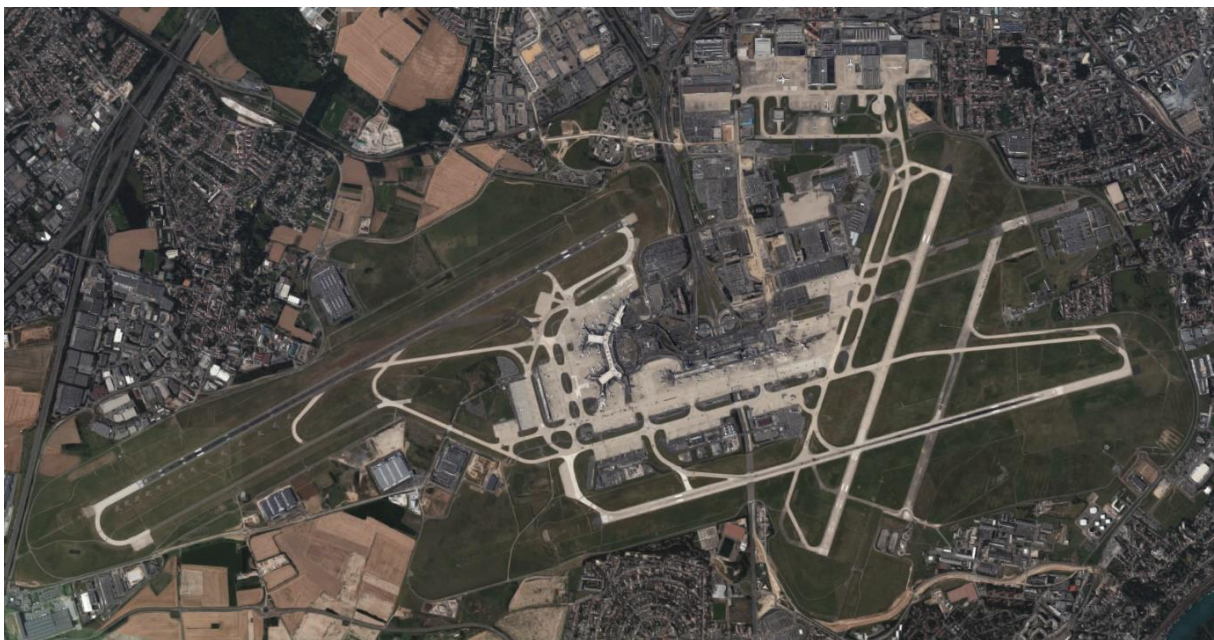




IVAO
FRANCE

Manuel d'exploitation « Paris Orly » LFPO



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	Révision	Détail
02/11/2024	2411	3.1 → mise à jour affectations compagnies 5.4 → mise à jour mémo, remplacement EVX par ELCOB 5.6 → ajout rappel prise en charge vols LFPB
23/01/2025	2501	2.2 → Mise à jour des outils suite à l'arrêt de Ivac 1 5.4 → Mise à jour des routes préférentielles, du remplissage des strips 5.6 → Rappel LFPB



Table des matières

1	Généralités.....	5
2	Contrôler la plateforme	6
2.1	Les positions de contrôle.....	6
2.2	Les outils de contrôle	7
2.2.1	Aurora	7
2.3	ATIS.....	7
3	Description de l'aérodrome.....	9
3.1	Aires de trafic	9
3.1.1	Terminaux 1 et 2.....	9
3.1.2	Terminaux 3 et 4.....	11
3.1.3	Pavillon d'honneur.....	12
3.1.4	Zone Industrielle Nord (ZIN)	12
3.2	Voies de roulage	13
3.2.1	Organisation générale	13
3.2.2	Itinéraires de roulages conseillés au départ.....	14
3.2.3	Itinéraires de roulages conseillés à l'arrivée depuis la piste 06	14
3.2.4	Itinéraires de roulages conseillés à l'arrivée depuis la piste 25	15
3.3	Pistes.....	15
3.3.1	Généralités.....	15
3.3.2	Caractéristiques	16
3.3.3	Configurations	16
3.3.4	Procédures LVP	16
4	Description de la CTR.....	17
4.1	Entrées/sorties/transits en CTR.....	17
4.2	Gestion des hélicoptères	18
5	Description de la TMA	19
5.1	Zones réglementées	20
5.2	Altitudes Minimales de Guidage (AMG).....	22
5.3	Zone de responsabilité position départ (DEP).....	22
5.4	Procédures de départ (SID)	23
5.4.1	Flight Strip.....	24
5.4.2	Départs initiaux 07 et 24.....	24
5.4.3	Itinéraires normalisés de liaison (POGO).....	25
5.4.4	Gestion des départs.....	25



5.4.5	Routes préférentielles intra-France.....	27
5.5	Procédures d’arrivées (STAR)	27
5.6	Procédures d’approche	28
5.6.1	Approches initiales	28
5.6.2	Guidage radar	29
5.6.3	Approches finales	31
5.6.4	Circuits d’attente	31
5.7	Aérodromes du secteur.....	32
5.7.1	Aérodromes contrôlés	32
5.7.2	Aérodromes sous AFIS	32
5.7.3	Aérodromes en auto-information	32
5.7.4	Hélistations	32
6	Crédits.....	33
6.1	Contributeurs	33
6.2	Liens utiles	33
6.3	Rester en contact	33



1 Généralités

L'aéroport de Paris Orly est le **deuxième aéroport français** en passagers transportés (31.8M de passagers transportés en 2019, derrière Roissy Charles de Gaulle 76.1M et devant Nice 14.5M).

Il est implanté au sud de la ville de Paris, à seulement 13 km de celle-ci. Cela en fait l'aéroport d'aviation commerciale le plus proche de Paris. Et cela implique également qu'il soit intégré dans l'espace aérien Parisien, très particulier et complexe.

L'aéroport de Paris Orly accueille quasi exclusivement des vols commerciaux en IFR. Son fonctionnement est étroitement lié à son voisin, l'aéroport de Paris Charles de Gaulle. Tous deux se partagent la TMA de Paris, qui peut monter jusqu'au FL195. La zone de la TMA de Paris gérée par Orly est quant à elle limitée au FL135.

Code OACI	LFPO	
Code IATA	ORY	
Nom de l'aéroport	Paris Orly	
Altitude du terrain	291ft (11 hPa)	
Situation géographique	13 km au sud de Paris	
Pistes	02/20	
	06/24	
	07/25	
Aides à la radionavigation principales	LOL (DME)	113.95
	OLE (ILS/DME 07)	108.15
	OLN (ILS/DME 02)	110.30
	OLO (ILS/DME 24)	110.90
	OLW (ILS/DME 25)	111.75
	ORE (ILS/DME 06)	108.50



2 Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire UTC (Jour)	FRA ¹
Orly Prévol <i>Orly Delivery</i>	LFPO_DEL	121.555		
Orly Sol <i>Orly Ground</i>	LFPO_GND	121.705		
Orly Tour <i>Orly Tower</i>	LFPO_TWR	118.700		
Orly Départ <i>Orly Departure</i>	LFPO_DEP	127.750		
Orly Approche <i>Orly Approach</i>	LFPO_APP	123.875		
Paris Contrôle <i>Paris Control</i>	LFFF_CTR LFFF_F_CTR	128.105 135.405	00h00 – 18h00 (L Ma Me J V)	
			18h00 – 24h00 (L Ma Me J V)	
			00h00 – 12h00 (S D)	
			12h00 – 24h00 (S D)	

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 (par exemple en ouvrant une approche initiale et finale).

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 LFFF_CTR un mardi après 18h00z, il est nécessaire d'avoir le grade APC ou supérieur. En conséquence, si vous êtes AS1, AS2, AS3 ou ADC vous pouvez vous connecter en position GND, TWR et APP sur ce terrain, mais pas sur la position 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 « LFFF », comprenant Orly et les aérodromes de la FIR de Paris, 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 : **Orly Delivry/Ground/Tower/Departure/Approach**
- Station METAR : **LFPO**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **07** ou **24**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **06** ou **25**
- TL (Transition Level) : FL **60** ($1013 \leq QNH \leq 1048$) ou FL **70** ($978 \leq QNH \leq 1012$)
- TA (Transition Altitude) : ft **5000**
- Insérez dans la case « Remarks » toute information utile aux pilotes (en anglais), telle que l'heure prévue de fin de votre session, les départs/arrivés standards ou l'approche en utilisation, la présence de conditions SVFR ou si le Service d'Information de Vol n'est pas fourni ou s'il l'est en mode dégradé.

L'**ATIS Vocal** fait l'objet de Règles spécifiques en Division France, celles-ci sont consultables [sur ce lien](#).
Le manuel d'utilisation de l'ATIS Vocal se trouve [sur ce lien](#).

RAPPEL

Le contrôleur Tour est le seul responsable du choix de la piste en service qu'il effectue en fonction du vent et des contraintes opérationnelles (configuration de CDG, composante de vent arrière, etc...). 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.

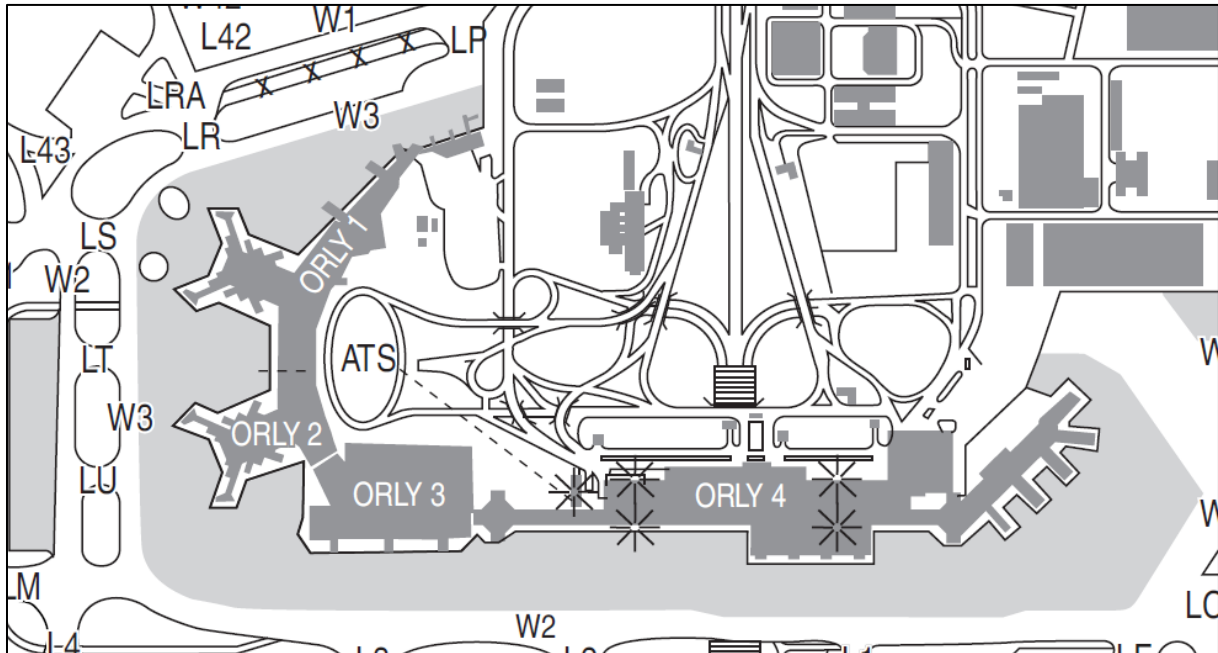
Le contrôleur Tour, quand il est connecté, est responsable de l'édition de l'ATIS sur Aurora. Il doit coordonner avec le contrôleur Approche le niveau de transition ainsi que tout commentaire à inclure dans la case « Remarks » que l'Approche estime pertinent.

