.2 Les AD Allemands	29
5.7.3 Les AD sous agent AFIS.....	30
5.7.4 Les AD en auto-information	30
5.7.5 Les héliports	41
6. Crédits	43
6.1 Contributeurs	43
6.2 Liens utiles.....	43



1. Généralités

La première liaison aérienne à Strasbourg est ouverte en 1920 à partir du terrain d'aviation du Polygone au Neuhof. Mais en 1932, la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin décide d'un nouvel emplacement pour l'aéroport strasbourgeois. Le choix se porte sur Entzheim et l'aéroport ouvre en mai 1935 à la suite d'un accord conclu entre la CCI, la ville de Strasbourg et le gouvernement, avec une participation financière du département du Bas-Rhin, qui entreprend des travaux d'extension et de réalisation de nouveaux équipements. L'aérogare a été remaniée et agrandie à trois reprises. Après 1945, une base aérienne militaire s'installe dans l'enceinte de l'aéroport. Strasbourg-Entzheim accède au statut d'« aéroport ouvert » en 1980, accordant à tous les pays de la Communauté européenne la possibilité de réaliser des prolongements ou des escales sur cet aéroport.

Code OACI	LFST
Code AITA	SXB
Nom de l'aéroport	Strasbourg Entzheim
Altitude du terrain	505 (19hPa)
Coordonnées Géographiques	48°32'31"N 007°38'04"E
Situation Géographique	5.4 NM WSW de STRASBOURG
Déclinaison magnétique	2.53°E
Piste	05/23

**Aides à la radionavigation**

STR (VOR/DME) : 115.60
ENT (ILS RWY 05) :108.55
STZ (ILS RWY 23) :109.55

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Strasbourg Sol	LFST_GND	121.805	00:00 – 24:00	
Strasbourg Tour	LFST_TWR	119.250	00:00 – 24:00	
Strasbourg Approche	LFST_APP	120.410	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

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, 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

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 : **Strasbourg** Ground/Tower/Approach
- Station METAR : **LFST**
- La piste en service pour le décollage : **05** ou **23**
- La piste en service pour l'atterrissage : **05** ou **23**
- TL (Transition Level) : **FL80** (1013<QNH<1048) ou **FL90** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **7000 ft**
- Insérez dans les commentaires toute information utile aux pilotes (**en anglais**), tel que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivées 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.

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.

Parking A : Aviation Commercial





Parking B : Parking de l'aviation générale et affaire

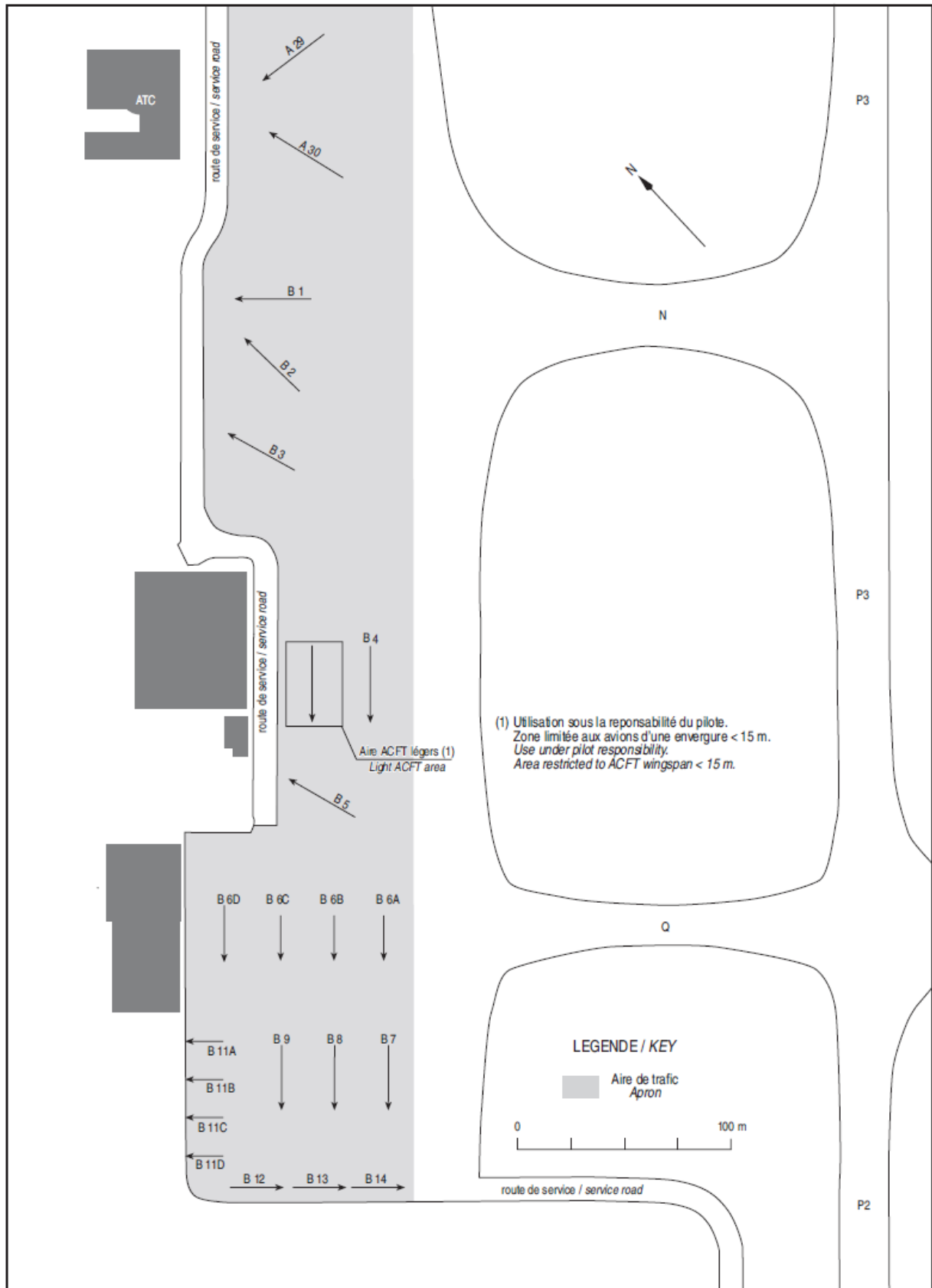




Tableau des repoussages et départs autonomes.

Parking	Repoussage	Sens	Parking	Repoussage	Sens
A1	Autonome		B1	Repoussage/Autonome	Virage à gauche
A2	Autonome	Virage à droite	B2	Repoussage/Autonome	Virage à droite
A3	Autonome	Virage à gauche	B3	Repoussage/Autonome	Virage à droite
A4	Autonome	Virage à droite	B4	Autonome	Virage à gauche
A5	Autonome	Virage à gauche	B5	Autonome	Virage à droite
A6	Autonome	Virage à droite	B6A	Autonome	Virage à gauche
A15	Repoussage		B6B	Autonome	Virage à gauche
A16	Autonome	Virage à gauche	B6C	Autonome	Virage à gauche
A17	Repoussage		B6D	Autonome	Virage à gauche
A17C	Autonome	Virage à droite	B7	Autonome	
A18	Repoussage		B8	Autonome	
A19	Repoussage		B9	Autonome	
A20	Repoussage		B11A	Autonome	
A20 VIP	Autonome	Virage à droite	B11B	Autonome	
A21	Repoussage		B11C	Autonome	
A22	Autonome	Virage à droite	B11D	Autonome	
A23	Autonome	Virage à droite	B12	Autonome	
A24	Autonome	Virage à droite	B13	Autonome	
A25	Autonome	Virage à droite	B14	Autonome	
A26	Autonome	Virage à droite			
A27	Autonome	Virage à droite			
A28	Autonome	Virage à droite			
A29	Repoussage/Autonome	Virage à droite			
A30	Repoussage/Autonome	Virage à droite			
A52	Autonome	Virage à droite			
A91	Autonome	Virage à droite			

« Autonome » signifie qu'à ce poste, il n'y a pas de repoussage disponible. Le pilote pourra demander une « mise en route technique » qu'il faudra évidemment lui accepter et rappellera « Prêt au roulage » après sa mise en route moteurs.

Si le pilote à un poste autonome demande un repoussage, il faudra lui accepter et le faire repousser dans le bon sens de manière classique.

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 circulation à Strasbourg sont détaillées ci-dessous.

Il conviendra de faire rouler les trafics de type « aviation générale » en piste 23 par F.

En piste 05, il conviendra de les faire rouler par G.

Attention à la gestion des trafics au sol afin d'éviter d'avoir deux appareils en face à face sur le taxiway.

C'est pourquoi, il faudra bien se coordonner avec le sol et la position supérieur pour la gestion des trafics au roulage ainsi que la répartition des appareils aux points d'attente.

Taxiways	Largeur maximum	Point d'attente	Largeur maximum
Q	19 m	E	23 m + 5,20m
N	23 m + 3,80 m	F	23 m
M	19 m + 7,80 m	G	23 m
K	23 m + 3,80 m	H	23 m + 5,20m
P2	23 m		
P3	23 m		
P4	23 m		

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



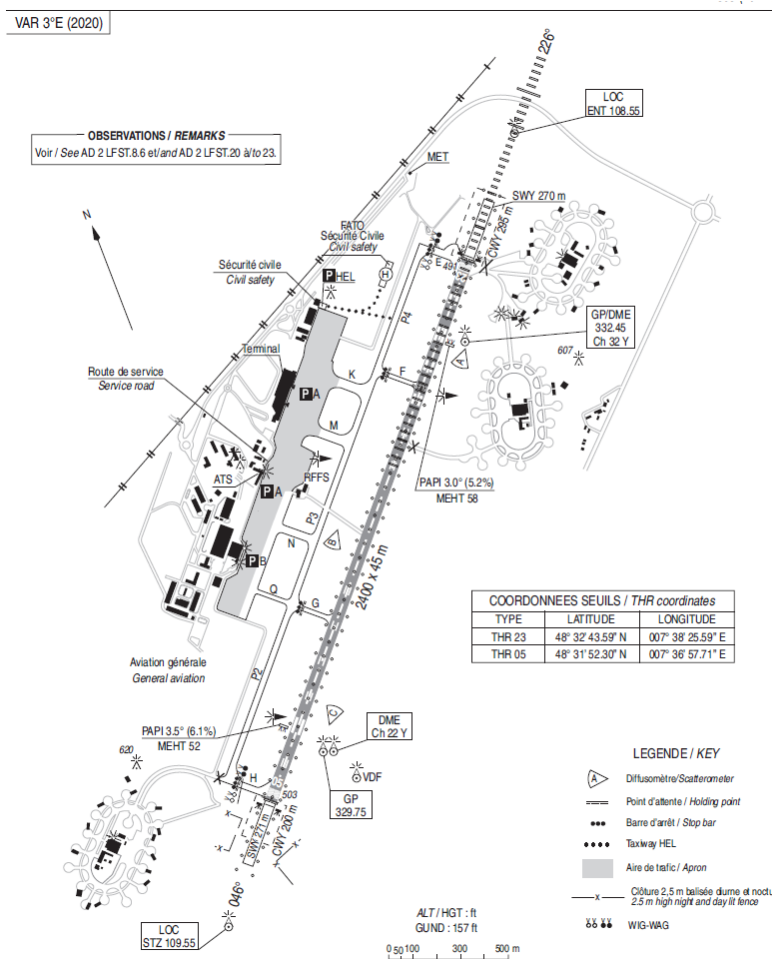
3.2 La piste

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
05	046°	2400 m x 45 m	2400 m	2695 m	2670 m	2400 m
23	226°		2400 m	2600 m	2671 m	2400 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Piste	Points d'attente	Distance
05	F	600 m
	G	1600 m
	H	2400 m
23	E	2400 m
	F	1800 m
	G	800 m





4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

L'autorisation de pénétrer dans les espaces du contrôleur TWR doit être demandée sur la fréquence STRASBOURG TOUR au moins 2 minutes (voir VAC) avant d'atteindre les limites géographiques des CTR.

