Manuel d'exploitation de « Nice Côte d'Azur » LFMN

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.*

© IVAO France

Mises à jour

Date	Indicatif	Détail de la mise à jour
17/04/2025	**2504**	• LFMN : Modification carte ARC • LFMN : Créations CTA • LFMN : Modifications TMA • LFMN : Modification carte APP VFR • LFMN : Modification VAC • LFTZ : ATS adjacents • Manex : §5 Modifications cadres « RAPPEL » et « CONSEIL sur IVAO ».

Table des matières

1. Généralités 4
2. Contrôler la plateforme 5
2.1 Les positions de contrôle 5
2.2 Les outils de contrôle 7
2.2.1 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 11
3.3 La piste 12
4. Description de la CTR 14
4.1 Le circuit d'aérodrome 15
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR 15
4.3 Le VFR spécial 16
4.4 La gestion des hélicoptères 17
5. Description des TMA, CTA et SIV 18
5.1 Les zones réglementées 21
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG) 22
5.3 Responsabilités de la position Départ 23
5.4 Les procédures de départ 24
5.5 Les procédures d'arrivée 27
5.6 Les procédures d'approche 28
5.7 Les circuits d'attente 29
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur 30
5.8.1 Les AD contrôlés 30
5.8.2 Les AD sous agent AFIS 33
5.8.3 Les AD en auto-information 34
5.8.4 Les héliports 35
6. Crédits 36
6.1 Contributeurs 36
6.2 Liens utiles 36
6.3 Rester en contact 36

1. Généralités

L'aéroport de Nice est l'aéroport le plus fréquenté de la région PACA et en province grâce à sa situation géographique non loin de Monaco, Cannes, Saint Tropez etc. L'aéroport doit aussi sa réputation de la plus belle approche du monde, ainsi, VFR et IFR s'y mélangent. Deux pistes parallèles se partagent les arrivées (piste 04L/22R) et les départs (04R/22L). On note de fréquentes discontinuités de masse d'air au voisinage de l'AD avec fortes quelques turbulences.

Code OACI	**LFMN**
Code AITA	NCE
Nom de l'aéroport	Nice Côte d'Azur
Altitude du terrain	12 ft (1 hPa)
Coordonnées Géographiques	N43° 39' 55" - E007° 12' 54"
Situation Géographique	3,2 Nm Sud-Ouest de Nice
Déclinaison magnétique	002° E (15)
Piste	04L/22R ; 04R/22L
Aides à la radionavigation	NIZ (DME): 112.4 MHz AZR (VOR/DME): 109.65 MHz CGS (DME): 109.2 MHz NI (ILS/DME RWY 04L), 043°: 109.95 MHz NA (ILS/DME RWY 04R), 043°: 110.7 MHz

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA[1]
Nice Prévol **(en fonction des règles ATC §4 disponibles ici)**	LFMN_DEL	121.780	00 :00 24 :00	
Nice Sol	LFMN_GND	121.705	00:00 –24:00	
Nice Tour	LFMN_TWR	118.700	00:00 –24:00	
Nice Approche	LFMN_APP	134.475	00:00 – 18:00 (Lun - Mar – Mer – Jeu - Ven)	
			18:00 – 24:00 (Lun - Mar – Mer – Jeu - Ven)	
			0:00 – 24:00 (Sam - Dim)	
Nice Départ **(en fonction des règles ATC §4 disponibles ici)**	LFMN_APP	130.830	00:00 – 18:00 (Lun - Mar – Mer – Jeu - Ven)	
			18:00 – 24:00 (Lun - Mar – Mer – Jeu - Ven)	
			0:00 – 24:00 (Sam - Dim)	
Marseille Contrôle	LFMM_S_CTR	126.155	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)	

[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 LFXX_APP après 17:00z il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1, AS2 ou AS3, vous pouvez vous connecter en position GND et TWR sur ce terrain, mais que vous ne pourrez pas vous connecter en APP ni en CTR.

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 Nice 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 : **Nice Ground/Tower/Approach**
- Station METAR : **LFMN**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **04R** ou **22L**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **04L** ou **22R**
- TL (Transition Level) : FL **60** (1013<QNH<1048) ou FL **70** (977<QNH<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 (minima approche, procédures moindre bruit). Coordonner votre choix avec l'Approche, notamment dans le cas d'un changement de piste en service pendant la séance.

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

CONSEIL sur IVAO

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

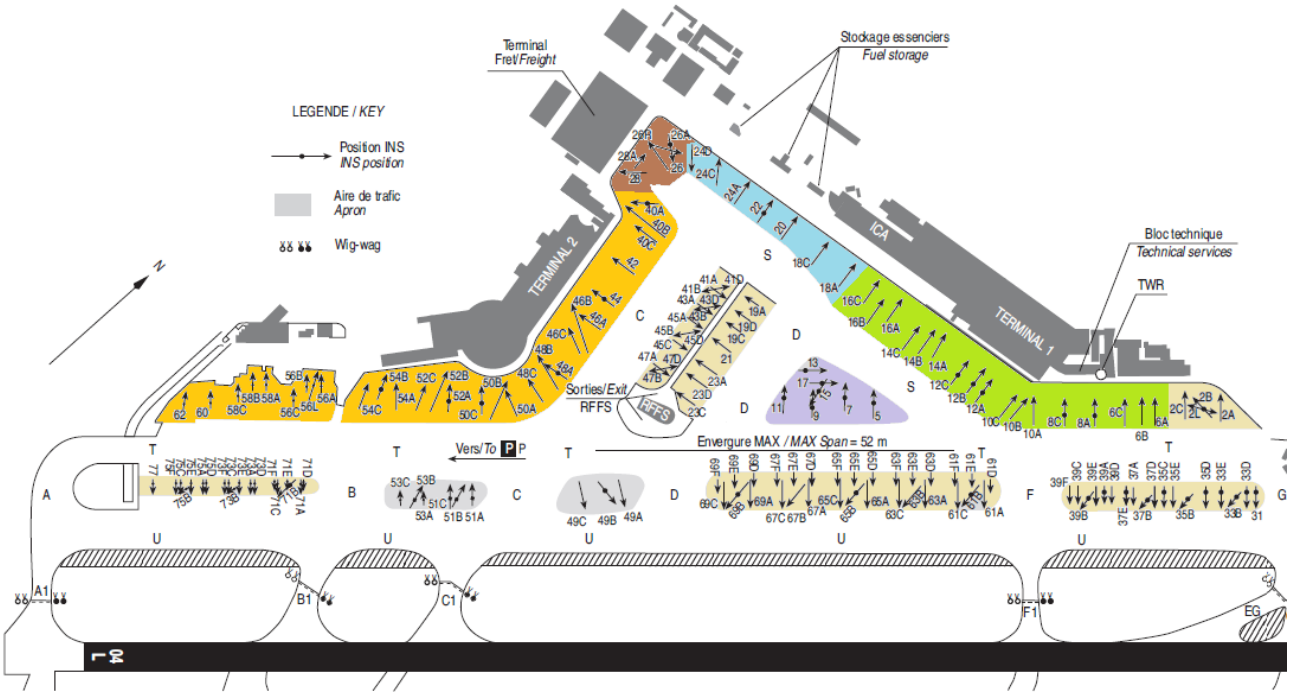
Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenu, bien que pas réaliste, peut être considéré comme un élément de convivialité et n'est pas gênant.