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 Aires de trafic

La plateforme de Paris Orly compte **quatre terminaux** pour les vols commerciaux, dénommés Orly 1, 2, 3 et 4. Au nord du terrain, nous trouvons la Zone Industrielle Nord (ZIN) qui regroupe essentiellement des hangars de maintenance.



CONSEIL sur IVAO

Pour plus de réalisme, assignez dans la mesure du possible une place de stationnement aux trafics à l'arrivée et évitez de faire « rouler à convenance ». Les chapitres suivants vous guideront pour trouver celui le plus approprié.

3.1.1 Terminaux 1 et 2

Les terminaux 1 et 2 se découpent en 3 zones, que l'on nommera 1A, 1B et 2C. Ces trois zones sont toutes destinées aux vols domestiques et Schengen.

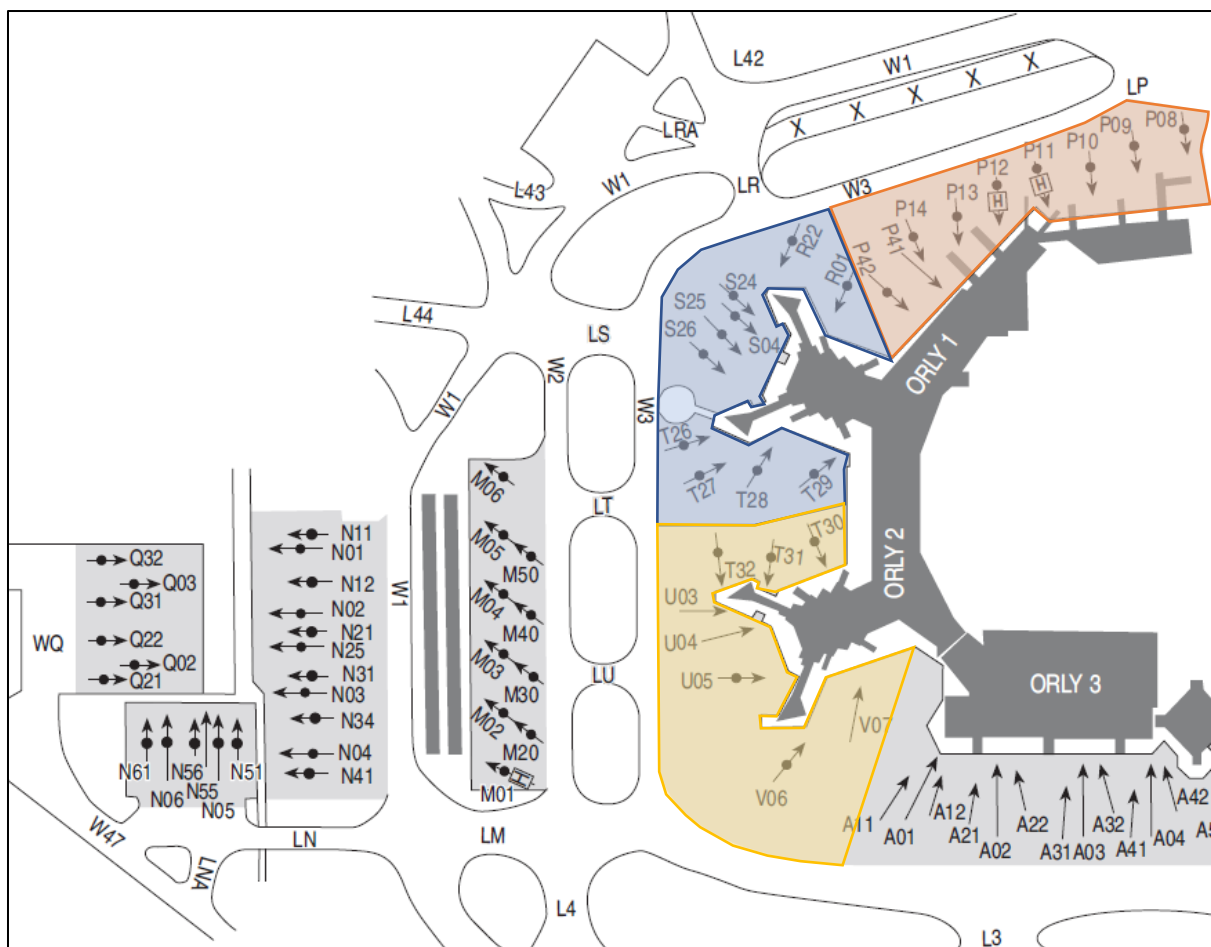
Trois aires de stationnement au large (Mike, Novembre et Québec) peuvent accueillir le surplus de vol ne pouvant pas être affectés au contact, ainsi que ceux en stationnement longue durée.

La majorité des postes de stationnement sont conçus pour accueillir des appareils petits et moyens porteurs (familles 737/A320 max). Les gros porteurs peuvent être affectés aux postes suivants :

- Contact : S04, V06
- Large : N01 à N06, N25 (A380), N55 (A380), Q02 et Q03

Les postes M20 à M50 sont les seuls postes où un départ autonome (i.e. sans repoussage) est possible. Ils sont principalement utilisés par des turbopropulseurs (ATR, Beech 1900, etc.), mais des petits jets privés (ex : Phenom 100) peuvent également y être affectés.

Les postes M01, P11 et P12 sont aptes au stationnement d'hélicoptères.



Zone	Aires / Parking	Compagnies affectées
1A	Papa	Air Dolomiti (DLA) Air Europa (AEA) Amelia (AEH, AIA) Chalair (CLG) Iberia (IBE) Twin Jet (TJT) Volotea (VOE) Vueling (VLG) – Vols Schengen
1B	Roméo Sierra Tango (T26 à T29)	easyJet (EJU, EZS) – Vols Schengen TAP Air Portugal (TAP) Wizzair (WMT, WZZ)
2C	Tango (T30 à T32) Uniform Victor	Air Corsica (CCM) Air France (AFR) – Vols domestiques Air Malta (AMC) ITA Airways (ITY)

Note : les appareils gros porteurs des compagnies pour lesquelles aucun poste de stationnement n'a la capacité de les accueillir dans leur zone d'affectation peuvent être envoyés sur un poste adéquat de la zone 1B ou 4E (cf. 3.1.2).

3.1.2 Terminaux 3 et 4

Les terminaux 3 et 4 se découpent en 4 zones, que l'on nommera 3D, 3E, 4E et 4F. Les zones 3D et 4F sont destinées aux vols internationaux, tandis que les zones 3E et 4E sont destinées aux vols domestiques et Schengen.

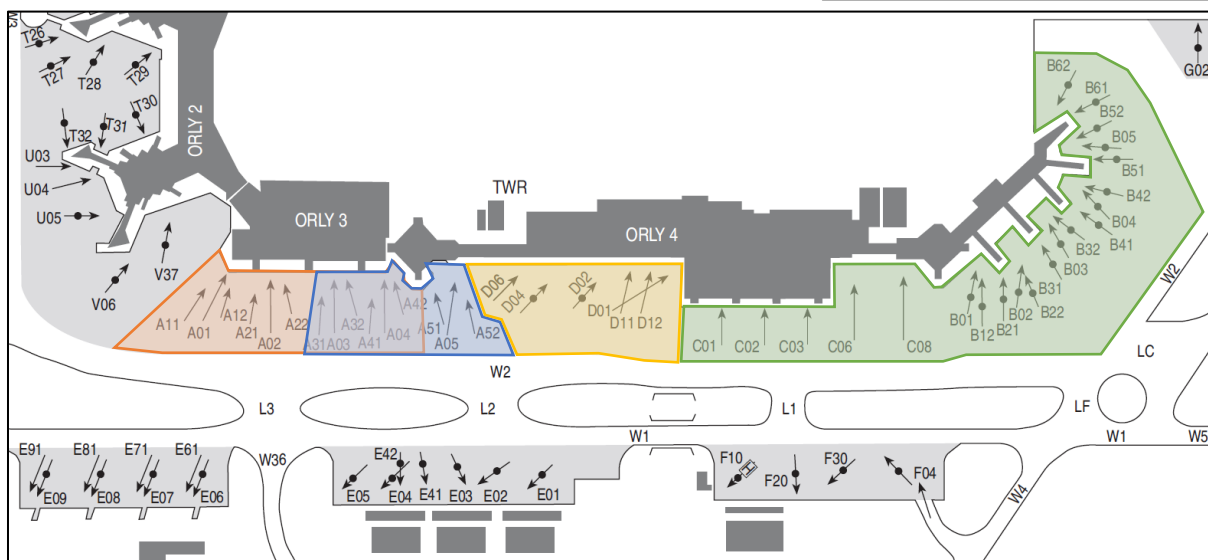
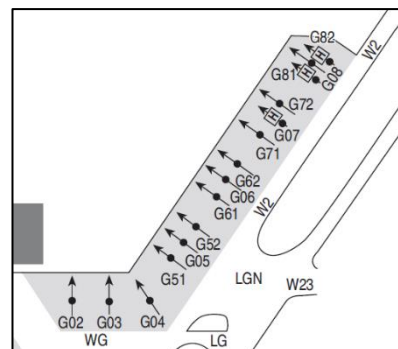
Trois aires de stationnement au large (Echo, Fox et Golf) peuvent accueillir le surplus de vol ne pouvant être affectés au contact, ainsi que ceux en stationnement longue durée.

Les gros porteurs peuvent être affectés aux postes suivants :

- Contact : A01 à A05, D01, C06, C08, B01 à B05
- Large : E04 à E09, F04, F30

Les postes non cités ci-dessus peuvent accueillir des appareils petits et moyens porteurs (familles 737/A320 max).

Les postes F10, G07, G81 et G82 sont aptes au stationnement d'hélicoptères.

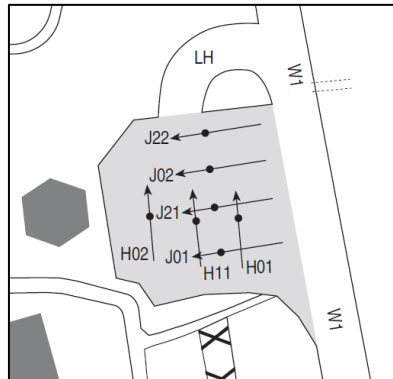


Zone	Aires / Parking	Compagnies affectées
3D	Alpha (A01 à A04, A11 à A42)	Air France (AFR) – Vols internationaux Azul (AZU) easyJet (EZY) – Vols internationaux Transavia France (TVF) – Vols internationaux TUI fly Belgium (JAF) Vueling (VLG) – Vols internationaux
3E	Alpha (A03 à A05, A31 à A52)	Transavia France (TVF) – Vols Schengen Transavia Holland (TRA)
4E	Delta	Transavia France (TVF) – Vols Schengen Transavia Holland (TRA)
4F	Charlie Bravo	Air Caraïbes (CAJ, FWI) La Compagnie (DJT) Air Algérie (DAH) Royal Air Maroc (RAM) Corsair (CRL) Transavia France (TVF) French bee (FBU) Tunisair (TAR)

3.1.3 Pavillon d'honneur

Situé au nord-est du terrain, le pavillon d'honneur permet notamment l'accueil de délégations officielles. Les appareils concernés sont alors placés sur un des postes Hotel.