Si le pilote désire évoluer à une altitude supérieure ou égale à 2500 ft, le contrôleur TWR doit obtenir l'approbation du contrôleur approche.

Entre N1 et NE les VFR en transit doivent voler à une altitude de 1500ft sauf clairance Contraire.

Entre W2 et S l'altitude recommandée pour les VFR en transit est de 1500ft QNH.

Si le pilote désire effectuer un transit selon un cheminement particulier, il soumettra sa demande au contrôleur TWR qui approuvera ou non, selon les conditions du jour (zones actives, météo, charge de trafic...)

Cas particulier :

Un aéronef VFR en transit dans les espaces du contrôleur TWR et à destination de (ou passant par) LFSH ou LFGC sera informé, s'il y a lieu, de l'activité planeur, parachutage ou voltige sur l'aérodrome concerné avant d'être libéré en fréquence.

Dans le cas de croisement de l'axe ILS par un VFR et si le trafic sur l'axe ILS l'impose, l'aéronef VFR pourra être retardé ou soumis à une consigne particulière par le contrôleur TWR.

Les VFR au départ de LFGC devront suivre le transit N1 NE et NE N1 à 1500' maximum.

Points	Coordonnées	Nom
N	48.44.54 N – 007.41.03 E	Echangeur Autoroutier Brumath Nord A4/A340
N1	48.34.25 N – 007.48.06 E	Pont de l'Europe entre Strasbourg et Kehl
NE	48.41.02 N – 007.52.32 E	Sud du village de Gamsheim
E	48.28.37 N – 007.45.07 E	Base nautique de Plobsheim
EA	48.31.30 N – 007.39.55 E	Echangeur routier A35/D400
EB	48.30.30 N – 007.41.48 E	Echangeur routier RN83/RN353
S	48.19.16 N – 007.29.18 E	Echangeur routier A35/RN83
W	48.41.23 N – 007.29.56 E	Batiment industriel caracteristique
WA	48.33.51 N – 007.36.00 E	Château d'eau de Kolbsheim
WB	48.36.10 N – 007.35.45 E	Village Ittenheim
W1	48.34.10 N – 007.31.41 E	Village Ergersheim D30/D45
W2	48.31.12 N – 007.29.52 E	Echangeur routier A352 / D500

Départ	Point de report
Nord Est Sud Ouest	Comme publié sur les cartes (SIA VAC LFST)

Arrivée	Point de report
Nord	N – WB - WA
Est - Sud	E – EB – EA
Ouest	W – WB - WA



4.3 Le VFR spécial

A Strasbourg, les arrivées ou départs VFR spécial se font par W ou E uniquement. Dans tous les cas, la clairance VFR spécial est délivrée par le contrôleur SOL (en coordination avec le contrôleur TWR) ou le contrôleur TWR et doit comporter :

- la clairance VFR spécial
- la route à suivre
- le niveau à utiliser, si nécessaire
- le code transpondeur

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.

A Strasbourg, les points WB et EB sont les points de clairance limite pour le VFR spécial à l'arrivée ou en transit. Une attente sur WB ou EB permet d'assurer une séparation stratégique avec les trajectoires IFR d'arrivée et de départ.

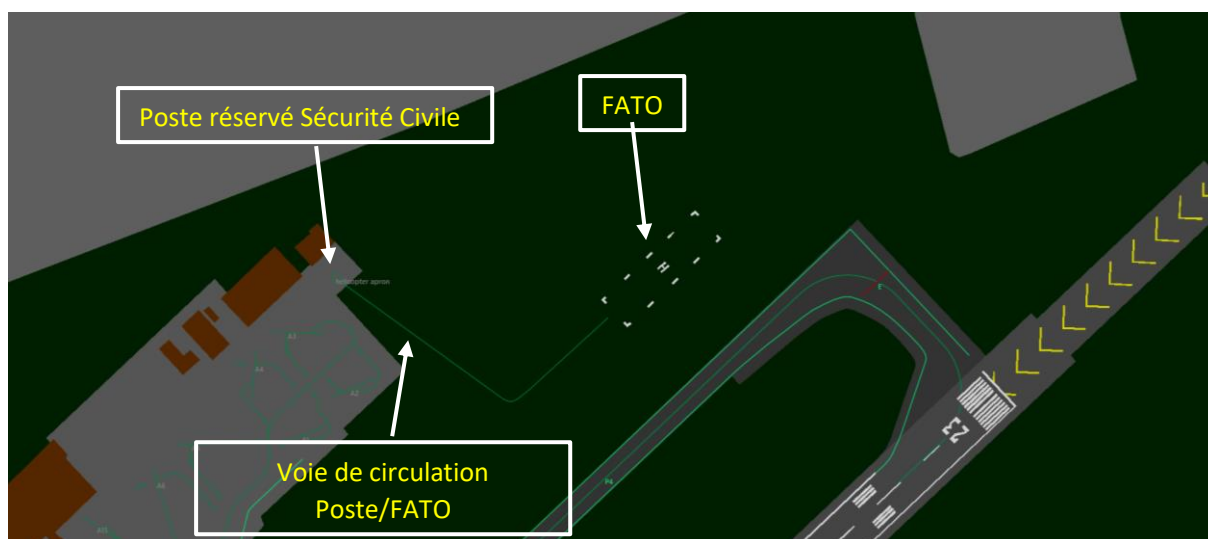
- Lorsqu'un aéronef IFR à l'arrivée effectue une procédure ILS ou une approche utilisant une balise de radionavigation, un vol VFR spécial sera déclaré séparé de l'IFR tant qu'il évoluera sur la branche vent arrière du circuit d'aérodrome avant le travers du seuil de la piste en Service. Cependant, il ne sera pas séparé stratégiquement de l'IFR lorsqu'il quitte le point EB (ou WB) pour rejoindre le début de la vent arrière.
- Pour les autres procédures, le vol VFR spécial sera déclaré séparé de l'IFR en finale tant qu'il n'aura pas dépassé les points EB ou WB.
- Les vols d'évacuation sanitaire, dont fait partie Dragon67, ne sont pas tenus au respect des minima VFR spécial. La décision d'effectuer le vol reste à la discrétion du pilote. Même si les vols à caractère sanitaire peuvent s'affranchir des minima VFR spéciaux locaux, ils continuent cependant à bénéficier des services de la CA associés au VFR spécial.

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

4.3 La gestion des hélicoptères

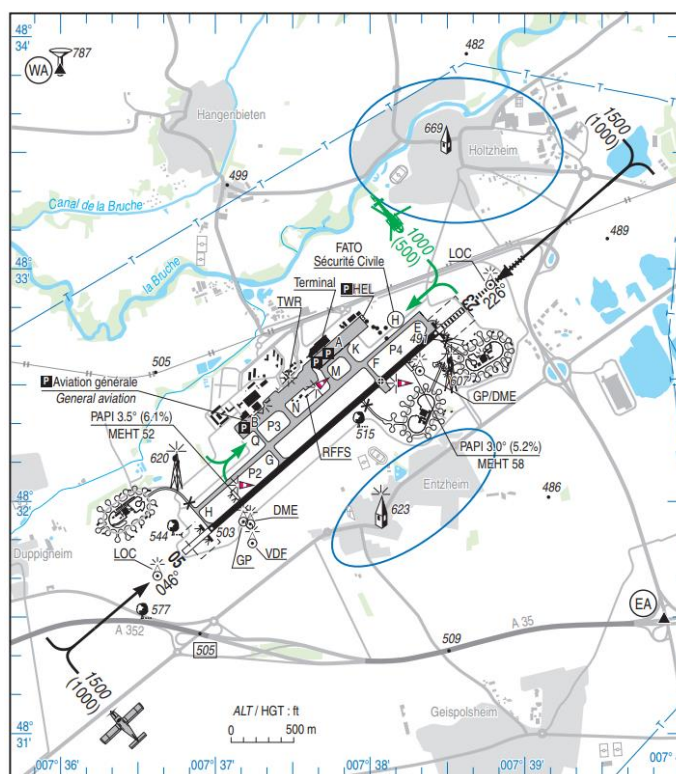
L'arrivée des hélicoptères se fait par le Sud du terrain. Le FATO est exclusivement réservé à la Sécurité Civile, et soumis à instruction de la Tour.



La gestion des hélicoptères se fait comme l'Aviation Générale. Les postes spéciaux hélicoptères sont matérialisés au sol par un « H » et sont implantés comme ci-dessous.

Pour la gestion des opérations spéciales sur le C.H.U. de Strasbourg-Hautepierre, il faudrait privilégier l'arrivée par le nord car c'est l'axe préférentiel d'arrivée (003).

Pour le N.H.C (Nouvel Hôpital Civil de Strasbourg), l'arrivée par le nord est l'axe préférentiel (325)





Utilisation de la plateforme

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

LVP en vigueur si : RVR inférieur ou égal à 800m ou plafond inférieur ou égal à 200ft.

En cas d'exécution des procédures LVP, seule la procédure ILS CAT III de la Piste 23 pourra être utilisée. Les TWY F et G fermés si LVP en cours, dégagement en bout de piste.

Réduction de séparation sur piste applicable aux VFR uniquement :

Si les deux aéronefs sont des monomoteurs à hélice en vol VFR, un aéronef peut recevoir une clairance d'atterrissage après un autre atterrissage ou un autre décollage, ou une clairance de décollage après un autre décollage si l'aéronef qui le précède sur la piste laisse disponible une longueur de piste d'au moins 1000m. Cette distance sera de 1000m et décollage effectif si l'aéronef précédant effectue un décollage.

Les conditions suivantes sont nécessaires à l'application de la réduction des minimums de séparation :

- les deux aéronefs sont des monomoteurs à hélice.
- les deux aéronefs sont en VFR de jour.
- la visibilité est supérieure ou égale à 5km.
- le plafond est supérieur ou égal à 1000ft.
- la piste est sèche.
- la composante vent arrière ne dépasse pas 5kt.
- le contrôleur utilise les repères terrestres prévus pour évaluer la distance de 1000m entre les deux aéronefs.
- le contrôleur utilise la phraséologie adaptée.

