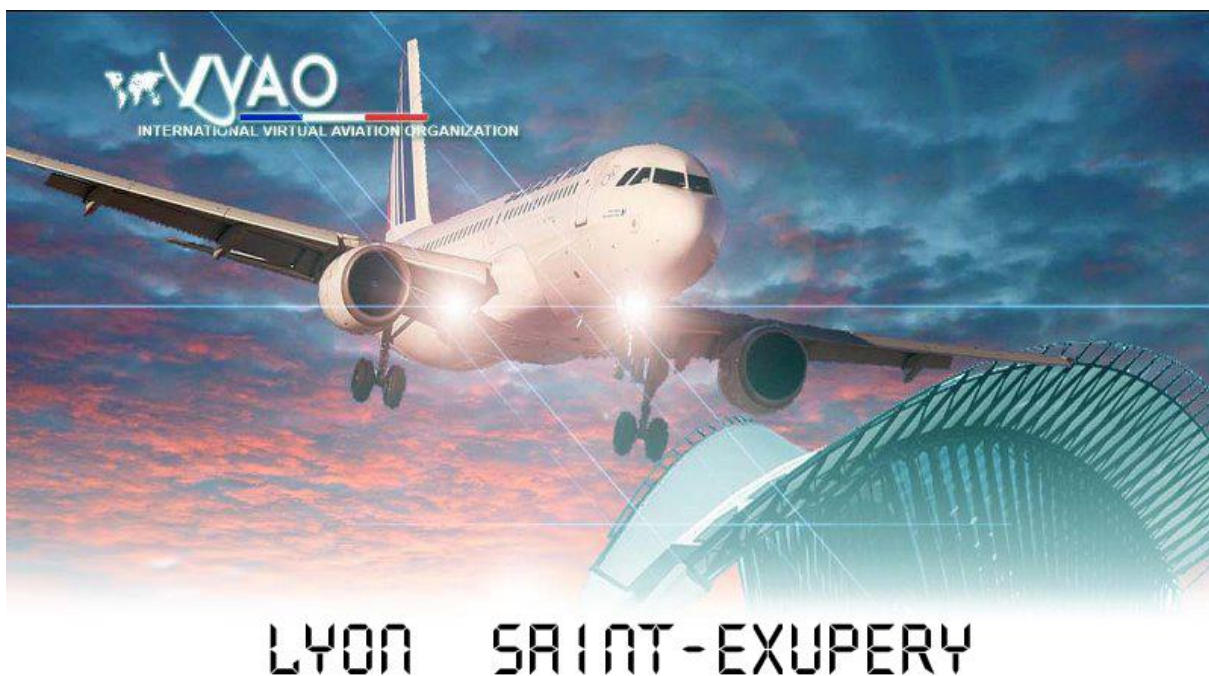


Manuel d'exploitation « Lyon Saint-Exupéry » LFLL



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	Version	Détail de la mise à jour
17/04/2025	2504	- LFLB : Changement dans les CTR - Correction coquille §5.1



Table des matières

Mises à jour	2
Table des matières	3
1. Généralités	4
2. Contrôler la plateforme	5
2.1 Les positions de contrôle	5
2.2 Les outils de contrôle.....	7
2.2.1 Aurora	7
2.3 ATIS	7
3. Description de l'aérodrome.....	9
3.1 Les aires de trafic	9
3.2 Les voies de roulage.....	10
3.3 Les pistes	12
4. Description de la CTR.....	13
4.1 Le circuit d'aérodrome.....	14
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	14
4.3 Le VFR spécial	15
4.4 La gestion des hélicoptères	15
5. Description des TMA, CTA et SIV	16
5.1 Les zones réglementées.....	18
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG)	19
5.3 Responsabilités de la position Départ	20
5.4 Les procédures de départ	20
5.5 Les procédures d'arrivée	22
5.6 Les procédures d'approche	23
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	31
5.8.3 Les AD en auto-information.....	32
5.8.4 Les héliports.....	37
6. Crédits.....	38
6.1 Contributeurs.....	38
6.2 Liens utiles	38
6.3 Rester en contact.....	38



1. Généralités

L'aéroport de Lyon St-Exupéry est le 4^e aéroport français au vu du nombre de passagers transportés. Ils étaient un peu plus de 10,3 millions à avoir arpenté les 3 terminaux de la plateforme. Anciennement dénommé Lyon Satolas, le terrain de 2000ha est situé à l'est de Lyon, stratégiquement positionné entre la vallée du Rhône et de la Saône, à proximité de la Suisse et de l'Italie. Plus de 50 compagnies de transport commercial de passagers ainsi qu'une dizaine de compagnie spécialisé dans le transport de fret desservent l'aéroport.

Code OACI	LFLL
Code AITA	LYS
Nom de l'aéroport	Lyon St-Exupéry
Altitude du terrain	821 ft (30 hPa)
Coordonnées Géographiques	N045° 43' 32'' W005° 04' 52''
Situation Géographique	25 km ESE Lyon (69 - Rhône).
Déclinaison magnétique	1°E (15)
Piste	35 L/R – 17 L/R
Aides à la radionavigation	LSE (VOR/DME) : 114.75 LSS (ILS RWY 17L), 174° : 109.1 LSN (ILS RWY 35R), 354° : 111.5 SAN (ILS RWY 35L), 354° : 110.75 LTP (DME) : 115.55 BR (NDB) : 388

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA
Saint-Ex Prévol (en fonction des règles ATC §4 disponibles ici)	LFLL_DEL	121.655	00 :00 – 24 :00	
Saint-Ex Ground	LFLL_GND	121.830	00:00 – 24 :00	
Saint-Ex Tower	LFLL_TWR	120.450	00:00 – 24:00	
Lyon Approche	LFLL_APP	136.075	00:00 – 18:00 (Lun-Mar-Mer- Jeu-Ven)	
			18 :00 – 24 :00 (Lun-Mar-Mer- Jeu-Ven)	
			00 :00-24 :00 (Sam – Dim)	
Lyon Départ (en fonction des règles ATC §4 disponibles ici)	LFLL_DEP	125.430	00:00 – 18:00 (Lun-Mar-Mer- Jeu-Ven)	
			18 :00 – 24 :00 (Lun-Mar-Mer- Jeu-Ven)	
			00 :00-24 :00 (Sam – Dim)	
Marseille Control	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.⁴

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 « LFXX » comprenant Pétaouchnok et les aérodromes de la FIR de Truc, 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 : **St-Ex** Delivery/Ground/Tower ou **Lyon** Approach/Departure
- Station METAR : **LFLL**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **17R** ou **35L**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **17L** ou **35R**
- TL (Transition Level) : **FL60** (1013<QNH<1048) ou **FL70** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **5000** 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). 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