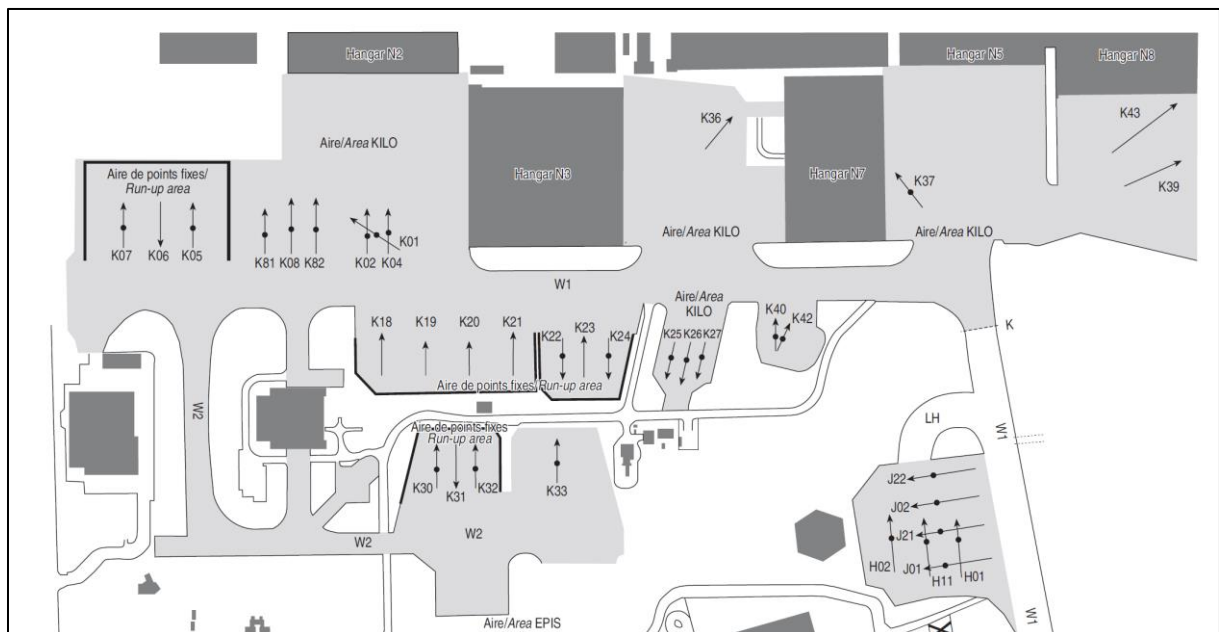
Les postes Juliet ne sont pas utilisés pour des vols commerciaux et servent principalement à du stationnement longue durée.



3.1.4 Zone Industrielle Nord (ZIN)

La Zone Industrielle Nord (ZIN) est la zone située au nord de l'aéroport, regroupant les hangars de maintenance. C'est également à cet endroit que sont également stockés les avions lorsqu'ils doivent rester longtemps sans voler.

En réel à partir du point d'attente intermédiaire K les trafics circulent en auto-information sur la fréquence « Orly ZIN » (131.510). Sur IVAO il convient éventuellement de faire quitter la fréquence à un trafic à destination de la ZIN dès qu'il arrive sur K. Les départs depuis la ZIN seront eux contrôlés du début à la fin.



3.2 Voies de roulage

3.2.1 Organisation générale

De par leur usage, on différencie deux types de taxiways à Orly. Ainsi, on trouve des taxiways « Whiskey » qui correspondent aux voies principales (*ways*) et les taxiways « Lima » qui sont de courtes portions servant de liaisons (*links*).

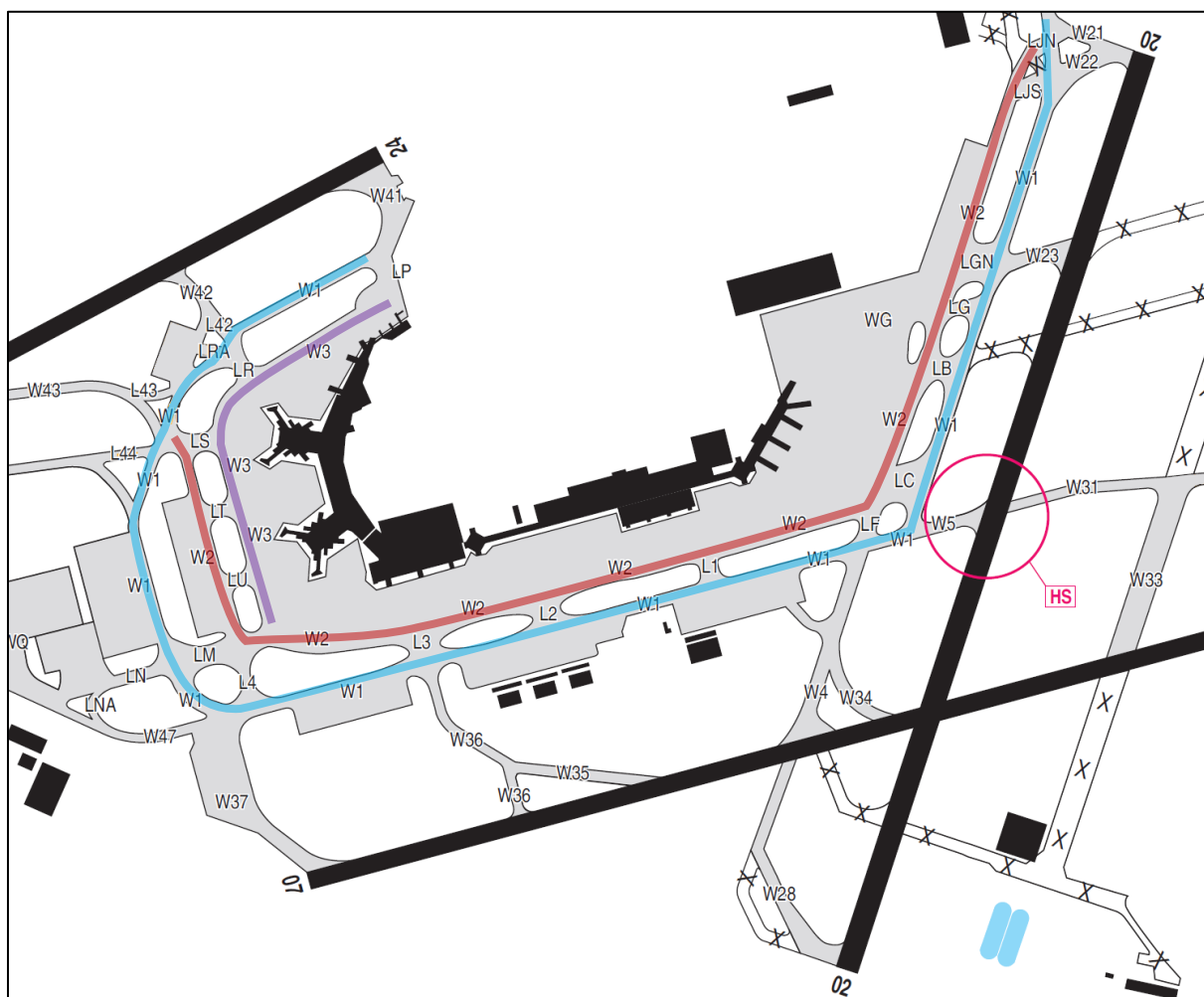
La circulation des aéronefs entre les pistes et les terminaux s'effectue essentiellement sur les taxiways **W1** et **W2**.

Depuis les terminaux 1 et 2, les avions repoussent sur **W3**. Il convient ensuite de les faire rejoindre **W1** ou **W2** pour rouler jusqu'au point d'attente de la piste.

Au départ des terminaux 3 et 4 (B52 à B62 exclus), les appareils repoussent sur **W2**. Depuis les postes B52 à B62, ils repoussent sur **WG**. Pour rejoindre la piste, diriger les appareils sur **W1** ou les garder sur **W2** en fonction des autres aéronefs roulant ou ceux s'appêtant à repousser.

L'objectif est de ne pas gêner ou être gêné par un repoussage et de ne pas se retrouver en face-à-face avec un trafic en sens opposé.

Il existe des itinéraires de roulage spécifiques pour les appareils de type A35K, A388, B748, B773 et B77W. Se référer aux cartes du SIA pour plus de détails.



**RAPPEL**

La gestion du trafic en manœuvre sur l'aire de trafic et les voies de roulages est de la responsabilité du contrôleur Sol (GND) à Orly. Il n'existe pas de « vigie » qui gère les repoussages car ils s'effectuent directement sur les taxiways.

CONSEIL sur IVAO

Pour plus de réalisme et afin de mieux guider les pilotes, veuillez à donner des directions de repoussage (ex : « face à l'ouest »), afin de mieux maîtriser le roulage du trafic et de pouvoir ensuite faire suivre les itinéraires conseillés ci-après.

Attention : l'utilisation des itinéraires décrits doit tenir compte de la réalité du trafic. Adaptez-vous à la situation afin d'éviter les conflits.

3.2.2 Itinéraires de roulages conseillés au départ

Terminal – Poste(s)	Vers piste 07	Vers piste 24
1 – P, R	LR, W1, W37	LP, W41
1 – S	LS, W2, L4, W37	LR, W1, W41
1, 2 – T	LT, W2, L4, W37	LT, W2, W1, W41
2 – U	LU, W2, L4, W37	LU, W2, W1, W41
2, 3 – A, V	L3, W1, W37 ou (W2,) L4, W37	W2, W1, W41 ou W2, W1, W41
3, 4 – D	L2, W1, W37 ou (W2,) L4, W37	L2, W1, W41 ou W2, W1, W41
4 – C	L1, W1, W37 ou (W2,) L4, W37	L1, W1, W41 ou W2, W1, W41
4 – B	LF, W1, W37 ou W2, L4, W37	LF, W1, W37 ou W2, W1, W41

3.2.3 Itinéraires de roulages conseillés à l'arrivée depuis la piste 06

Terminal – Poste(s)	06 dégagée W44	06 dégagée W43	06 dégagée W42
1 – P, R	W1, LR	W1, LR	LR
1 – S	LS	LS	W1, LS
1, 2 – T	W2, LT	W2, LT	W1, W2, LT
2 – U, V	W2, LU	W2, LU	W1, W2, LU
3 – A	W1, L3	W1, L3	W1, L3
3, 4 – D	W1, L2	W1, L2	W1, L2
4 – C	W1, L1	W1, L1	W1, L1
4 – B	W1, LF	W1, LF	W1, LF

3.2.4 Itinéraires de roulages conseillés à l'arrivée depuis la piste 25

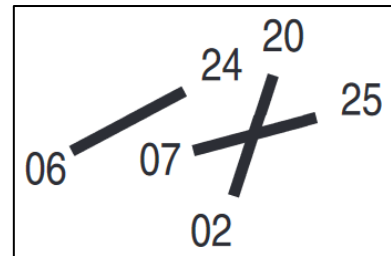
Terminal – Poste(s)	25 dégagée W34	25 dégagée W36	25 dégagée W37
1 – P, R	W1, LR	W1, LR	W1, LR
1 – S	W1, L4, W2, LS	W1, L4, W2, LS	L4, W2, LS
1, 2 – T	W1, L4, W2, LT	W1, L4, W2, LT	L4, W2, LT
2 – U, V	W1, L3	L3	L4
3 – A	W1, L3	L3	W1, L3
3, 4 – D	W1, L2	W1, L2	W1, L2
4 – C	W1, L1	W1, L1	W1, L1
4 – B	W1, LG	W1, LG	W1, LG

3.3 Pistes

3.3.1 Généralités

Il existe trois pistes utilisables à Orly. Seulement deux sont utilisées en opérations normales. La troisième piste 02/20 n'est utilisée que de manière très épisodique (météo très défavorable, piste fermée, urgences et pour les hélicoptères).

