



## Manuel d'exploitation

# « Clermont-Ferrand Auvergne » LFLC



***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	N° AIRAC	Détail de la mise à jour
<b>17/04/2025</b>	<b>2504</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Manex: §5 Modification titre paragraphe et cadres "RAPPEL" et "CONSEIL sur IVAO"</li></ul>



## Tables des matières

---

Mises à jour .....	2
Tables des matières .....	3
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 .....	7
3.1 Les aires de trafic .....	7
3.2 Les voies de roulage .....	11
3.3 Les pistes .....	12
4. Description de la CTR .....	13
4.1 Le circuit d'aérodrome .....	14
4.2 La gestion VFR des avions.....	15
4.3 Le VFR spécial .....	16
4.4 La gestion des hélicoptères .....	16
5. Description de la TMA, CTA et du SIV .....	17
5.1 Les zones réglementées.....	20
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG) .....	21
5.3 Responsabilité de la position Départ .....	23
5.4 Les procédures de départ.....	23
5.5 Les procédures d'arrivée .....	25
5.6 Les procédures d'approche.....	25
5.7 Les circuits d'attentes.....	26
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur .....	27
5.8.1 Les AD contrôlés .....	27
5.8.2 Les AD sous agent AFIS .....	30
5.8.3 Les AD en auto-information.....	34
6. Crédits .....	42
6.1 Contributeurs .....	42
6.2 Liens utiles .....	42
6.3 Rester en contact.....	42



# 1. Généralités

Bienvenue en Auvergne, bienvenue à Clermont-Ferrand !

Le secteur de Clermont a la particularité d'offrir un panel très large aux pilotes et aux contrôleurs. Avec un secteur présentant des plaines et des montagnes, des procédures VFR, IFR et militaires, les possibilités de navigation sont nombreuses.








Clermont-Ferrand est l'aéroport principal du secteur. La présence des montagnes peut entraîner de fortes turbulences, particulièrement en final de la piste 26.

<b>Code OACI</b>	<b>LFLC</b>
<b>Code IATA</b>	CFE
<b>Nom de l'aéroport</b>	Clermont-Ferrand
<b>Altitude du terrain</b>	1092 ft (39 hPa)
<b>Coordonnées Géographiques</b>	N45° 47' 10" W003° 09' 45"
<b>Situation Géographique</b>	6,7km de Clermont-Ferrand
<b>Déclinaison magnétique</b>	1.38°E (20)
<b>Pistes</b>	08/26 01/19 (herbe) 08L/26R (herbe)
<b>Aides à la radionavigation</b>	CFA (VOR/DME) : 114.35 CF (LOC RWY 26), 262° : 111.11



## 2. Contrôler la plateforme

### 2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA
<b>Clermont Sol</b> Clermont Ground	LFLC_GND	121.950	00:00 – 24:00	
<b>Clermont Tour</b> Clermont Tower	LFLC_TWR	118.625	00:00 – 24:00	
<b>Clermont Approche</b> Clermont Approach	LFLC_APP	122.225	00:00 – 24:00	
Marseille Contrôle	LFMM_NW_CTR	123.805	00:00 – 18:00 (Lun – Mar – Mer – Jeu – Ven)	
			18 :00 – 24 :00 (Lun – Mar – Mer – Jeu – Ven)	
			00 :00 – 12 :00 (Sam – Dim)	
			12 :00 – 24 :00 (Sam -Dim)	

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.**



## 2.2 Les outils de contrôle

### 2.2.1 Aurora

Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe [sur ce lien](#).

Charger le secteur « LFMM » comprenant la TMA de Clermont et les aérodromes de la FIR de Marseille, 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 : **Clermont** Ground/Tower/Approach
- Station METAR : **LFLC**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **08** ou **26**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **08** ou **26**
- TL (Transition Level) : **FL70** (1013<QNH<1048) ou **FL80** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **6000 ft**
- 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 (minima approche, procédures moindre bruit). Coordonnez 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

#### Résumé des aires praticables

Il existe 7 aires praticables sur la plateforme de Clermont-Ferrand :

- Parking Alpha, India (fret), Papa et Sierra
- Parking Echo, aussi appelé A.I.A (Atelier Industriel de l'Aéronautique), réservé aux aéronefs d'État
- Parking Victor pour les avions légers de préférence

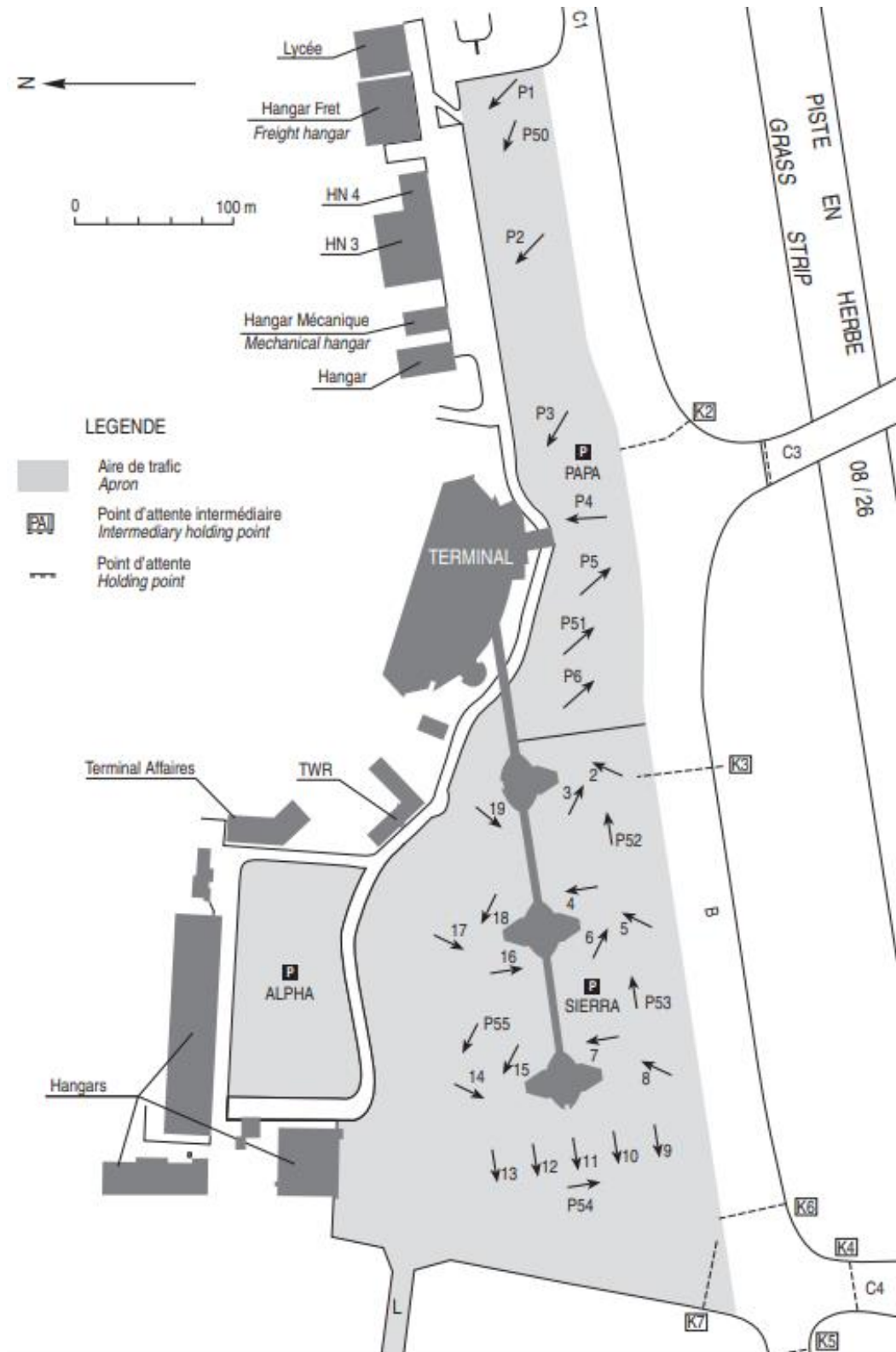
Terminal	Places	Compagnies
Parking P	Fret : P1; P2 et P50	Avion cargo
	Passagers : P3 ; P4 ; P5 ; P51 ; P6	Avions réguliers (en particulier P3, P51 pour biracteur MC (ex : Ryanair)) en priorité Air France/Hop!
Parking S	S2 – S19	Délestage si parkings P surchargés
Parking A	Terminal d'affaire	
Parking I	Aire d'entretien des avions commerciaux, au sud de la piste	
Parking E	Atelier Industriel de l'Aéronautique (AIA)	Réservé aéronefs d'Etat
Parking A & V		Aéronefs légers



## 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 d'annoncer « roulez à convenance ».

### Carte des aires praticables





**Parkings par type d'appareil (Aviation commerciale)**

POSTE / STAND	TYPE AVION / ACFT TYPE (MAX)	ENVERGURE / WINGSPAN (en mètres)	LONGUEUR / LENGTH (en mètres)	RESTRICTIONS / LIMITATIONS
P1	B 737 MAX 8	35.99	44.51	(1)
P50	B777F B747-400ERF	64.92	73.90	
P2	B 737 MAX 8	35.99	44.51	(1)
P3	B 737 MAX 8	35.99	44.51	
P4	E170 - ATR 72-600	27.05	29.90	
P5	E 190 - CRK	28.72	39.13	(2)
P6	E 190 - CRK	28.72	39.13	(2)
P51	B 737 MAX 8	35.99	44.51	
S2	DHC 8-400 - F100	28.42	35.50	(3)(4)
S3	ER 145	20.04	29.90	(3)
P52	B 737 MAX 8	35.99	44.51	(8)
S4	ER 145	20.04	29.90	(3)(5)
S5	DHC 8-400 - F100	28.42	35.50	(3)(5)
P53	B 737 MAX 8	35.99	44.51	(8)
S6	ER 145	20.04	29.90	(3)(5)
S7	ER 145	20.04	29.90	(5)
S8	DHC 8-400 - F100	28.42	35.50	(5)(6)

POSTE / STAND	TYPE AVION / ACFT TYPE (MAX)	ENVERGURE / WINGSPAN (en mètres)	LONGUEUR / LENGTH (en mètres)	RESTRICTIONS / LIMITATIONS
S9	E 135	20.04	26.33	(5)(6)
S10	E 135	20.04	26.33	(5)(6)
S11	E 135	20.04	26.33	(6)
P54	MD11FCF	51.99	61.62	(8)
S12	E 135	20.04	26.33	(6)
S13	E 135	20.04	26.33	(6)
S14	DHC 8-400 - F100	28.42	35.50	(6)
S15	ER 145	20.04	29.90	(7)
P55	B 737 MAX 8	35.99	44.51	(8)
S16	ER 145	20.04	29.90	(7)
S17	DHC 8-400 - F100	28.42	35.50	(7)
S18	ER 145	20.04	29.90	(7)
S19	F 900	19.33	20.21	(9)

(1) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P50 / PRKG not available when PRKG P50 is used.

(2) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P51 / PRKG not available when PRKG P51 is used.

(3) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P52 / PRKG not available when PRKG P52 is used.