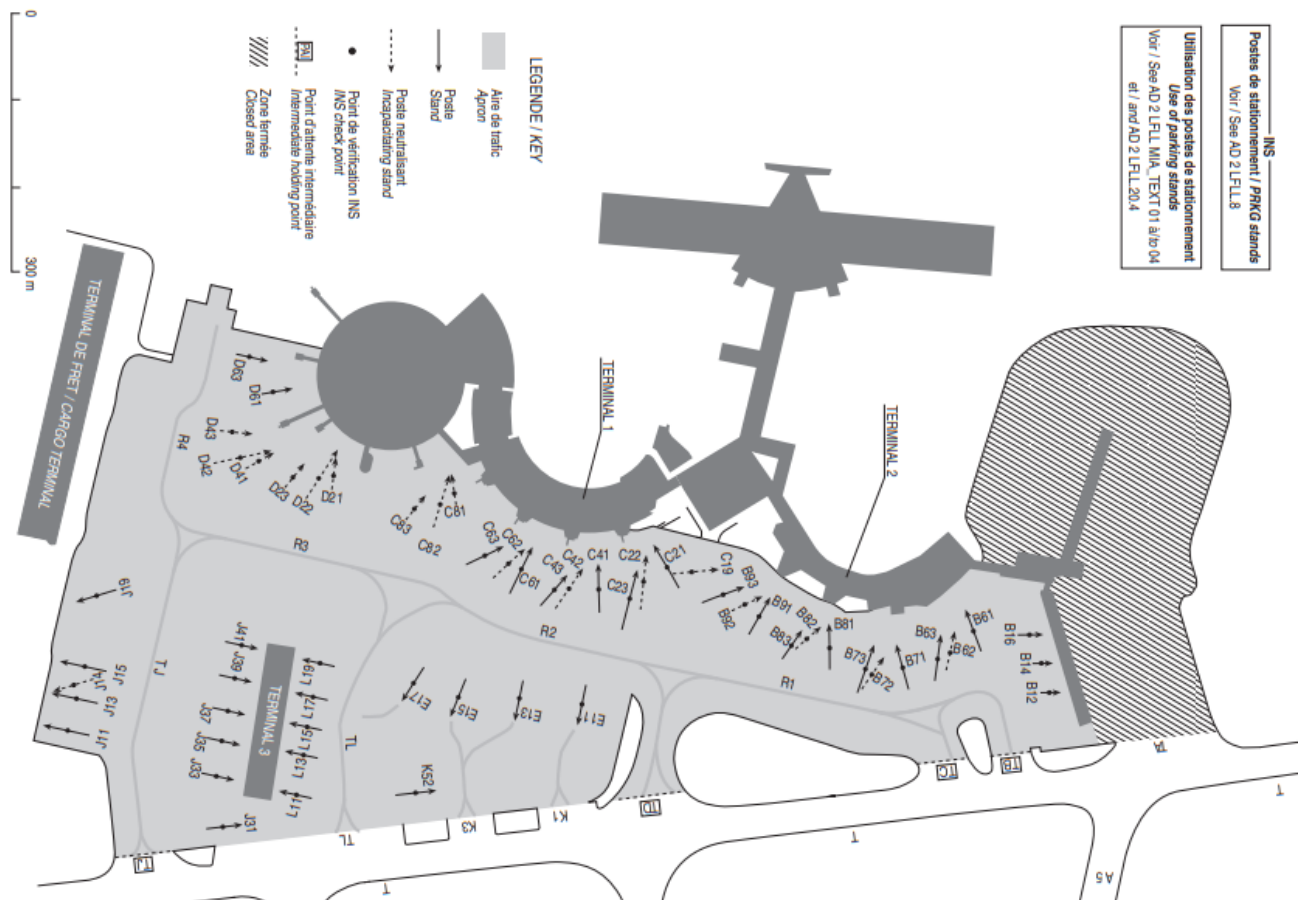
Evitez des consignes triviales et peu réalistes dans les commentaires de votre ATIS.

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.

3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic



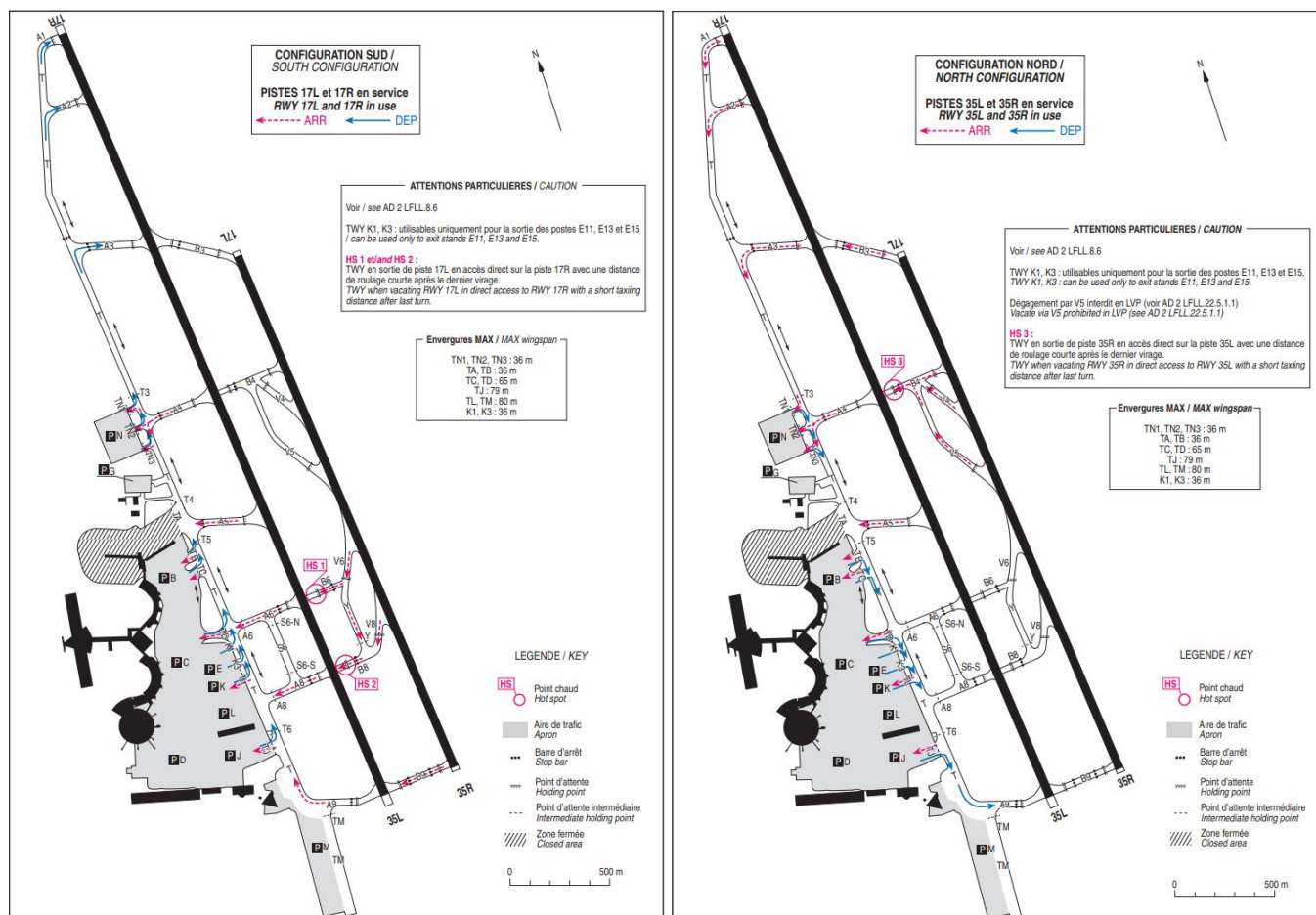
Terminal	Places	Compagnies
Terminal 2	B61 – B93	Air France; Air Corsica; Air Transat, KLM, Ibéria, Vueling, ...
	B10 – B16	Autres avions régionaux Twinjet, Chailair, ...
Terminal 1	C21 – C83 D21 – D63	Vols commerciaux (hors Air France et Low Cost) British Airways, Brussels Airlines, RAM, Emirates, Air Canada, Eurowings...
	E11 -E17 ; K11/K31/K52	Vols commerciaux, avions régionaux : Flybe, ...
Terminal 3	L11 – L19; J31 – J41	Vols Low Cost: Jet Air Fly, Easyjet, Transavia, ...
Cargo	J11 – J19	Vols dédiés fret
Parking M	M11 – M43	Parking auxiliaire
Aviation Générale	Parking G et N	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 « rouler à convenance ».