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

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

3. Description de l'aérodrome

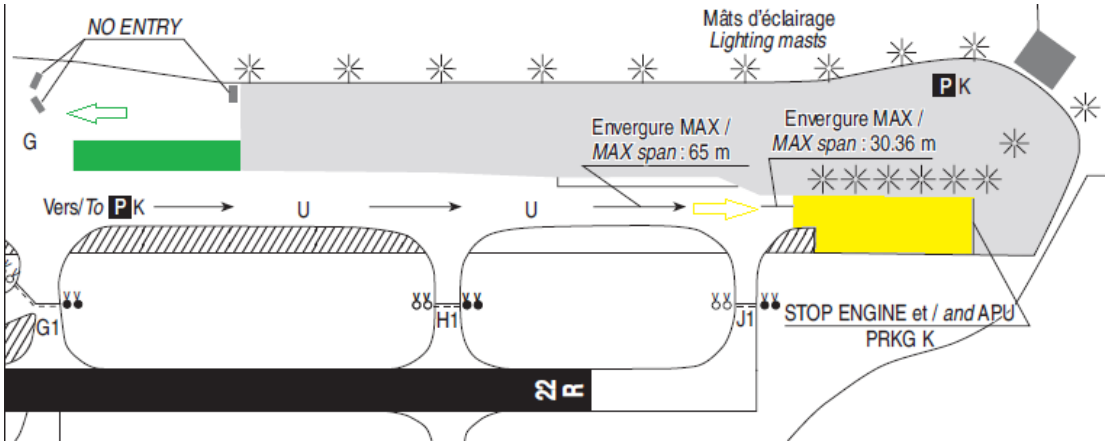
3.1 Les aires de trafic



Les aires de trafics et parkings sont principalement au nord des pistes.

- **Terminal 1** (postes pairs de 6 à 16) : accueil les compagnies aériennes tel que : British Airways, Eurowings, Iberia, Norwegian, SAS, Novelair, Austrian, Ryanair, Condor, …
- **Terminal 2** (postes pairs de 40 à 62) : accueil les compagnies aériennes tel que : Air France, KLM, EasyJet, Emirates, Tunisair, Volotea, Wizz Air, Finnair, …
- **Cargo** (postes 26 et 28) : près du terminal fret.
- **Face au Terminal 1** (postes impairs 5 à 17) Pour l'accueil des compagnies aériennes possédant des Dash, ATR ou autres turbopropulseurs pour Luxair.
- **Dans la continuité du T1** (portes pairs 18 à 24) de même que précédemment pour Air Corsica. C'est emplacement proche de l'entrée principale peu accueillir des hélicoptères de la sécurité civil ou de la gendarmerie.
- **Aviation Générale, Jets privés et Compagnies d'affaires** de nombreux parkings sont disponibles :
    - Les postes 2 : destinés au gros porteurs jets d'affaires (BBJ 747ou 777, ACJ 330 ou 340)
    - Les postes impairs 20/30/40/60/70 : pour le stationnement des aéronefs à court termes.

- Le parking KILO : au bout du taxiway U. Il est utilisé au stationnement des aéronefs d'affaires à moyen et long terme. Les appareils stationnent sur les **emplacements au bout du taxi U** avant d'être tractés sur le parking K. Pour repartir, l'avion est tracté vers les postes 1B/C/D/E/F/G/H/J/Q face nord pour la mise en route.
  Cependant, sur IVAO et sur les simulateurs en particulier, cette manœuvre n'est pas faisable facilement. Il faudra donc être intelligent et permettre le repoussage ou le roulage si le pilote vous le demande…



La plateforme étant en constantes évolutions ces dernières années certains points sont à prendre en compte :

- L'extension du Terminal 2 (portes pairs 56 à 62) était anciennement l'aviation général. Il n'est pas à exclure que des pilotes n'ayant pas de scènes récentes se connectent ici.
- Les marquages au sol des parkings face au T1 ne sont pas présent sur le fichier secteur.

CONSEIL sur IVAO

Pour plus de réalisme, essayez d'assigner, dans la mesure du possible, une place de stationnement aux trafics à l'arrivée et évitez de faire « rouler à convenance ».

3.2 Les voies de roulage

Configuration 04 :

Utiliser **A1** pour faire traverser la piste 04L pour tous les trafics ayant repoussé sur T.

Utiliser **A1** (de préférence) ou B1 (ou C1) en cas de forte affluence pour faire traverser la piste 04L pour les trafics ayant repoussé sur C.

Utiliser **B1** pour faire décoller ou traverser les légers sur la piste 04L.

La traversée de la piste Nord par les aéronefs au départ de la piste Sud se fait de préférence par TWY A1, sauf lorsque la procédure ILS est en service où le croisement se fera de manière préférentielle par TWY C1.

Configuration 22 :

Utiliser **G1** pour faire traverser la piste 22R.

Utiliser **F1** pour faire décoller ou traverser les légers sur la piste 22R.

De plus, pour les deux configurations, il est conseillé de faire rouler les départs sur le **taxiway U**.

Note : des procédures spéciales sont publiées concernant le roulage de l'A380 sur les aires de trafic et voies de roulage.

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 Nice, 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 La piste

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
04L	043	2628 m x 45m	2628m	2778m	2628m	2538m
22R	223		2480m	2970m	2480m	2480m
04R	043	2963m x 45m	2963m	3503m	2963m	2963m
22L	223		2963m	3503m	2963m	2963m

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

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Configuration piste 04

Piste	Points d'attente		Distance
04L	A1	Traversée de piste	2628 m
	B1	Traversée de piste Faire décoller un léger	2207 m
	C1	Traversée de piste	1980 m
04R	W3	Gros + Moyens porteurs	2963m
	Q3	Moyens porteurs	2858m
	A3	Courts porteur (ATR72 ou F100) Faire décoller un léger	2473m

Configuration piste 22

Piste	Points d'attente		Distance
22R	F1	Faire décoller un léger	1505 m
	EG	Faire décoller un léger	1758 m
	G1	Traversée de piste	1926 m
	H1	Traversée de piste	2341 m
	J1	Faire décoller un trafic	2480 m
22L	H3	Gros + Moyens porteurs	2963m
	EY	Courts porteurs	2654m

Les pistes 04 sont préférentielles sur Nice.

Les pistes 22 sont mises en service dès que la composante de vent arrière est de 06kt ou plus.

Configuration 04 :

- Piste 04L : Utilisée pour l'atterrissage (ou décollage des légers)
- Piste 04R : Utilisée pour le décollage.

La procédure RNAV A suivie de la VPT A est préférentielle s'il y a au moins 10Km de visibilité et un plafond à 2500ft (3000ft de nuit) minimum.