(4) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P53 / PRKG not available when PRKG P53 is used.

(5) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P54 / PRKG not available when PRKG P54 is used.

(6) Poste neutralisé lors de l'activation du poste P55 / PRKG not available when PRKG P55 is used.

(7) Poste limité à des aéronefs d'envergure inférieure à 24 m lors de l'activation du poste P54 / PRKG stand restricted to ACFT whose wingspan is smaller than 24 m when P54 is in use.

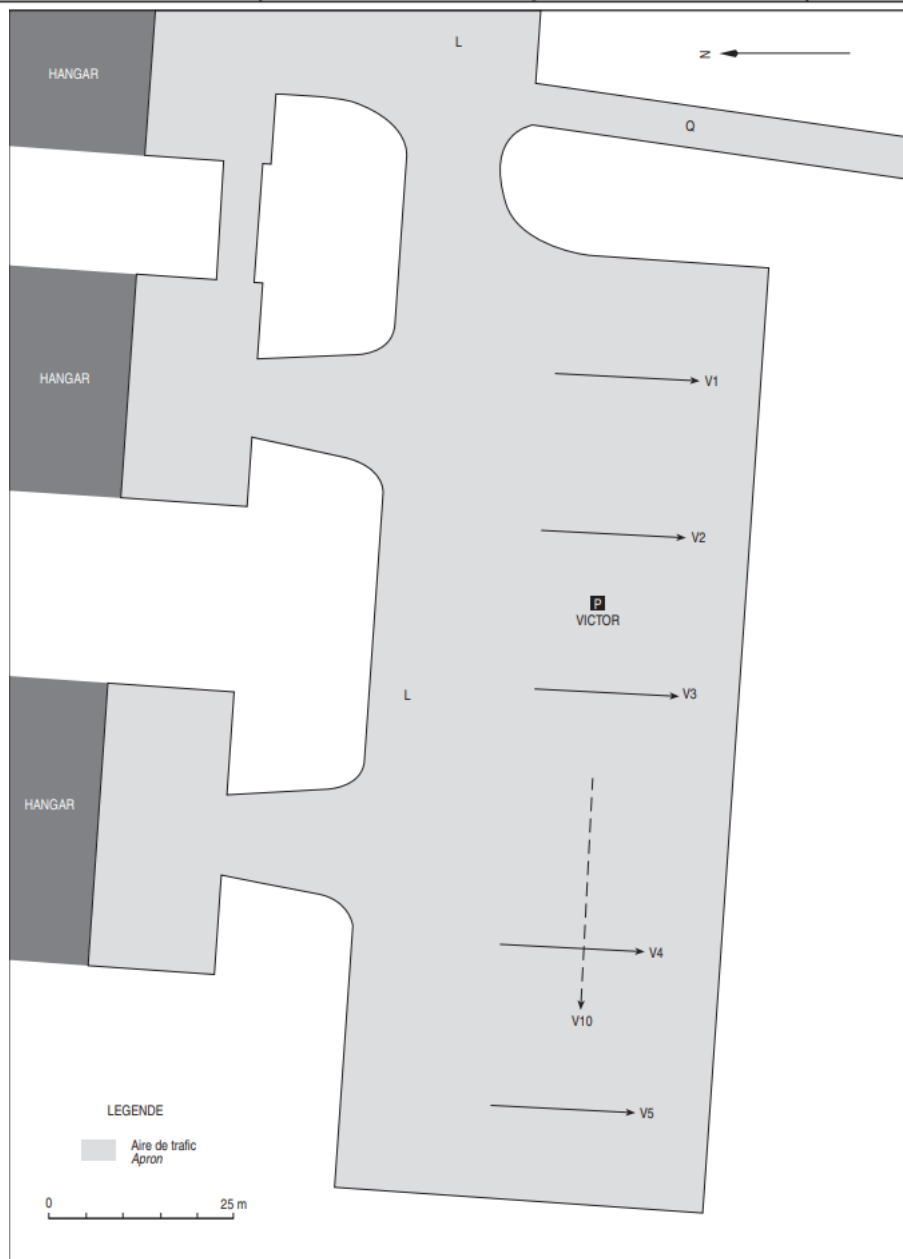
(8) Poste de stationnement sans ligne d'entrée, obligation de placeur / Parking stand without entry line marshaller mandatory.

(9) Parking Evasan et aviation d'affaire / General aviation and medevac parking stands.

- Une EVASAN sera stationnée sur S19 pour la proximité avec le PARIF et l'accès ambulance.
- Si un 747 est stationné sur P50, le taxiway C1 ne pourra pas être utilisé. Il faudra faire rouler par C3 et remonter la piste.

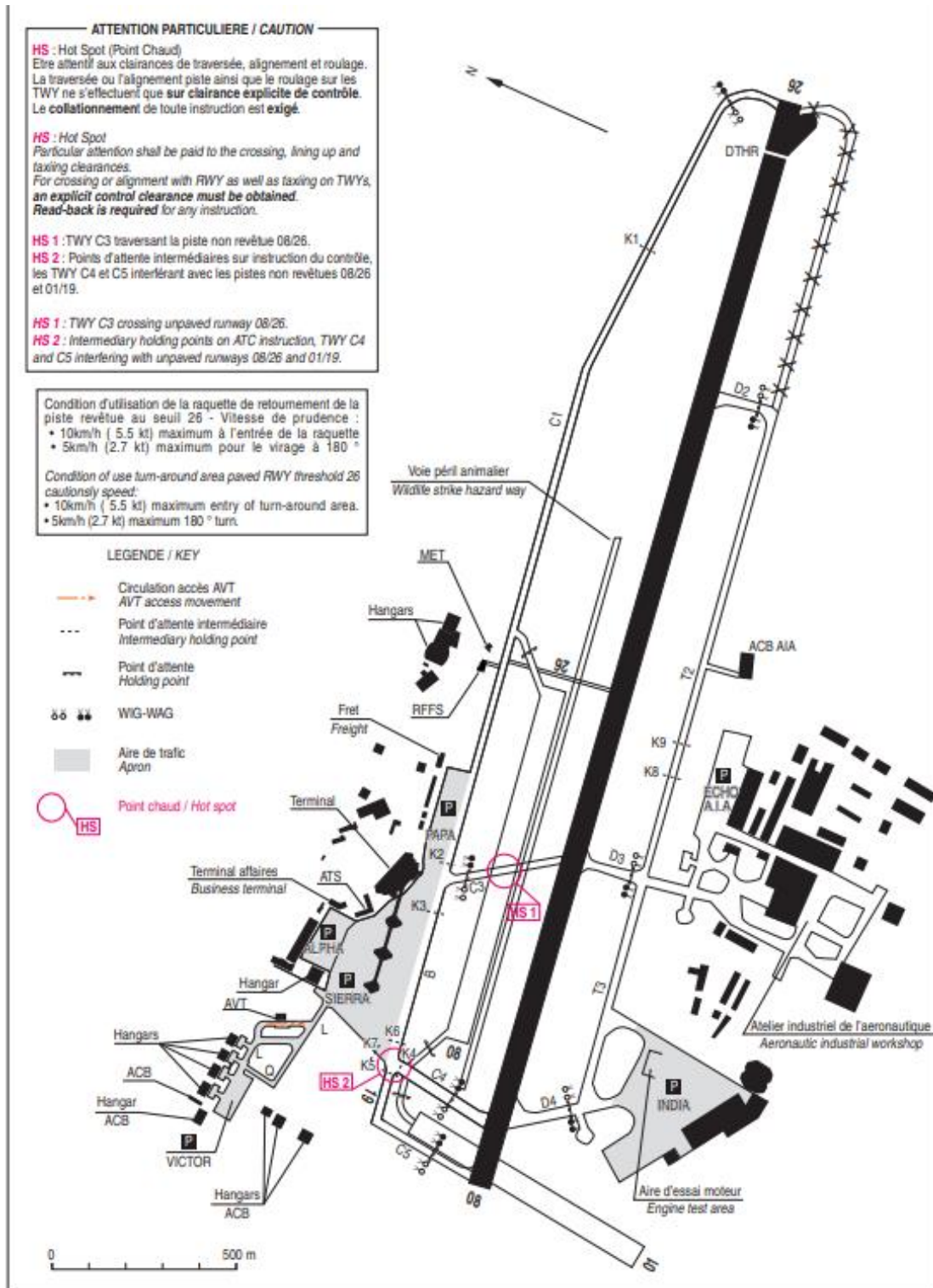
**Parkings par type d'appareil (Aviation Générale)**

POSTE / STAND	TYPE AVION / ACFT TYPE (MAX)	ENVERGURE / WINGSPAN (en mètres)	LONGUEUR / LENGTH (en mètres)	RESTRICTIONS / LIMITATIONS
V1	Avions légers	15.00	18.00	
V2	Avions légers	15.00	18.00	
V3	Avions légers	15.00	18.00	(10)
V4	Avions légers	15.00	18.00	(10)
V5	Avions légers	15.00	18.00	(10)
V10	E135	20.04	26.33	
ALPHA	E190	28.72	36.24	(9)
INDIA	A 300-600 / B 767-400 ER	51.9	60.1	



## 3.2 Les voies de roulage

### Carte d'aérodrome



### Récapitulatif des procédures de roulage au départ.

- Le Taxiway B est limité au roulage pour des avions d'envergure maximale de 36m (type Boeing 737) si un poste de P4 à S9 est occupé.
- Dans le prolongement de la caserne SSLIA, il existe un taxiway en herbe appelé 1G qui permet de connecter le seuil de la piste 26R (herbe), la piste 26 et le taxiway C1.
- **En réel**, en conditions CAT2 ou CAT 3, seul C5 est utilisable

**Distance de décollage disponibles (Take-Off Run Available - TORA)**

Piste 08	Distance de décollage
C3	2109 m
D3	2105 m
C4	2823 m
D4	2828 m
C5	3013 m

Piste 26	Distance de décollage
C1	3013 m
D2	2197 m
C3 ou D3	928 m
D3	924 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 Pétaouchnok, 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.

### 3.3 Les pistes

**Caractéristiques principales des pistes**

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
01 herbe	007°	645 m x 60 m	645 m	645 m	645 m	645 m
19 herbe	187°					
08	081°	3013 m x 45 m	3013 m	3013 m	3013 m	3013 m
26	261°					2870 m
08 herbe	081°	909 m x 50 m	909 m	909 m	909 m	909 m
26 herbe	261°					

**Toutes les pistes sont interdépendantes. Il est interdit d'effectuer des décollages / atterrissages simultanés. L'utilisation des pistes en herbe est interdite de nuit, car non éclairées.**

La piste 08 est à privilégier pour tous les décollages, afin de limiter le temps de roulage, et la 26 pour les atterrissages.