3.2 Les voies de roulage

La desserte des aires de parking est prévue comme présentée ci-dessous :



Récapitulatif des procédures de roulage au départ.

Parking	Voies de desserte	Taxiway	Point d'att. – config 35
			Point d'att. – config 17
B	TB ; TC	T	A6 ; A8 ; A9 ; (A5 pour N et G)
C	TD ; TL		
E11	K1		
E13 ; E15 ; K52 ; K54	K3		
D ; J	TJ		
L ; E17	TL		
N ; G	TN1 ; TN2 ; TN3	T	A9
M			A1 ; A2 ; A3 ; A4



Si possible, essayer de faire rouler tous les trafics dans le même sens sur T, afin de faciliter la fluidité du trafic.

A l'arrivée, pour rejoindre le taxiway T, les traversées de la piste de départ s'effectueront via B3 et B4 en configuration 35 et B6, B8 et B9 en configuration 17.

Distance de décollage disponibles depuis les différentes intersections :

Config 35 / Piste 35L		Distance de décollage
A4	Légers	1910 m
A5	Légers	2570 m
A6	Turbopropulseurs, jets légers et appareils MC	3020 m
A8	Appareils MC et gros porteurs « légers »	3400 m
A9	Gros porteurs	4000 m
Config 35 / Piste 35R		Distance de décollage
B9	Tout trafic	2670 m

Config 17 / Piste 17R		Distance de décollage
A4	Léger, turbopropulseurs, jets	2090 m
A3	Turbopropulseurs, jets légers et appareils MC	2870 m
A2	Appareils MC et gros porteurs « légers »	3660 m
A1	Gros porteurs	4000 m
Config 17 / Piste 17L		Distance de décollage
B3	Tout trafic	2670 m
B4	Léger, turbopropulseurs, jets	2090 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 Lyon Saint Exupéry, 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
17L	174	2670 m x 45 m	2670 m	2670 m	2670 m	2670 m
35R	354					
17R	174	4000 m x 45 m	4000 m	4000 m	4000 m	4000 m
35L	354					

Les deux pistes sont interdépendantes. Il est interdit d'effectuer des décollages / atterrissages simultanés sur les deux pistes.

En configuration Nord, les décollages se font, de préférence, sur la piste 35L, et les atterrissages sur la piste 35R. En configuration Sud, les décollages se font, de préférence, sur la piste 17R, et les atterrissages sur la piste 17L.

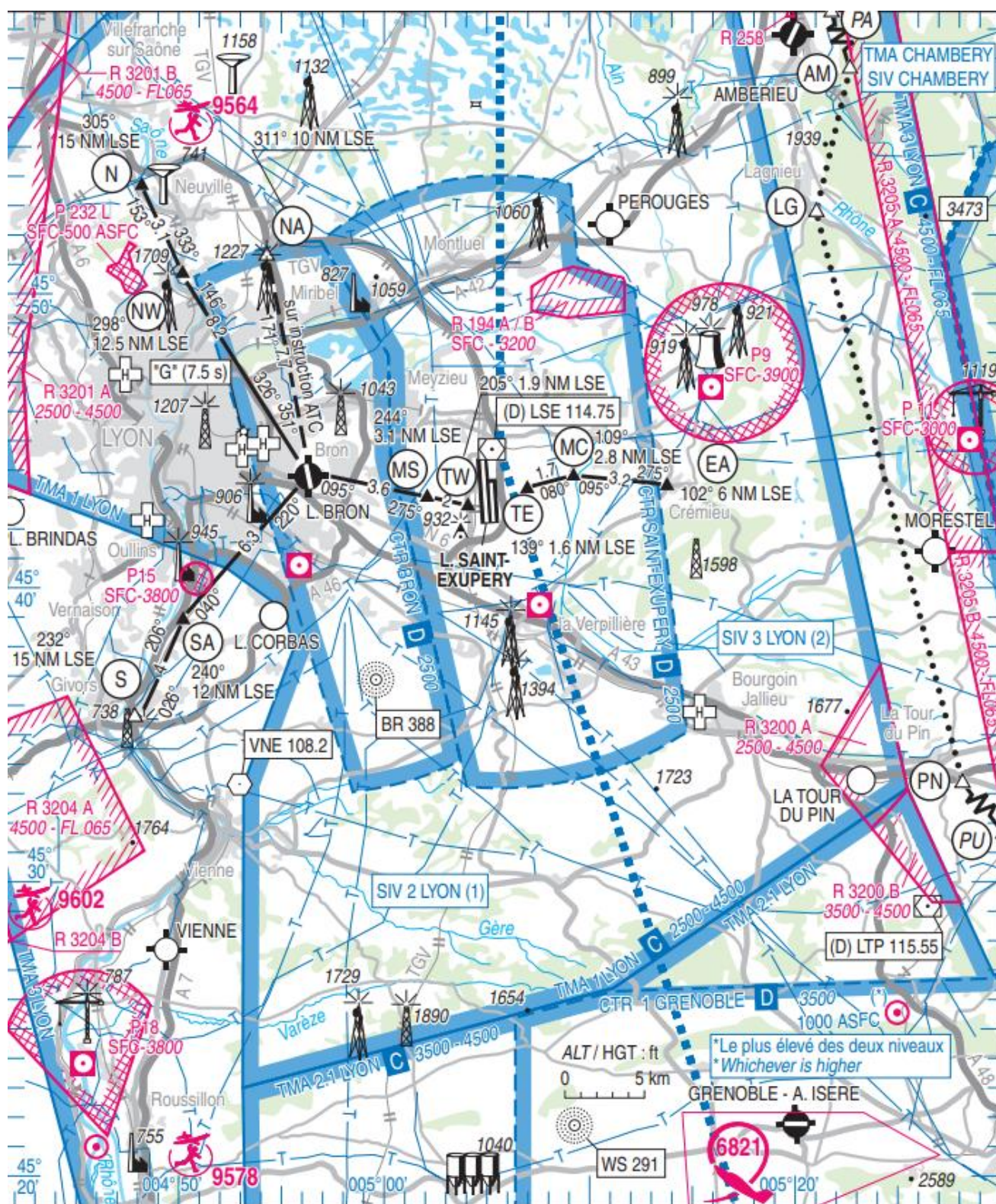
CONSEIL sur IVAO

En cas de fort trafic au départ, il est possible de faire décoller une partie du trafic depuis les pistes 17L et 35R. Il faut également anticiper la densité du trafic à l'arrivée à ce moment.

Les atterrissages sur les pistes 35L et 17R sont très souvent à la demande du pilote, et ne peuvent se faire qu'avec l'approbation de la Tour. Pensez donc à vous coordonner avec les autres positions. Par faible trafic, les pistes 35L et 17R peuvent être proposées, afin de réduire le temps de roulage vers le parking.

4. Description de la CTR

La CTR de Saint-Ex est de classe D et a une forme plutôt verticale et s'étend de la surface (SFC) à 2500 ft. La présence de la CTR de Lyon Bron à l'ouest demande de la coordination et de l'anticipation, en particulier pour les trafics en transit ouest/est.





RAPPEL

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

Il est rappelé que ce sont les pilotes en VFR qui assurent leur propre séparation. Par conséquent, l'information de trafic est la condition indispensable pour que les pilotes en VFR puissent se séparer à vue.

4.1 Le circuit d'aérodrome

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

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
17 L/R	Gauche	1800 ft	En cas de fort trafic, il est possible d'effectuer des circuits d'aérodrome et d'attente à l'ouest et l'est des installations entre MS et TW ainsi qu'en EA et TE.
35 L/R	Droite		

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Arrivée / départs VFR :

Points de report	Points caractéristiques (Altitude)					
LP et CB	N->NW (2000)	--> Bron	-> MS (2000)	--> TW		
S	S (2000)	-> SA	--> Bron (2000)	-> MS	--> TW	
EA	EA (2000)	--> MC	--> TE (2000)			

L'altitude de 2000 ft peut être imposé par le service de contrôle.