Notez néanmoins que **depuis la piste 02, les décollages IFR sont strictement interdits**. Les décollages peuvent avoir lieu depuis la piste 20 sur demande du pilote et sur accord du contrôleur.



IMPORTANT

Compte tenu de la distance entre les deux pistes, les décollages sont indépendants des atterrissages (et vice-versa).

Néanmoins, lorsque la visibilité est inférieure ou égale à 1500m et/ou le plafond inférieur ou égal à 1000ft, Orly passe en configuration dite « pistes liées ».

Lorsque deux pistes sont indépendantes il est possible de faire décoller et atterrir un avion sur une piste indépendamment de l'activité sur l'autre piste. Cependant, dans une configuration que l'on appelle « pistes liées », même si les pistes sont indépendantes, les départs sur une piste sont accordés en fonction des arrivées sur l'autre afin d'éviter tout conflit en cas d'approche interrompue du trafic à l'arrivée.

La réglementation de la circulation aérienne permet la réduction des espacements sur les pistes 06 et 25. La distance de référence permettant d'accorder une clairance en séparation réduite est de 2500m de piste libérée.

- « AFR792, séparation réduite piste 25, autorisé atterrissage, vent... ».
- « AFR792, reduced spacing procedure runway 25, cleared to land, wind... ».



3.3.2 Caractéristiques

Piste	QFU	Dimensions	TORA	LDA	Radionavigation
06	061°	3650m x 45m	Seuil → 3650m	3350m	ILS/DME : 108.50 (ORE)
24	241°		Seuil → 3650m W42 → 3083m	3650m	ILS/DME : 110.90 (OLO)
07	073°	3320m x 45m	Seuil → 3320m W36 → 2782m	3320m	ILS/DME : 108.15 (OLE)
25	253°		Seuil → 3320m W32 → 2884m W33 → 2120m	2885m	ILS/DME : 111.75 (OLW)
02	017°	2400m x 58.5m	Seuil → 2400m	2400m	ILS/DME : 110.30 (OLN)
20	197°		Seuil → 2400m W23 → 1900m	2400m	-

3.3.3 Configurations

Deux configurations standard sont utilisées, une face à l'ouest et l'autre face à l'est.

Configuration	Piste de décollage	Piste d'atterrissage
Face à l'ouest	24	25
Face à l'est	07	06

Le choix de la configuration dépend du vent et de la configuration de CDG. On parle également de « configuration liée » lorsqu'Orly a la même configuration que CDG (par exemple, les deux face à l'ouest). A contrario, on parle de « configuration inverse » lorsqu'Orly n'a pas la même configuration que CDG (par exemple, Orly face à l'ouest et CDG face à l'est).

Vitesse vent	Direction vent	Configuration LFPG	Configuration LFPO
0 à 4 kt	-	Face à l'ouest	Face à l'ouest
		Face à l'est	Face à l'est
5 à 11 kt	000 → 135	-	Face à l'est
	136 → 180	Face à l'ouest	Face à l'ouest
		Face à l'est	Face à l'est
	181 → 315	-	Face à l'ouest
	316 → 360	Face à l'ouest	Face à l'ouest
		Face à l'est	Face à l'est
≥12 kt	341 → 159	-	Face à l'est
	160 → 340		Face à l'ouest

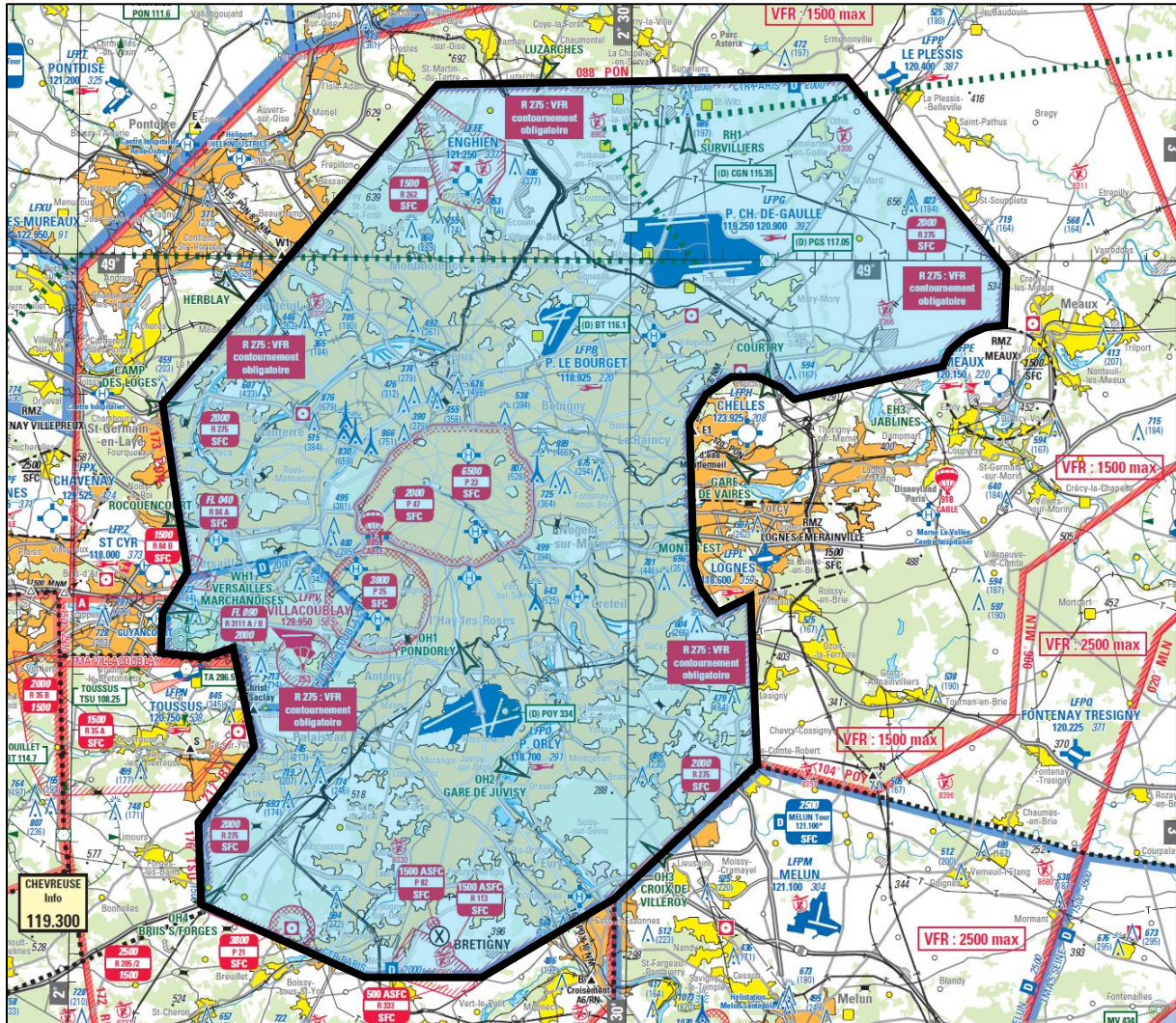
3.3.4 Procédures LVP

Les *Low Visibility Procedures* (LVP) sont applicables lorsque le plafond est inférieur ou égal à 200ft et/ou les RVR inférieures ou égales à 600m.



4 Description de la CTR

L'aéroport de Paris Orly n'a pas de CTR propre. Il fait partie de la CTR de Paris (Classe D) qui regroupe en son sein Orly, Le Bourget et CDG. La CTR s'étend du sol jusqu'à 2000ft.



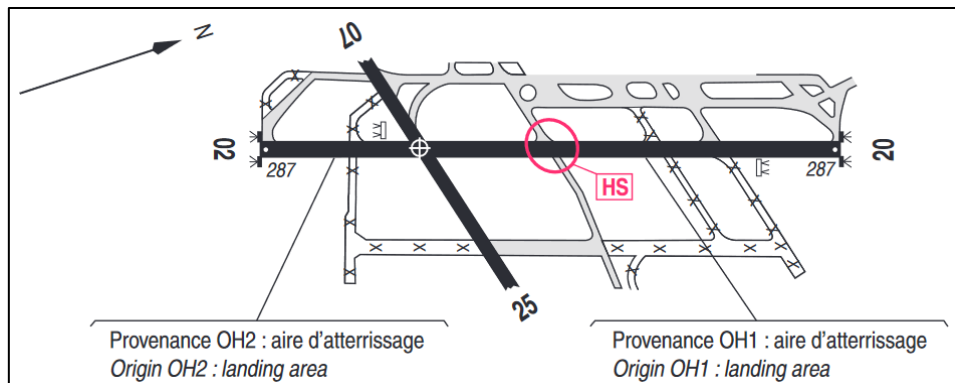
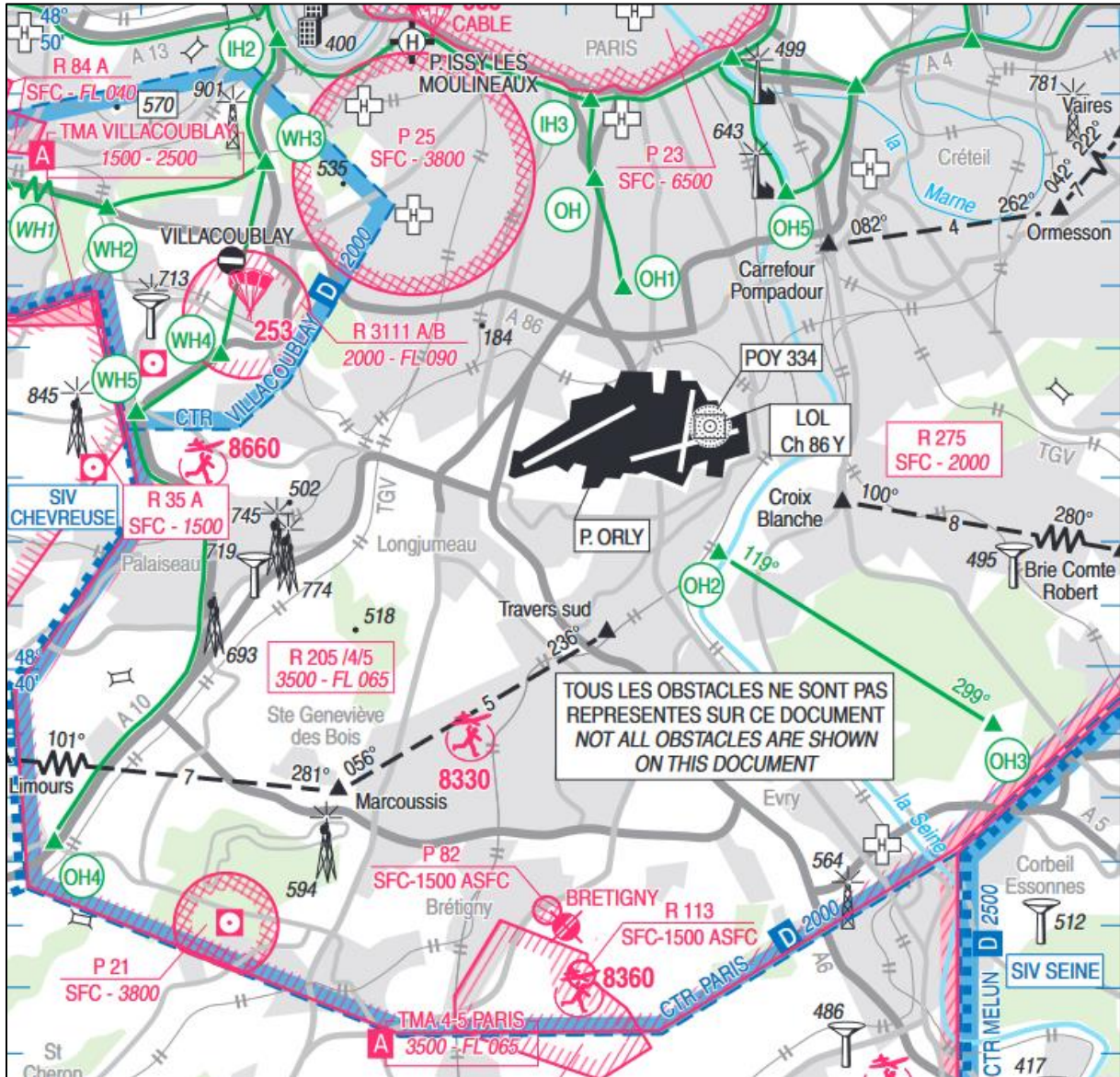
4.1 Entrées/sorties/transits en CTR

Les entrées, sorties et transits en CTR s'effectue suivant l'itinéraire assigné par Orly Tour entre 1000ft et 1300ft.