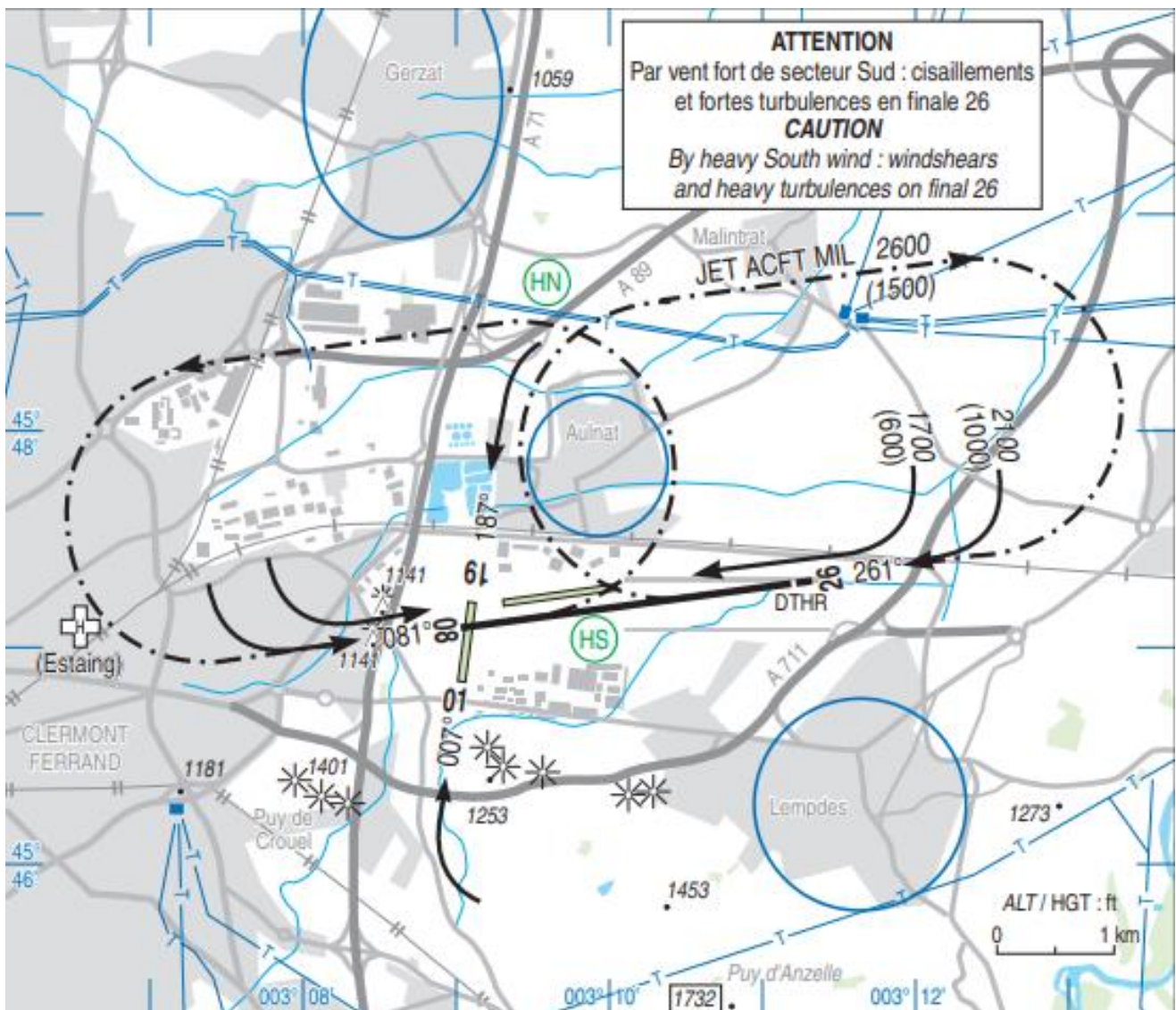




## 4.1 Le circuit d'aérodrome

Le circuit d'aérodrome s'effectue comme publié, **sauf autorisation contraire du contrôle.**

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
08	Gauche	2100 ft	Par fort vent de secteur sud, risque de cisaillement en finale 26 !
26	Droite		



Le circuit pour la piste en herbe est abaissé à 1700ft. Par ailleurs, les procédures *break* pour les chasseurs se font à 2600ft.



## 4.2 La gestion VFR des avions

Points	Coordonnées Coordinates	Noms Names
NB	45°54'51"N - 003°13'01"E	Ennezat (Silos)
NE	45°57'35"N - 003°28'27"E	Puy Guillaume
NA	45°50'29"N - 003°09'37"E	Péage de Gerzat/ <i>Gerzat tollgate</i>
S	45°39'12"N - 003°10'07"E	Echangeur de Champeix/ <i>Champeix interchange</i>
SE	45°45'17"N - 003°32'18"E	Courpière
SB	45°43'21"N - 003°20'14"E	Billom
SA	45°44'04"N - 003°09'11"E	Pont travers Cournon sur A 75/ <i>Bridge accross Cournon on A 75</i>

Les itinéraires d'arrivées/départs sont présentés ci-dessous :

Itinéraires Routes	Points de C/R Reporting points	ALT	Observations
N1	NB-NA	2100 (1000) MNM	S'intégrer ensuite dans les circuits <i>Then integrate the circuits.</i>
S1	S-SA	3100 (2000) MNM	Survol de l'AD à 3100 (2000) minimum, puis éloignement au Nord au-delà des circuits avant de descendre pour retour et intégration dans les circuits <i>AD overfly at 3100 (2000) MNM, then outbound to the North beyond circuits before descending or return and integration in the circuits.</i>
SE1	SE-SB-S	3500 ft AMSL MNM	Suivre ensuite l'itinéraire S1 <i>Then follow route S1.</i>
NE1	NE-NB		suivre ensuite l'itinéraire N1 <i>Then follow route N1.</i>
SN1	SE-NE	3000 ft AMSL MAX	Transit sur autorisation du contrôle <i>Transit with ATC clearance.</i>
NS1	NE-SE	3000 ft AMSL MAX	Transit sur autorisation du contrôle <i>Transit with ATC clearance.</i>



## 4.3 Le VFR spécial

Le VFR spécial est possible sur la plateforme avec les minima météorologiques suivants :

- \* En l'absence d'IFR, visibilité > 1500 m
- \* En présence d'IFR, visibilité > 3000 m

L'itinéraire S1 à 1000ft ASFC Minimum, devient systématique, suivi d'une entrée dans le circuit.

### **Rappel**

**Dans une CTR, en condition de VFR spécial, l'ATC est responsable de la séparation entre VFR spécial et IFR. Pour ce faire, le passage par les points de reports et le suivi des itinéraires VFR devient obligatoire.**

### **Conseil sur IVAO**

**Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle dans leurs simulateurs afin de pouvoir voler sur la plateforme. Dans ce cas, l'ATC doit avoir confirmation de la part du pilote qu'il va évoluer en conditions VMC.**

## 4.4 La gestion des hélicoptères

La piste 01/19 est utilisable pour les atterrissages de nuit pour les hélicoptères uniquement.

Le stationnement peut être fait sur n'importe quel poste Aviation générale (Alpha, Mike, Victor, S9 à S13).

L'atterrissage direct sur un parking est interdit, une translation entre la piste ou un taxiway est obligatoire.

Points HC et HD pour "Dragon 63" stationné sur le H au sud-ouest.





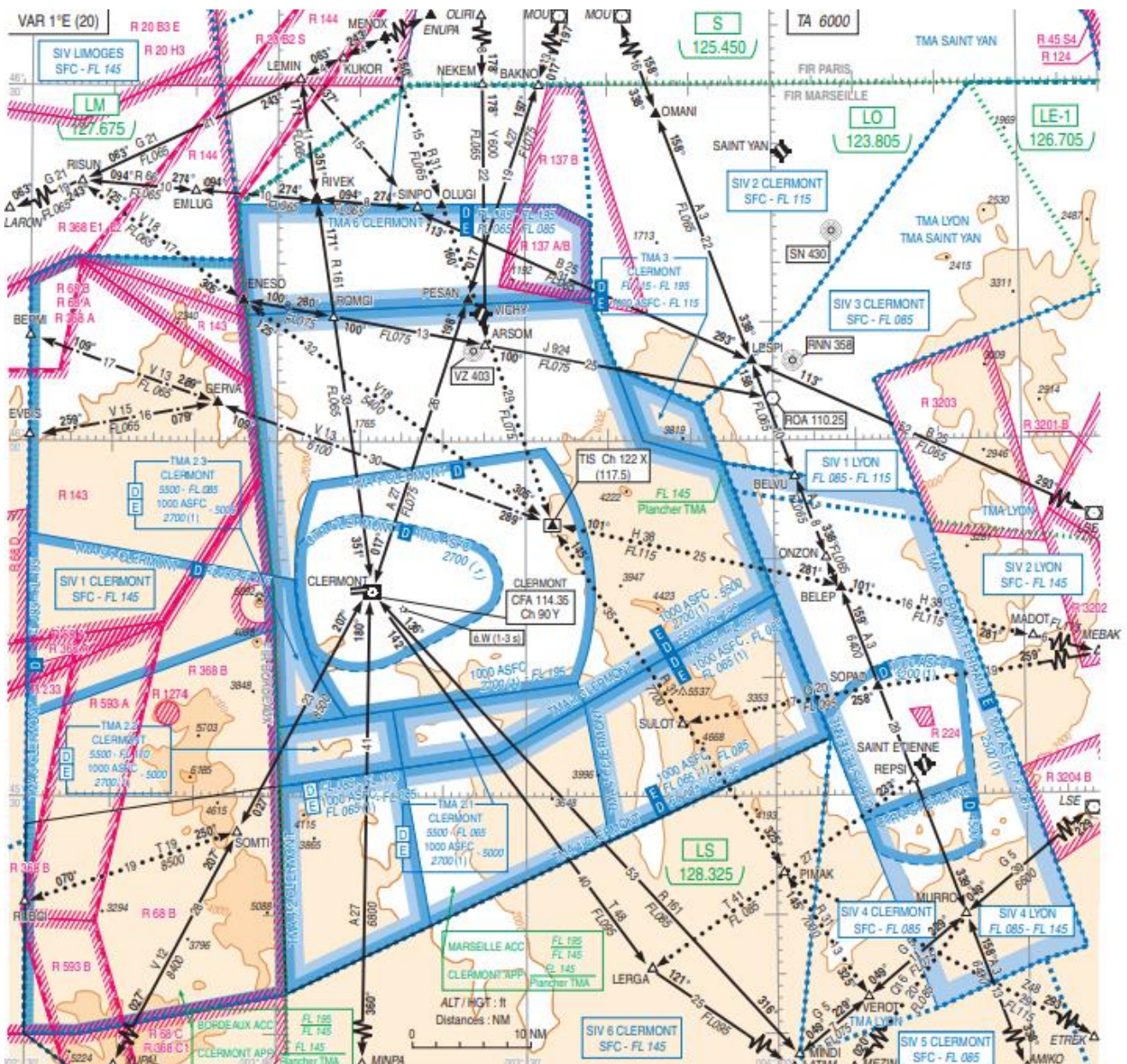
## 5. Description de la TMA, CTA et du SIV

Les TMA et CTA de Clermont-Ferrand englobent les aéroports de Vichy et Saint-Etienne, dont l'approche de Clermont-Ferrand a la charge.

Le SIV s'étend à l'ouest de Rodez dans la FIR de Bordeaux, à l'est de Saint Etienne, au VOR de MEN au sud (plus de détails sur les cartes) et l'aéroport de Saint-Yan (LFLN) au nord.