Le croisement des axes se fait au niveau du seuil de piste 35L et 35R, via les points de report VFR TW et TE, (et inversement suivant le sens du transit).

Exemple de clairance :

"Via TE et TW, croisez les axes 2000ft, rappelez axes dégagés"

"Derrière le 320 en finale, via TW et TE, croisez les axes 2000ft derrière, rappelez axes dégagés"



4.3 Le VFR spécial

Pas de conditions publiées.

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.

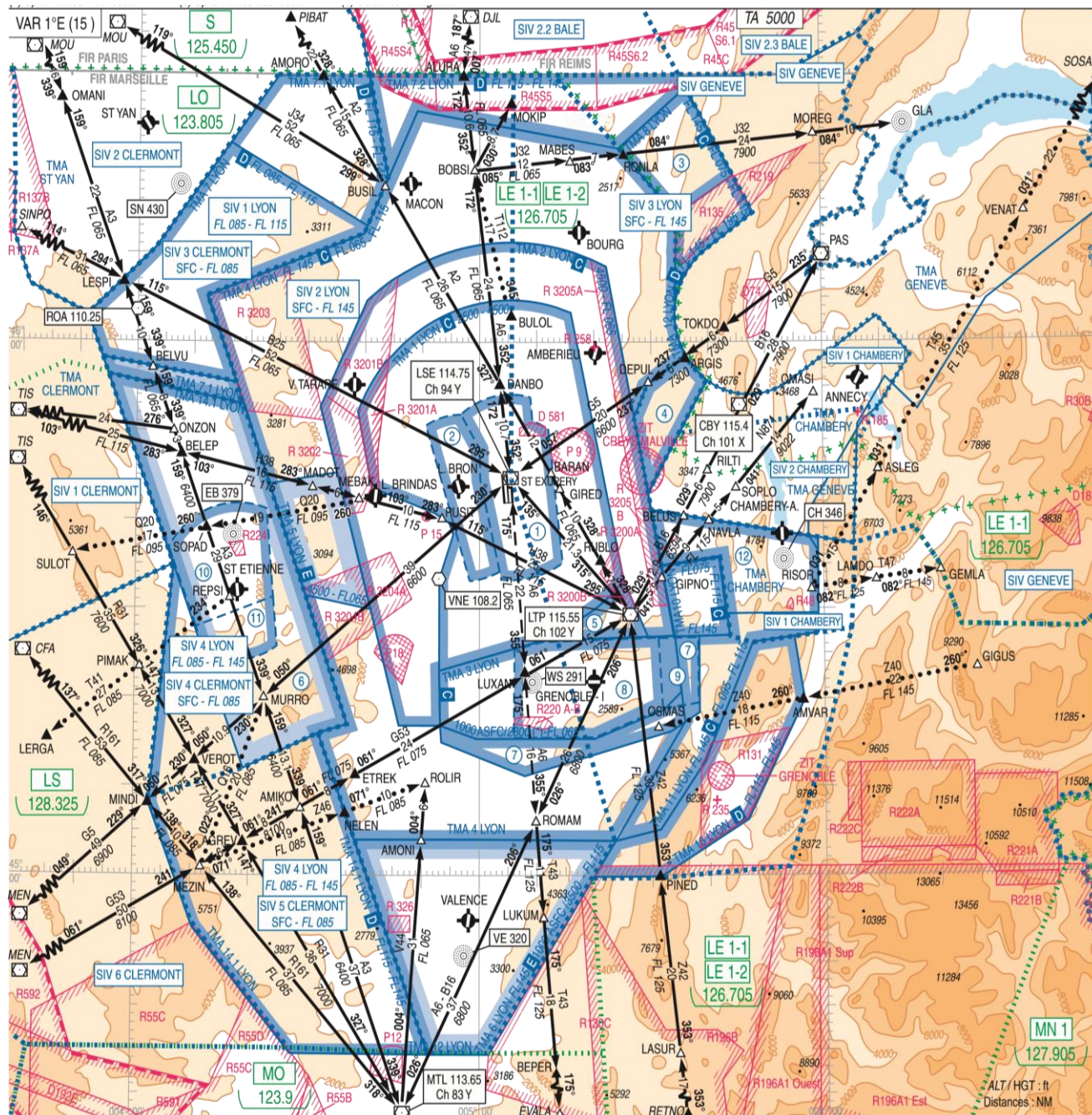
4.4 La gestion des hélicoptères

Pas de conditions spécifiques à la gestion des hélicoptères sur Lyon.

5. Description des TMA, CTA et SIV

La TMA fait partie intégrante de la FIR de Marseille (LFMM). Elle est contiguë aux FIRs de Paris (LFFF) et Genève (LSAG).

La carte suivante et le tableau liste l'ensemble des TMA qui compose l'espace aérien qui compose l'espace géré par Lyon Approche et Départ, leurs limites verticales et horizontales.





Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	C	2500 ft	4500 ft	
TMA 2	C	4500 ft	FL065	
TMA 2.2	C	2500 ft	FL 065	
TMA 3	D	1000ft ASFC /2800ft	FL065	
TMA 4	D	FL115	FL145	
	C	FL65	FL115	
TMA 5	E	4500 ft	FL065	
TMA 6	D	FL115	FL145	
	E	1000ft ASFC / 3500 ft	FL115	
TMA 7	D	FL085	FL115	
TMA 7.1	D	FL115	FL145	
TMA 7.2	D	FL115	FL145	
TMA 8	C	FL75	FL115	
	D	FL115	FL145	
TMA 8.1	C	FL075	FL085	Oyonnax Nord
TMA 9	D	FL115	FL145	
	C	FL095	FL115	
TMA 10	D	FL115	FL145	
	C	FL75	FL115	
TMA 11	D	FL115	FL145	
	C	FL095	FL115	
TMA 12	D	FL145	FL195	
TMA 13	C	3500 ft	4500 ft	
TMA 14	E	FL85	FL115	
TMA 14.1	D	FL115	FL145	
TMA 15	C	4000 ft	FL065	
TMA 16	D	FL115	FL145	
SIV 1	G hors TMA E en airways	FL085	FL115	
SIV 2		SFC	FL145	
SIV 3		SFC	FL145	
SIV 4		FL085	FL145	
SIV 5		FL095	FL115	
SIV 6		FL095	FL145	
CTA Lyon	D	FL115	FL145	

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 des SIV en dehors des TMA/CTA sont des espaces de classe G où seule l'information de trafic est fournie et le contact radio n'est pas obligatoire.

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, la gestion de la TMA (Terminal Manoeuvring Area), de la CTA (Control Traffic Area) et du SIV (Secteur d'Information en Vol) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Lyon il y a une position de contrôle Départs (DEP) ouvrable sur les conditions citées paragraphe 2.1. Par conséquent, le reste du temps, 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.