4.2 Gestion des hélicoptères

Des hélicoptères peuvent passer par Orly pour des transits nord/sud. Le cas échéant, l'intégration se réalise depuis IH3, OH3 ou OH5. Faire passer le trafic à la verticale de l'aéroport à 1000ft. Pour les transits passant à l'ouest (WH5 ↔ OH4) faire transiter à 1000ft.



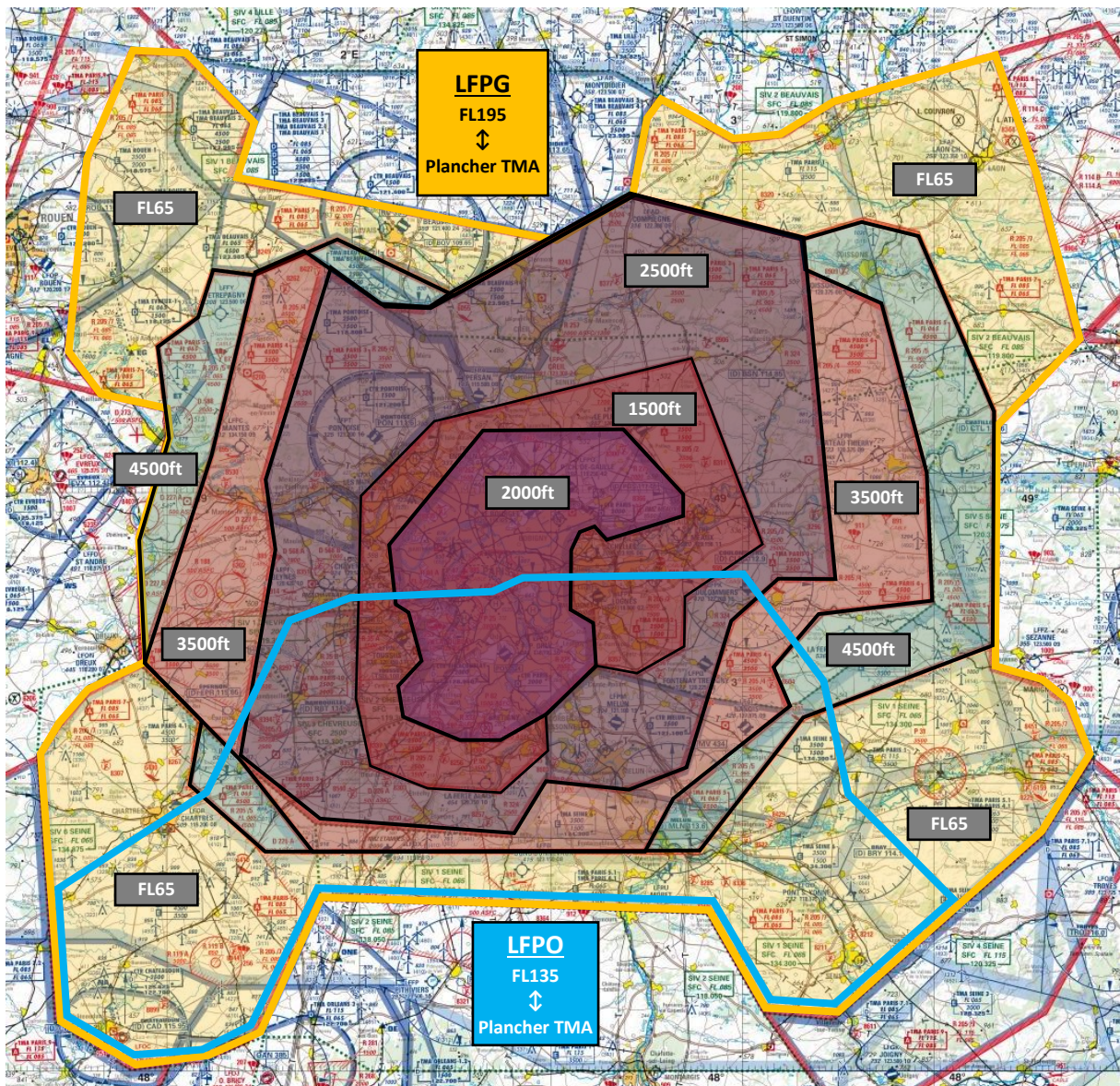


5 Description de la TMA

L'aéroport de Paris Orly est chapeauté par la TMA Paris, dont différents organismes de contrôles ont la charge. Les parties 2, 3, 4, 5 et 7 de la TMA sont partagées par les approches d'Orly et De Gaulle, dans un espace appelé EGA (Espace Géré par les Approches).

Les secteurs couverts par **Orly** et **De Gaulle** sont indiqués ci-dessous. Celui d'Orly monte au FL135 et celui de CDG s'élève jusqu'au FL195. Orly Approche est donc en mesure de donner des clairances de montées jusqu'au FL130. Les planchers des différentes parties de la TMA Paris sont indiqués dans les encadrés gris.

En réel la limite des secteurs Orly/De Gaulle ainsi que les altitudes peuvent varier en fonction de la configuration. Sur IVAO, afin de simplifier il n'existe qu'une limite et qu'une altitude.





5.1 Zones réglementées

Vous trouverez ci-dessous la liste des zones interdites du secteur dont Orly est en charge.

Ident.	Nom	Limites verticales	Conditions de pénétration
P 21	Bruyères-le-Châtel	3800ft ↕ SFC	→ CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATS → Aéronefs défense, gendarmerie, services de police, douanes, santé, intervenant au profit d'EDF, de la sécurité civile et de surveillance dans le cadre de leur mission
P 23	Paris	6500ft ↕ SFC	→ Aéronefs en mission de service médical d'urgence, sécurité civile, gendarmerie, douanes, transports Étatique et défense → Aéronefs défense en mission de sûreté aérienne → Aéronefs autorisés par l'organisme de contrôle de LFPI qui suivent les procédures de départ et d'arrivée publiées → Hélicoptères bimoteurs, en cas de panne moteur au décollage de LFPI
P 25	Fontenay-aux-Roses	3800ft ↕ SFC	→ CAG IFR ayant reçu une clairance d'un organisme ATS → ACFT défense, gendarmerie, services de police, douanes, santé, intervenant au profit d'EDF, de la sécurité civile et de surveillance dans le cadre de leur mission
P 46	Saint-Assise	1100ft ↕ SFC	Pénétration interdite
P 47	Balard	2000ft ↕ SFC	→ Panne moteur au décollage de l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux
P 52	Le Bouchet	1500ft ↕ SFC	→ Aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone
P 82	Brétigny	1500ft ↕ SFC	→ Aéronefs assurant des missions d'assistance, de sauvetage ou de sécurité publique lorsque la mission ne permet pas le contournement de la zone → Aéronefs en procédure IFR en contact radio avec ORLY.



CONSEIL sur IVAO

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

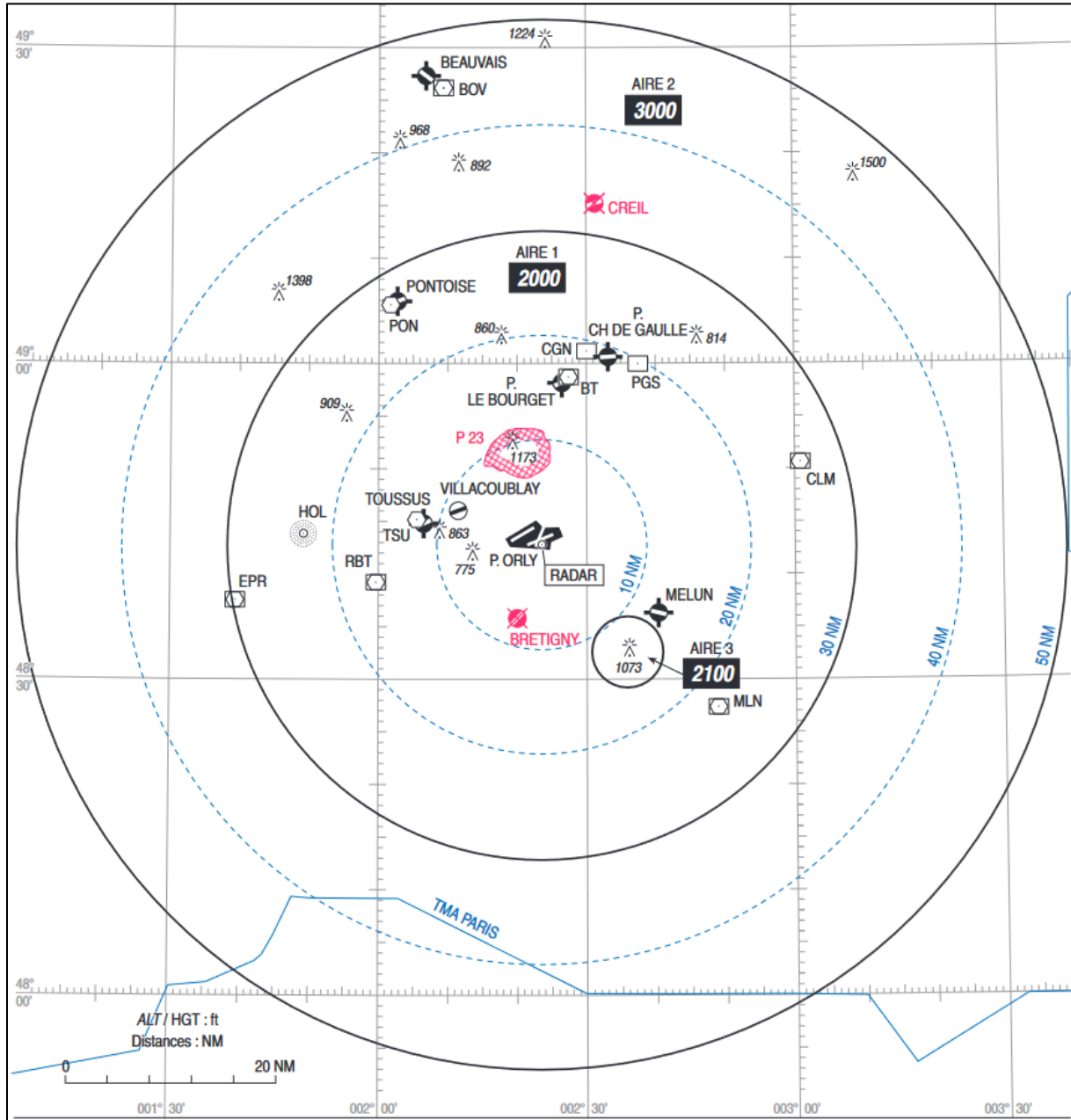
Les zones restreintes (R) et dangereuses (D) sont considérées par défaut comme inactives sur IVAO. Le Département SO est responsable de leur activation.