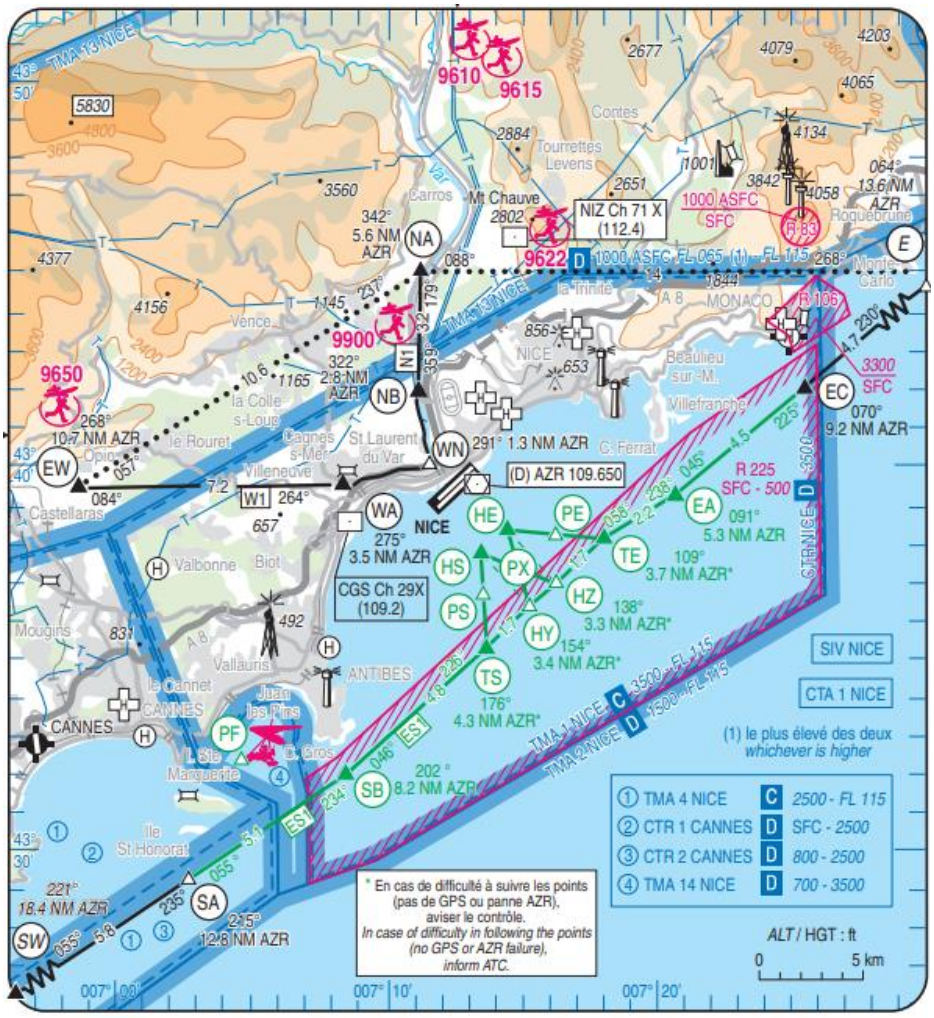
Configuration 22 :

- Piste 22R : Utilisée pour l'atterrissage (ou décollage des légers)
- Piste 22L : Utilisée pour le décollage.

La procédure RNAV D suivie de la VPT D est préférentielle s'il y a au moins 5Km de visibilité et un plafond à 1500ft minimum.

4. Description de la CTR

La CTR de Nice est protégée par l'espace aérien de classe D où sont assurés les services de contrôle et d'information, de la surface à 3500ft QNH. La CTR est limitée au nord par le point de sortie ou d'entrée NB, au sud-ouest par le point SB et à l'est par le point EC.



RAPPEL

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

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

4.1 Le circuit d'aérodrome

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

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
04L/R	Droite	1000 ft	La vitesse des aéronefs VFR est limitée à 160 kt MAX dans l'intégralité de la CTR NICE afin de permettre d'assurer la compatibilité avec le trafic IFR.
22L/R	Gauche		

Les exercices PTU, PTE et circuits basse hauteur sont autorisés seulement avec l'accord du contrôleur.

Le circuits basse hauteur se font à une hauteur de 500ft.

L'altitude des PTU, PTE, PTS dépend de la finesse des appareils et doit être communiquée au contrôleur.

Exemple de PTE : Vent arrière 1500ft → verticale 2000ft → virage 180° (pour intégrer le circuit normalement).

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Départs VFR de Nice :

Sortie W1 : Après décollage virage droite (QFU 044°) ou gauche (QFU 224°) et retour verticale tour (1500Ft MINI) → WN → WA → EW (2500ft).

Sortie N1 : Après décollage virage droite (QFU 044°) ou gauche (QFU 224°) et retour verticale tour (1500Ft MINI) → NB → NA.

Arrivées VFR sur Nice :

Arrivée W1 : EW → WA → WN → Verticale tour (RM 140°, 1500Ft MINI) puis : → Vent arrière main droite piste 04L/R ou vent arrière main gauche piste 22L/R.

Arrivée N1 : NA → NB → WN → Verticale tour puis comme indiqué pour arrivée W1.

Contournement CTR de Nice:

Un contournement de la CTR par le nord est privilégié via l'itinéraire EW → NA → E

4.3 Le VFR spécial

Le VFR spécial est interdit à l'arrivée et au départ de Nice.

RAPPEL

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

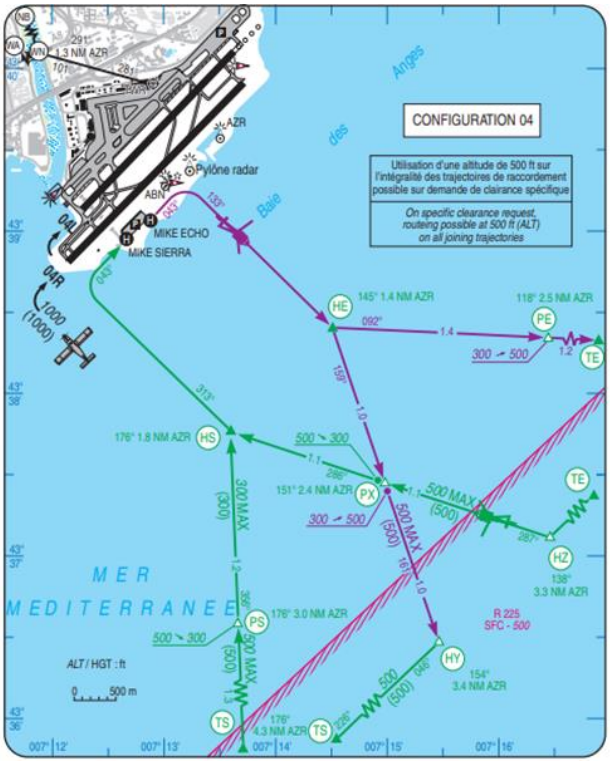
CONSEIL sur IVAO

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

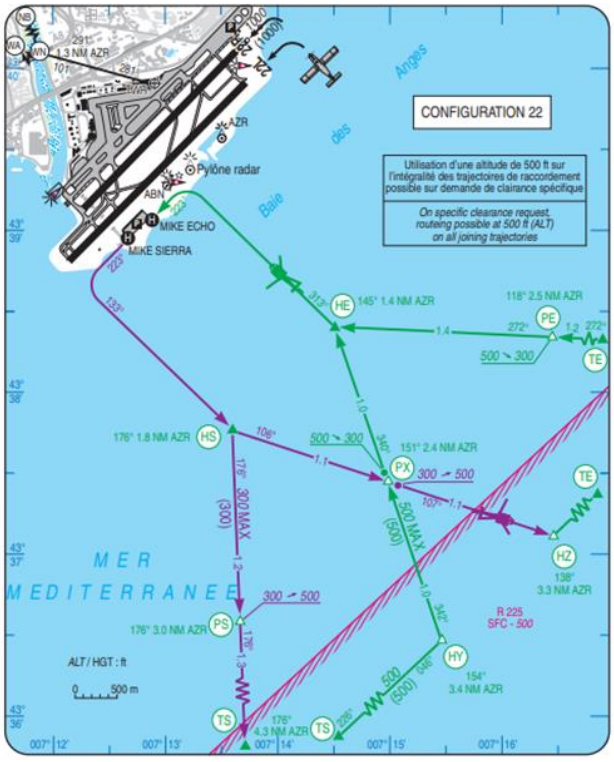
4.4 La gestion des hélicoptères

Présence de deux FATO recevant un trafic important au sud de la plateforme. Elles sont situées à 300 m environ au sud de l'axe de piste04R/22L. Un seul mouvement à la fois est possible sur le taxiway entre les parkings et la FATO en service.