Les repères visuels pour indiquer 1000m disponibles seront :

- Le taxiway G pour un départ depuis l'intersection F en piste 23
- Le taxiway F pour un départ depuis l'intersection G en piste 05

Exemple phraseo :

Quand un minimum de séparation sur piste réduit est appliqué à un décollage :

ATC : F-GKQH, séparation réduite avec le départ précédent piste 23, autorisé décollage, vent 230 degrés 10 kts

ATC : F-GKQH reduced separation with preceding departure runway 23, cleared for takeoff, wind 230 degrees 10 kts

Quand un minimum de séparation sur piste réduit est appliqué à un atterrissage : (avec un départ)

ATC : F-GKQH, séparation réduite avec le départ précédent piste 23, autorisé atterrissage, vent 230 degrés 10 kts

ATC : F-GKQH reduced separation with preceding departure runway 23, cleared to land, wind 230 degrees 10 kts

Quand un minimum de séparation sur piste réduit est appliqué à un atterrissage :

ATC : F-GKQH, séparation réduite avec l'arrivée précédente piste 23, autorisé atterrissage, vent 230 degrés 10 kts

ATC : F-GKQH reduced separation with preceding arrival runway 23, cleared to land, wind 230 degrees 10 kts

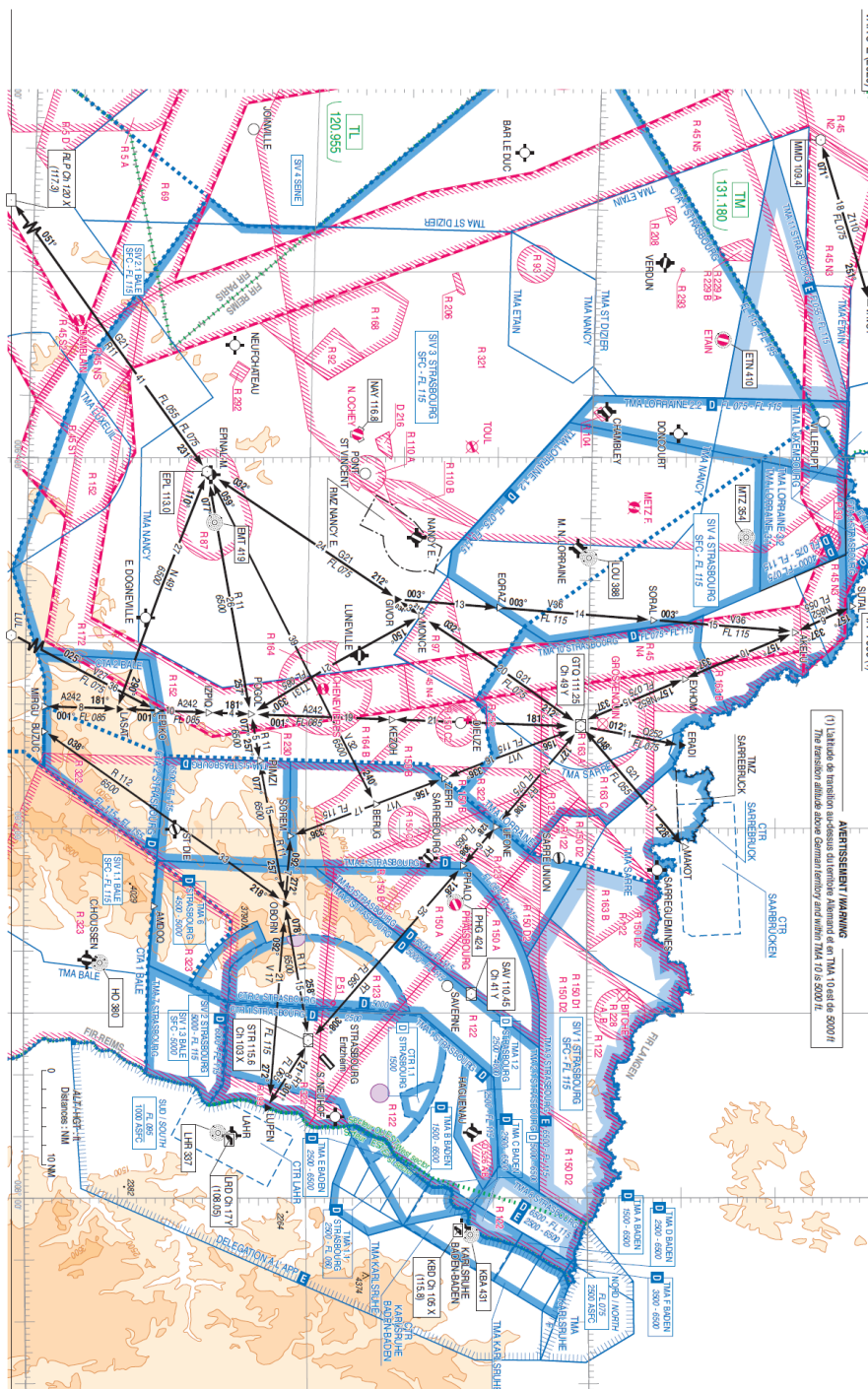


5. Description de la CTA, TMA et du SIV

Le secteur de Strasbourg est découpé en deux parties : Secteur Est Strasbourg et secteur Ouest Lorraine.

Le secteur de Lorraine possède une approche qui gère, lorsqu'elle est connectée les terrains de LFJL - Metz-Nancy Lorraine , LFSG (AFIS) Epinal-Mirecourt et LFSN (AFIS) Nancy-Essey.

Lorsque l'approche de Lorraine n'est pas connectée, la responsabilité de ces terrains revient au contrôleur de Strasbourg approche.



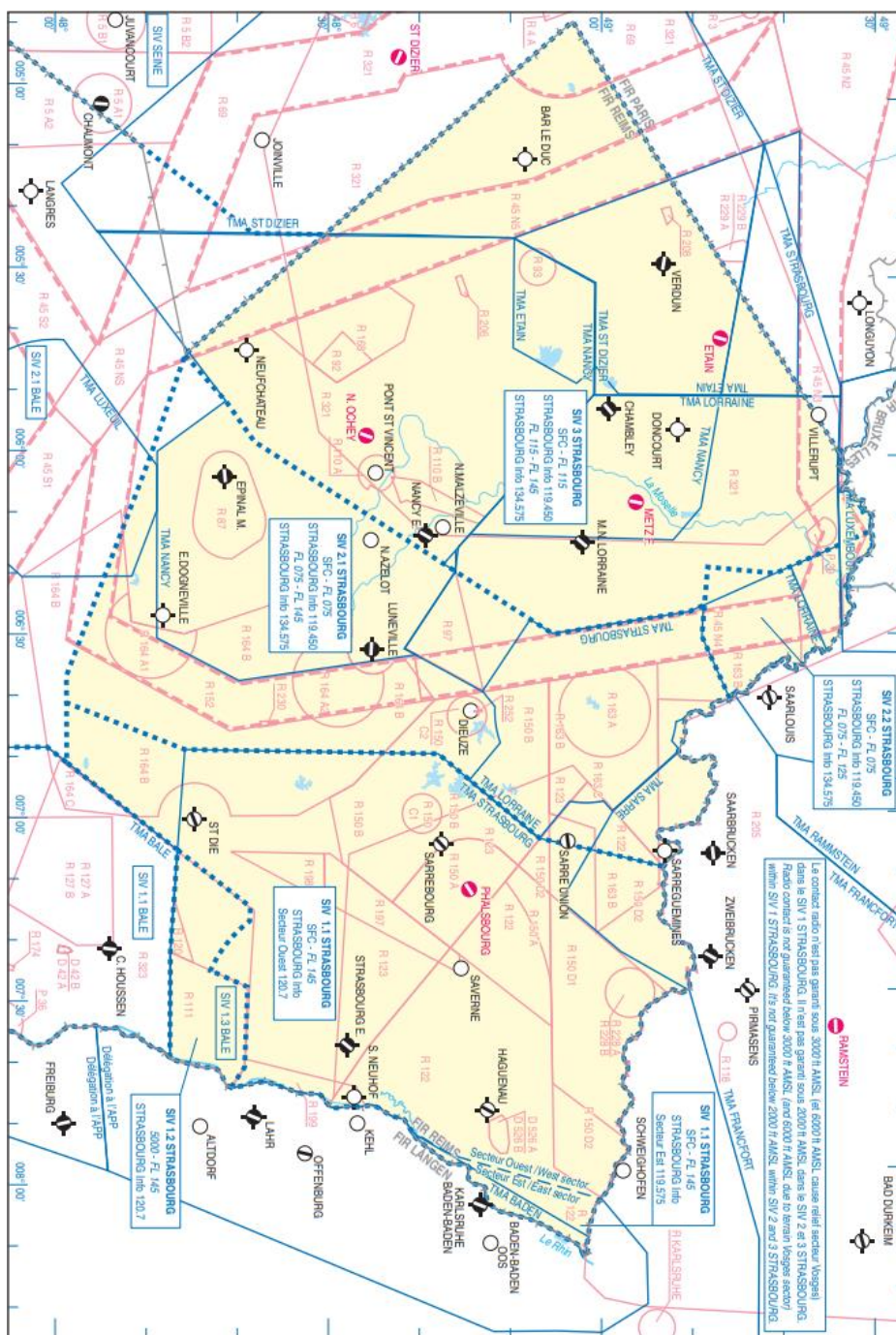


RAPPEL

Les aérodromes gérés par un agent AFIS sont des espaces non contrôlés. L'ATC en charge de ces terrains ne peut fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé. En revanche, il peut demander aux trafics de rappeler en « fin de vent arrière » ou « en finale », par exemple.

Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
CTA 1	D	FL115	FL 195	
CTA 2	D	FL115	FL155	Au dessus du FL 155 CTA Bâle
CTA 3	D	FL165	FL195	

Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	2500ft	FL 115	Secteur de Strasbourg
TMA 1.1	D	2500ft	FL 060	Secteur de Strasbourg
TMA 1.2	D	2500ft	4000ft	Secteur de Strasbourg
TMA 2	D	5000ft	FL 115	Secteur de Strasbourg
TMA 2.1	D	5000ft	6500ft	Secteur de Strasbourg
TMA 3	D	6500ft	FL115	Secteur de Strasbourg
TMA 4	D	FL 085	FL 115	Secteur de Strasbourg
TMA 5	D	6500ft	FL 115	Secteur de Strasbourg
TMA 6	D	4500ft	5000ft	Secteur de Strasbourg
TMA 7	D	6000ft	FL 115	Secteur de Strasbourg
TMA 8	D	6500ft	FL 115	Secteur de Strasbourg
	E	2500ft	6500ft	Secteur de Strasbourg
TMA 9	E	6500ft	FL 115	Secteur de Strasbourg
TMA 10	D	FL 075	FL 115	Secteur de Strasbourg
	E	2500ft	FL 075	Déléguée Stuttgart Nord
	E	1000ft	FL 095	Déléguée Stuttgart Sud
TMA 11	E	FL 055	FL 115	Secteur de Strasbourg
TMA BADEN A	D	1500ft	6500ft	
TMA BADEN B	D	1500ft	6500ft	
TMA BADEN C	D	2500ft	6500ft	
TMA BADEN D	D	2500ft	6500ft	
TMA BADEN E	D	2500ft	6500ft	
TMA BADEN F	D	1500ft	6500ft	
TMA LORRAINE 1.2	D	FL075	FL115	
TMA LORRAINE 2.2	D	FL075	FL115	
TMA LORRAINE 3.2	D	FL075	FL115	



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
SIV 1.1	G	SFC	FL 145	Secteur Nord Strasbourg
SIV 1.2	G	5000ft	FL 145	Secteur Sud Strasbourg
SIV 2.1	G	SFC	FL145	Secteur Strasbourg
SIV 2.2	G	SFC	FL 125	Secteur Strasbourg
SIV 3	G	SFC	FL 145	Secteur Ouest



RAPPEL

Dans les TMA1-10 sont des espaces de classe D (selon l'altitude), leur pénétration est soumise à clairance, le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire et l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR et l'information de trafic entre IFR/VFR et VFR/VFR.

La TMA 8/9/10/11 sont des espaces de classe E (selon l'altitude), ce qui implique que le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, qu'aucune clairance n'est nécessaire pour y pénétrer et que l'information de trafic est fournie autant que possible. La séparation est assurée comme en classe D.