Les pilotes et contrôleurs sont informés de l'activation des zones via un bulletin d'information ou un NOTAM publié [sur ce lien](#).



5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)

Les AMSR décrites dans la carte ci-dessous sont indiquent l'altitude minimale à respecter lors d'un guidage radar.



5.3 Zone de responsabilité position départ (DEP)

La position DEP est ouvrable conformément aux conditions listées dans la [Règle ATC 4.2](#). Sans autre coordination spécifique avec la position APP, le DEP a pour responsabilité :

- Gestion des départs IFR du/des terrains principaux (LFPN, LFPO et LFPV)
- Gestion du SIV dans les espaces de classe E et G (Chevreuse)
- Gestion complète des CTR (classe D), AFIS et RMZ des terrains satellites du SIV (LFPI, LFPX et LFPZ)

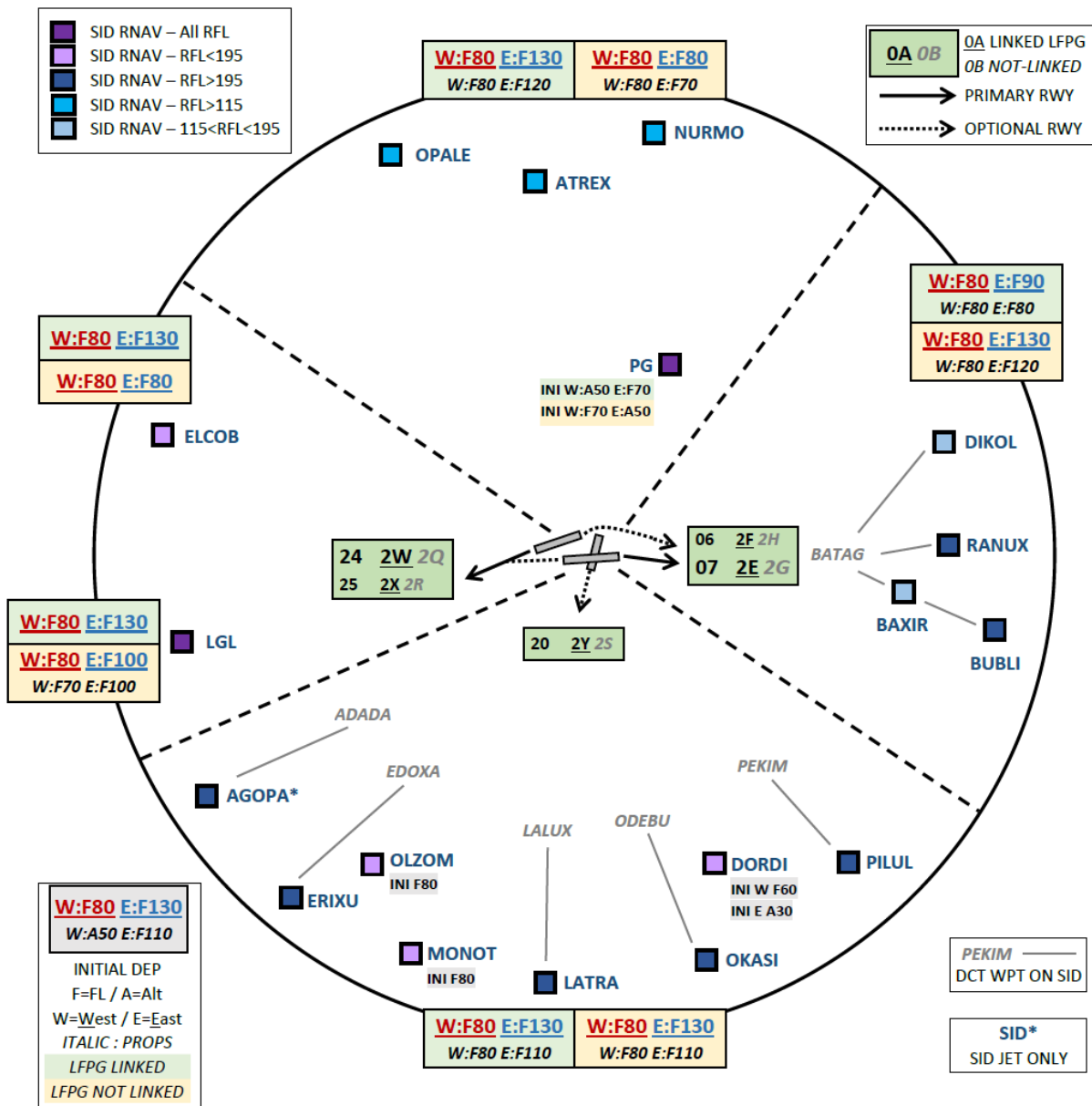


La gestion des départs IFR en dehors des CTR (i.e. après l’envol) depuis les terrains satellites sera à coordonner avec l’APP, en fonction de la situation générale du trafic dans la TMA.

Dans tous les cas, la coordination entre la position DEP et APP est primordiale, ainsi que la bonne gestion des étiquettes sur le radar.

5.4 Procédures de départ (SID)

Les procédures de départ sur Paris Orly sont découpées en 4 secteurs : Nord, Est, Sud et Ouest. Le schéma ci-dessous synthétise les informations à prendre en compte pour attribuer une SID à un trafic (configuration, indicateur, niveau initial, restrictions applicables, etc.).



RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) comportent un niveau initial publié. Par conséquent le niveau initial peut être omis lors de la clairance de départ.

CONSEIL sur IVAO

Il est important de se coordonner avec l'approche pour un départ omnidirectionnel. Les départs omnidirectionnels ne doivent être donnés que si le trafic est non-RNAV et qu'il va vers le nord, l'ouest ou l'est. Vers le sud il faut imposer l'utilisation des SID CONV.

5.4.1 Flight Strip

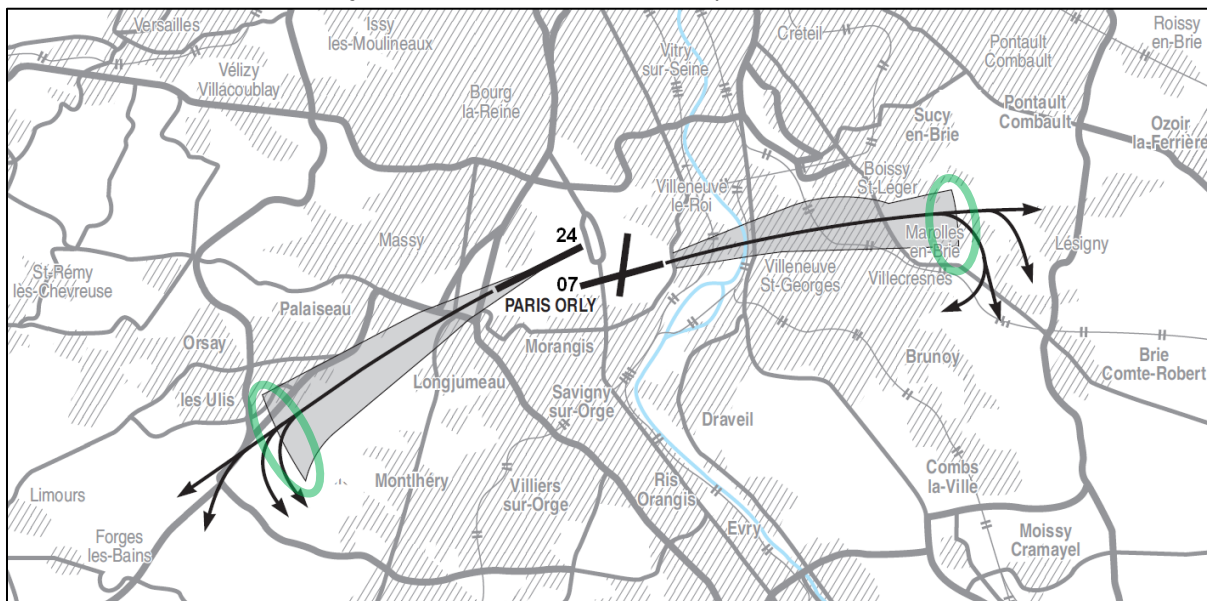
Le départ attribué à un trafic doit apparaître dans le champ « Cleared WP » de son *Flight Strip*. Vous indiquerez à la fois la procédure de départ et la piste de décollage. Si les pistes de décollage ont été bien renseignées dans le menu « AIRPORTS », vous n'aurez qu'à sélectionner le bon départ dans les options proposées. Par exemple :

- LATRA2E 07
- LGL2W 24
- NURMO2Q 24
- RANUX2S 20

Note : Pour les départs POGO, le Strip doit être rempli en tapant manuellement. Ex : PG2E 07

5.4.2 Départs initiaux 07 et 24

Au décollage des pistes 07 et 24, les aéronefs doivent rester à l'intérieur d'un Volume de Protection Environnementale (VPE). L'aéronef ne peut y déroger que s'il juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité ou s'il a reçu une instruction du contrôle pour des motifs de sécurité des vols.



Les avions à hélices ne sont pas concernés par les dispositions relatives aux VPE associés aux procédures de départ initiales.



Le contrôleur doit s'assurer que le pilote suive le VPE. Par conséquent, s'il vient à effectuer un virage après le décollage, le contrôleur doit immédiatement lui assigner un cap afin de le contenir dans le VPE.

Le contrôleur peut donner des directs dès que le trafic quitte le VPE (sortie représentée en vert sur la carte). Il peut également donner un direct légèrement plus tôt par anticipation du temps de réaction du pilote et de la mise en virage.

5.4.3 Itinéraires normalisés de liaison (POGO)

Du fait que les aéroports parisiens sont très proches les uns des autres, il existe des procédures IFR spécifiques afin de les relier. Ces itinéraires sont nommés POGO. Orly en possède un seul, qui permet de le relier à Charles de Gaulle, identifié « PG ».

Les POGO sont à coordonner avec l'approche.

5.4.4 Gestion des départs

Le contrôleur départ a la possibilité de donner un direct **sans coordination** pour les SID suivantes :

Secteur	SID	Direct	Remarques
Sud	AGOPA	ADADA	
	ERIXU	EDOXA	
	LATRA	LALUX	
	OKASI	ODEBU	
	PILUL	PEKIM	
Est	BAXIR	BATAG	
	BUBLI		
	DIKOL		
	RANUX		
Ouest	LGL	LGL	Orly face à l'ouest uniquement
	ELCOB	ELCOB	

Les autres départs doivent suivre les procédures publiées, sauf coordination avec le CCR.

Se référer aux [LoA de la FIR de Paris \(LFFF\)](#) pour plus de détail sur les procédures de coordinations avec les unités de contrôle adjacentes.

Les départs sont autorisés à monter jusqu'au FL130 avant transfert au CCR de Paris. Il convient de coordonner un transfert direct au CCR de Paris et non à De Gaulle Approche, même si la zone au-dessus d'Orly est sous responsabilité de De Gaulle jusqu'au FL195.