En configuration 04, les décollages se font sur ME et les atterrissages MS.



En configuration 22, les décollages se font sur MS et les atterrissages ME.



Départs/Arrivées hélicoptères sur Nice :

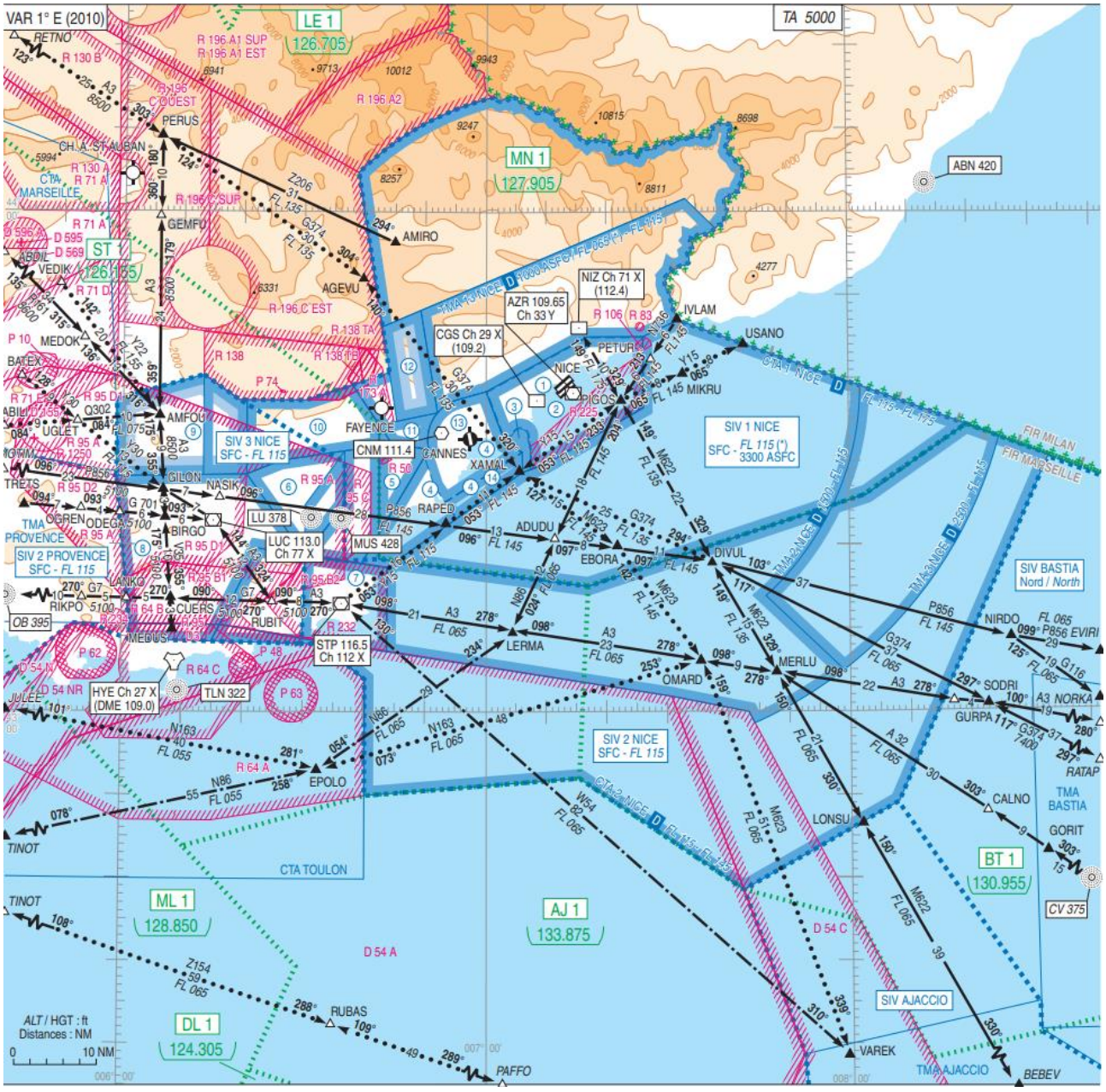
QFU 044° : Arrivées/ *incoming*	Kopter E1 : E--> EA -->TE -->HZ -->PX-->HS -->MIKE S
	Kopter S1 : SA -->SB -->TS --> PS --> HS --> MIKE S
	Kopter N1 : NA -->NB -->WN -->TWR --> HS -->MIKE S
	Kopter W1 : EW --> WA-->WN -->TWR -->HS -->MIKE S
Départs/ *outgoing*	Kopter E1 : MIKE E -->HE --> PE --> TE --> EA -->E
	Kopter S1 : MIKE E -->HE --> PX -->HY --> TS -->SB -->SA
	kopter N1 : MIKE E -->HE -->TWR -->WN -->NB -->NA
	kopter W1 : MIKE E -->HE -->TWR -->WN --> WA-->EW
QFU 224° : Arrivées/ *incoming*	Kopter E2 : E --> EA -->TE --> PE -->HE -->MIKE E
	Kopter S2 : SA -->SB -->TS --> HY --> PX -->HE -->MIKE E
	Kopter N2 : NA -->NB -->WN -->TWR -->HE -->MIKE E
	Kopter W2 : EW --> WA--> WN -->TWR -->HE -->MIKE E
Départs/ *outgoing*	Kopter E2 : MIKE S -->HS --> PX -->HZ -->TE --> EA -->E
	Kopter S2 : MIKE S -->HS --> PS -->TS --> SB -->SA
	Kopter N2 : MIKE S -->HS -->TWR -->WN -->NB -->NA
	Kopter W2 : MIKE S -->HS -->TWR -->WN --> WA-->EW

Transit hélicoptère : SA <--> SB<--> EA <--> EC (ALT préférentielle 500 ft).

Traversée maritime : MERLU → OMARD → SB (1000Ft MAX) puis arrivée Kopter S1 ou S2.

5. Description des TMA, CTA et SIV

Les TMA et les CTA de Nice s'étendent d'est en ouest de la frontière italienne à Toulon et du Nord au Sud, des Alpes du Sud jusqu'à la Mer Méditerranée.



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond
TMA 1	C	3500 ft	FL 115
TMA 2	D	1500 ft	FL 115
TMA 3	D	2500 ft	FL 115
TMA 4	C	2500 ft	FL 115
TMA 5	C	3500 ft	FL 115
TMA 6	C	FL 055	FL 115
TMA 7	D	3500 ft	FL 115
TMA 8	D	FL 055	FL 115
TMA 9	D	FL 095	FL 115
	E	FL 055	FL 095
TMA 10	D	FL 075	FL 115
TMA 11	D	FL 065	FL 115
TMA 12	D	FL 095	FL 115
	E	1000 ft ASFC FL 065 (le plus bas des deux)	FL 095
TMA 13	D	1000 ft ASFC FL 065 (le plus bas des deux)	FL 115
TMA 14	D	700 ft	3500 ft
CTA 1	D	FL 115	FL 175
CTA 2	D	FL 115	FL 145
SIV 1	G hors TMA	SFC	FL 115
SIV 2			
SIV 3			

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 des 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 Nice 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 des TMA/CTA (FL175 au Nord et FL145 au Sud), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure, respectivement, au FL170 et au FL140. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Marseille Control).