Enfin, le reste du SIV en dehors de la TMA est un espace de classe G où seule l'information de trafic est fournie et le contact radio n'est pas obligatoire. Il est rappelé que, lorsque les services d'approche sont assurés par un contrôleur en position CTR (contrôle en route), le SIV est toujours considéré comme ouvert et l'information de vol est due aux pilotes. Cependant, en fonction de la charge de trafic de l'ATC, les services d'information de vol peuvent être temporairement suspendus et, dans ce cas, une indication explicite doit être incluse dans les remarques de l'ATIS.

RAPPEL

Le secteur de Lorraine n'a pas de SIV. Tout l'espace aérien non contrôlé est géré par la SIV de Strasbourg. Il faudra être particulièrement vigilant et coordonner régulièrement avec Lorraine approche dans le cas de vols en SIV dans son secteur.

Les trafics seront transférés à Lorraine approche si ces derniers doivent entrer à quelques moments que ce soit dans un espace contrôlé géré par cette dernière.



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). À Strasbourg, il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP). Par conséquent, le contrôleur APP gère aussi bien les départs que les arrivées, ainsi que le SIV dans la mesure de ses compétences et de la densité de trafic.

Compte tenu du plafond de certaines TMA FL145, le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clearance d'altitude supérieure au FL140. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Reims Control).

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 LFGT (Sarrebouh Buhl) pour aller à LFGU (Sarreguemines Neunkirch) 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

Le secteur de Strasbourg comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
P 39	SFC	3000 ft AMSL	Cattenom	Centrale Electrique Nucléaire

Le secteur de Strasbourg 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

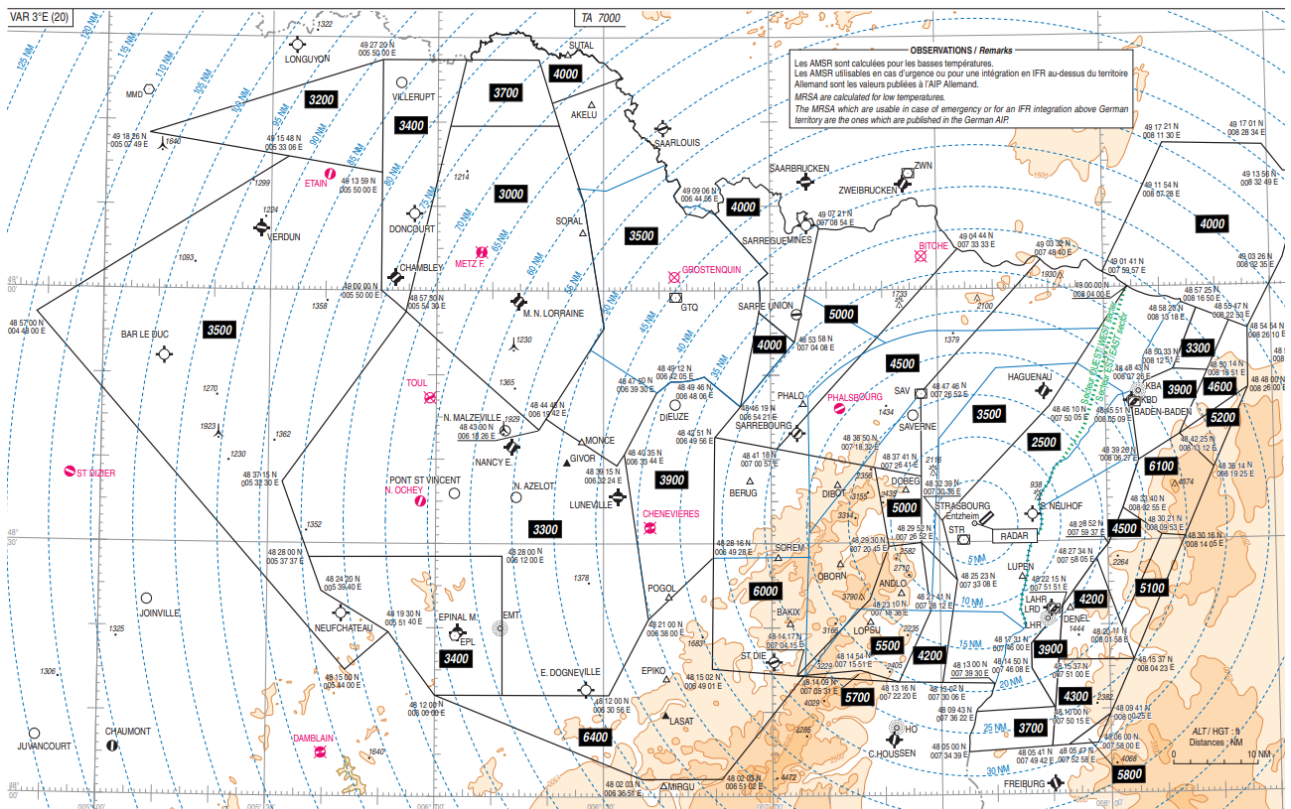
Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

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](#).



5.2 Altitudes Minimales de Guidage



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.**

La plus grande partie de la TMA de Strasbourg est à 5500 ft. En configuration face SUD, aucune AMG n'est contraignante. En revanche en configuration face NORD, il faudra tenir compte de l'AMG près d'Andlau à 5500ft (surtout en conventionnel).



5.3 Les procédures de départ

5.3.1 Départs publiés

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

SID Strasbourg-Entzheim				
RWY	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
05	BERUG 8M	CONV		
	EPIKO 8M	CONV		
	GTQ 8M	CONV		
	LUPEN 8M	CONV		
	SUL 1N	CONV		
	POGOL 2Y	RNAV	FL 090	
23	GTQ 8H	CONV		
	GTQ 8L	CONV		Sur clairance de l'APP
	LUPEN 8H	CONV		
	MIRGU 8H	CONV		
	POGOL 8H	CONV	ATC Recommandé : 7000 ft	Sur clairance de l'APP
	SUL 1S	CONV		
	POGOL 2Z	RNAV	FL090	
	STR 1X	RNAV	7000ft	

SID Karlsruhe Baden-Baden				
RWY	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
03	STR 1Y	RNAV	FL 070	
21	STR 6P	CONV		
	STR 1Z	RNAV	FL 070	

SID Lahr				
RWY	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
03	STR 1W	RNAV	FL 070	
	STR 3Q	CONV		
21	STR 3R	CONV		
	STR 1X	RNAV	FL 070	

RAPPEL

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



5.3.2 Départs Omnidirectionnels

Piste	Clairance
Piste 05	Monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.
Piste 23	Monter dans l'axe jusqu'à 1500 ft 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.

5.4 Les procédures d'arrivée

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

STAR Strasbourg-Entzheim				
RWY	STAR	CONV	IAF	FL IAF
05	LUL 1B	RNAV	IZPIQ	FL120
	EPL 1B			
	EPL 6Y	CONV	ANDLO	5500 ft
	GTQ 6 Y			
	LUPEN 6Y			
23	EPL 1C	RNAV	BERUG	FL120
	LUL 1C			
	GTQ 6V	CONV	SAV	6500 ft
	GTQ 6U (sur CLR ATC)			
	EPL 6V			
	LUPEN 6V			

STAR Karlsruhe Baden-Baden				
RWY	STAR	Type	IAF	FL IAF
03	LUL 2A	RNAV	IZPIQ	FL120/FL180
	EPL 2A			
21	EPL 1A	RNAV	REPDA	FL90 / 6000 ft
	MIRGU 1A			



5.5 Les procédures d’approche

5.5.1 Les procédures d’approche initiales (INA)

Piste	Approche	IAF	Procédure
05	RNAV	IZPIQ	Après IZPIQ => ST801 (FL150/120) => BAKIX [FL120/7000] & IAS Max 220kts => LOPSU =>FNA05 (ILS05 / LOC05 / GNSS05)
		MIRGU	Après MIRGU => STM33 [FL150/FL100] => BAKIX [FL120/7000] & IAS Max 220kts => LOPSU =>FNA05 (ILS05 / LOC05 / GNSS05)
		LUPEN	Après LUPEN => STR => ST435 => ST445 [FL100/7000] et IAS MAX 220 kts=> LOPSU [7900/5500] et IAS MAX 200 kts => FNA05
23	CONV	SAV	Après SAV => FNA ILS/LOC/VOR
		LUPEN	Après LUPEN => STR => SAV => FNA ILS/LOC/VOR
	RNAV	GTQ	Après GTQ => STG48 [FL170/FL110] => SAV [FL120/FL080] =>STA17 [6500ft/4500ft] => STA12 => FNA ILS/RNP/LOC 23
		BERUG	Après BERUG => STB40 [FL150/FL120] => STB28 [FL110/FL080] =>STA17 [6500ft/4500ft] => STA12 => FNA ILS/RNP/LOC 23
		SOREM	Après SOREM => STS40 [FL150/FL120] => STS26 [FL100/7000ft] =>STA17 [6500ft/4500ft] => STA12 => FNA ILS/RNP/LOC 23
		LUPEN	Après LUPEN => ST420 [FL140/FL100] => STS26 [FL100/7000ft] =>STA17 [6500ft/4500ft] => STA12 => FNA ILS/RNP/LOC 23

5.5.2 Les procédures finales d’approche (FNA)

RWY	Approche	IAF	Alt IF	Speed	API
05	ILS / LOC	ANDLO	5500 ft	220 kt	Monter dans l’axe RDL 046° STR. A 10.5 NM ENT / 13 NM STR, tourner à gauche pour intercepter et suivre le RDL 046° STR (RM 226°) en montée vers 5500 (4997) puis intégrer l’attente ANDLO. Monter à 3400 (2897) avant d’accélérer en palier.
	VOR				Monter dans l’axe RDL 046° STR. A 10.5 NM ENT / 13 NM STR, tourner à gauche (MAX IAS 220 kt) pour intercepter et suivre le RDL 046° STR (RM 226°) en montée vers 5500 (4997) puis intégrer l’attente ANDLO. Monter à 3400 (2897) avant d’accélérer en palier.
	RNP	MIRGU LUPEN IZPIQ		200 kt	Monter vers ST415, puis tourner à gauche vers ST425, puis route vers ST435, puis ST445 en montée à 7000 (6497). A ST445, route vers BAKIX pour intégrer l’attente, ou bien suivre les instructions du contrôle. Monter à 4200 (3697) avant d’accélérer en palier.



23	VPT				
	ILS /LOC	SAV	3500ft	220kt	<p>Monter dans l'axe. A STR tourner à droite RM 090° pour intercepter et suivre le RDL 030° STR en montée vers 2500 (2009). A 13 NM STR, tourner à droite pour intégrer l'attente 8 NM / 13 NM STR ou suivre clairance du CTL.</p> <p style="text-align: center;">Monter à 2400 (1909) avant d'accélérer en palier.</p>
	VOR				<p>Monter sur le RDL 226° STR (RM 226°). A STR, tourner à droite RM 090° pour intercepter et suivre le RDL 030° STR en montée vers 2500 (1995). A 13 NM STR, tourner à droite pour intégrer l'attente 8 NM / 13 NM STR ou suivre clairance du CTL.</p> <p style="text-align: center;">Monter à 2400 (1895) avant d'accélérer en palier.</p>
	RNP	<p>LUPEN</p> <p>GTQ</p> <p>SOREM</p> <p>BERUG</p> <p>STS26</p>	190 kt	<p>Faire route vers ST420 en montée vers 3500 (3009), puis tourner à droite vers ST430, puis route vers STS26.</p> <p style="text-align: center;">Monter à 2500 (2009) avant d'accélérer en palier.</p>	

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.