Il est à noter qu'en l'absence de LFLN\_APP, LFLC\_APP a la charge du service d'information de vol et d'alerte dans les SIV 2 et 3.

De même, Rodez (LFCR) est également sous une TMA rattachée à Clermont.



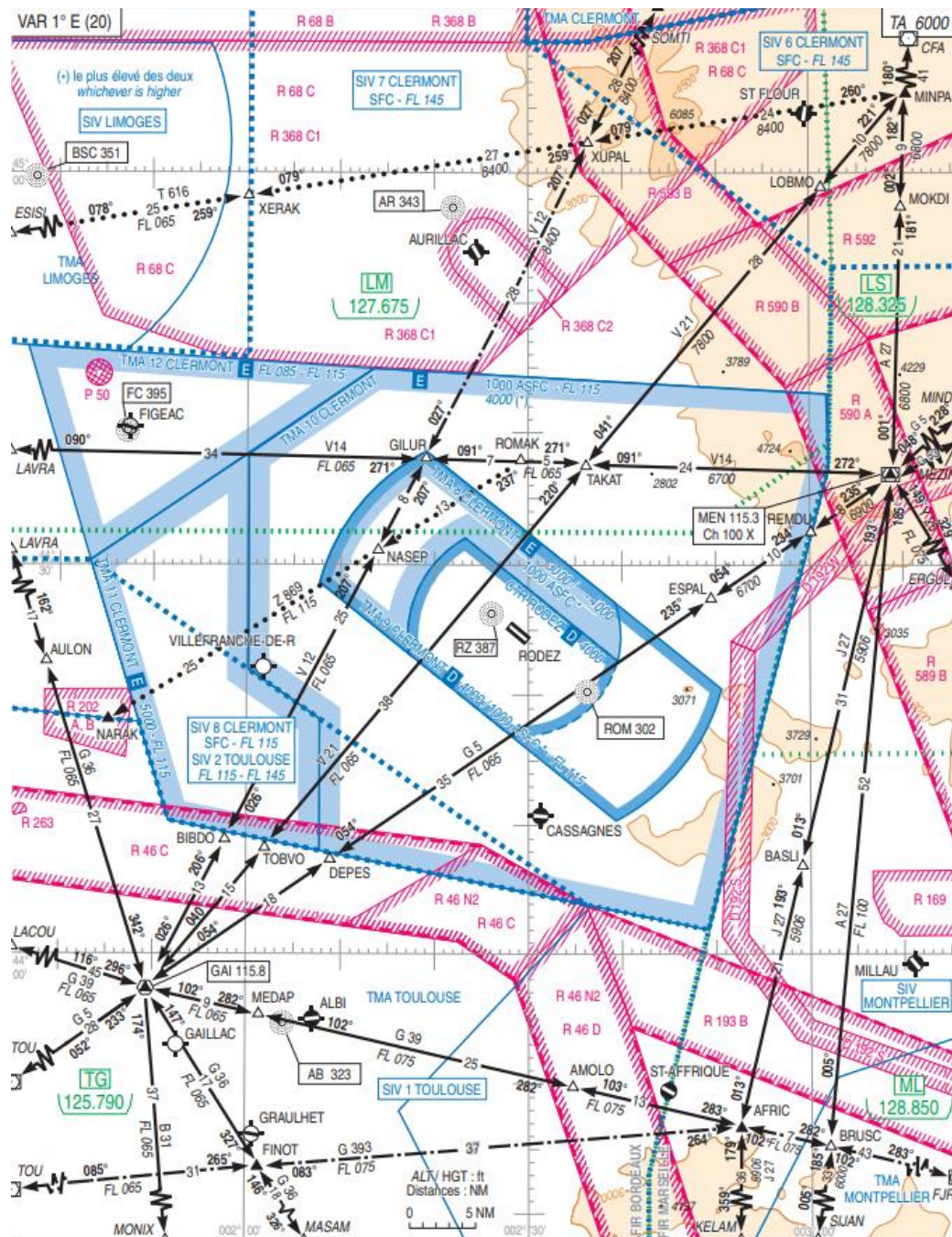


Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
<b>TMA 1</b>	D	2700ftAMSL/ 1000ft ASFC*	5500ft AMSL	
<b>TMA 2</b>	D	5500ft AMSL	FL 115	
	E	2700ft AMSL/ 1000ft ASFC*	5500ft AMSL	
<b>TMA 2.1</b>	D	5500ft AMSL	FL 065	
	E	2700ft AMSL/ 1000ft ASFC*	5500ft AMSL	
<b>TMA 2.2</b>	D	5500ft AMSL	FL 110	
	E	2700ft AMSL/ 1000ft ASFC*	5500ft AMSL	
<b>TMA 2.3</b>	D	5500ft AMSL	FL 085	
	E	2700ft AMSL/ 1000ft ASFC*	5500ft AMSL	
<b>TMA 3</b>	E	1000 ASFC	FL 115	
<b>TMA 4</b>	D	FL 085	FL 115	
	E	FL 065 1000ft ASFC*	FL 085	
<b>TMA 4.1</b>	D	FL 085	FL 095	
	E	FL 065 1000ft ASFC	FL 085	
<b>TMA 4.2</b>	D	FL 085	FL 110	
	E	FL 065 1000ft ASFC*	FL 085	
<b>TMA 5</b>	D	FL 085	FL 115	
<b>TMA 5.1</b>	D	FL 085	FL 115	
<b>TMA 6</b>	D	FL 085	FL 115	
	E	FL 065	FL085	
<b>TMA 7</b>	E	2500ft AMSL 1000ft ASFC*	FL 085	
<b>CTA 1</b>	D	FL 115	FL145	
<b>CTA 2</b>	D	FL 115	FL 145	
<b>SIV 1</b>	G hors TMA E en airways	SFC	FL 115	
<b>SIV 2</b>		SFC	FL 115	
<b>SIV 3</b>		SFC	FL 085	
<b>SIV 4</b>		SFC	FL 085	
<b>SIV 5</b>		SFC	FL 085	
<b>SIV 6</b>		SFC	FL 115	

\* la plus élevée des 2.



Les TMA Clermont s’étendent désormais vers le sud-ouest (secteur Rodez, TMA 8 à 12 et SIV 7 et 8) :



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
<b>TMA 8</b>	E	3000ftAMSL / 1000ftASFC*	4000ft AMSL	
<b>TMA 9</b>	D	4000ftAMSL / 1000ftASFC*	FL115	
<b>TMA 10</b>	E	4000ftAMSL / 1000ftASFC*	FL115	
<b>TMA 11</b>	E	5000ft AMSL	FL115	
<b>TMA 12</b>	E	FL085	FL115	
<b>SIV 7</b>	G hors TMA	SFC	FL145	
<b>SIV 8</b>	E en airways	SFC	FL115	



### **Rappel**

**Pour les TMA/CTA dont les espaces sont de classes C et D, leur pénétration est soumise à clairance, le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire.**

**Dans les espaces de classe C, l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR et IFR/VFR ainsi que l'information de trafic entre VFR/VFR.**

**Dans les espaces de classe D, l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR ainsi que l'information de trafic entre IFR/VFR et VFR/VFR.**

**Pour les TMA/CTA dont les espaces sont de classes E, le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, aucune clairance n'est nécessaire pour y pénétrer et 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/CTA est un espace de classe G où seule**

### **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 Clermont 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 la TMA/CTA (FL145), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL140. Par ailleurs il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Marseille Control).**

**Enfin, attention aux plafonds des différentes TMA/CTA 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 LFHP pour aller à LFHT 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 Clermont-Ferrand comporte plusieurs zones interdites et réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
<b>P50</b>	SCF	3300ft AMSL	GRAMAT	
<b>R137 A,B</b>	FL 085	FL 140	Lapalisse	Parachutage
<b>R224</b>	SFC	1800 ft AMSL	Saint Galmier	Protection aéroport Para
<b>R203 A</b>	SFC	FL 105	La Courtine	Tirs militaires
<b>R203 B</b>	SFC	FL 155		
<b>R203 C</b>	SFC	FL 195		
<b>R1274</b>	SFC	3300 ft AMSL	Banne d'Ordanche	AEM Planeurs vol de pente

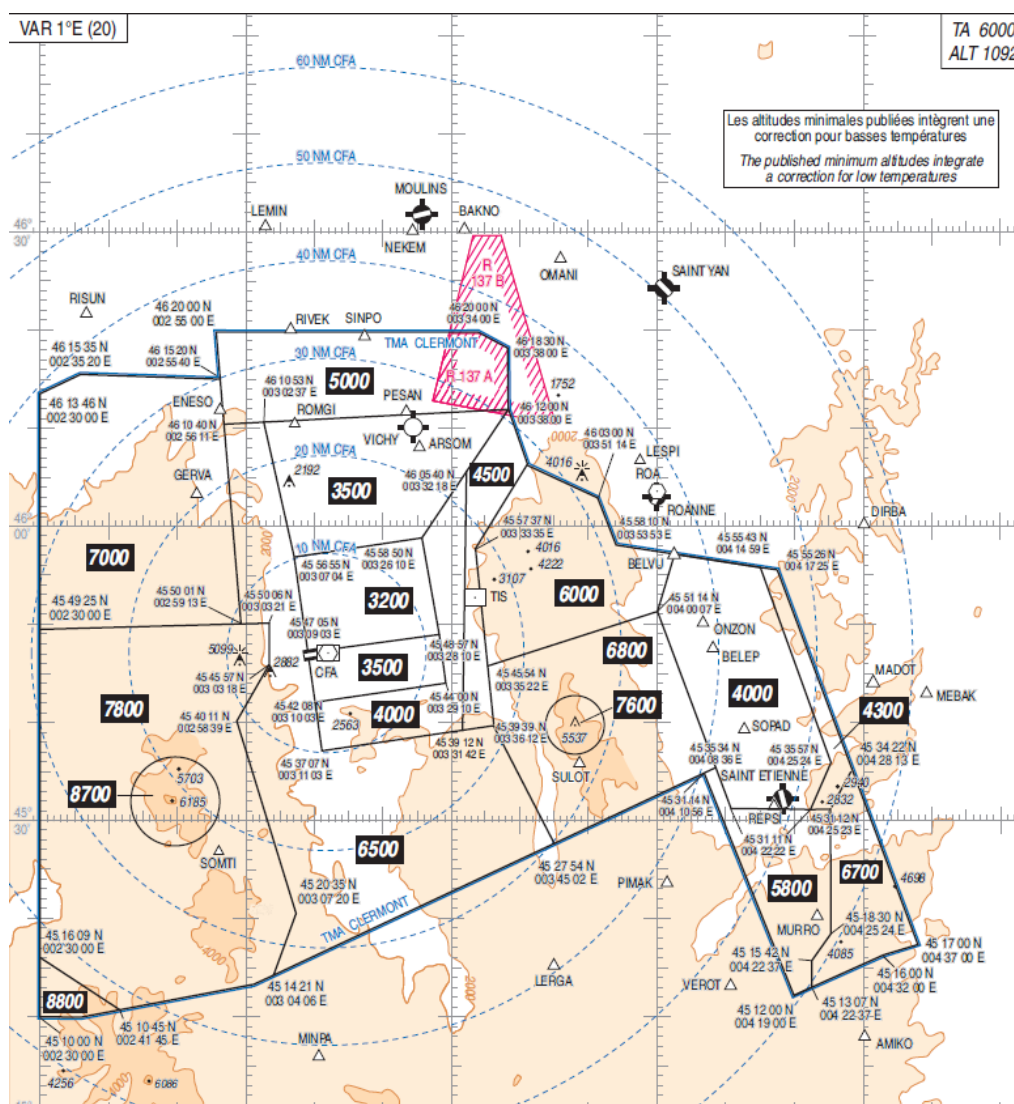


## Conseil sur IVAO

**Bien que ces zones réglementées soient représentées dans le fichier secteur, les secteurs militaires ne sont pas actifs sur IVAO, hors événement SO. En revanche, les zones interdites doivent être respectées.**

## 5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)

Par convention on ne donne pas de direct au trafic au départ tant qu'ils ne sont pas au-dessus de la MVA (Minimum Vectoring Altitude). Pour la gestion des arrivées, les trafics ne doivent pas descendre en dessous des AMG, ce qui implique d'éviter les reliefs, et les zones urbaines.