Enfin, attention aux plafonds et planchers 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 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 Nice comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
P 62	SFC	FL 195	Toulon	Militaire
P 63	SFC	FL 195	Ile Du Levant	Militaire
P48	SFC	3300ft AMSL	Fort de Brégançon	

CONSEIL sur IVAO

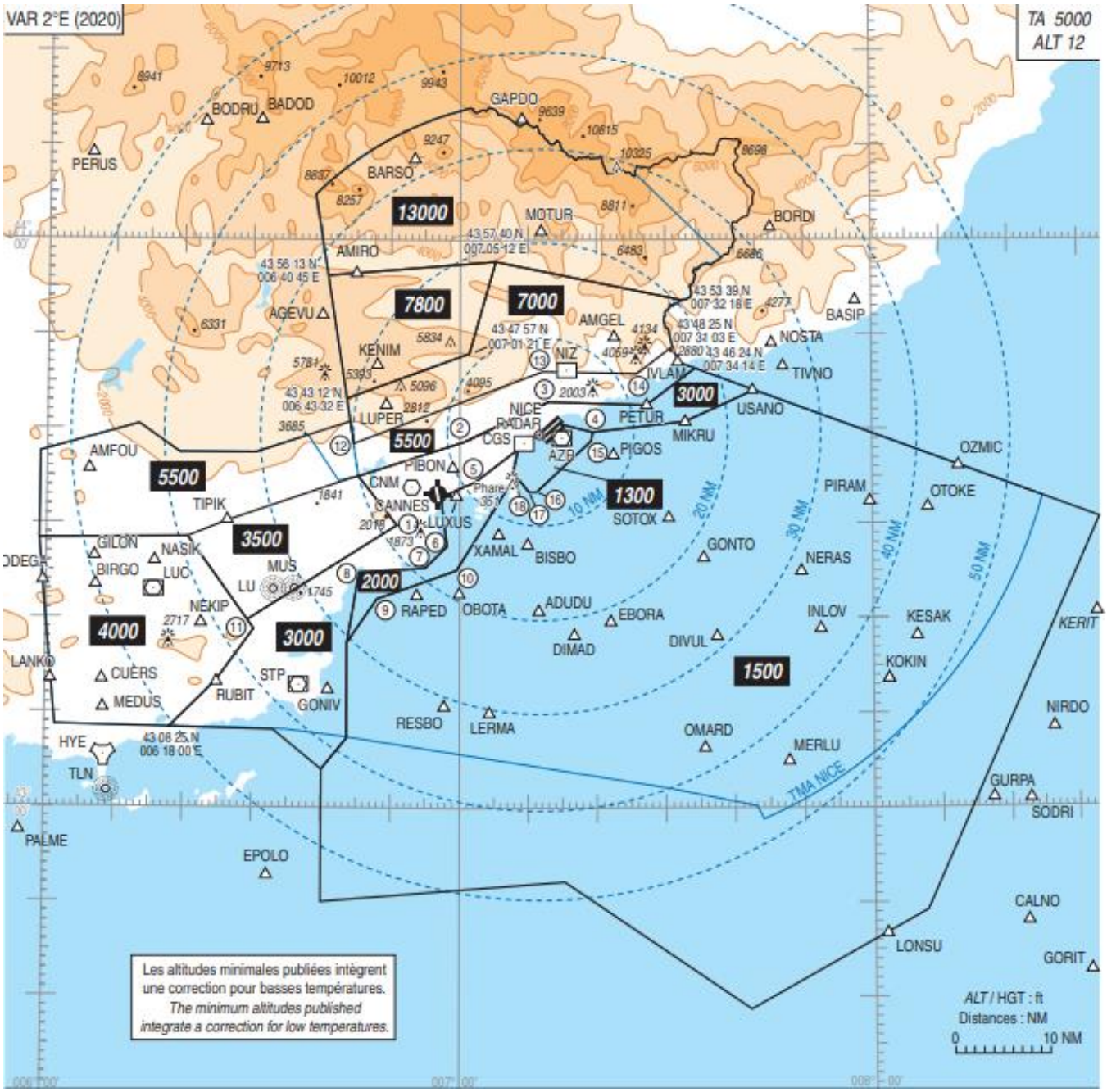
Les zones interdites (P) sont considérées comme toujours actives sur IVAO.

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 AMG sur la plateforme de Nice sont très variées en raison du relief. Ne pas les sous-estimer, elles sont une part importante du contrôle d'approche et ne le rendent que plus complexe.



5.3 Responsabilités de la position Départ

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 :

- La gestion des départs IFR du/des terrains principaux : LFMN, LFMD.
- La gestion du SIV dans les espaces de classe E et G ;
- La gestion complète des CTR (classe D), AFIS et RMZ des terrains satellites du SIV, notamment : LFTH, LFTZ, LFMC (cf §5.8.1 et §5.8.2 pour la liste exhaustive)

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 les TMAs.

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 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
04L/R	BADOD 7A / 7C	RNAV	FL130 / by ATC	RFL>195
	BASIP 7A	RNAV	FL100(J)/70(P)	
	BODRU 7A	RNAV	FL130	RFL>195
	EPOLO 7A / 7B	RNAV	FL100(J)/70(P)	RFL>125
	IRMAR 7A / 7C	RNAV	FL130 / by ATC	RFL>195
	LANKO 7A / 7B	RNAV	FL100(J)/70(P)	RFL<195
	LONSU 7A / 7B	RNAV	FL100(J)/70(P)	
	OKTET 7A / 7C	RNAV	FL130 / by ATC	RFL>195
	PERUS 7A	RNAV	FL130	RFL>135
	RUBAS 7A	RNAV	FL100 (Jet only)	RFL>195
	RUBIT 7A / 7B	RNAV	FL100(J)/70(P)	RFL<115
	SODRI 7A / 7B	RNAV	FL100(J)/70(P)	
	TURIL 7A / 7B	RNAV	FL100(J)/70(P)	RFL>195
	VAREK 7A / 7B	RNAV	FL100(J)/70(P)	
22R/L	BADOD 7X / 7Z	RNAV	FL130 / by ATC	RFL>195
	BODRU 7X	RNAV	FL130	RFL>195
	IRMAR 7P /7X/7Z	RNAV	FL130(HP/J)/ by ATC	RFL>195
	OKTET 7X / 7Z	RNAV	FL130(J)/ by ATC (P)	RFL>195
	PERUS 7X	RNAV	FL 130	RFL>135
	BASIP 7X	RNAV	FL100(J)/70(P)	
	EPOLO 7X / 7Y	RNAV	FL100(J)/70(P)	RFL>125
	LANKO 7X / 7Y	RNAV	FL100(J) /70(P)	RFL<195
	LONSU 7X / 7Y	RNAV	FL100 (J) /70(P)	
	RUBAS 7X	RNAV	FL100 (Jet only)	RFL>195
	RUBIT 7X / 7Y	RNAV	FL100(J)/70(P)	RFL<115
	SODRI 7X / 7Y	RNAV	FL100(J)/70(P)	
	TURIL 7X / 7Y	RNAV	FL100(J)/70(P)	RFL>195
	VAREK 7X / 7Y	RNAV	FL100(J)/70(P)	

NOTA : Les SID "A/B" ou "X/Y" sont préférentiels. Les SID "C" ou "Z" sont sur accord de l'approche.