5.6 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

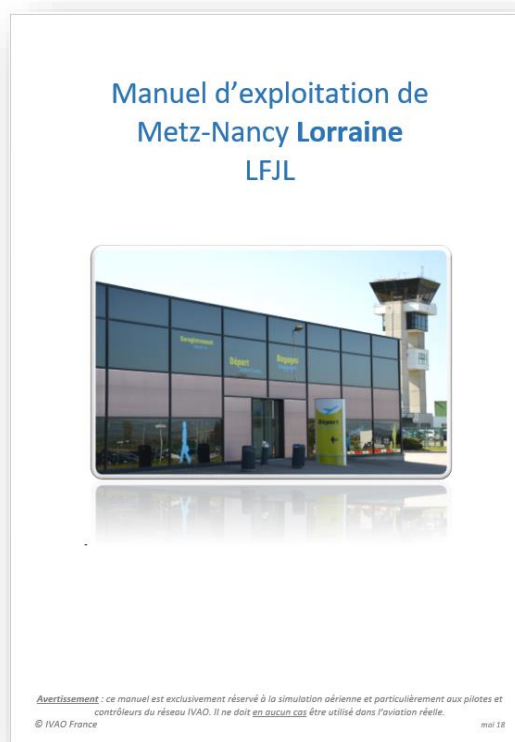
Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MHA	Protection
05	ANDLO	Gauche	226° ; 15,5 NM STR	046°	5500 ft	IAS : 220kt Zp : FL 140
05	BAKIX	Gauche	216° ; 1 minute	036°	8000 ft	IAS : 250kt Zp : FL 140
23	SAV	Droite	240° ; 1 minute	060°	6500 ft	IAS : 230kt Zp : FL 140
23	STB40	Gauche	254° ; 1 minute	074°	FL 090	IAS : 220kt Zp : FL 140
23	STS40	Droite	239° ; 1 minute	059°	FL 090	IAS : 220kt Zp : FL 140
23	STS26	Droite	212° ; 1 minute	032°	3500 ft	IAS : 220kt Zp : 4500 ft

5.7 Les aérodromes et héliports du secteur

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

5.7.1 Les AD contrôlés

Pour les aérodromes de Lorraine, veuillez-vous référer au MANEX de Lorraine disponible [ici](#).



5.7.2 Les AD Allemands

Dans certaines conditions, Strasbourg Approche a également la responsabilité d'aéronefs évoluant sur des aérodromes en Allemagne, principalement EDSB et EDTL.

Les arrivées EPL 1A et MIRGU 1A transitent dans l'espace aérien de Strasbourg. Il convient d'amener les trafics à REPGA au FL90 pour EDSB ou à 6000ft pour EDTL, puis les relâcher sur la fréquence A/A UNICOM / 122.800.

Si EDDS_APP ou EDGG_CTR ne sont pas ouverts, vous devez assurer les guidages vers KBA ou LHR.

Si un trafic IFR avec un départ STR se connecte sur un de ces terrains en l'absence des contrôleurs précités, Strasbourg Approche doit le prendre en charge lorsqu'il entre dans les espaces aériens contrôlés de Strasbourg.

Pour les autres départs il est nécessaire de se coordonner avec les contrôleurs Tour de ces terrains afin d'assurer leur séparation avec les trafics de ou vers Strasbourg.

Se reporter obligatoirement à la LOA (Letter of Agreement) en vigueur : LOA-EDGG-LFEE_FR



5.7.3 Les AD sous agent AFIS

L'ensemble des AFIS est délégué à Lorraine. Veuillez vous reporter au Manex de Lorraine.

RAPPEL

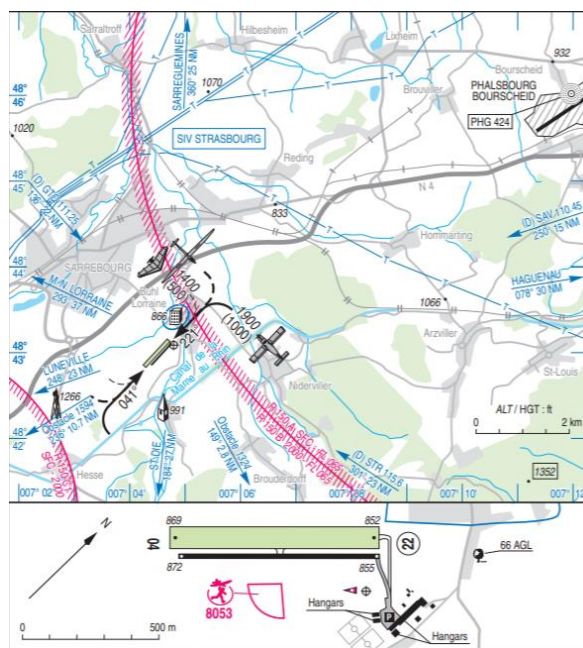
Les aérodromes gérés par un agent AFIS sont des espaces non contrôlés. Sur IVAO, l'ATC connecté en position Tour doit prendre l'indicatif (LFXX_FIS_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

5.7.4 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.

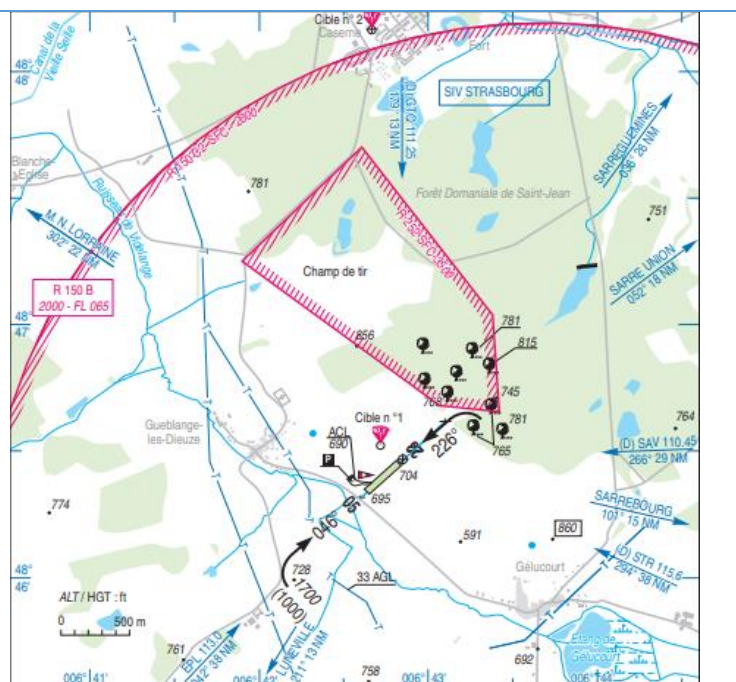
Nom	Sarrebourg – Buhl (LFGT)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	873 ft (31 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	STR (D) : 115.60 GTQ (D) : 111.25 SAV (D) : 110.45
CTR	SIV Strasbourg : SFC – FL145 [G]
Pistes	<u>RWY 04 (041°) :</u> TODA 744, ASDA 744, LDA 744 <u>RWY 22 (221°) QFU préférentiel :</u> TODA 744, ASDA 744, LDA 744 <u>RWY 04L (041°) non revêtue :</u> TODA 779, ASDA 779, LDA 779 <u>RWY 22R (221°) non revêtue QFU préférentiel :</u> TODA 779, ASDA 779, LDA 779
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main droite 1900 ft <u>RWY 22</u> : main gauche 1900 ft
Remarques	VFR nuit non agréé

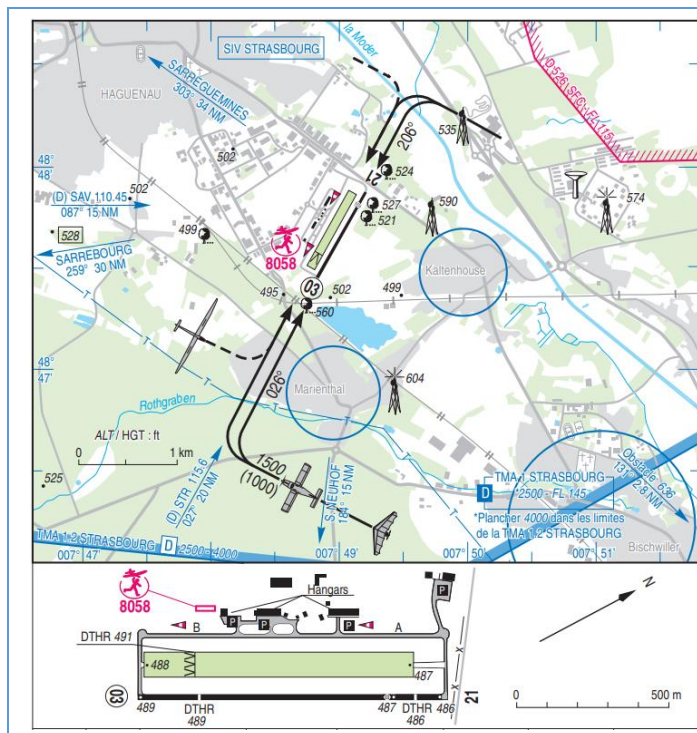




	Nom	Sarreguemines – Neukirch (LFGU)
	Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
	Altitude	863 ft (31 hPa)
	Alt. transition	5000 ft
	Aides radionav.	GTQ (D) : 111.25 PHG : 424 STR (D) : 115.60
	CTR	TMA SARRE: 100 ASFC – FL075 [E] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
	Pistes	<u>RWY 05L (053°) QFU préférentiel :</u> TODA 714, ASDA 714, LDA 714 <u>RWY 23R (233°) :</u> TODA 714, ASDA 714, LDA 714 <u>RWY 05R (053°) QFU préférentiel :</u> TODA 714, ASDA 714, LDA 612 <u>RWY 23L (233°) :</u> TODA 714, ASDA 714, LDA 714
Circuits AD	<u>RWY 05L :</u> main gauche 1600 ft <u>RWY 23R :</u> main droite 1600 ft <u>RWY 05R :</u> main droite 1600 ft <u>RWY 23L :</u> main gauche 1600 ft	
Remarques	VFR nuit non agréé	

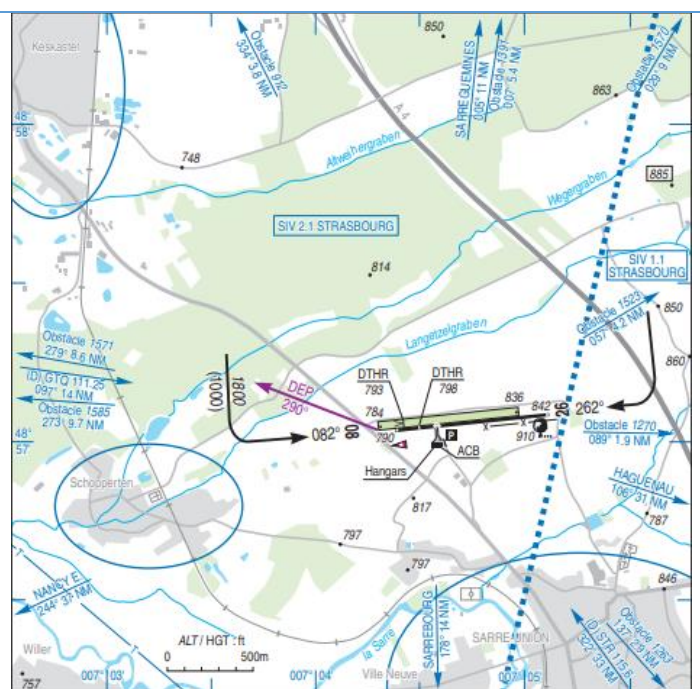
Nom	Dieuze Gueblange (LFQZ)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	718ft (26 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	EPL : 113.00 GTQ (D) : 111.25 SAV (D) : 110.45 STR (D) : 115.60
CTR	SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	<u>RWY 05 (046°) QFU préférentiel :</u> TODA 300, ASDA 300, LDA 300 <u>RWY 23 (226°) :</u> TODA 300, ASDA 300, LDA 300
Circuits AD	<u>RWY 05 :</u> main droite 500 ft <u>RWY 23 :</u> main gauche 500 ft
Remarques	VFR nuit non agréé