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 LFNF pour aller à LFMX 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 Lyon comporte plusieurs zones interdites et réglementées :

Indicatif	Nom	Plancher	Plafond	Activité
P11	Creys Malville	SFC	1000ftASFC, monomoteur + hélicos	Site industriel nucléaire
		SFC	3300 ft ASFC, autres ACFT motopropulsés	
D 581	La Valbonne	SFC	1000 ft ASFC	
P 9	Bugey	SFC	3900 ft AMSL	Site nucléaire



P14	Grenoble	SFC	4000 ft AMSL	Site militaire
P 15	Lyon Feyzin	SFC	3800 ft AMSL	Site industriel défense
P 18	Saint-Alban	SFC	3800 ft AMSL	Site nucléaire
R 131	Grenoble	FL 115	FL 145	
R 220 A	Chambran	SFC	FL 075	Site militaire (tir)
R 220 B	Chambran	FL 075	FL 095	Site militaire (tir)
R 235	Comboire	SFC	3500 ft AMSL	Site militaire

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)

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



Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
CONFIG 17	ALURA 8S	RNAV	FL 70	
	ASLEG 8S		5000ft	Réservé hélices
	BELEP 8S		FL 70	
	BELUS 8S		FL 70	
	BUSIL 8S		FL 70	
	GEMLA 8S		5000 ft	Réservé hélices
	LUKUM 8S		5000 ft	Réservé hélices
	MABES 8S		FL 70	
	MADOT 8S		5000 ft	Réservé hélices
	MOKIP 8S		FL 70	
	MTL 8S		5000 ft	Réservé hélices
	MURRO 8S		FL70	
	PIMAK 8S		5000 ft	Réservé hélices
	REPSI 8S		FL 70	
	ROMAM 8S		FL 70	
	RISOR 8S		FL 70	
	VEROT 8S		5000 ft	Réservé hélices
CONFIG 35	ALURA 8N	RNAV	FL 70	
	ASLEG 8N		5000 ft	Réservé hélices
	BELEP 8N		FL 70	
	BELUS 8N		FL 70	
	BUSIL 8N		FL 70	
	GEMLA 8N		5000 ft	Réservé hélices
	LUKUM 8N		FL 70	
	MABES 8N		FL 70	
	MADOT 8N		5000 ft	Réservé hélices
	MOKIP 8N		FL 70	
	MTL 8N		5000 ft	Réservé hélices
	MURRO 8N		FL 70	
	PIMAK 8N		5000 ft	Réservé hélices
	REPSI 8N		FL 70	
	ROMAM 8N		FL 70	
	RISOR 8N		FL 70	
	VEROT 8N		5000 ft	Réservé hélices

**Les SID BELEP, MURRO, REPSI, RISOR et ROMAM sont interdits aux aéronefs à piston ou équipés de turbopropulseurs de 0600 à 2200 (heures locales de départ du point de stationnement).*

RAPPEL

-Tous les départs normalisés (SID) de Lyon Saint-Ex comportent un nom qui est fonction de la piste en service (4S pour les 17, et 4N, pour les 35) et un niveau initial publié. Par conséquent, la piste en service et le niveau initial peuvent être omis lors de la clairance de départ.

Les procédures de départs omnidirectionnels sont données par l'Approche. Cependant la plus classique reste : « Citron Air 2540, Montez dans l'axe vers le niveau XXX, à 5000 ft direct XXXXX. ». Il convient d'émettre une autorisation en adéquation avec les AMSR 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 l'APP est présent, il faut coordonner avec lui la procédure à communiquer au pilote lors de la clairance de départ.

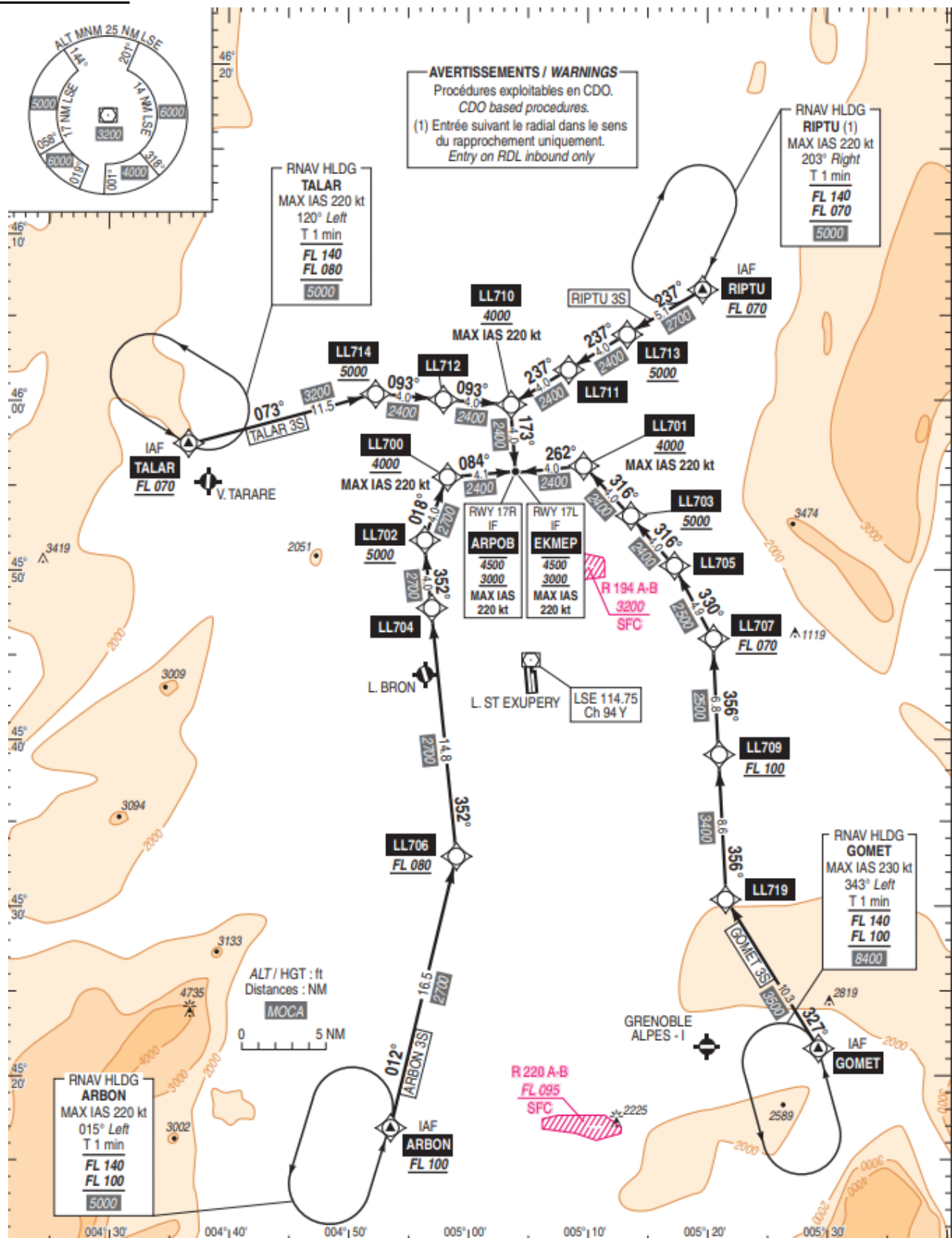
5.5 Les procédures d'arrivée

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

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
CONFIG 17	AMVAR 9S	RNAV	GOMET	FL 100 min
	PINED 9S			
	FEDZI 9S		TALAR	FL 70 min
	LESPI 9S			
	MEZIN 9S		ARBON	FL 100 min
	MTL 9S			
	MILPA 9S		RIPTU	FL 70 min
CONFIG 35	AMVAR 9N	RNAV	GOMET	FL 100 min
	PINED 9N			
	FEDZI 9N		TALAR	FL 70 min
	LESPI 9N			
	MEZIN 9N		ARBON	FL 70 min
	MTL 9N			
	MILPA 9N		RIPTU	FL 70 min



INA RNAV 17 :





24



Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
17L	ILS / LOC	EKMEP	LSS (109.10)	D7.0 LSS D6.2 LSE (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
	RNP	EKMEP		LL504 (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
17R	RNP	ARPOB		LL403 (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
	VOR	D11.0 LES	LSE (114.75)	D6.9 LES (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
35L	ILS / LOC (ILS CAT I / II / III)	NEGPU	SAN (110.75)	D6.9SAN D8.8 LSE (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
	RNP	NEGPU		LL404 (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
	VOR	D13.0 LES	LSE (114.75)	D8.8 LES (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
35R	ILS / LOC (ILS CAT I / II / III)	INGUV	LSN (111.50)	D6.9LSN D8.8 LSE (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
	RNP	INGUV		LL503 (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.
	VOR	D13.0 LES	LSE (114.75)	D8.8 LES (3000 ft)	Monter dans l'axe vers 5000 ft et prévoir un guidage radar.