VOL NON RNAV : Le pilote d'un aéronef non capable de suivre un SID RNAV 1 doit doit le signaler au prévol et s'attendre à un départ omnidirectionnel (voir ci-dessous) suivi d'un guidage radar vers le point choisi(correspondant à un SID RNAV publié).

Sauf clairance contraire donnée par l'ATC, ne pas survoler les terres en-dessous de 6000 pieds ASFC. Jusqu'à 2000 ft, adopter une procédure permettant de réduire le bruit dans les zones sensibles qui se trouvent à proximité immédiate de l'extrémité de piste.

Procédures spéciales concernant les vols IFR vers la Corse (procédures RAD LF4301 à 4304) : Les niveaux maximums autorisés pour les vols au départ de la TMA vers la Corse sont différents selon la saison :

- De Mai à Septembre :
  - MN vers la Corse (sf Figari) : limités au FL 145
  - MN vers Figari : limités au niveau 245 pour les Jets et 195 pour les Tuboprops et Pistons.
- D'Octobre à Avril :
  - Limités au FL245 toutes destinations corses et tous types d'aéronefs

NOTA : Les approches adjacentes (NICE / Ajaccio et Nice/Bastia) peuvent garder les transits sous leurs contrôles SI LFMM_S_CTR donne son accord.

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Nice comportent un nom qui est fonction de la piste en service (7A, 7B, 7C pour les 04 et 7P, 7X, 7Y, 7W pour les 22) et un niveau initial publié. Par conséquent, la piste en service et le niveau initial peuvent être omis lors de la clairance de départ.

Départs omnidirectionnels 04 : Passant seuil de piste opposé, virage à droite cap entre 105° et 180° (à coordonner avec l'approche) et monter à 3000 pieds puis transférer à l'APP.

Départs omnidirectionnels 22 : Passant seuil de piste opposé, virage gauche cap entre 105° et 180° (à coordonner avec l'approche) et monter 3000 pieds puis transférer à l'APP.

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.

CONSEIL sur IVAO

Bien vérifier que TOUS les DCT que vous donnez sans coordination avec les positions adjacentes se situent dans votre TMA. Il est possible de donner des DCT hors de la TMA en accord avec les positions adjacentes ou à défaut selon les LOAs définis (Coordination (LOA) de la division).

Les départs vers le Nord sont autorisés à monter au niveau 170, ceux vers le Sud, Est et Ouest niveau 140.

En accord avec la LOA LFMM-LIMM, le direct sur BASIP est limité au niveau 100.

5.5 Les procédures d'arrivée

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

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
04/22	ABDIL 7R	RNAV	MUS	|FL120-FL190| ABDIL FL80 sur l'IAF
	ABDIL 7T	RNAV		
	ABLAK 7R	RNAV		|FL120-FL200| ABLAK FL80 sur l'IAF
	BIRGO 7R	RNAV		|FL080-FL110| BIRGO FL80 sur l'IAF
	NISAR 7R	RNAV		|FL200-FL340| NISAR FL80 sur l'IAF
	NISAR 7T	RNAV		|FL200-FL340| NISAR FL80 sur l'IAF
	PERUS 7R	RNAV		|FL120-FL190| PERUS FL80 sur l'IAF
	TUPOX 7T	RNAV		FL 160 sur AMFOU FL80 sur l'IAF
	XIRBI 7R	RNAV		FL 160 sur AMFOU FL80 sur l'IAF
	BORDI 7R	RNAV	NERAS	4000ft sur l'IAF
	LONSU 7R	RNAV		4000ft sur l'IAF
	KERIT 7R	RNAV		4000ft sur l'IAF
	OZMIC 7R	RNAV		4000ft sur l'IAF
	SODRI 7R	RNAV		4000ft sur l'IAF
	VEVAR 7R	RNAV		4000ft sur l'IAF

Les itinéraires normalisés d'arrivées aux instruments sont uniquement utilisables en mode de navigation "RNAV 1" basé sur le capteur GNSS.

En l'absence de la capacité RNAV requise (vols exemptés ou perte de la capacité RNAV), le pilote doit s'annoncer "Non RNAV" afin de bénéficier d'un guidage radar

5.6 Les procédures d'approche

A Nice les approches initiales que ce soit en 04 ou en 22 s'effectuent par les IAF MUS et NERAS. Des guidages radar peuvent être donnés pour raccourcir les procédures et permettre un meilleur séquencement du trafic.

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
04L/04R	ILSz/LOCz	4000 ft D15,6 NM NI 200 kts	NI (109.95)	12,5 NM NI 4000 ft 200 kts	Monter dans l'axe. A 1,2NM NI, tourner à droite RM 140, MAX IAS 200kt, en montée vers 3000ft. Puis suivre les instructions du contrôle. En cas de panne radio DCT NERAS, pour intégrer l'attente.
	ILSy/LOCy En cas de COMM FAIL uniquement !	4000ft D23 NM	NI (109.95)	12,5 NM NI 4000ft 200kts	Monter RM 043. A 1.2 NI, tourner à droite en montée. Ensuite rejoindre et suivre RDL 177 AZR(RM117) vers NERAS en montée vers 3000ft. A NERAS, tourner à gauche RM 087 pour intégrer l'attente.
	RNP A VPT A	BISBO 3000ft 190 kts		FN04A 3000 ft 190 kts	Au MAPT MAP04, tourner à droite (IAS MAX 185 kt), direct vers MN504 en palier à 3000ft MAX puis vers MN512 et tourner à gauche vers NERAS.
	VPT A	BISBO 11 NM CGS 3000 ft 190 kts	CGS (109.20)	8.1 NM CGS 3000 ft 190 KTS	Au MAPT, tourner à droite (IAS MAX 185kt) pour rejoindre et suivre RDL 136° CGS en montée vers 3000ft max. A 28NM AZR tourner à gauche pour suivre l'arc 30 NM AZR. A NERAS intégrer l'attente à 3000ft.
	RNP Y/Z	LEMPU 4000ft 200 kts		FN04L 4000ft 200 kts	Montez vers MN810, tourner à droite vers MN614 (IAS MAX 200 kt) puis poursuivre vers NERAS en montée vers 3000ft pour intégrer l'attente.

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
22L/22R	RNP D VPT D	NANAX - 200 kts		FN22D	Au MAPT MN22D, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) direct vers MN412 en montée à 3000 ft MAX puis vers MN404, MN414 et NERAS.
	RNP Z (AR) A la demande du pilote lorsque RNP D en service et que l'aéronef a les bons équipements	IN22Z		F22(L ou R)Z 2000ft	Monter dans l'axe jusque 3000ft puis suivre les instructions ATC
	VOR B VPT B	BADPO 3000 ft 200 kts	AZR (109.65)	3000 ft 12 NM AZR 200 kts	Au MAPT, tourner à gauche (IAS MAX 185 kt) pour rejoindre et suivre RDL 138° AZR (RM 138°) en montée vers 3000ft. A 28 AZR tourner à gauche pour suivre l'arc DME 30 AZR.