Nom	Haguenau (LFSH)
Position ATC	Auto-information : 120.625 (A/A)
Altitude	491 ft (18 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	SAV (D) : 110.45 STR (D) : 115.60
CTR	TMA 1.2 Strasbourg : 2500 ft – 4000ft [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	<u>RWY 03 (026°) QFU préférentiel :</u> TODA 893, ASDA 893, LDA 800 <u>RWY 21 (206°) :</u> TODA 800, ASDA 800, LDA 893 <u>RWY 03L (026°) non revêtue QFU préférentiel :</u> TODA 880, ASDA 880, LDA 710 <u>RWY 21R non revêtue (206°) :</u> TODA 710, ASDA 880, LDA 880
Circuits AD	<u>RWY 03</u> : main droite 1500 ft <u>RWY 21</u> : main gauche 1500 ft
Remarques	VFR nuit non agréé

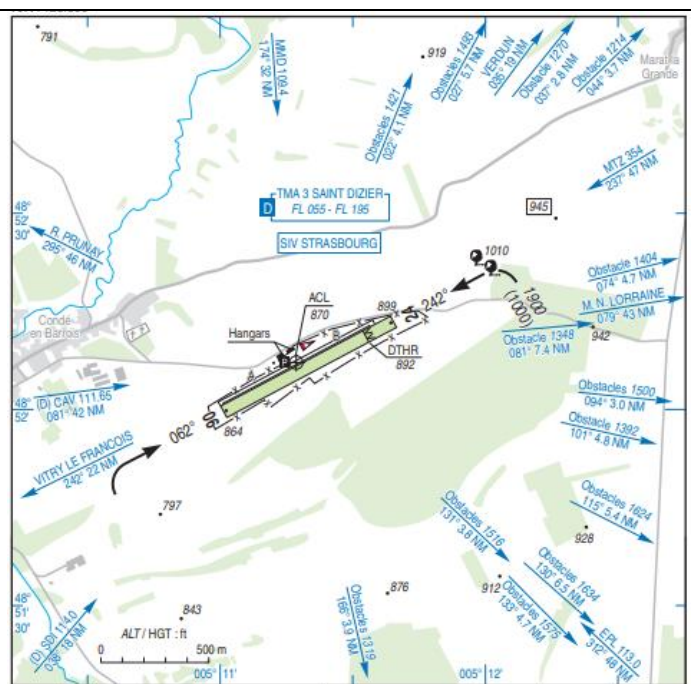
Nom	Sarre – Union (LFQU)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	842 ft (30 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ (D) : 111.25 STR (D) : 115.60
CTR	SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	<u>RWY 08 (082°) :</u> TODA 900, ASDA 900, LDA 765 <u>RWY 26 (262°) :</u> TODA 900, ASDA 900, LDA 900 <u>RWY 08L (082°) :</u> TODA 820, ASDA 820, LDA 670 <u>RWY 26R (262°) :</u> TODA 670, ASDA 820, LDA 820
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main gauche 1800 ft <u>RWY 26</u> : main droite 1800 ft
Remarques	VFR nuit non agréé

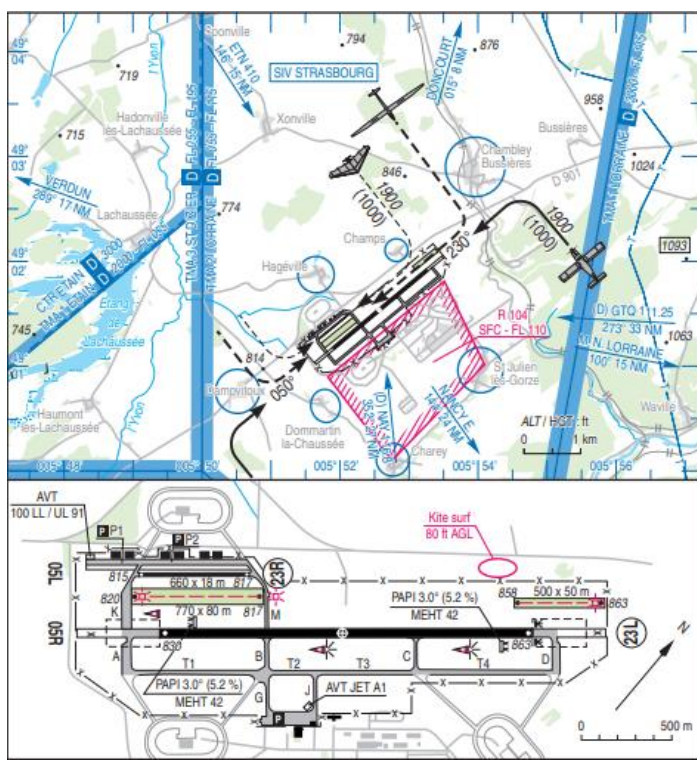




	Nom	Saverne – Steinbourg (LFQY)
	Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
	Altitude	623 ft (23 hPa)
	Alt. transition	5000 ft
	Aides radionav.	STR (D) : 115.60 SAV (D) : 110.45 GTQ (D) : 111.25
	CTR	SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
	Pistes	RWY 15 (152°) : TODA 665, ASDA 665, LDA 665 RWY 33 (332°) : TODA 665, ASDA 665, LDA 665
	Circuits AD	RWY 15 : main gauche 1400 ft RWY 33 : main droite 1400 ft
Remarques	VFR nuit non agréé	

Nom	Bar-le-Duc – Les Hauts de Chee (LFEU)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	899 ft (32 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	CAV (D) : 111.65 EPL : 113.00 MMD : 109.40 MTZ 354 SDI 114.0
CTR	TMA 3 Saint Dizier : FL055 – FL195 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	RWY 06 (061°) : TODA 890, ASDA 890, LDA 890 RWY 24 (241°) : TODA 890, ASDA 890, LDA 742
Circuits AD	RWY 06 : main droite 1900 ft RWY 24 : main gauche 1900 ft
Remarques	Non agréé VFR de nuit.

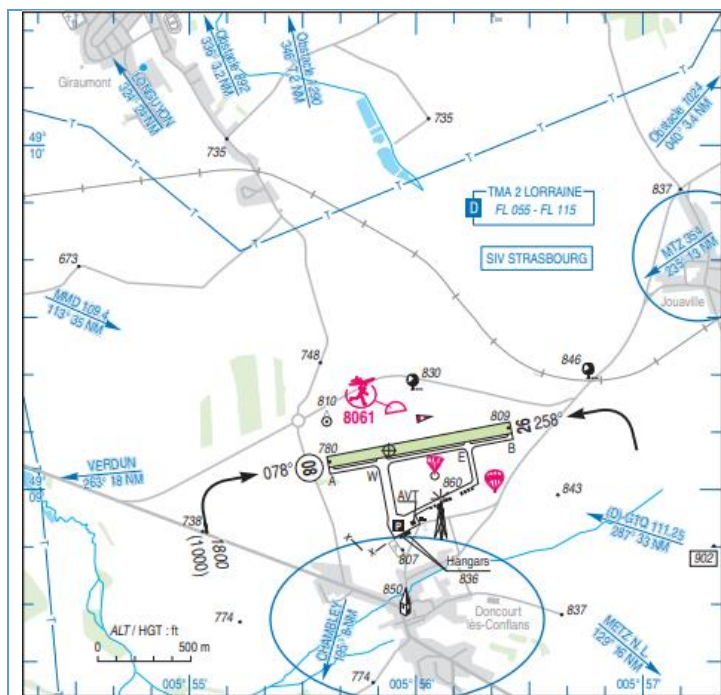
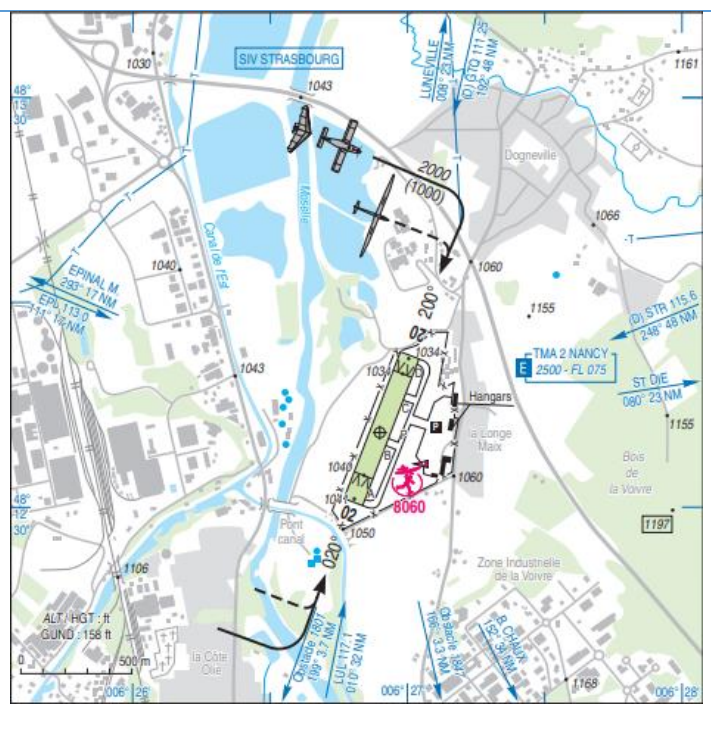




Nom	Chambley (LFJY)
Position ATC	Auto-information : 119.550 (A/A)
Altitude	866 ft (31 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	
CTR	TMA 2 Lorraine : FL055 – FL115 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	RWY 05R (050°) : TODA 2400, ASDA 2100, LDA 2100 RWY 23L (230°) QFU préférentiel : TODA 2400, ASDA 2100, LDA 2100
Circuits AD	<u>RWY 05R/23C/23R</u> : main droite 1900 ft <u>RWY 23L/05C/05L</u> : main gauche 1900 ft
Approche	<u>RWY 23</u> : RNP A
Remarques	<u>Piste 05L/23R</u> : Réservé ULM/hélicos <u>Piste 05C/23C</u> : Réservé Planeur <u>Piste 05R/23L</u> : Réservé Avion