La partie Sud de la Région est constituée d'un vaste plateau de plus de 1000 m d'altitude, on y trouve les monts du Cantal, de la Margeride, du Velay et du Vivarais.

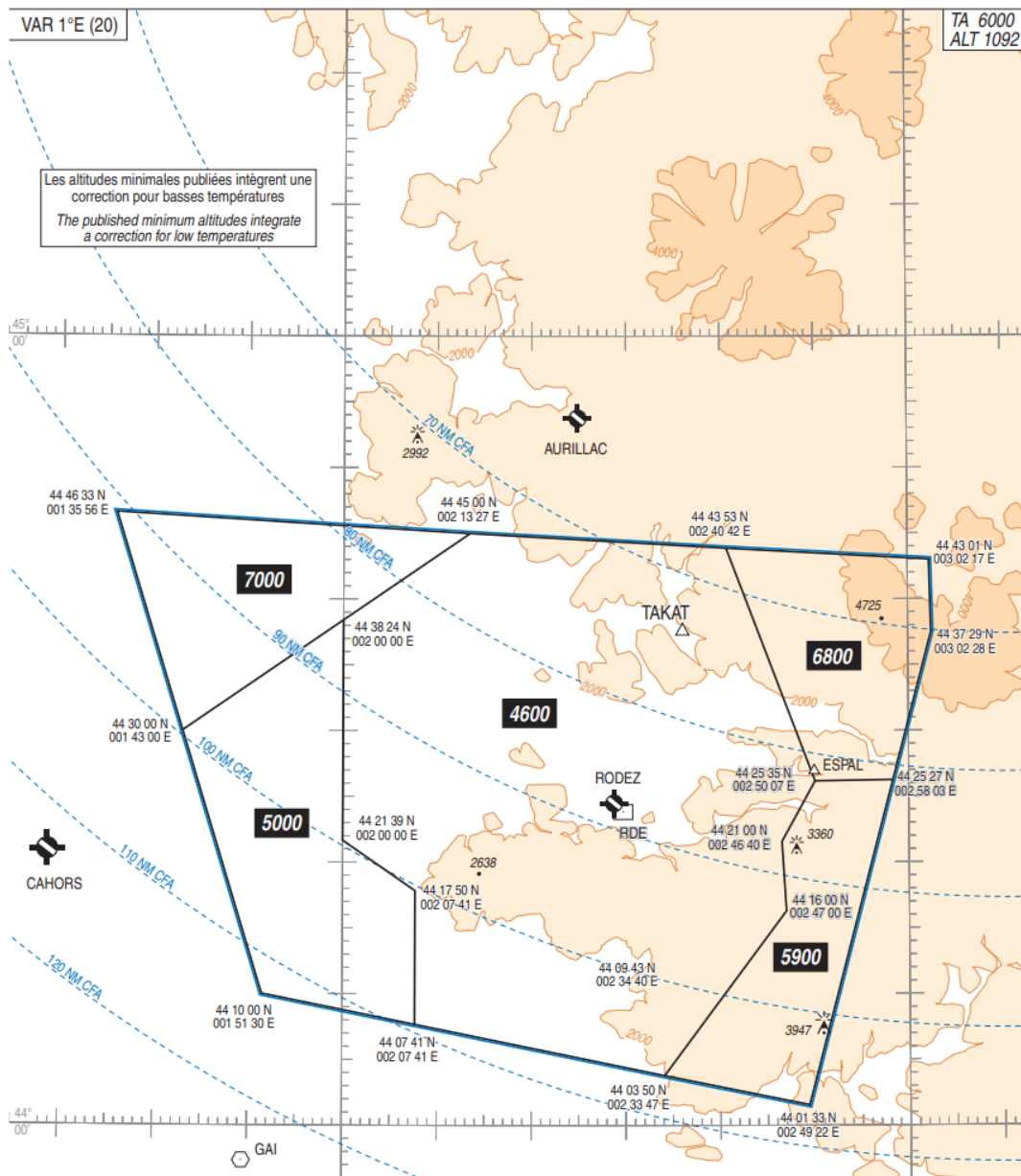
Il se prolonge vers le Nord par deux lignes de crêtes orientées Nord-Sud :

- Cézallier, Monts Dore, Monts Dôme, Combrailles à l'Ouest,
- Livradois, Forez, Bois Noirs, Monts de la Madeleine à l'Est.

Ce relief situé limite la descente des aéronefs à l'arrivée. Il est à noter la restriction AMSR à 7600 ft au niveau du plateau du Livradois.



Les AMG aux alentours de Rodez sont également précisés ci-dessous :





## 5.3 Responsabilité de la position Départ

Il n'y a pas de position Départ ouvrable sur LFLC

## 5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
08	BELEP 4E	RNAV	Par ATC	
	CACHI 4E			
	GERVA 4E			
	RISUN 4E			
	LERGA 4E	CONV		
	MEZIN 4E			
	MOU 4E			>FL120 ou NON RNAV
	MINPA 4E			
	ROA 4E			
	RIVEK 4E			
	SOMTI 4E			
	LERGA 4S			
	MEZIN 4S			
	MINPA 4S			
SOMTI 4S				
26	BELEP 4W	RNAV	Par ATC	
	CACHI 4W			
	GERVA 4W			
	RISUN 4W			
	LERGA 4W	CONV		
	MEZIN 4W			
	MOU 4W			> FL 120 ou Non-RNAV
	MINPA 4W			
	ROA 4W			
	RIVEK 4W			
	SOMTI 4W			
	LERGA 4D			
	MEZIN 4D			
	MINPA 4D			
SOMTI 4D				

### **Rappel**

**Tous les départs normalisés (SID) depuis Clermont-Ferrand Auvergne comportent un nom qui est fonction de la piste en service (4E/4S pour la 08, et 4W/4D pour la 26). Par conséquent la piste en service peut être omise lors de la clairance de départ.**



## Les itinéraires de départs omnidirectionnels

Les procédures de départs omnidirectionnels sont coordonnées par l'Approche..

*Exemple de phraséologie :*

Config 08 : *Citron Air 2540, départ omnidirectionnel piste 08, après le départ, direct \*\*\*, montez vers XXXX ft.*

Config 26 : *Citron Air 2540, départ omnidirectionnel piste 26, montez dans l'axe puis à droite/gauche direct \*\*\* passant XXXXft en montée vers XXXX ft.*

Il convient d'émettre une autorisation d'altitude (« XXXX ft ») en adéquation avec les AMG afin d'assurer la sécurité de l'aéronef au départ.

### **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 que l'APP est présent, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.**





## 5.5 Les procédures d'arrivée

**Les itinéraires normalisés d'arrivée** (STAR, *Standard Terminal Arrival Route*) sont divisées Nord/Sud quelle que soit la piste:

Provenance	STAR	Type	IAF	Restrictions
<b>NORD</b>	ATRID 9A	RNAV	RIMOR	6000 ft à l'IAF
	GERVA 9A			
	RISUN 9A			
<b>SUD</b>	MINPA 9A		AMDAS	FL 90 à l'IAF
	PIMAK 9A			
	SOMTI 9A			
	SOPAD 9A			

## 5.6 Les procédures d'approche

**Les procédures finales d'approche** (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
<b>26</b>	ILS CAT I / II et III (IAF :AMDAS,MUBBI, RIMOR)	ILC26	CF (111.10)	D9.3 CF D8.9 CFA (4000 ft)	Monter dans l'axe, à 1450ft, tourner à droite en montée vers 4900ft ( max 160kt (185kt CAT D)) pour intercepter et suivre RDL 039° CFA. Intégrer l'attente à RIMOR
	RNP Y (IAF :AMDAS,MUBBI, RIMOR)	ILC26		FC26Y (4000 ft)	Au MAPT, tourner à droite (MAX 165kt, 185kt CATD) direct ver LC411, puis tourner à droite vers RIMOR pour intégrer l'attente en montée vers 4900ft
	RNP Z (IAF :AMDAS,MUBBI, RIMOR)	ILC26		FC26Z (4000 ft)	
	VOR (IAF : RIMOR)	D12 CFA	CFA (114.35)	D8.9 CFA (4000ft)	Au MAPT, à droite (max 160kt) en montée vers 4900ft, suivre RDL 039° CFA et intégrer l'attente à RIMOR.



### **Conseil sur IVAO**

Les autres directs possibles sont à donner en fonction des positions adjacentes et supérieures des intersections dans les TMA, et en accord avec la LOA interne à la FIR de Marseille ([Coordination ATC \(LOAs\) division France](#)). Pour simplifier, les départs vers le Nord monteront au niveau FL140 et recevront un direct KURIR ou MTL. Les départs vers le Sud monteront au niveau FL140 et recevront un direct vers la première intersection en route.

Prêtez attention aux altitudes que vous autorisez pour ne pas faire descendre les trafics en dessous du plancher de la TMA (c'est-à-dire hors de la classe D ou E). Vérifiez le plancher de chaque TMA et autorisez la descente à une altitude 500ft plus haut que le plancher (FL060 pour la TMA4, 4000ft pour la TMA3, 3000ft pour la TMA2 et 2000ft pour la TMA1).