CONSEIL sur IVAO

Prêtez attention aux altitudes que vous autorisez pour ne pas faire descendre les trafics en dessous du plancher de la TMA (c'est-à-dire hors de la classe D 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'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (cap ; distance)	Rapproch.	MSA	Protection
04/22	NERAS	Droite	297° ; 1 min	117°	FL070	IAS : 230kt max Zp : FL140
	MUS	Gauche	328° ; t = 1 min	148°	FL080	IAS : 230 max Zp : FL140
	AMGEL	Droite	323° ; t = 1,5 min	143°	FL130	IAS : 200kt max Zp : FL170
	AMFOU	Droite	314° ; 9NM	134°	FL160	IAS : 240kt max Zp : FL230

5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

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

5.8.1 Les AD contrôlés

Nom	Cannes Mandelieu (LFMD)
Position ATC	GND : 121.805 | TWR : 118.625 | APP (Nice) : 134.475
Altitude	14 ft (1 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	CSC 385 (NDB) CMD 110.35 (LOC-DME)
CTR	CTR 2 NICE : 500ft – 3500 ft ASFC (classe D) TMA 1 Nice : 3500ft– FL115 (classe D) TMA 2 Nice : 1500ft – FL195 (classe D) TMA 4 Nice : 2500ft – FL115 (classe C) TMA 5 Nice : 3500ft – FL115 (classe C) TMA 12 Nice : 1000 ASFC / FL065 – FL095 (classe E) TMA 13 Nice : 1000 ASFC / FL065 – FL195 (classe D) SIV Nice 1 : SFC – FL115 (classe G) Secteur « Quai du Large » : SFC – 600 ft Secteur « Hélicoptère » : SFC – 600 ft
Pistes	04 (043°) ; TODA 760, ASDA 760, LDA 660 22 (223°) ; TODA 760, ASDA 760, LDA 730 17 (170°) ; TODA 1600, ASDA 1540, LDA 1420 ; QFU préférentiel 35 (350°) ; TODA 1740, ASDA 1540, LDA 1260
SID	RWY 17 « 9K : Conv » / « 9N RNAV » : BADOD ; BASIP ; BODRU ; IRMAR ; LANKO ; LONSU ; OKTET ; PERUS ; RUBIT ; SODRI ; TURIL ; VAREK.
STAR	ABDIL 3V, ABLAK 3V, AMFOU 3V, BIRGO 3V, BORDI 3V, KERIT 3V, LONSU 3V, OZMIC 3V, PERUS 3V, SODRI 3V, TUPOX 3V, VEVAR 3V, XATEL 3V. AMFOU 3D, BIRGO 3D, MERLU 3D.
Approches	RWY 17: LOC A / VPT A (NEKIP / INLOV, 2000ft, 346°) / 170 ° – RNP A / VPT A (NEKIP / INLOV, 2000ft, 346°) / 170° - LOC B / MVL (NEKIP / INLOV, 2000ft, 346°) / 170 ° RWY 35 : RNP Y (NEKIP / INLOV, 2000ft°) – RNP Z (NEKIP / INLOV, 2000ft°) – LOC B (NEKIP / INLOV, 2000ft, 346°)
Attentes	INLOV (droite ; 124°, 35AZR/39AZR , 304° ; 4000ft ; IAS 170kt, Zp FL140) NEKIP (droite ; 301°, 12STP/17STP, 121° ; FL70 ; IAS 200kt, Zp FL110) AMGEL (droite; 323°, 1,5 min, 143°; FL130, IAS 200kt, Zp FL170) AMFOU (droite; 314°, 31STP/40STP, 134°; FL160, IAS 240kt, Zp FL230)
Circuits AD	RWY 04 : main droite 1000 ft RWY 22 : main gauche 1000 ft RWY 17 : main gauche 1000 ft (monomoteur) / 1500 ft (bimoteur) RWY 35 : main droite 1000 ft (monomoteur) / 1500 ft (bimoteur)
Sorties VFR	Nord : NA – WA – EW – N Ouest : WL - WD Sud : DR – SW – SA – SB Il existe des points de report spécifiques aux hélicoptères.

Nom	**Le Luc Le Cannet (LFMC) – AD à usage restreint**
Position ATC	GND : 121.850 | TWR : 123.0 | APP (LE LUC) : 122.2
Altitude	265 ft (10 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	MUS 428 (NDB) LU 378 (NDB) LUC 113.0 (VOR)
CTR	CTA 1.1 Toulon : 1000ft ASFC – FL055 (classe D) CTA 1.2 Toulon : FL055 – FL125 (classe D) TMA 8 Nice : FL055 – FL115 (classe D) SIV Nice 2 : SFC – FL115 (classe G)
Pistes	13 (129°) ; TODA 1399, ASDA 1399, LDA 1131 31 (309°) ; TODA 1339, ASDA 1399, LDA 1338 09 (086°) ; TODA 799, ASDA 799, LDA 799 27 (266°) ; TODA 799, ASDA 799, LDA 799
Circuits AD	RWY 13 : main droite 1300ft RWY 31 : main gauche 1300ft RWY 09 : main droite 1300ft RWY 27 : main gauche 1300ft
Sorties VFR	Nord : DG – NW – NL – NE – NC Ouest : TV – BJ – MY Sud : SA – SW – SE - ST Est : ET

Nom	**Cuers Pierrefeu (LFTF)**
Position ATC	TWR : 122.700
Altitude	269 ft (9 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	TLN 322 (NDB) HYE 109.0 CH 27X (TACAN)
CTR	CTR Cuers : SFC – 3000 ft (classe D) CTA 1.1 Toulon : 1000ft ASFC – FL055 (classe D) CTA 1.2 Toulon : FL055 – FL125 (classe D) TMA 8 Nice : FL055 – FL115 (classe D) SIV Nice 3 : SFC – FL115 (classe G)
Pistes	11 (108°) ; TODA 1925, ASDA 1925, LDA 1646 29 (288°) ; TODA 1925, ASDA 1925, LDA 1651 ; QFU préférentiel
Circuits AD	RWY 11 : main gauche 1300 ft / main droite 1800 ft RWY 29 : main droite 1300 ft / main gauche 1800 ft
Sorties VFR	Nord : CN et PV Est : CO Sud : SL
Remarques	Terrain civil et militaire.