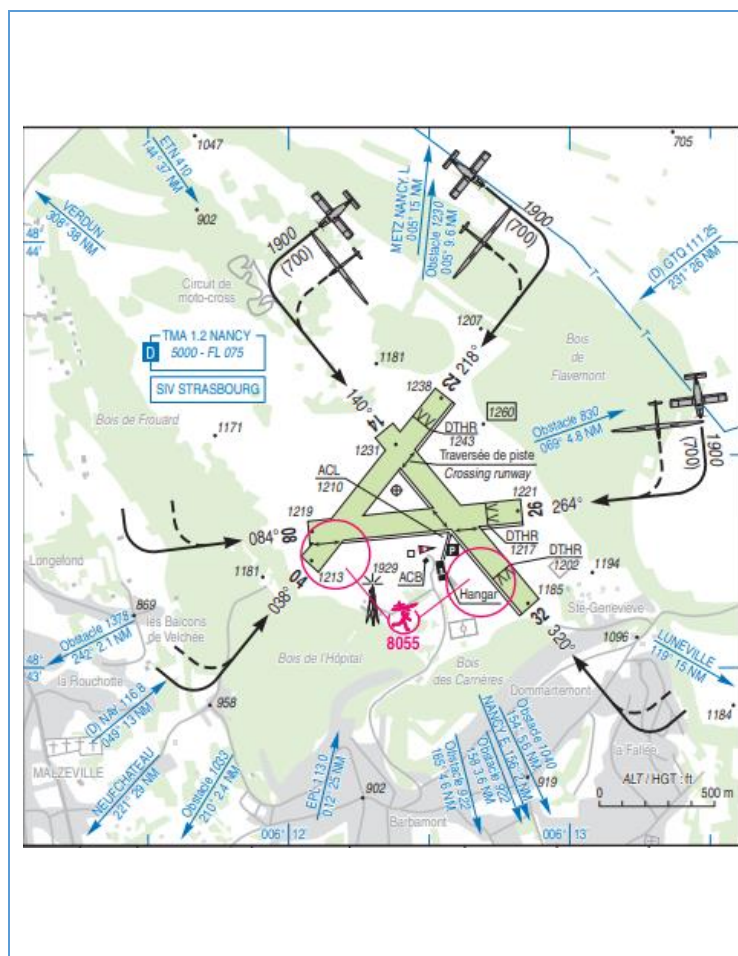
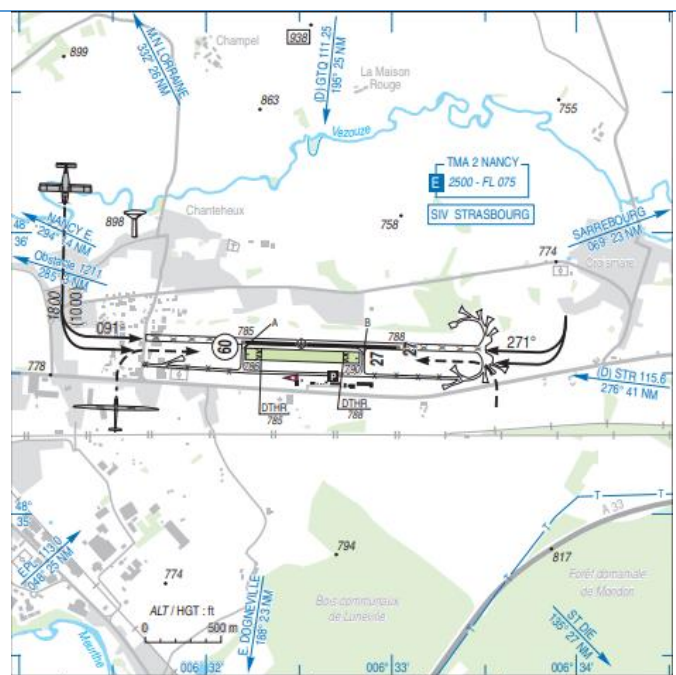
Nom	Epinal – Dogneville (LFSE)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	1041 ft (37 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	EPL : 113.00 GTQ (D) : 111.25 LUL : 117.10 STR (D) : 115.60
CTR	TMA 2 Nancy : 2500 ft – FL 075 [E] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	RWY 02 (020°) : TODA 710, ASDA 710, LDA 585 RWY 20 (200°) : TODA 710, ASDA 710, LDA 620
Circuits AD	RWY 02 : main gauche 2000 ft RWY 20 : main droite 2000 ft
Remarques	Piste 22: Si possible dégager l'axe vers l'Ouest dès le passage des 300ft. Piste 20: Si possible dégager l'axe et ne dégager vers l'Ouest qu'à partir des 700ft. Non agréé VFR NUIT



Nom	Doncourt-Les-Conflans (LFGR)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	809ft (29 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ (D) : 111.25 MTZ :354 MMD : 109.40
CTR	TMA 2 Lorraine : FL055 – FL115 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	08 (078°) QFU préférentiel : TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000 26 (258°) : TODA 1000, ASDA 1000, LDA 1000
Circuits AD	RWY 08 : main droite 1800 ft RWY 26 : main gauche 1800 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



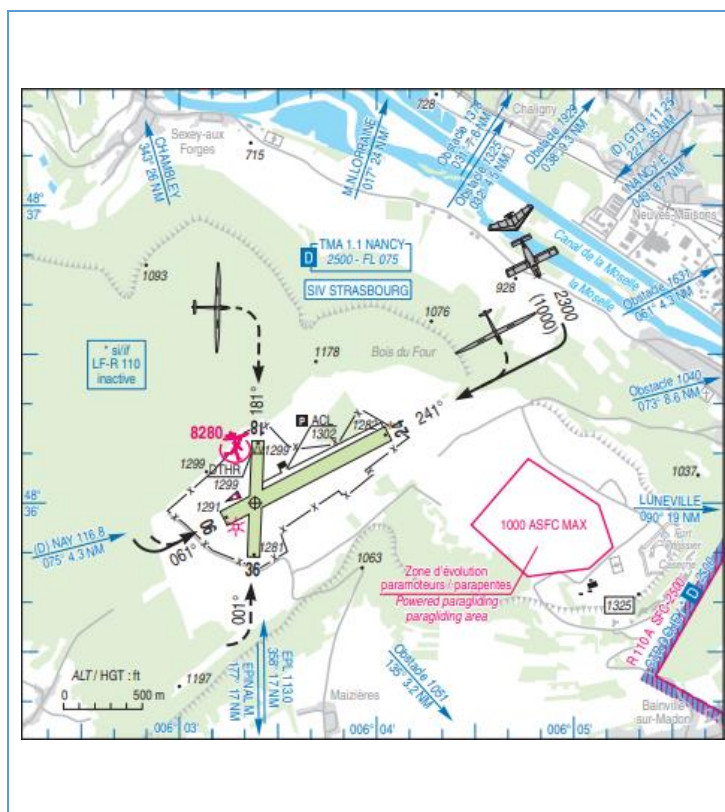
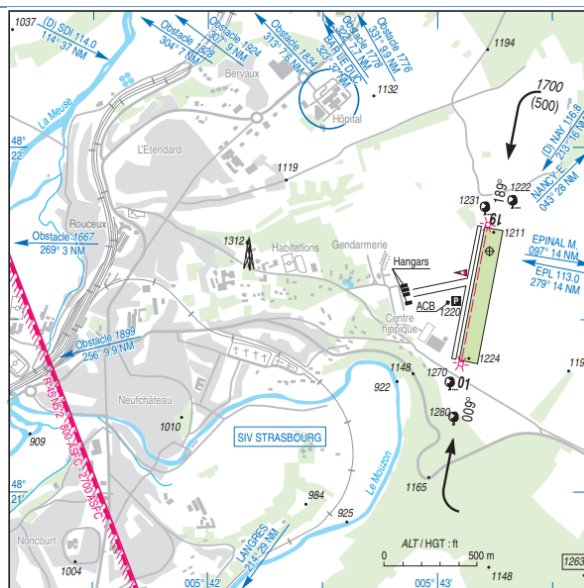
Nom	Lunéville – Croismare (LFQC)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	790 ft (28 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ (D) : 111.25 EPL : 113.00 STR (D) : 115.60
CTR	TMA 2 Nancy: 2500ft – FL075 [E]
Pistes	<u>RWY 09 (091°) QFU préférentiel :</u> TODA 1040, ASDA 1040, LDA 1040 <u>RWY 27 (271°) :</u> TODA 1040, ASDA 1040, LDA 1040 <u>RWY 09R (091°) QFU préférentiel :</u> TODA 750, ASDA 750, LDA 668 <u>RWY 27L (271°) :</u> TODA 750, ASDA 750, LDA 666
Circuits AD	<u>RWY 09L/R :</u> main gauche 1800 ft <u>RWY 27L/R :</u> main droite 1800 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



Nom	Nancy – Malzeville (LFEZ)
Position ATC	Auto-information : 136.100 (A/A)
Altitude	1247 ft (45 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	NAY (D) : 116.80 ETN 410 GTQ (D) : 111.25 EPL : 113.00
CTR	TMA 1.2 Nancy: 5000ft – FL075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	<u>RWY 04 (036°) :</u> TODA 940, ASDA 940, LDA 940 <u>RWY 22 (216°) :</u> TODA 940, ASDA 940, LDA 780 <u>RWY 08 (082°) :</u> TODA 930, ASDA 930, LDA 930 <u>RWY 26 (262°) :</u> TODA 930, ASDA 930, LDA 780 <u>RWY 14 (138°) :</u> TODA 990, ASDA 990, LDA 990 <u>RWY 32 (318°) :</u> TODA 990, ASDA 990, LDA 790
Circuits AD	<u>RWY 04/08/14 :</u> main gauche 1900 ft <u>RWY 22/26/32 :</u> main droite 1900 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



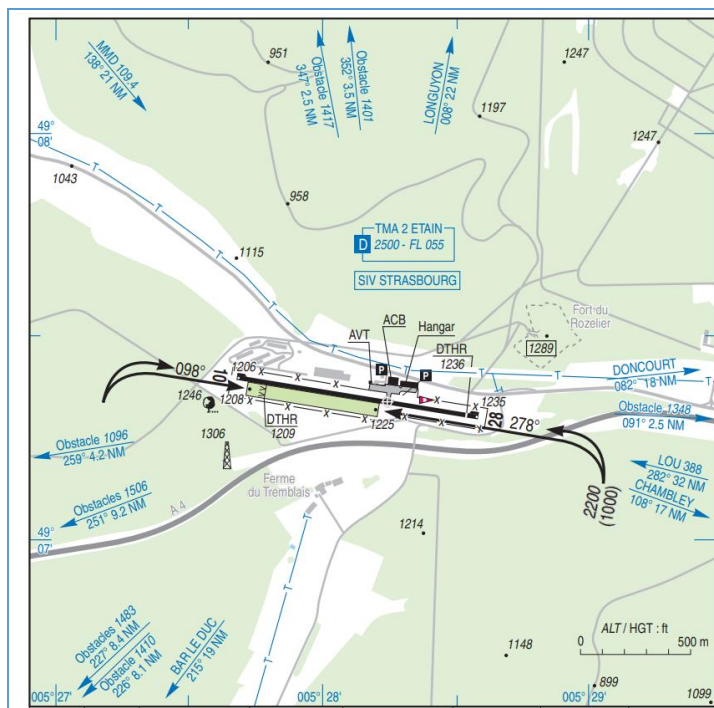
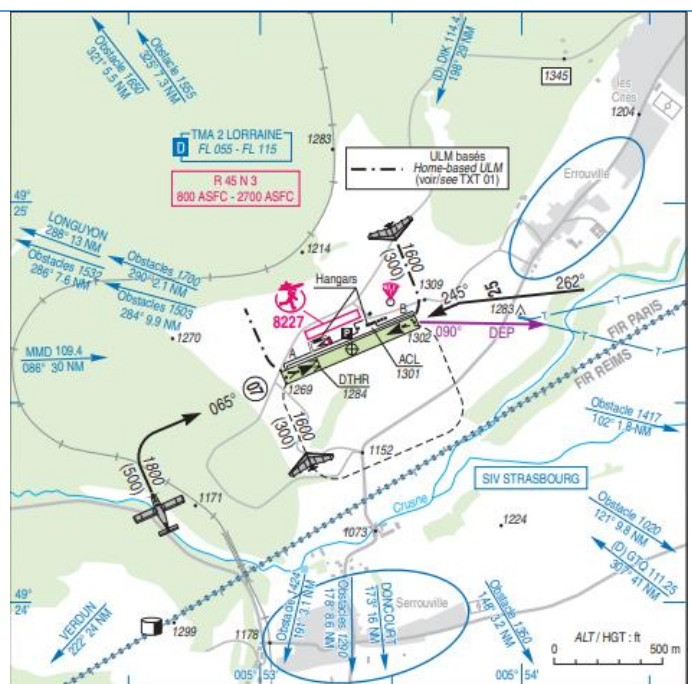
Nom	Neufchateau (LFST)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	1228 ft (44 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	SDI (D) : 114.00 NAY (D): 116.80 RLP (D) : 117.30 EPL :113.00
CTR	TMA 3 Nancy: FL055 – FL 115 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	RWY 01 (009°) : TODA 705, ASDA 705, LDA 705 RWY 19 (189°) : TODA 705, ASDA 705, LDA 705
Circuits AD	RWY 01 : main droite 1700 ft RWY 19 : main gauche 1700 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