## 5.7 Les circuits d'attentes

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :




Piste	Repère	Main	Eloignement	Rapprochement	Protection
26	AMDAS (RNAV)	gauche	111 ; 1mn	291 ; 1mn	IAS : 210kt Zp : FL90 – FL120
	RIMOR (RNAV)	gauche	319° ; 1mn	139 ; 1mn	IAS : 210kt Zp : 6000ft – FL100
	RIMOR (VOR/DME)	gauche	039 ; 23 NM CFA	219 ; 18,6 NM	IAS : 200kt Zp : 6000ft – FL100




## 5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

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


### 5.8.1 Les AD contrôlés

Nom	Saint Yan LFLN
<b>Position ATC</b>	APP : 123.405  TWR : 122.300  GND : 121.805 
<b>Altitude</b>	797 ft (29 hPa)
<b>Alt. transition</b>	5000 ft
<b>Aides radionav.</b>	MOU 324 (NDB) ROA 110.25 (VOR) SN 430 (NDB) SN 111.75 (ILS 30R)
<b>CTR - TMA</b>	CTR 1 et CTR 2 Saint Yan : SFC – 2000 ft (classe D) TMA 1 et 2 Saint Yan : 2000ft ASFC – FL085 (classe D (1) et classe E (2) ) TMA 1.1 - 1.2 et 1.3 Saint Yan : 2000ft ASFC - 5000ft (classe D (1.2 et 1.3) et classe E (1.1) ) TMA 1.4 Saint Yan : 2000ft ASFC - 2500ft ASFC / FL055 (alt mini) (classe D)
<b>Pistes</b>	15L (147°) ; TODA 2034, ASDA 2034, LDA 2034 15R (147°) ; TODA 1200, ASDA 1200, LDA 1200 33L (327°) ; TODA 1425, ASDA 1425, LDA 1200 : QFU préférentiel 33R (327°) ; TODA 2334, ASDA 2034, LDA 2034 : QFU préférentiel
<b>SID</b>	<u>RWY 15L</u> LESPI 4S, VZ 4S, SINPO 4S, MOU 4S, BUSIL 4S <u>RWY 33R</u> MOU 5N, BUSIL 5N, LESPI 5N, VZ 5N
<b>STAR</b>	MOU 4A/4C/4G, PIBAT 4A, SINPO 4A, BUSIL 4A, CFA 4A, EB 4R, ONZON 4R
<b>Approches</b>	<u>RWY 15L</u> : RNAV (GNSS), IF IN15L, 3700ft <u>RWY 33R</u> : ILS Y / Z (FAF SN, 3700ft) - NDB Y / Z (SN(430), 3700ft) - RNAV (GNSS, IF IN33R, 3700ft) - LOC X (IAF ROA(110.25), FAF D7.5 THR, 3280ft)
<b>Attentes</b>	GURGO (droite, 337°, 1 minute, 157°, 3700ft, IAS 210kt, Zp 7000ft) MOU (droite, 027°, 1 minute, 207 ; 2100ft, IAS 170kt, Zp 6000ft) SN (gauche, 147°, 13.1 SN, 327°, 3700ft, IAS 210kt, Zp 8000ft)
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 15L 15R</u> : main droite 1800 ft <u>RWY 33L 33R</u> : main gauche 1800 ft <u>RWY 15 gazonnée</u> : main gauche 1800ft <u>RWY 33 gazonnée</u> : main droite 1800ft
<b>Sorties VFR</b>	Nord : NW via WA Sud : S via SA Est: E et NE via EA Ouest : W via WA



Nom	Rodez Aveyron LFCR
Position ATC	TWR : 118.125 
Altitude	164 ft (29 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	RDE 110.75 (ILS 31)
CTR	CTR Rodez : SFC – 4000 ft AMSL (classe D)
Pistes	13 (128°) ; TODA 2045, ASDA 2045, LDA 2045 31 (308°) ; TODA 2015, ASDA 2045, LDA 1995 ; QFU préférentiel
SID	<u>RWY 13</u> BASLI 6E, ESISI 6E, GAI 6E, MEN 6E MINPA 6E <u>RWY 31</u> BASLI 6W, ESISI 6W, GAI 6W, MEN 6W, MINPA 6W
STAR	<u>RWY13</u> BASLI 7Z, ESISI 7Z, GAI 7Z, MEN 7Z, MINPA 7Z <u>RWY31</u> BASLI 7M, ESISI 7M, GAI 7M, MEN 7M, MINPA 7M
Approches	<u>RWY 13</u> : RNP, IF ICR13, 4600ft <u>RWY 31</u> : ILS (FAF 8.5NM RDE, 4600ft) – RNP, IF OGALO, 4600ft –
Attentes	OGALO (gauche, 038°, 1min, 218°, 4600ft, IAS 220kt, Zp 9000ft) ICR13 (gauche, 128°, 1min, 4600ft, IAS 185kt, ZP 8000ft)
Circuits AD	<u>RWY 13</u> : main droite 2900ft <u>RWY 31</u> : main gauche 2900ft
Sorties VFR	Nord : N via EA Sud : S via SA Est : E via EA Ouest : W via SA




Nom	Saint Etienne LFMH
Position ATC	TWR : 119.950 
Altitude	1325 ft (48 hPa)
Alt. transition	6000 ft
Aides radionav.	
CTR	CTR 1 Saint Etienne : SFC à 3200ft / 1000ft ASFC (plus élevé des deux) (classe D) CTR 2 Saint Etienne : SFC à 4500ft (classe D)
Pistes	17 (174°) ; TODA 2117, ASDA 2117, LDA 1817 35 (354°) ; TODA 2300, ASDA 2300, LDA 2130
SID	<u>RWY 17</u> LERGA 4S <u>RWY 35</u> LERGA 4N
STAR	TIS 7F (RNAV, IAF BELEP), AGREV 7E (RNAV, IAF MALAT)
Approches	<u>RWY 17</u> : RNAV (GNSS) X - RNAV (GNSS) Y - RNAV (GNSS) Z <u>RWY 35</u> : RNAV (GNSS)
Attentes	EB (droite, 355°, 1 minute, 175°, 3700ft, IAS 170kt, Zp 7000ft) BELEP (gauche, 283°, 1 minute, 103 ; 4700ft, IAS 170kt, Zp 8000ft) NAKET (gauche, 265°, 1 minute, 085°, 5600ft, IAS 220kt, Zp 9000ft)
Circuits AD	<u>RWY 17</u> : main droite 2300 ft <u>RWY 35</u> : main gauche 2300 ft
Sorties VFR	Nord : N via NA Sud : S Est: NE et SE Ouest : W
Remarques	Zone R224 : SFC - 1800ft

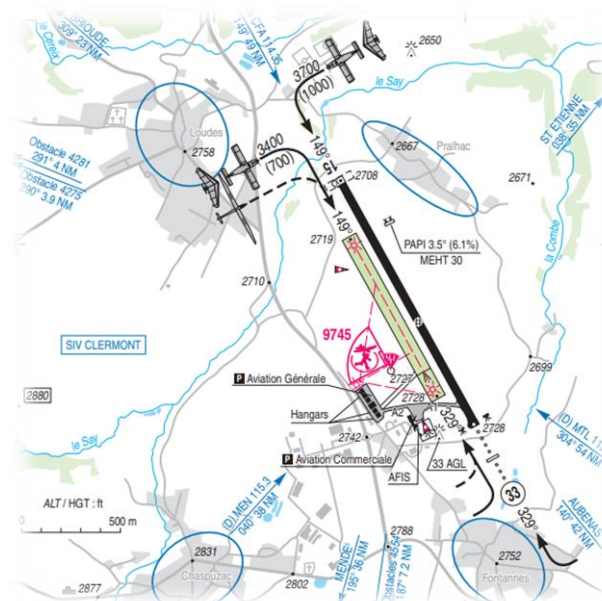


5.8.2 Les AD sous agent AFIS


**Rappel**

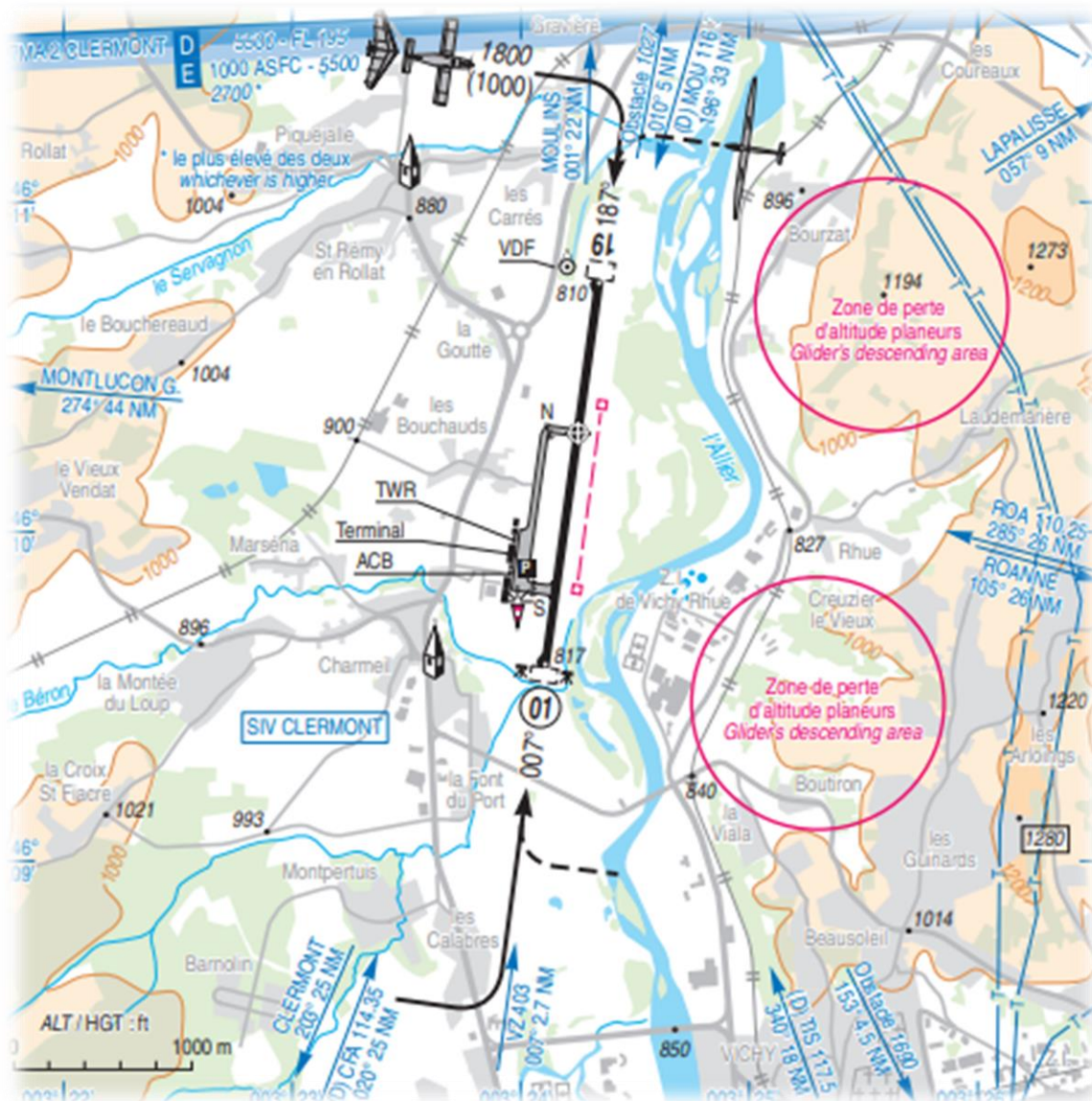
Les aérodromes gérés par un agent AFIS sont des espaces non contrôlés. Sur IVAO, l'ATC connecté en position Tour doit prendre l'indicatif (LFFX\_FIS\_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