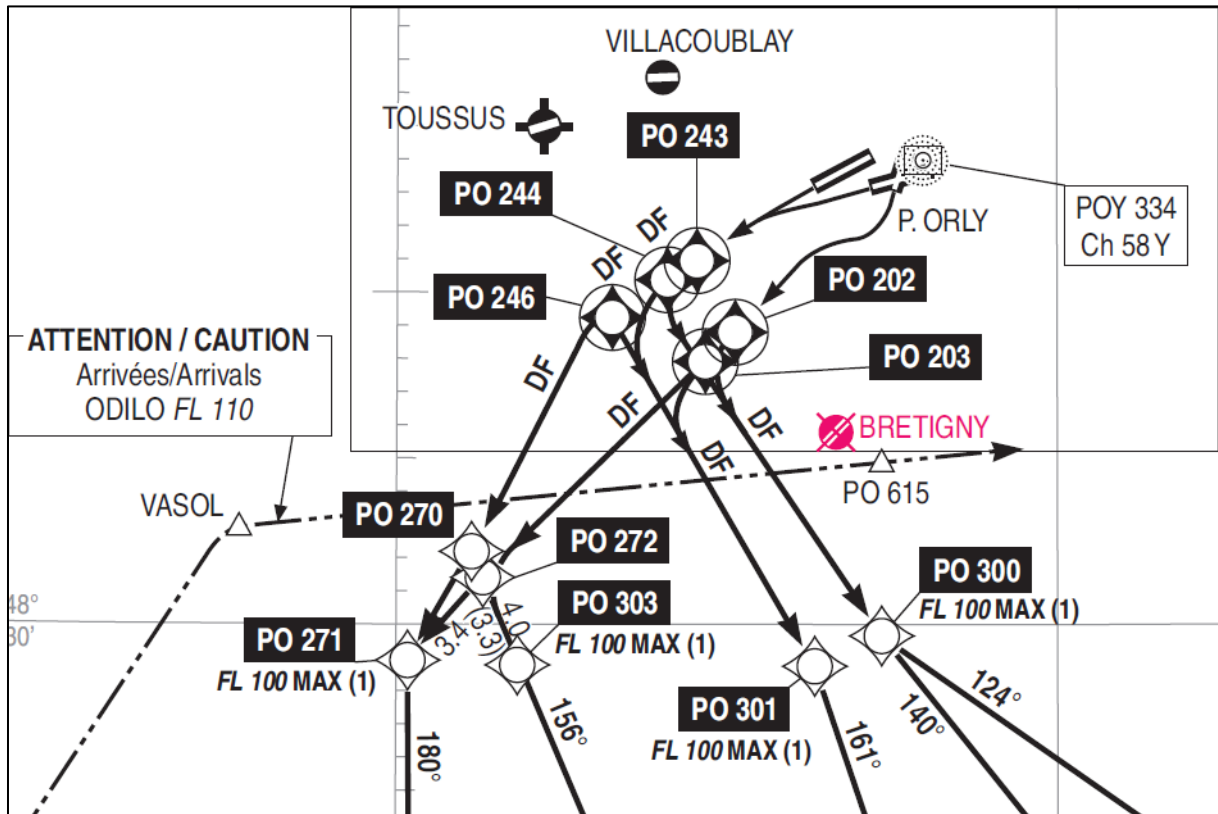
Pour cette raison, il faut faire particulièrement attention aux clairances d'altitude données en fonction des flux de départs et d'arrivées de CDG. En effet, les départs Est, Nord et Ouest d'Orly traversent les trajectoires d'arrivées et de départs de Charles de Gaulle.



Il existe des situations départs/arrivées potentiellement conflictuelles qu'il est nécessaire de connaître. Sur Orly la situation la plus conflictuelle pour le contrôleur départ est le croisement entre les départs Sud et Est de la 24 avec l'approche ODILO 6W. Il faut alors maintenir les trafics au départ au FL 100, les arrivées passant au-dessus au FL 110.

Si aucune arrivée ODILO n'est en cours, vous pouvez préciser au trafic « sans restriction/*unrestricted* » si vous souhaitez le faire monter directement au FL 130.

- « AFR644, montez niveau 130, sans restriction »
- « AFR644, climb flight level 130, unrestricted »



RAPPEL

- Séparation minimale entre deux aéronefs ayant le même départ → 8 NM
- Séparation minimale entre deux aéronefs ayant des départs différents → 5 NM

CONSEIL sur IVAO

Si un pilote ne parvient pas à suivre la procédure publiée vous pouvez lui faire un guidage radar sur la procédure. Puis lui donner un direct sur le point de la SID en avertissant ensuite le(s) contrôleur(s) concerné(s).



5.4.5 Routes préférentielles intra-France

Vous trouverez ci-dessous une liste de routes utilisées pour les vols domestiques les plus courants sur IVAO. Veuillez à suggérer aux pilotes ces routes et les niveaux associés s'ils ont des routes différentes

Vers	Route	Niveaux
LFMN	LATRA DCT LAMUT DCT UTUVA DCT LERGA DCT LIQID UY30 LATAM UY22 NISAR	F210 – F410
LFML	LATRA DCT LAMUT DCT UTUVA DCT LERGA	F210 – F330
LFMT	ERIXU DCT ETAMO DCT ADEKA/NXXXXF250 DCT MOKDI DCT MEN	F210 – F370
LFKJ	LATRA DCT LAMUT DCT UTUVA DCT TITVA DCT NOQAS UM728 KOLON DCT OMARD M623 VAREK	F210 – F410
LFBO	ERIXU DCT ETAMO DCT GUERE (DCT EVPOK)* DCT NARAK	F210 – F350
LFBD	AGOPA DCT ARKIP DCT ARMAL DCT ARTAX DCT BEBIX DCT LMG	F210 – F290
LFLL	OKASI DCT OKEKO DCT OKEPI DCT MOU/NXXXXF190 A3 FEDZI	F210 – F270

**Si les zones TRA43 A/C/N/W sont actives*

5.5 Procédures d'arrivées (STAR)

Les itinéraires normalisés d'arrivées (STAR) à Orly sont tous RNAV. Les trafics ne pouvant suivre ces procédures RNAV doivent être pris en guidage radar.



- STAR RNAV from UIR/FIR
- STAR RNAV from UIR
- STAR RNAV from FIR
- ▲ IAF

STAR			
02	06	07	9E
20	24	25	9W

01	0A	0B
02	0C	

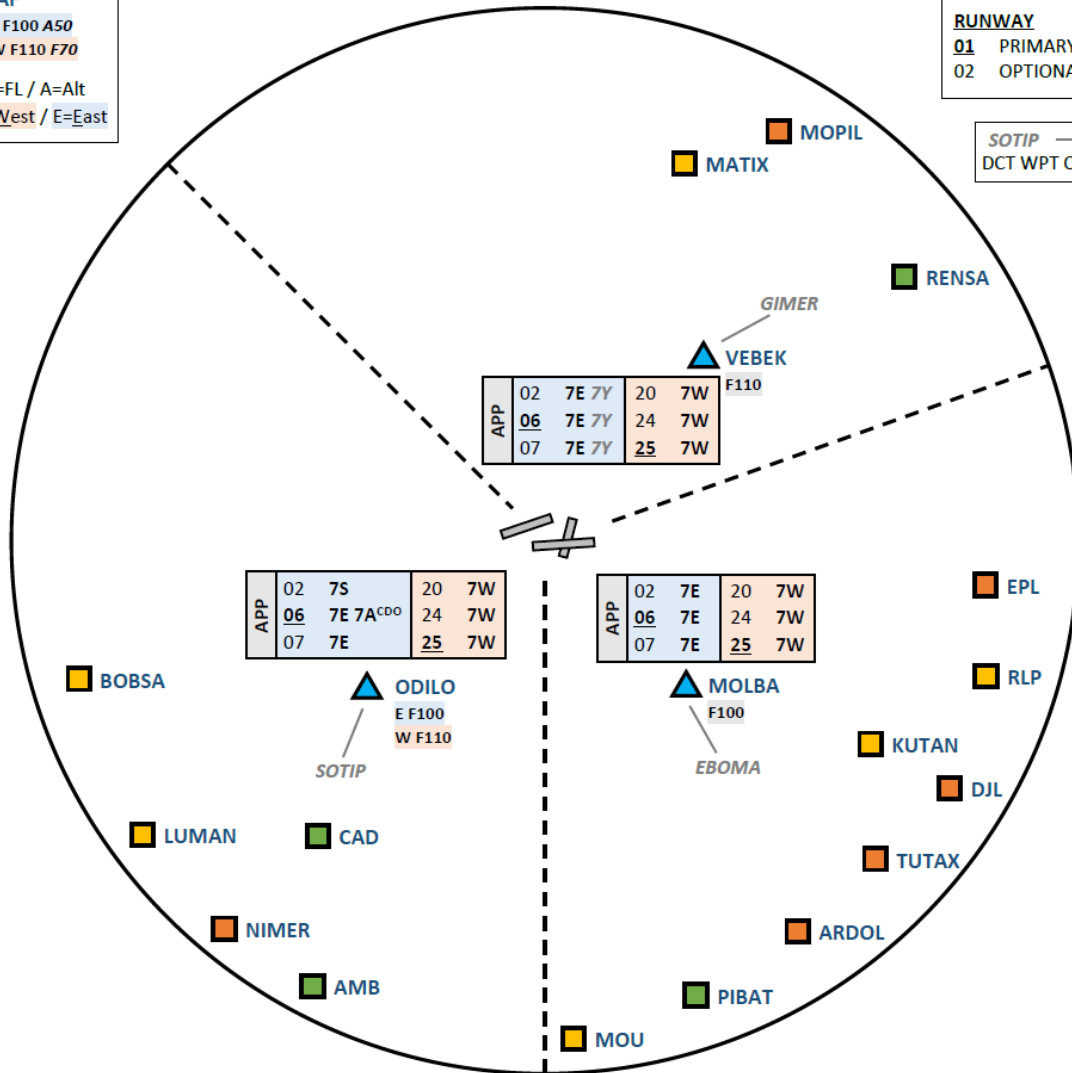
STAR/APP
0A LINKED LFPG
0B NOT-LINKED

RUNWAY
01 PRIMARY RWY
02 OPTIONAL RWY

IAF
E F100 A50
W F110 F70

F=FL / A=Alt
W=West / E=East

SOTIP ———
DCT WPT ON STAR



5.6 Procédures d’approche

Depuis les IAF (où se terminent les STAR), des procédures d’approches initiales RNAV amène les trafics jusqu’à une zone de régulation radar, où le contrôleur Approche les prends en guidage, afin de leurs faire rejoindre l’approche finale. L’approche se décompose donc en 3 étapes :

Approche initiale → Guidage radar → Approche finale

5.6.1 Approches initiales

Des approches initiales sont publiées depuis les trois IAF. Le tableau ci-dessous répertorie les approches initiales en fonction de la configuration et les niveaux à respecter aux IAF :



IAF	Approche initiale <i>Orly face à ouest</i>		Approche initiale <i>Orly face à l'est</i>	
	MOLBA	MOLBA 7W	FL 100	MOLBA 7E
ODILO	ODILO 7W	FL 110	ODILO 7E	FL 100
			ODILO 7A (CDO)	FL 100
VEBEK	VEBEK 7W	FL 110	VEBEK 7E (7Y*)	FL 110

*L'approche VEBEK 7Y est à utiliser en cas de configuration inversée avec CDG.

La procédure ODILO 7A est une approche dite « CDO » (*Continuous Descent Operation*) reliant directement l'IAF ODILO à l'ILS 06.

Les approches VEBEK sont initialement contrôlées par l'approche de De Gaulle car celles-ci transitent dans son secteur. Orly récupère le contrôle de ces vols pour le guidage radar et l'approche finale.