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 LOAs France](#)). Les départs 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).

Depuis l'amendement 1812, une gestion tactique des vitesses à l'approche existe sur Lyon et à laquelle les pilotes devraient se conformer d'eux-mêmes, sauf instructions du service de contrôle, ou impossibilité due aux performances de l'aéronef. Cette mesure peut également être une base pour le contrôleur d'approche afin de fluidifier une forte densité de trafic à l'arrivée de Lyon St-Exupéry.



Les vitesses à l'approche sont gérées par l'ATC pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, elles sont donc à suivre précisément. Si les circonstances nécessitent une modification de vitesse pour des raisons de performance d'aéronef, les équipages doivent le signaler sans délai.

Sauf autorisation explicite différente délivrée par le contrôle aérien, les équipages doivent se conformer aux vitesses suivantes lors des phases finales d'approche :

- 200kt à 10NM du seuil.
- 180kt à 7 NM du seuil.
- 160kt jusqu'à 4NM du seuil.

5.7 Les circuits d'attentes

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch. (cap ; distance)	MSA	Protection
17	ARBON	Gauche	196° ; 34NM LSE	016° ; 29NM LSE	FL070	IAS : 220kt Zp : 14000ft
	GOMET	Gauche	164° ; 13NM LTP	344° ; 8NM LTP	FL100	IAS : 230kt Zp : 14000ft
	RIPTU	Droite	024° ; 27NM LSE	204° ; 22NM LSE	FL070	IAS : 220kt Zp : 14000ft
	TALAR	Gauche	301° ; 29NM LSE	121° ; 24NM LSE	FL080	IAS : 220kt Zp : 11000ft
35	ARBON	Gauche	196° ; 34NM LSE	016° ; 29NM LSE	FL070	IAS : 220 kt Zp : 14000 ft
	GOMET	Gauche	164° ; 13NM LTP	344° ; 8NM LTP	FL100	IAS : 230 kt ZP : 14000 ft
	RIPTU	Droite	024° ; 27NM LSE	204° ; 22NM LSE	FL070	IAS : 220 kt Zp : 14000 ft
	TALAR	Gauche	301° ; 29NM LSE	121° ; 24NM LSE	FL080	IAS : 220 kt Zp : 14000 ft

5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

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

5.8.1 Les AD contrôlés

Nom	Lyon Bron (LFLY)
Position ATC	TWR : 118.100  GND : 121.705 
Altitude	659ft (24 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	LSE(D) 114.75 – LTP(D) 115.5– EB(NDB) 379
CTR	CTR Bron : SFC – 2500ft (classe D) TMA 1 Lyon: 2500 ft – 4500 ft (classe C) TMA 2 Lyon : 4500 ft – FL065 (classe C) TMA 4 Lyon : FL065 – FL115 (classe C) SIV 2 Lyon : SFC – FL145
Pistes	16 (162°) ; TODA 1820, ASDA 1820, LDA 1520 34 (342°) ; TODA 1820, ASDA 1970, LDA 1520
SID	<u>RWY 16</u> BUSIL, ALURA, MOKIP, MABES, BELUS, RISOR, MURRO, REPSI, BELEP, ROMAM – 6T <u>RWY 34</u> BUSIL, ALURA, MOKIP, MABES, BELUS, RISOR, MURRO, REPSI, BELEP, ROMAM – 6P <i>Une altitude initiale à 5000ft est suggérée afin d'éviter les conflits avec les départs de St. Exupéry</i>
STAR	Mêmes procédures que LFLL, voir section 5.5
Approches	<u>RWY 16</u> RNP, IF FAGOR, 3000ft <u>RWY 34</u> RNP, IFRESKU, 3000ft
Attentes	Mêmes procédures que LFLL, voir section 5.6
Circuits AD	<u>RWY 16</u> : main droite, 1500 ft <u>RWY 34</u> : main gauche, 1500 ft
Sorties VFR	Nord : NW Est: MS Sud : SA
Remarques	Proximité LFLL à l'est



Nom	Chambéry Aix Les Bains (LFLB)
Position ATC	APP : 121.205  TWR : 118.300 
Altitude	779ft (28 hPa)
Alt. transition	6500ft
Aides radionav.	CBY(D)115.40 – LTP(D) 115.55 – CH(NDB) 346 – AT(NDB) 384
CTR	CTR Chambéry 1 : SFC ou 1000ft ASFC – 3500ft (classe D) CTR Chambéry 2 : SFC – 1000ft ASFC (classe D) TMA 1 Chambéry : 3400 – FL095 (classe D) TMA 2 Chambéry : 5500 – FL095 (classe D) TMA 3 Chambéry : FL095 – FL115 (classe D) SIV 1 Chambéry: SFC – FL095 SIV5 Lyon: FL095 – FL145
Pistes	18 (175°) ; TODA 2020, ASDA 2020 LDA 1790 36 (355°) ; TODA 1980, ASDA 1980, LDA 1840 ; QFU préférentiel : 18 à l'arrivée, 36 au départ
SID	<u>RWY 18</u> BULOL, BUSIL, ESAPI, LSE, LTP, ODIKI, PAS, PIRUV, ROMAM, VENAT – 2R/2L <u>RWY 36</u> BELUS, BULOL, BUSIL, ESAPI, LSE, LTP, ODIKI, PAS, PIRUV, ROMAM, VENAT – 2C
STAR	AMVAR, FEDZI, MEBAK, MURRO, PINED, ROMAM, SALEV - 3P , LTP 3A , SALEV 3Q
Approches	<u>RWY 18</u> ILS Y, CY(109.5), 5000ft ILS Z, LSN(111.5), 5000ft RNP Y AR, IF IB18Y, 5000ft RNP Z, IF IB18Z, 5000ft <u>RWY 36</u> VPT.
Attentes	PIRUV (RNAV, Droite ; 097°, 4.0NM; IAS 210kt, Zp 6500 –FL090) PIRUV (CONV, Droite, 075°, 3.5-8NM CBY, IAS 195kt, Zp 6500 –FL090) RIPTU (RNAV, Droite, 204°, T 1min, IAS 220kt, Zp FL070 –FL140) OSRIM (RNAV, Droite, 239°, 4.1NM, IAS 210kt, Zp 7100 –FL110) GOMET (RNAV, Gauche, 344°, T 1min, IAS 230kt, Zp FL100 –FL140)
Circuits AD	<u>RWY 18</u> : main gauche, 2100ft <u>RWY 36</u> : main droite, 2100ft
Sorties VFR	Nord/Ouest : WC-WB-WG (4500ft max) Est : ALBY-EY-SE (4000ft mini) Sud et ouest : SW et WA
Remarques	Attention à la gestion des espaces de contrôle si l'approche de Chambéry est active. Important relief à l'est et à l'ouest, zone urbaine au sud du terrain