Nom	**Hyères Le Palyvestre (LFTH)**
Position ATC	GND : 121.800 | TWR : 121.000 | APP : 126.325
Altitude	13 ft (1 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	TLN 322 (NDB) HYE 109.0 CH 27X (TACAN)
CTR	CTR Hyères : SFC – 1000 ft ASFC (classe D) CTA 1.1 Toulon : 1000ft ASFC – FL055 (classe D) CTA 1.2 Toulon : FL055 – FL125 (classe D) TMA 8 Nice : FL055 – FL115 (classe D) SIV Nice 3 : SFC – FL115 (classe G) TMA Provence 6 : 4500 ft – FL195 (classe D) TMA Provence 6.1 : 4500 ft – FL055 (classe E)
Pistes	05 (049°) ; TODA 2121, ASDA 2121, LDA 1850 23 (229°) ; TODA 2061, ASDA 2061, LDA 2061 ; QFU préférentiel 13 (133°) ; TODA 1809, ASDA 1809, LDA 1622 31 (313°) ; TODA 1809, ASDA 1809, LDA 170 ; QFU préférentiel
SID	RWY 05 JULEE 2E ; BIRGO 2E ; STP 2E ; VAREK 2E ; LERMA 2E ; OMARD 2E RWY 23 JULEE 2W ; BIRGO 2W ; STP 2W ; VAREK 2W ; LERMA 2W ; OMARD 2W RWY 13 JULEE 1S ; BIRGO 1S ; STP 1S RWY 31 JULEE 1N ; BIRGO 1N ; STP 1N
STAR	Toutes pistes :XATEL 3T ; ABDIL 3T ; PERUS 3T ; ABLAK 3T ;TUPOX 3T ; JULEE 2 ; CUERS 2 ; RUBIT 2 ; STP 2 ; VAREK 2H ; XAREK 2P . RWY05 : LERMA, OMARD 2T
Approches	RWY 05: ILS/LOCY (IF TODAC, 4000ft, 049°) ILS/LOCZ(PALME,2000ft,049°) RNP (IAF TH404/TH406, IF PALME, 2000ft)
Attentes	TLN (gauche ; 049°, 1 min, 229° ; 3800ft ; IAS 220kt, Zp 6000ft) PALME (droite ; 249°, 12HYE/18HYE, 069° ; 2400ft ; IAS 220kt, Zp FL080)
Circuits AD	RWY 05 : main droite 1000 ft RWY 23 : main gauche 1000 ft RWY 13 : pas de circuit publié RWY 31 : main droite 1000 ft
Sorties VFR	Nord : MR et DG Ouest : PC – PT - MC Sud : ST Est : ET – CL - VC
Remarques	Terrain civil et militaire. Attention au respect des itinéraires de départ VFR sur les pistes 23 et 31. Zone P63 à l'ouest des installations (SFC – FL195) et zone P62 au-dessus de la rade de Toulon.

Notes : Nice Approche gère les 3 arrivées suivantes : CUERS 2 – XATEL 3T – ABLAK 3T qui sont des arrivées situées au Nord de Toulon (LFTH). Généralement, la juridiction de Nice Approche s'étend jusqu'au FL120. Cependant la valeur de celle-ci peut varier s'il y a une coordination avec Toulon Approche.

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

Nom	La Mole (LFTZ)
Position ATC	TWR : 118.125 (AFIS) / APP (Nice) : 134.475 (FRA cf. p5)
Altitude	63 ft (3 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	STP 116.5 (VOR DME) | LU 378 (NDB) | MUS 428 (NDB)
ATS adjacents	RMZ La Mole : SFC – 2100 ft TMZ Saint-Tropez : 2100 ft – 3500 ft CTR HYERES : SFC – 3500ft ASFC (classe D) CTA TOULON 1.1 : 1000ft ASFC – 3500ft ASFC (classe D) CTA TOULON 1.2 : 3500ft – FL125 (classe D) TMA 5 Nice : 3500ft – FL115 (classe C) TMA 6 Nice : FL055 – FL115 (classe C) TMA 7 Nice : 3500ft – FL115 (classe D) TMA 8 Nice : FL055 – FL115 (classe D) SIV Nice 3 : SFC – FL115 (classe G)
Pistes	06 (060°) ; TODA 1131, ASDA 1071, LDA 931 24 (240°) ; TODA 961, ASDA 1071, LDA 1071
SID	RWY 06 USANO 1G ; NOSTA 1G ; SODRI 1G ; LONSU 1G ; VAREK 1G ; PERUS 1G (RFL > 135) ; BODRU 1G ; BADOD 1G ; OKTET 1G ; IRMAR 1G ; LANKO 1G (RFL < 195) ; TURIL 1G (RFL > 195)
STAR	ABDIL 3V, ABLAK 3V, AMFOU 3V, BIRGO 3V, BORDI 3V, KERIT 3V, LONSU 3V, OZMIC 3V, PERUS 3V, SODRI 3V, TUPOX 3V, VEVAR 3V, XATEL 3V. AMFOU 3D, BIRGO 3D, MERLU 3D.
Approches	RWY 24 : VOR A de INLOV et NEKIP
Attentes	INLOV (droite ; 124°, 35AZR/39AZR , 304° ; 4000ft ; IAS 170kt, Zp FL140) NEKIP (droite ; 301°, 12STP/17STP, 121° ; FL70 ; IAS 200kt, Zp FL110) AMGEL (droite; 323°, 1,5 min, 143°; FL130, IAS 200kt, Zp FL170) AMFOU (droite; 314°, 31STP/40STP, 134°; FL160, IAS 240kt, Zp FL230)
Circuits AD	RWY 06 : main gauche 1600 ft (suivre tracé publié) RWY 24 : main droite 1600 ft (suivre tracé publié)

Sorties VFR	Nord : EM Sud: ET, ST
Remarques	L'aérodrome n'est utilisable que si le vent moyen est inférieur à 15 knt venant du 040° au 070° ou 13 knt et 16 knt MAX en dehors de ces limites (hors hélicoptères). Atterrissage préférentiel piste 24 cause relief. Transit HELI 500 ft ASFC minimum.

Note : concernant l'approche VOR A sur La Mole, un direct STP est donné en faisant descendre l'appareil jusqu'à 4000ft (en prenant en compte les AMG). Toutefois, la fin de l'approche est gérée par Nice Information ou par l'agent AFIS de l'aérodrome, délivrant une information uniquement.

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	**Fayence (LFMF)**
Position ATC	A/A (119.050)
Altitude	738 ft (27 hPa)
ATS adjacents	SIV Nice 1 : SFC – FL115 (classe G)
Pistes	10L (100°) ; TODA 665, ASDA 785, LDA 680 10R (100°) ; TODA 690, ASDA 830, LDA 725 28L (280°) ; TODA 725, ASDA 830, LDA 690 28R (280°) ; TODA 680, ASDA 785, LDA 665 32 (319°) ; TODA 650, ASDA 650, LDA 520
Circuits AD	RWY 10R : main droite 1700 ft (avions/ULM) RWY 28L : main gauche 1700 ft (avions/ULM) RWY 10L : main gauche (planeurs) RWY 28R : main droite (planeurs) RWY 32 : main gauche 1700 ft (avions/ULM) et main gauche (planeurs)
Remarques	Atterrissage difficile par fort vent du Nord-Ouest (mistral). Cisaillements importants. QFU 139 interdit aux décollages et atterrissages.
Nom	La Quiche sur Cul
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	120 ft (5 hPa)
ATS adjacents	SIV PETA : SFC – FL115 (classe G)
Pistes	08 (085°) ; TODA 1435, ASDA 1435, LDA 1135; QFU préférentiel 26 (265°) ; TODA 1435, ASDA 1435, LDA 1435
Circuits AD	RWY 08 : main gauche 1200 ft

	RWY 26 : main droite 1200 ft
Remarques	Zone R 149 E (800ft-1800ft AFSC) à l'est du terrain

5.8.4 Les héliports

Indicatif	Nom
HNIC	CHU de l'Archet II
HNIV	CHU Pédiatrique de Nice Lenval
HNIP	CHU Hôpital Pasteur II
HTSA	Saint-Anne Hôpital Militaire
HTSM	CH Sainte Musse
HCAN	CH Cannes Broussailles
LFTL	Cannes Le Quai du Large
LNMC	Monaco

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

- IVAO France
- Section Instruction Division France
- Cartes du SIA
- Contact FIR de Toto

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.