Nom	Le Puy Loudes LFHP
Position ATC	TWR : 118.005  (AFIS)
Altitude	2731 ft (98 hPa)
Alt. transition	6000 ft
Aides radionav.	
ATS adjacents	SIV Clermont-Ferrand: SFC – FL145 (classe G)
Pistes	15 (149°) : TODA 1393, ASDA 1393, LDA 1330 33 (329°) : TODA 1423, ASDA 1393, LDA 1393; QFU préférentiel 15R (149°) : TODA 940, ASDA 940, LDA 940 33L (329°) : TODA 940, ASDA 940, LDA 785
Approches	RWY 15: RNAV (GNS) - VPT RWY 33 : RNAV (GNSS)
Attentes	LAPUB (gauche, 330°, 1 min, 150°, 5600ft, IAS 230kt, Zp 7500ft) LEKSO (gauche ; 350°, 1min, 170° ; 6400ft ; IAS 170kt, Zp 8000ft)
Circuits AD	<u>RWY 15</u> : main gauche 3700 ft <u>RWY 15R</u> : main droite 3400 ft <u>RWY 33</u> : main droite 3700 ft <u>RWY 33L</u> : main gauche 3400 ft
Sorties VFR	/
Remarques	Piste parallèle non revêtue, ouest réservé vol à voile : circuit AD en main opposé. Utilisation simultanée des pistes parallèles interdite




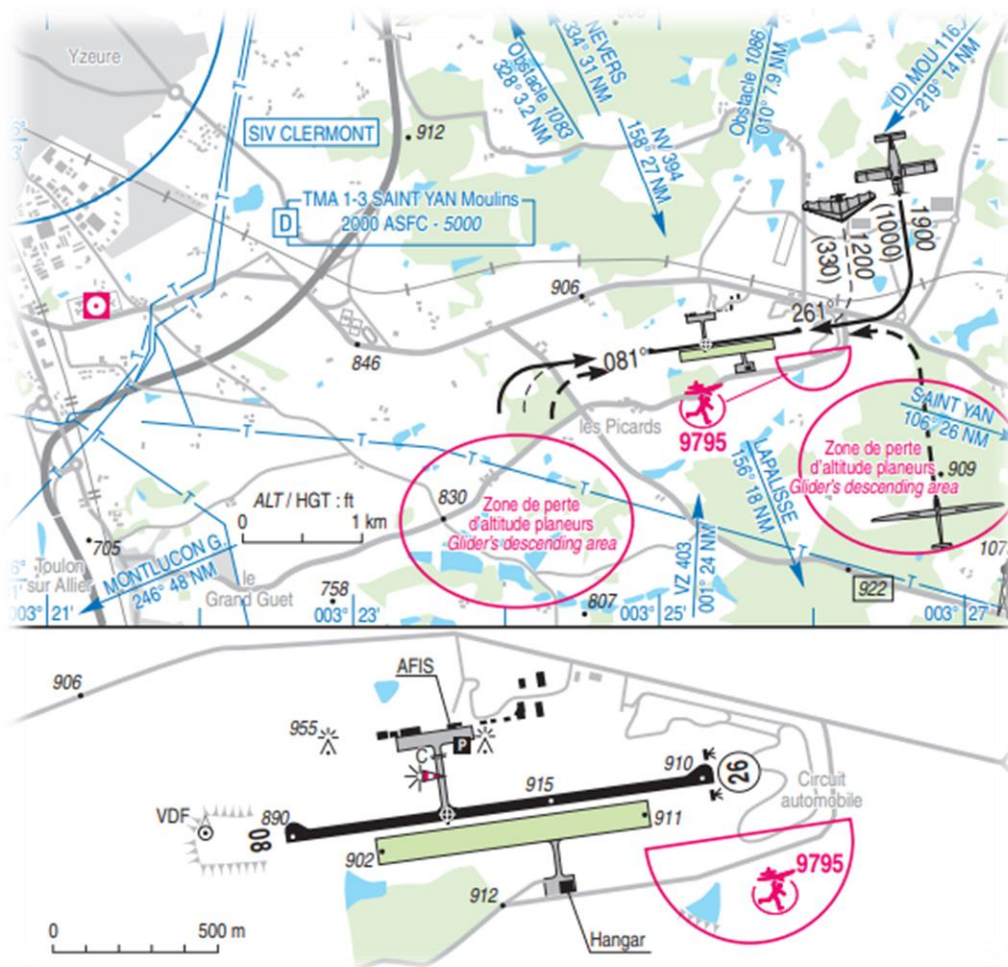


Nom	Vichy LFLV
Position ATC	TWR : 121.400  (AFIS)
Altitude	817 ft (30 hPa)
Alt. transition	6000 ft
Aides radionav.	VZ 403 (NDB)
ATS adjacents	TMA 2 Clermont: 5500ft ASFC - FL195 (classe D) 1000ft ASFC - 5500ft (classe E)
Pistes	01 (007°) : TODA 2300, ASDA 2200, LDA 2200, QFU préférentiel 19 (187°) : TODA 2280, ASDA 2200, LDA 2200
Approches	RWY 01: RNAV (GNSS)
Attentes	VZ (droite, 007°, 1 min, 187°, 3500ft, IAS 170kt, Zp 7000ft)
Circuits AD	<u>RWY 01</u> : main gauche 1800 ft (planeurs main droite) <u>RWY 19</u> : main droite 1800 ft (planeurs main gauche)
Sorties VFR	/






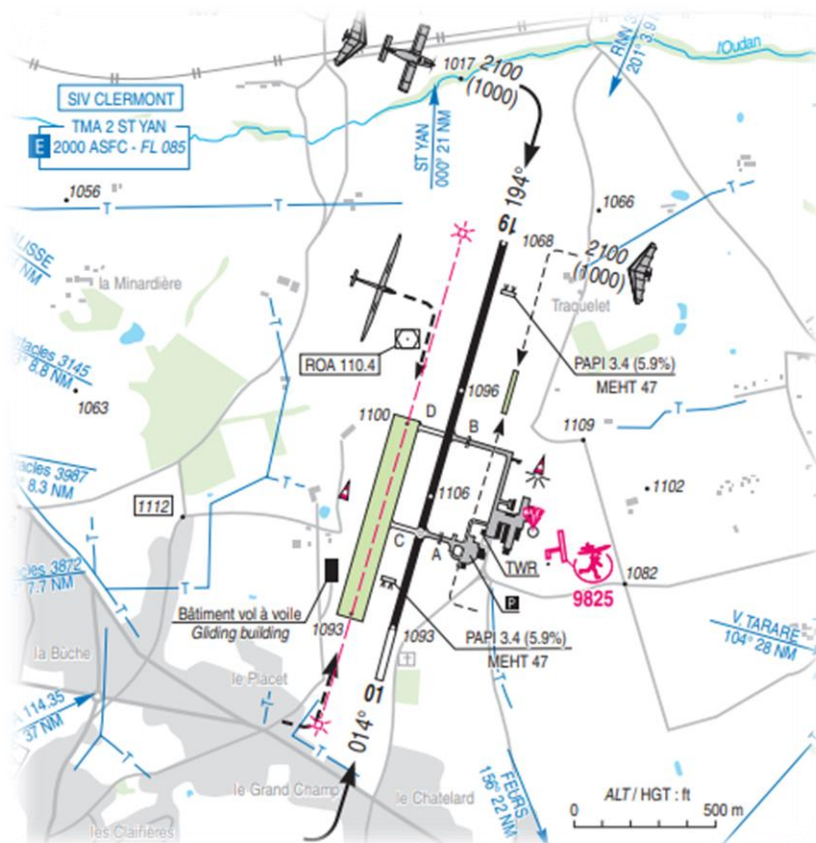
Nom	Moulins Montbeugny LFHY
Position ATC	TWR : 125.205  (AFIS)
Altitude	915 ft (33 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	MBY 109.6 (VOR)
ATS adjacents	TMA 1-3 Saint Yan : 2000ft ASFC - 5000ft (classe D)
Pistes	08 (081°) : TODA 1300, ASDA 1300, LDA 1300 26 (261°) : TODA 1300, ASDA 1300, LDA 1300; QFU préférentiel
Approches	RWY 26: RNAV (GNS) - VOR
Attentes	MBY (droite, 082°, 1 min, 262°, 2300ft, IAS 170kt, Zp 6000ft) MOU (droite ; 028°, 1min, 208° ; 3000ft ; IAS 170kt, Zp 6000ft)
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main droite 1900 ft <u>RWY 26</u> : main droite 1900 ft <u>RWY 08 gazonnée</u> : main droite (pour planeurs) <u>RWY 26 gazonnée</u> : main gauche (pour planeurs) <u>RWY 08L (courte)</u> : main gauche (pour ULM) <u>RWY 26R (courte)</u> : main droite (pour ULM)
Sorties VFR	/
Remarques	Piste parallèle non revêtue, sud réservé vol à voile, au nord pour les ULM Utilisation simultanée des pistes parallèles interdite







Nom	Roanne LFLC
Position ATC	TWR : 120.900  (AFIS)
Altitude	1106 ft (40 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	ROA 110.4 (VOR-DME) RNN 358 (NDB)
ATS adjacents	TMA 2 Saint Yan : 2000ft ASFC - FL085 (classe E)
Pistes	01 (015°) : TODA 1460, ASDA 1460, LDA 1460 19 (195°) : TODA 1460, ASDA 1620, LDA 1420; QFU préférentiel 01 (015°) : TODA 740, ASDA 740, LDA 740 (non revêtue) 19 (195°) : TODA 740, ASDA 740, LDA 740; (non revêtue)
Approches	RWY 19: RNAV (GNSS) - VOR
Attentes	SN (gauche, 146°, 1 min, 326°, 3700ft, IAS 210kt, Zp 8000ft)
Circuits AD	<u>RWY 01</u> : main gauche 2100 ft <u>RWY 19</u> : main droite 2100 ft <u>RWY 01 gazonnée</u> : main gauche (pour planeurs) <u>RWY 19 gazonnée</u> : main droite (pour planeurs) <u>RWY 01R (courte)</u> : main droite (pour ULM) <u>RWY 19L (courte)</u> : main gauche (pour ULM)
Sorties VFR	/
Remarques	Piste parallèle non revêtue, sud réservé vol à voile, au nord pour les ULM Utilisation simultanée des pistes parallèles interdite





## 5.8.3 Les AD en auto-information

**Rappel**

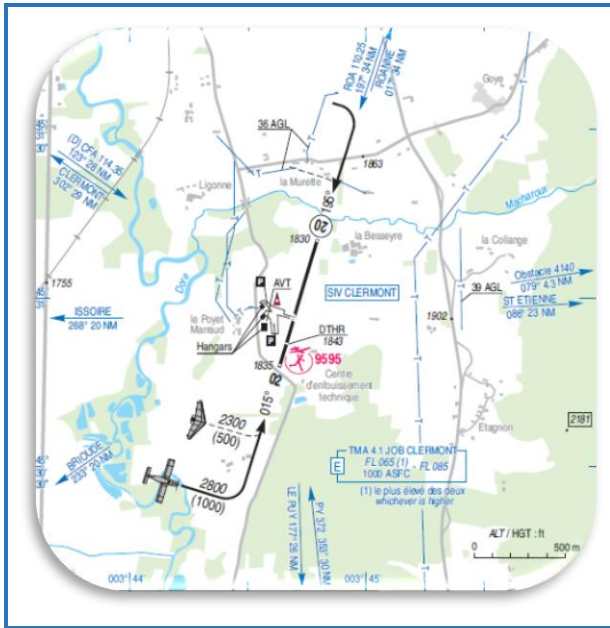
Les aérodromes en auto-information sont des espaces non contrôlés et ne sont pas ouvrable sur IVAO. Cependant, lorsqu'ils se trouvent dans un SIV, le contrôleur à l'approche fournit le service d'information de trafic dans la mesure de sa charge de trafic.