Nom	Grenoble Alpes Isère (LFLS)
Position ATC	TWR : 119.300  GND : 121.930 
Altitude	1302ft (47 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	LSE(D) 114.75 – LTP(D) 115.55 –
CTR	CTR Grenoble : SFC – 3500ft (classe D) TMA 3Lyon : 1000ft – FL065ft (classe C) SIV 2& 3Lyon : SFC – FL145
Pistes	09 (088°) ; TODA 3050, ASDA 3050, LDA 3050 27 (268°) ; TODA 3050, ASDA 3050, LDA 3050
SID	<u>RWY 09</u> BELUS, DANBO, ROMAM, REPSI, BELEP, MOKIP, PIRUV, RISOR, – 8E <u>RWY 27</u> BELUS, DANBO, RISOR, PIRUV, MOKIP, BELEP, REPSI, ROMAM, – 8W
STAR	MILPA ,PINED,AMVAR,LESPI,MEZIN,MTL- 5A
Approches	<u>RWY 09</u> ILS, SG (109.3), 4000ft RNP 09, IF LATZU, 4000ft <u>RWY 27</u> RNP, IFILS27, 4200ft
Attentes	Mêmes procédures que LFL, voir section 5.6
Circuits AD	<u>RWY 09</u> : main gauche, 2300ft <u>RWY 27</u> : main droite, 2300ft
Sorties VFR	ULM ST : NE-NC-RV-SE/SQ (3000ft max) Nord: N/NE Ouest : W/NW Sud : SE/S

Nom	Grenoble Le Versoud (LFLG)
Position ATC	TWR : 121.000  GND : 121.655 
Altitude	724ft (26 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	LSE(D) 114.75 – VNE 108.2 – LTP(D) 115.55 – WS(NDB) 291
Pistes	22 (222°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 815 04 (042°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 900
SID	RNAV 030, RNP 030, RNAV 249, RNP 249
STAR	
Approches	RNP 048 (IAF : VIFGO) RNP 215 (IAF : PONNE)
Circuits AD	<u>RWY 22</u> : main droite, 1700ft <u>RWY 04</u> : main gauche, 1700ft
Remarques	Les procédures IFR du terrain sont à l'usage exclusif de la Sécurité Civile.



Nom	Annecy Meythet (LFLP)
Position ATC	TWR : 118.200 
Altitude	1521ft (55 hPa)
Alt. transition	6500ft
Aides radionav.	CBY(D) 115.4 – CH(NDB) 346
CTR	CTR Annecy : SFC – 4000ft (classe D) TMA 1Chambéry : 1000ft – FL095ft (classe D) SIV Chambéry : SFC – FL095
Pistes	04 (036°) ; TODA 1530, ASDA 1599, LDA 1332 22 (216°) ; TODA 1544, ASDA 1544, LDA 1314
SID	<u>RWY 04</u> : possible départ à vue pour rejoindre SID 22 Condit° : jour / VIS≥5km et plafond≥1500ft /rejoindre AT 4000ft <u>RWY 22</u> BULOL, BUSIL, ESAPI, LTP, LSE, ODIKI, PAS, PIRUV, ROMAM, VENAT – 2A
STAR	Mêmes procédures que LFLB
Approches	<u>RWY 04</u> RNP X, IF: IP04X, 3900ft RNP Y, IF: IP04Y, 4500ft RNP Z, IF: IP04Z, 3900ft <u>RWY 22</u> VPT
Attentes	Mêmes procédures que LFLB
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main droite, 2400ft <u>RWY 22</u> : main gauche, 2400ft
Sorties VFR	Nord-Est : N-NA-NE Nord-Ouest : N-NW-WC Ouest-Sud : NE-E-ALBY-EY Sud : ALBY-SA / SJ / EA
Remarques	Proximité TMA Genève, voir LOA



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 (LFX_FIS_TWR) et ne fournir que les services d'information trafic et d'alerte. Aucun service de contrôle ne peut être dispensé.

Nom	Valence Chabeuil (LFLU)
Position ATC	TWR : 120.105  (AFIS)
Altitude	525ft (19 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	MTL(D) 113.65
ATS adjacents	TMA 6 Lyon : 1000ft – FL115 (classe E)
Pistes	01 (006°) ; TODA 2260, ASDA 2100, LDA 1845 19 (186°) ; TODA 2100, ASDA 2100, LDA 1975 01L herbe (006°); TODA 1190, ASDA 1190, LDA 1190 19R herbe (186°); TODA 1190, ASDA 1190, LDA 1190 01R herbe (006°); TODA 400, ASDA 400, LDA 400 19L herbe (186°); TODA 400, ASDA 400, LDA 400
SID	N/A
STAR	N/A
Approches	<u>RWY 01:</u> RNP; IAF: VARUX (4000ft) ou LARSU (4300ft); IF: ILU01, 3000ft <u>RWY 19:</u> RNP; IAF: IKNAH (4000ft) ou LUCMA (3900ft); IF: ILU19, 3000ft
Attentes	VE (NDB, Droite, 172°, T 1min, IAS 200kt, Zp 5000ft – FL100) VARUX (RNP, left, 186°, T 1 min, IAS 200kt, Zp 4000ft – FL90) LU520 (RNP, droite, 006°, T 1 min, IAS 200kt, Zp 4000ft – FL90)
Circuits AD	<u>RWY 01</u> : main droite 1500ft <u>RWY 13</u> : main gauche 1500ft
Remarques	Départ OMNI et Arrivée guidage vers IAF

Nota : Pour les vols au départ :

Vers le Nord et le Nord Est : ROMAM

Vers le Sud : MTL

Vers le Nord-Ouest : AMIKO

Pour les vols à l'arrivée, le dernier point du champ 15 (route) du FPL doit être un des points suivants :

AGREV, AMIKO, MTL, ROMAM



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.

Nom	Ambérieu(LFXA)
Position ATC	A/A (129.755)
Altitude	812ft (29 hPa)
ATS adjacents	TMA 2 Lyon :4500ft – FL065 (classe C) SIV 3 Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	01L (006°) ; TODA 1993, ASDA 1993, LDA 1993 19R (186°) ; TODA 1993, ASDA 1993, LDA 1791 01R herbe (013°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 800 19L herbe (193°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 670
Circuits AD	<u>RWY 01L</u> : main gauche 1800ft <u>RWY 19R</u> : main droite 1800 ft <u>RWY 01R</u> : main droite 1800 ft <u>RWY 19L</u> : main gauche 1800ft
Remarques	Activité planeur, ULM et parachutage sur le terrain.

Nom	Belley Peyrieu (LFKY)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	739ft (27 hPa)
ATS adjacents	TMA 2 Chambéry : 1000ft – FL095 (classe D) SIV 1Chambéry : SFC – FL095 (classe G)
Pistes	18herbe(183°) ; TODA 638, ASDA 638, LDA 539 36 herbe (003°) ; TODA 638, ASDA 638, LDA 540
Circuits AD	<u>RWY 18</u> : main gauche1700ft <u>RWY 36</u> : main droite1700ft
Remarques	Activité ULM.

Nom	Challes les Eaux (LFLE)
Position ATC	A/A (118.400)
Altitude	973ft (35 hPa)
ATS adjacents	SIV 3Chambéry : SFC – FL090 (Classe G)
Pistes	14 (142°) ; TODA 990, ASDA 990, LDA 990 32 (322°) ; TODA 990, ASDA 990, LDA 990
Circuits AD	<u>RWY 14 (avion)</u> : main droite 2000ft <u>RWY 32 (avion)</u> : main gauche 2000ft <u>RWY 14 (planeur)</u> : main gauche (planeur) <u>RWY 32 (planeur)</u> : main droite (planeur)
Remarques	Activité planeur, voltige planeur et ULM sur le terrain.