Nom	Pont Saint Vincent (LFSV)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	1339 ft (48 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	EPL : 113.00 GTQ (D) : 111.25 NAY (D) : 116.80
CTR	TMA 3 Nancy: FL055 – FL195 [D] TMA 1.1 Nancy: 2500ft – FL075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	RWY 06 (061°) : TODA 1152, ASDA 1152, LDA 1152 RWY 24 (241°) : TODA 1152, ASDA 1152, LDA 1152 RWY 36 (001°) : TODA 693, ASDA 693, LDA 693 RWY 18 (181°) : TODA 693, ASDA 693, LDA 615
Circuits AD	RWY 06/36 : main gauche 2300 ft RWY 24/18 : main droite 2300 ft
Remarques	RWY 36/18 : Réservé aux planeurs Non agréé VFR NUIT



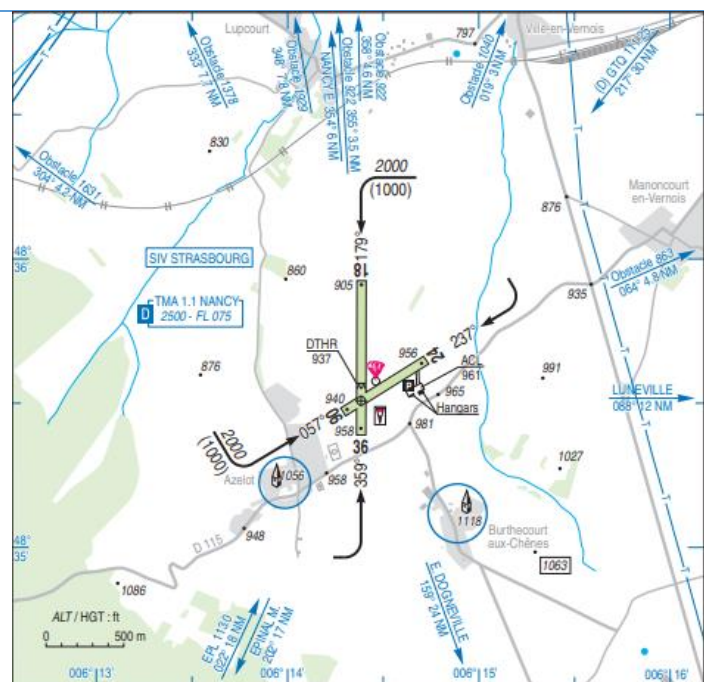
Nom	Villerupt (LFAW)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	1303 ft (47 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	DIK (D): 114.40 GTQ (D): 111.25 MMD : 109.40
CTR	TMA 2 Lorraine : FL055 - FL 115 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	<u>RWY 07 (065°) QFU préférentiel :</u> TODA 666, ASDA 666, LDA 486 <u>RWY 25 (245°) :</u> TODA 666, ASDA 666, LDA 666
Circuits AD	<u>RWY 07 :</u> main droite 1800 ft <u>RWY 25 :</u> main gauche 1800 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



Nom	Verdun – Sommedieu (LFGW)
Position ATC	Auto-information : 125.250 (A/A)
Altitude	1236 ft (44 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	MMD : 109.40 LOU : 388
CTR	TMA 2 Etain : 2500ft – FL 055 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	<u>RWY 10 (098°) :</u> TODA 1110, ASDA 1110, LDA 1110 <u>RWY 28 (278°) :</u> TODA 1110, ASDA 1110, LDA 1050 <u>RWY 10 (098°) non revêtue :</u> TODA 600, ASDA 600, LDA 520 <u>RWY 28 non revêtue (278°) :</u> TODA 600, ASDA 600, LDA 600
Circuits AD	<u>RWY 28 :</u> main gauche 2200 ft <u>RWY 10 :</u> main droite 2200 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



Nom	Nancy – Azelot (LFEX)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	958 ft (35 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	NAY (D): 116.80 GTQ (D) : 111.25 EPL : 113.00
CTR	TMA 1.1 Nancy : 2500ft - FL 075 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
Pistes	RWY 18 (178°): TODA 930, ASDA 990, LDA 990 RWY 36 (358°): TODA 990, ASDA 990, LDA 640 RWY 06 (056°): TODA 628, ASDA 628, LDA 628 RWY 24 (236°): TODA 628, ASDA 628, LDA 628
Circuits AD	<u>RWY 06/18/36</u> : main gauche 2000 ft <u>RWY 24</u> : main droite 2000 ft
Remarques	Non agréé VFR NUIT



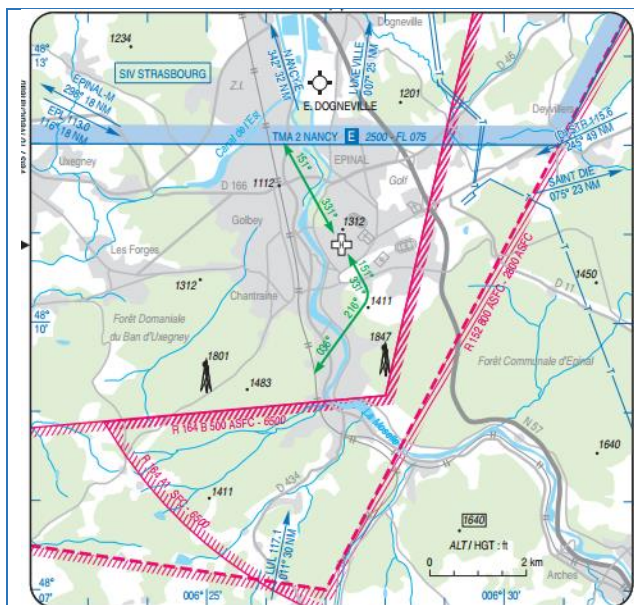


5.7.4 Les AD militaires

	Nom	Phalsbourg – Bourscheid (LFQP)
	Position ATC	_GND :139.600 _TWR : 129.800 _APP : 118.450
	Altitude	1018 ft (37 hPa)
	Alt. transition	5000 ft
	Aides radionav.	PHG : 424 PB : 110.15
	CTR	TMA 1.1 Strasbourg : SFC – FL 055 [D] TMA 2.1 Strasbourg : 5000 -6500 [D] TMA LORRAINE 5 : 4000 – FL 075 [D] TMA LORRAINE 5.1 : 4000 – FL 065 [D] SIV Strasbourg: SFC – FL115 [G]
	Pistes	RWY 06 (056°) : TODA 2502, ASDA 2202, LDA 1203 RWY 24 (236°) : TODA 2502, ASDA 2202, LDA 2202
	SID	<u>RWY06:</u> Montez dans l’axe, passant 2000ft route directe en montée jusqu’à l’altitude minimum de sécurité en route <u>RWY24:</u> Montez dans l’axe, passant 2000ft route directe en montée jusqu’à l’altitude minimum de sécurité en route
	STAR	
	Approches	Non publiée
Attentes		
Aéronefs basé	1 ^e Régiment d’Helicoptère de Combat : - Gazelle - Puma	

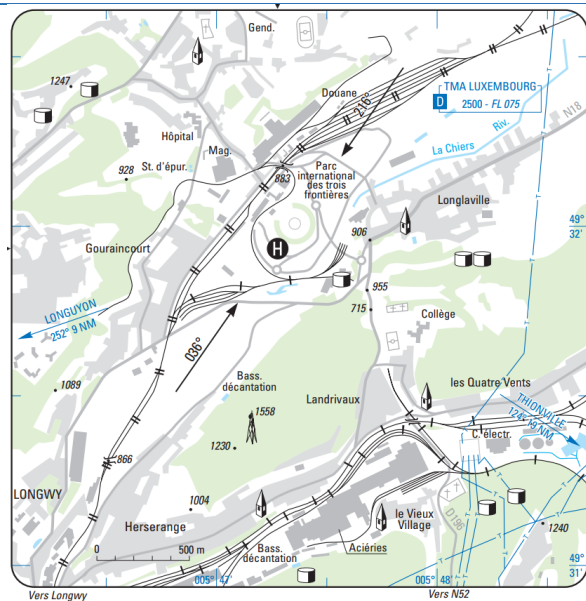


5.7.5 Les héliports



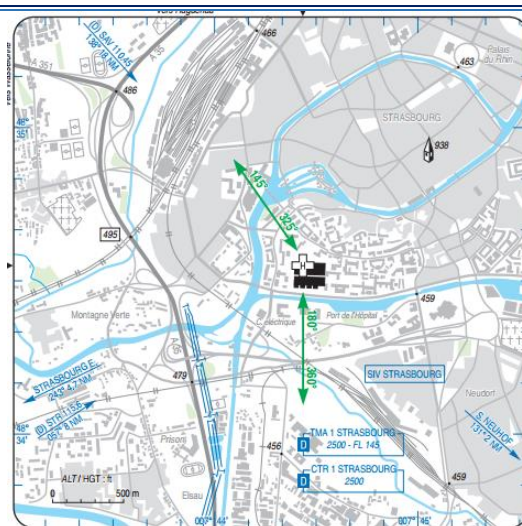
Nom	Centre Hospitalier d'Epinal (HEPI)
Position ATC	Auto-information : 123.500 (A/A)
Altitude	1295 ft (48 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	EPL : 113.000 STR (D) : 115.600 LUL : 117.100
CTR	SIV Strasbourg: SFC – FL145 [G]
QFU :	Comme publié
Remarques	H

Nom	Centre Hospitalier de Strasbourg Hautepierre (HAUT)
Position ATC	Strasbourg Tour : 119.250
Altitude	487 ft (17 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	GTQ : 111.250 (D) SAV : 110.450 (D) STR : 115.600 (D)
CTR	CTR Strasbourg : SFC – 2500 ft [D] TMA 1 Strasbourg: 2500 ft – FL145 [D] SIV 1 Strasbourg: SFC– FL145 [G]
QFU :	070 250
Remarques	H





Nom	Centre Hospitalier N.H.C. (HSTR)
Position ATC	CTR de Strasbourg : 119.250
Altitude	540 ft (19 hPa)
Alt. transition	7000 ft
Aides radionav.	SAV : 110.450 (D) STR : 115.600 (D)
CTR	CTR Strasbourg : SFC – 2500 ft [D] TMA 1 Strasbourg: 2500 ft – FL145 [D] SIV 1 Strasbourg: SFC– FL145 [G]
QFU :	180 325 360 145
Remarques	H





6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [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](#).