	<b>Nom</b>	<b>Langogne Lesperon LFHL</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
	<b>Altitude</b>	3339 ft (119 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont : SFC - FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	04 (037°) ; TODA 554, ASDA 884 LDA 884 22 (217°) ; TODA 884, ASDA 884, LDA 584
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 04</u> : main gauche 430 ft <u>RWY 22</u> : main gauche 4300 ft	

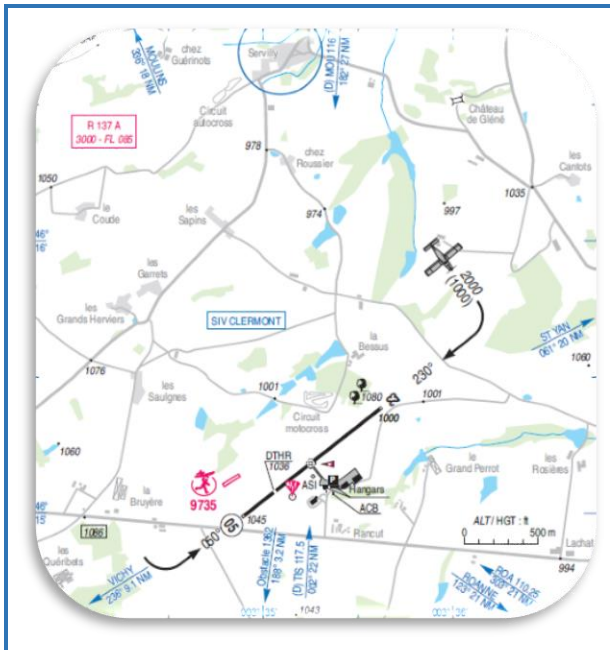


	<b>Nom</b>	<b>Saint Flour Coltines LFHQ</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (120.05)
	<b>Altitude</b>	3218 ft (112 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont : SFC – FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	01 (009°) ; TODA 1310, ASDA 1310 LDA 1310 19 (189°) ; TODA 1310, ASDA 1310 LDA 1310
	<b>Circuits AD</b>	

	<b>Nom</b>	<b>Saint Flour Coltines LFHQ</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (120.05)
	<b>Altitude</b>	3218 ft (112 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont : SFC – FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	01 (009°) ; TODA 1310, ASDA 1310 LDA 1310 19 (189°) ; TODA 1310, ASDA 1310 LDA 1310
	<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 01</u> : main droite 4000 ft <u>RWY 19</u> : main gauche 4000 ft



Nom	Ambert LFHT
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	1846 ft (66 hPa)
ATS adjacents	SIV Clermont : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	02 (016°) ; TODA 736, ASDA 736 LDA 600 QFU préférentiel 20 (196°) ; TODA 736, ASDA 736 LDA 736
Circuits AD	<u>RWY 02</u> : main gauche 2800ft (2300ft ULM) <u>RWY 20</u> : main droite 2800ft (2300ft ULM)



Nom	Lapalisse Périgny LFHX
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	1045 ft (38 hPa)
ATS adjacents	SIV Clermont : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	05 (051°) ; TODA 1200, ASDA 1200 LDA 920 QFU préférentiel 23 (231°) ; TODA 1200, ASDA 1200 LDA 1200
Circuits AD	<u>RWY 05</u> : main gauche 2000ft <u>RWY 23</u> : main droite 2000ft



	<b>Nom</b>	<b>Brioude Beaumont LFHR</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
	<b>Altitude</b>	1487 ft (53 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont 6 : SFC – FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	<p>15L (152°) ; TODA 870, ASDA 870 LDA 870</p> <p>33R (332°) ; TODA 870, ASDA 870 LDA 684 QFU préférentiel</p> <p>15R (152°) ; TODA 970, ASDA 970 LDA 970 (planeurs)</p> <p>33L (332°) ; TODA 970, ASDA 970 LDA 786 (planeurs) QFU préférentiel</p>
<b>Circuits AD</b>	<p><u>RWY 15L</u> : main gauche 2200 ft</p> <p><u>RWY 33R</u> : main droite 2200 ft</p> <p><u>RWY 15R</u> : main droite</p> <p><u>RWY 33L</u> : main gauche</p>	

	<b>Nom</b>	<b>Issoire Le Broc LFHA</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (118.150)
	<b>Altitude</b>	1240 ft (45 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	TMA 4 Clermont FL065 / 1000ft ASFC - FL 085 (classe E)
	<b>Pistes</b>	<p>18L (176°) ; TODA 855, ASDA 855 LDA 785</p> <p>36R (356°) ; TODA 855, ASDA 855 LDA 785 QFU préférentiel</p> <p>18R (176°) ; TODA 855, ASDA 855 LDA 785</p> <p>36L (356°) ; TODA 855, ASDA 855 LDA 785 QFU préférentiel</p>
<b>Circuits AD</b>	<p><u>RWY 18L</u> : main gauche</p> <p><u>RWY 36R</u> : main droite</p> <p><u>RWY 18R</u> : main gauche 2200 ft</p> <p><u>RWY 36L</u> : main droite 2200 ft</p>	



	<b>Nom</b>	<b>Saint Galmier LFKM</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
	<b>Altitude</b>	1269 ft (45 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont : SFC - FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	16 (156°) ; TODA 650, ASDA 650 LDA 500 34 (336°) ; TODA 650, ASDA 650 LDA 650
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 16</u> : main droite 1800ft (1600ft ULM) <u>RWY 34</u> : main gauche 1800ft (1600ft ULM)	

	<b>Nom</b>	<b>Feurs Chambéon LFLZ</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
	<b>Altitude</b>	1095 ft (39 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont : SFC - FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	15 (153°) ; TODA 940, ASDA 940 LDA 810 33 (333°) ; TODA 940, ASDA 940 LDA 940 QFU préférentiel
<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 15</u> : main droite 2100ft (Planeurs main opposée) <u>RWY 33</u> : main gauche 2100ft (Planeurs main opposée)	

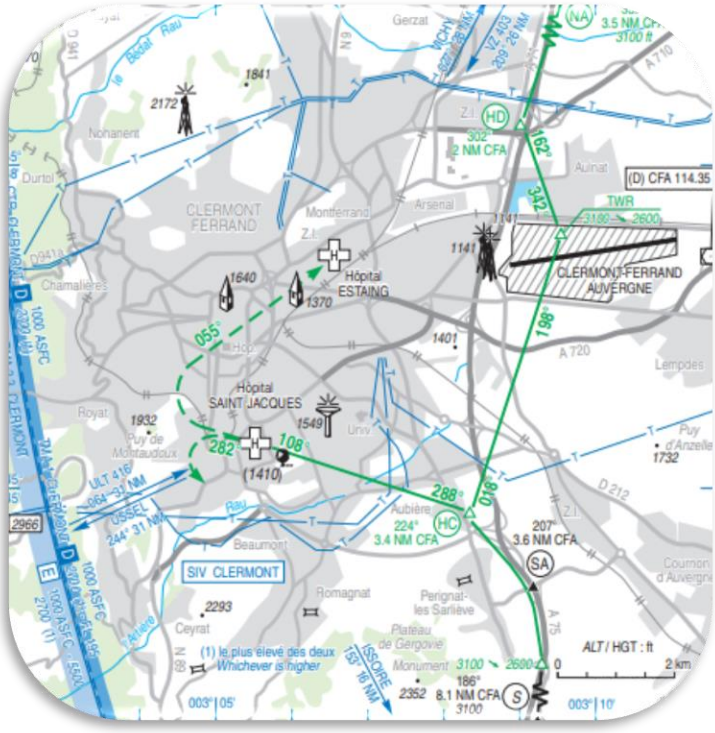


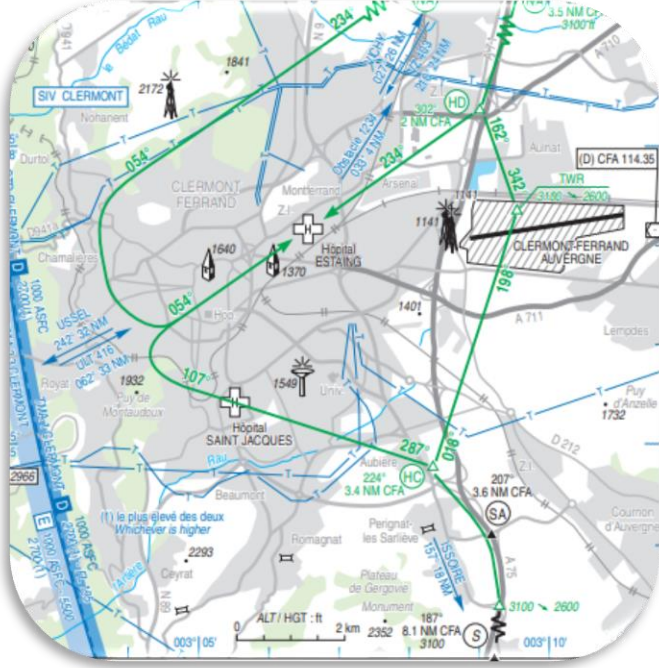
	<b>Nom</b>	<b>Paray le Monial LFGN</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
	<b>Altitude</b>	1003 ft (36 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont : SFC – FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	13 (129°) ; TODA 600, ASDA 600 LDA 515 31 (309°) ; TODA 570, ASDA 600 LDA 600
	<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 13</u> : main gauche 2000ft (Planeurs main opposée) <u>RWY 31</u> : main droite 2000ft (Planeurs main opposée)

	<b>Nom</b>	<b>Monceau les Mines Pouilloux LFGM</b>
	<b>Position ATC</b>	A/A (123.5)
	<b>Altitude</b>	1032 ft (37 hPa)
	<b>ATS adjacents</b>	SIV Clermont : SFC – FL145 (classe G)
	<b>Pistes</b>	09 (090°) ; TODA 900, ASDA 900 LDA 900 27 (270°) ; TODA 900, ASDA 900 LDA 900
	<b>Circuits AD</b>	<u>RWY 09</u> : main gauche 2000ft <u>RWY 27</u> : main droite 2000ft



### 5.7.4 Les Hélicoptères

Indicatif	Nom
<b>HCLE</b>	CHU de Clermont-Ferrand Saint Jacques
	

Indicatif	Nom
<b>HEST</b>	CHU de Clermont-Ferrand Estaing
	





Indicatif	Nom
HSEN	CHU de Saint-Etienne Hôpital Nord



## 6. Crédits

---

### 6.1 Contributeurs

Division France IVAO

### 6.2 Liens utiles

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

### 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](#).