Nom	Corlier Altiport (LFJD)
Position ATC	A/A (130.000)
Altitude	Sup : 2770 ft (99hPa) ; inf : 2619 ft (94 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon
Pistes	12 (121°) ; TODA NU, ASDA NU, LDA 300 30 (301°) ; TODA 340, ASDA 340, LDA NU Att en 12, décollage en 30
Circuits AD	<u>Circuit Atypique</u>
Remarques	Gradient de piste 15.7%
Nom	La Tour du Pin (LFKP)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	1054 ft (38 hPa)
ATS adjacents	TMA 1 Lyon : 2500ft – 4500ft (classe C) TMA 2 Lyon : 4500ft – FL065 (classe C) SIV 3 Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	11 (113°) ; TODA 392, ASDA 586, LDA 488 29 (293°) ; TODA 488, ASDA 586, LDA 392
Circuits AD	Sud du terrain, 1900 ft Nord terrain (ULM), 1900 ft
Remarques	Activité planeur, ULM sur le terrain

Nom	Lyon Brindas (LFLK)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	1040ft (37 hPa)
ATS adjacents	TMA 2.2 Lyon : 2500ft – FL065 (Classe C) SIV 3 Lyon : SFC – FL145 (Classe G)
Pistes	01 (006°) ; TODA 438, ASDA 438, LDA 395 19 (186°) ; TODA 438, ASDA 438, LDA 365 Non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 01</u> : main droite 1700 ft <u>RWY 19</u> : main gauche 1700 ft
Remarques	Activité ULM

Nom	Lyon Corbas (LFHJ)
Position ATC	A/A (119.050)
Altitude	652ft (24 hPa)
ATS adjacents	TMA 2 Lyon : 4500ft – FL065 (Classe C) SIV 3 Lyon : SFC – FL145 (Classe G)
Pistes	18L (178°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 735 36R (358°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 867 18R (178°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 785 36L (358°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 867 Non revêtues (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 18L (avion)</u> : main gauche 1400 ft <u>RWY 36R (avion)</u> : main droite 1400ft <u>RWY 18R</u> : main droite(planneur) <u>RWY 36L</u> : main gauche(planneur)
Remarques	Activité planeur et parachutisme



Nom	Mâcon Charnay(LFLM)
Position ATC	A/A (119.000)
Altitude	729ft (26 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	17 (173°) ; TODA 1230, ASDA 1230, LDA 1120 35 (353°) ; TODA 1230, ASDA 1230, LDA 1200
Circuits AD	<u>RWY 17</u> : main droite 1700ft <u>RWY 35</u> : main gauche 1700ft
Remarques	Activité ULM

Nom	Morestel (LFHI)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	803ft (29 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G) SIV Chambéry
Pistes	13 (129°) ; TODA 787, ASDA 787, LDA 628 31 (309°) ; TODA 787, ASDA 787, LDA 787 Non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 13</u> : main gauche 1800ft <u>RWY 31</u> : main droite 1800ft Circuit ULM, 1500 ft
Remarques	Activités planeur, ULM et voltige sur le terrain

Nom	St-Jean d’Avelanne (LFKH)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	964ft (35 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G))
Pistes	02 (015°) ; TODA 407, ASDA 407, LDA NU 20 (195°) ; TODA NU, ASDA NU, LDA 250 Piste non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>Pas de circuit</u>
Remarques	Activité ULM sur le terrain



Nom	Saint-Chamont (LFHG)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	1307ft (47 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	10 (096°) ; TODA 700, ASDA 700, LDA 700 28 (276°) ; TODA 700, ASDA 700, LDA 653 Piste non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 10</u> : main gauche 2300ft <u>RWY 28</u> : main gauche 2300ft
Remarques	Activité voltige sur le terrain

Nom	Perouges Meximieux (LFHC)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	703ft (26 hPa)
ATS adjacents	TMA 1 Lyon : 2500ft – 4500ft (classe C) TMA 2 Lyon : 4500ft – FL065 (classe C) SIV 3 Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	16 (164°) ; TODA 690, ASDA 690, LDA 690 34 (344°) ; TODA 690, ASDA 690, LDA 570 Piste non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 04</u> : main gauche 1500ft <u>RWY 22</u> : main droite 1500ft
Remarques	

Nom	Romans saint Paul (LFHE)
Position ATC	A/A (118.800)
Altitude	595ft (22 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	06L (060°) ; TODA 940, ASDA 940, LDA 820 24R (240°) ; TODA 940, ASDA 940, LDA 805 06R (060°) ; TODA 890, ASDA 890, LDA 770 (planeur) 24L (240°) ; TODA 890, ASDA 890, LDA 751 (planeur) 02 (019°) ; TODA NU, ASDA NU, LDA 500 20 (199°) ; TODA NU, ASDA NU, LDA 500 Pistes non revêtues (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 06L</u> : main gauche 1600ft (ULM 1100ft) <u>RWY 24R</u> : main droite 1600ft (ULM 1100ft) <u>RWY 06R</u> : main droite(planeur) <u>RWY 24L</u> : main gauche(planeur) <u>RWY 02</u> : main gauche 1600ft (ULM 1100ft + planeur sens opposé) <u>RWY 20</u> : main droite 1600ft (ULM 1100ft + planeur sens opposé)
Remarques	Activités planeur, planeur câble, ULM et voltige sur le terrain



Nom	St-Jean en Royans (LFKE)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	872ft (32 hPa)
ATS adjacents	TMA 6 Lyon : 1000 ft – FL115 (classe E) SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	14 (142°) ; TODA NU, ASDA NU, LDA 607 32 (322°) ; TODA 667, ASDA 667, LDA 667 Piste non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 14</u> : N/A <u>RWY 32</u> : main droite 1700ft
Remarques	Activité ULM sur le terrain

Nom	Saint-Rambert (LFLR)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	509ft (19 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	01L (006°) ; TODA 880, ASDA 880, LDA 880 19R (186°) ; TODA 880, ASDA 880, LDA 880 01R (006°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 900 19L (186°) ; TODA 900, ASDA 900, LDA 900 Piste non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 01L</u> : main gauche 1500 ft <u>RWY 19R</u> : main droite 1500ft <u>RWY 01R</u> : main droite 1500 ft <u>RWY 19L</u> : main gauche 1500ft
Remarques	Activités ULM et voltige sur le terrain

Nom	Vienne Reventin (LFHH)
Position ATC	A/A (123.500)
Altitude	720ft (26 hPa)
ATS adjacents	TMA 2 Lyon : 4500ft – FL065 (classe C) SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	01 (010°) ; TODA 660, ASDA 660, LDA 520 19 (190°) ; TODA 660, ASDA 660, LDA 660 Piste non revêtue (herbe)
Circuits AD	<u>RWY 01</u> : main gauche 1700ft (ULM main droite 1300ft) <u>RWY 19</u> : main gauche 1700ft (ULM main gauche 1300 ft)
Remarques	Activité ULM sur le terrain



Nom	Villefranche Tarare (LFHV)
Position ATC	A/A (118.250)
Altitude	1076ft (39 hPa)
ATS adjacents	SIV Lyon : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	18 (179°) ; TODA 1040, ASDA 1040, LDA 937 36 (359°) ; TODA 1040, ASDA 1040, LDA 998 18herbe(179°) ; TODA 880, ASDA 880, LDA 880 36herbe (359°) ; TODA 880, ASDA 880, LDA 880
Circuits AD	<u>RWY 18</u> : main gauche 2100ft <u>RWY 36</u> : main droite 2100ft
Remarques	Héliport à l'ouest des piste, circuit hélico à l'ouest 1800ft ou 2500 ft Activité planeur sur le terrain

5.8.4 Les héliports

Indicatif	Nom
	Lyon Centre Hospitalier Sud
	Lyon Groupement Hospitalier Est
	Lyon Hôpital Edouard Herriot
	Chambéry Centre Hospitalier
	Grenoble Hôpital Nord
	Annonay Centre Hospitalier
	Valence Centre Hospitalier
	Lyon Centre Hospitalier Sud



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](#).