RAPPEL

L'approche d'Orly gère également une partie de l'approche initiale des vols à destination du Bourget passant dans son secteur : vols via BANOX (face à l'ouest) et via OKABO (face à l'est). Faire descendre les vols vers 5000ft (ouest)/3000ft (est) avant de le transférer à CDG APP.

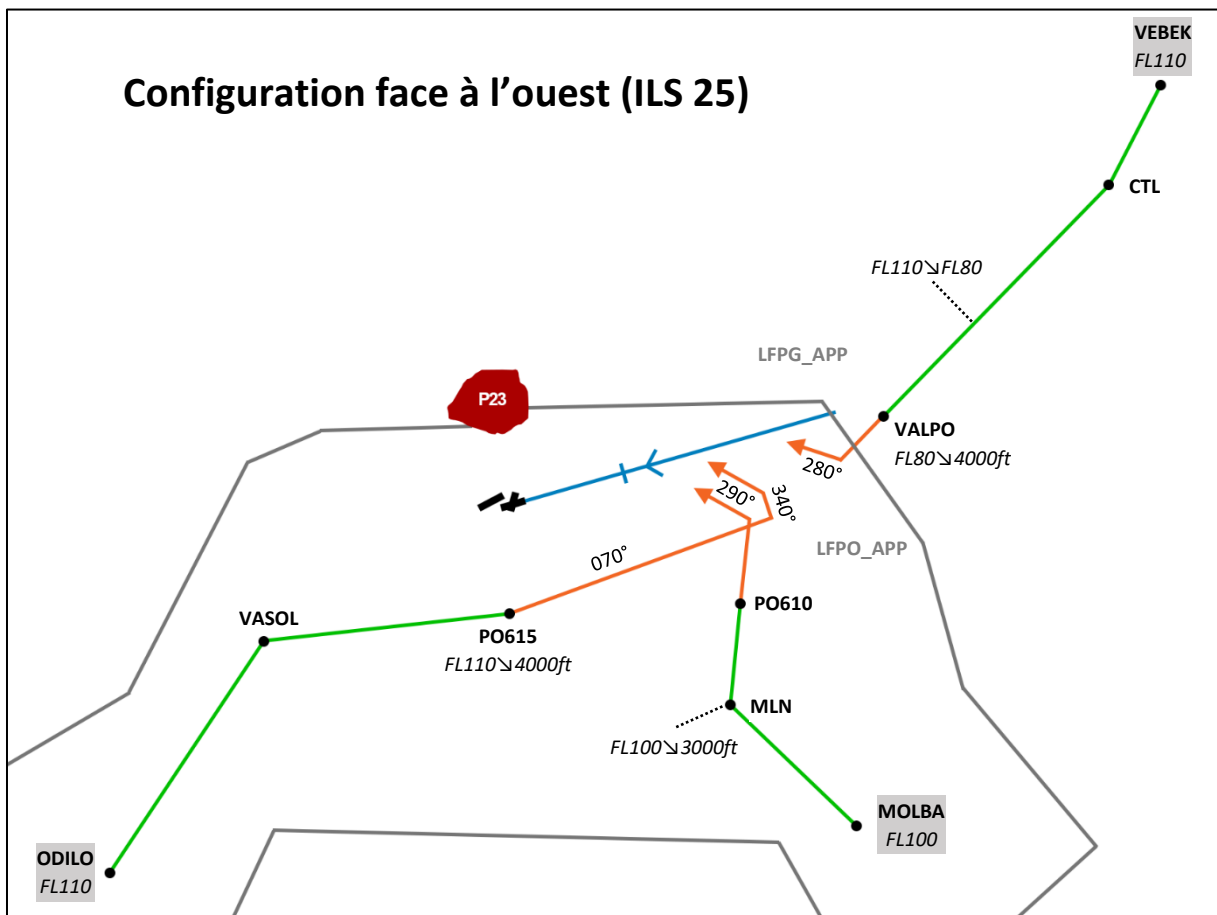
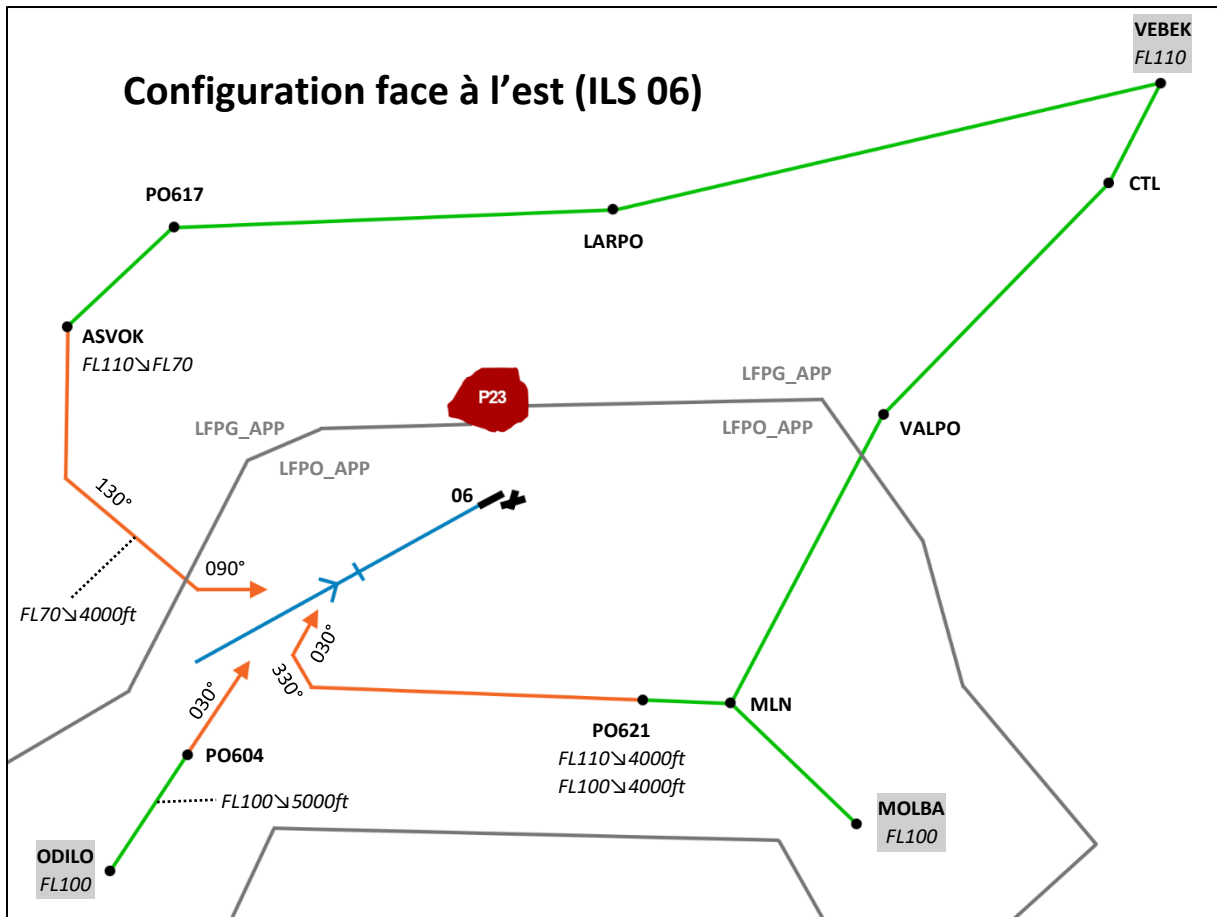
CONSEIL sur IVAO

Les approches initiales publiées rallongent et contraignent l'arrivée. Si le trafic le permet, privilégier un guidage radar afin de raccourcir la trajectoire. Par ailleurs sur IVAO, certains pilotes peuvent avoir des difficultés à suivre ces approches.

5.6.2 Guidage radar

Les cartes ci-après décrivent des guidages radars types permettant d'amener les appareils depuis la fin de l'approche initiale, jusqu'à l'approche finale. Lors du contrôle, les caps et/ou instructions de descente sont à adapter en tenant compte des trafics environnants.

En cas de faible trafic, il est vivement conseillé de donner prends les appareils en guidage dès le passage des IAF afin de raccourcir autant que possible la trajectoire d'approche.





5.6.3 Approches finales

Toutes les pistes sont équipées d'ILS, à l'exception de la piste 20. Suivant la configuration en service, les approches principalement utilisées sont l'ILS06 et l'ILS25.

Piste	Approche	Ident./Fréq.	Course	Alt. FAF	Remarques
02	ILS/LOC	OLN/110.3	017°	3000ft	Interception 2000ft possible
	RNP	-	-	3000ft	IF → IPO02
06	ILS/LOC	ORE/108.5	061°	4000ft	Interceptions 5000, 3000 et 2000ft possibles
	RNP	-	-	4000ft	IF → IPO06
07	ILS/LOC	OLE/108.15	073°	3000ft	Interceptions 4000 et 2000ft possibles
	RNP	-	-	3000ft	IF → IPO07
	VPT B	-	-	-	Début d'approche via ILS/LOC 06
20	RNP	-	-	1600ft	Début de procédure → PO420/3000ft
24	ILS/LOC	OLO/110.9	241°	3000ft	Interception 2000ft possible
	RNP	-	-	3000f	IF → IPO24
25	ILS/LOC	OLW/111.75	253°	3000ft	Interceptions 4000 et 2000ft possibles
	RNP	-	-	3000ft	IF → IPO25

RAPPEL

La séparation minimale réglementaire entre deux aéronefs sur l'ILS est de 3 NM. Suivant les catégories de turbulence de sillages de deux appareils qui se suivent, une séparation supérieure à la séparation radar minimale peut être nécessaire (cf. section Instruction).

CONSEIL sur IVAO

La séparation de 5 NM entre deux aéronefs sur l'ILS sera un bon compromis sur IVAO et permettra une marge de manœuvre en cas d'imprévus (pilote qui ralentit, par exemple).

5.6.4 Circuits d'attente

Vous trouverez ci-dessous la liste des attentes publiées :

Attente	Main	Éloignement	Rapprochement	Protection
MOLBA	Droite	133° 1 min	313°	230kt FL070 / FL140
ODILO	Droite	213° 9.7NM ODILO	033°	230kt FL070 / FL140



5.7 Aérodromes du secteur

5.7.1 Aérodromes contrôlés

Code	Nom
LFPN	Toussus le Noble
LFPV	Villacoublay Vélizy
LFPX	Chavenay Villepreux
LFPZ	Saint Cyr l'École

5.7.2 Aérodromes sous AFIS

Sans objet.

5.7.3 Aérodromes en auto-information

Sans objet.

5.7.4 Hélistations

Code	Nom
HCOR	Corbeil-Essonnes Centre Hospitalier Sud Francilien
HCRT	Créteil Centre Hospitalier Henri Mondor
HLAP	Paris Centre Hospitalier La Pitié Salpêtrière
HLEP	Le Plessis Robinson Centre Hospitalier Centre Chirurgical Marie Lannelongue
HPLR	Paris Lariboisière Centre Hospitalier
HVSA	Versailles Centre Hospitalier
LFH442	Kremlin-Bicêtre Centre Hospitalier
LFH66	Clamart Hôpital d'Instruction des Armées de Percy
LFPI	Paris Issy les Moulineaux



6 Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [IVAO France – Base documentaire](#)
- [IVAO France – FIR de Paris](#)
- [SIA \(cartes\)](#)
- [Quizz « GND »](#)
- [Quizz « TWR »](#)
- [Quizz « APP »](#)

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](#).