

Manuel d'exploitation « Perpignan Rivesaltes » LFMP



Avertissement : ce manuel est exclusivement réservé à la simulation aérienne et particulièrement aux pilotes et contrôleurs du réseau IVAO. Il ne doit en aucun cas être utilisé dans l'aviation réelle.



Mises à jour

Date	Indicatif	Détail de la mise à jour
17/04/2025	2504	<ul style="list-style-type: none">- Manex : §5 Modification cadres « RAPPEL » et « CONSEIL sur IVAO »- LFMP : Modifications TMA, SIV, CTA et carte ARC



Table des matières

Mises à jour.....	2
1. Généralités.....	4
2. Contrôler la plateforme.....	5
2.1 Les positions de contrôle.....	5
2.2 Les outils de contrôle.....	6
2.2.1 Aurora.....	6
2.3 ATIS.....	6
3. Description de l'aérodrome.....	8
3.1 Les aires de trafic.....	8
3.2 Les voies de roulage.....	9
3.3 La piste.....	10
4. Description de la CTR.....	11
4.1 Le circuit d'aérodrome.....	12
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR.....	12
4.3 Le VFR spécial.....	12
4.4 La gestion des hélicoptères.....	13
5. Description de la TMA,CTA et du SIV.....	14
5.1 Les zones réglementées.....	16
5.2 Altitudes Minimales de Guidage (AMG).....	17
5.3 Responsabilité de la position départ.....	18
5.4 Les procédures de départ.....	18
5.5 Les procédures d'arrivée.....	20
5.6 Les procédures d'approche.....	21
5.7 Les circuits d'attente publiés.....	22
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur.....	23
5.8.1 Les AD contrôlés.....	23
5.8.2 Les AD sous agent AFIS.....	23
5.8.3 Les AD en auto-information.....	23
6. Crédits.....	24
6.1 Contributeurs.....	24
6.2 Liens utiles.....	24
6.3 Rester en contact.....	24



1. Généralités

Situé sur les communes de Perpignan et Rivesaltes, l'aéroport est connu tout d'abord pour les escales que l'Aéropostale y effectue, et notamment Mermoz. Les 200 hectares de superficie incluent 2 pistes, un terminal d'une capacité de 700 000 personnes par an, un espace fret et de nombreux hangars. Sa situation géographique en fait un terrain plus qu'agréable et accueillant, à portée d'aile des Pyrénées et de la Méditerranée.

Code OACI	LFMP
Code AITA	PGF
Nom de l'aéroport	Perpignan Rivesaltes
Altitude du terrain	144 ft (6 hPa)
Coordonnées Géographiques	N042° 44' 27" E002° 52' 11"
Situation Géographique	2 NM NW de Perpignan
Déclinaison magnétique	001° E (20)
Pistes	33/15 31/13
Aides à la radionavigation	PPG (VOR/DME) : 116.25



2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Perpignan Sol	LFMP_GND	121.780	00:00 – 24:00	
Perpignan Tour	LFMP_TWR	118.300	00:00 – 24:00	
Montpellier Approche	LFMP_APP	130.855	00:00 – 24:00	
Marseille Contrôle (NW)	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 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.

¹ Sur certaines positions de contrôle, des FRA (*Facility Rating Assignments*) s'appliquent. Cela signifie que le contrôleur doit avoir une qualification minimum pour être autorisé à ouvrir la position. Par exemple, pour ouvrir la position LFMM_NW_CTR après 18:00z en semaine, il est nécessaire d'avoir la qualification APC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS3, ou ADC, vous pouvez vous connecter en position GND, TWR ou APP sur ce terrain, mais que vous ne pourrez pas vous connecter en CTR.



2.2 Les outils de contrôle

2.2.1 Aurora

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

Charger le secteur « LFMM » comprenant la TMA de Perpignan 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 : **Perpignan** Tower/ **Montpellier** Approach
- Station METAR : **LFMP**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **33/31** ou **15/13**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **33/31** ou **15/13**
- 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.

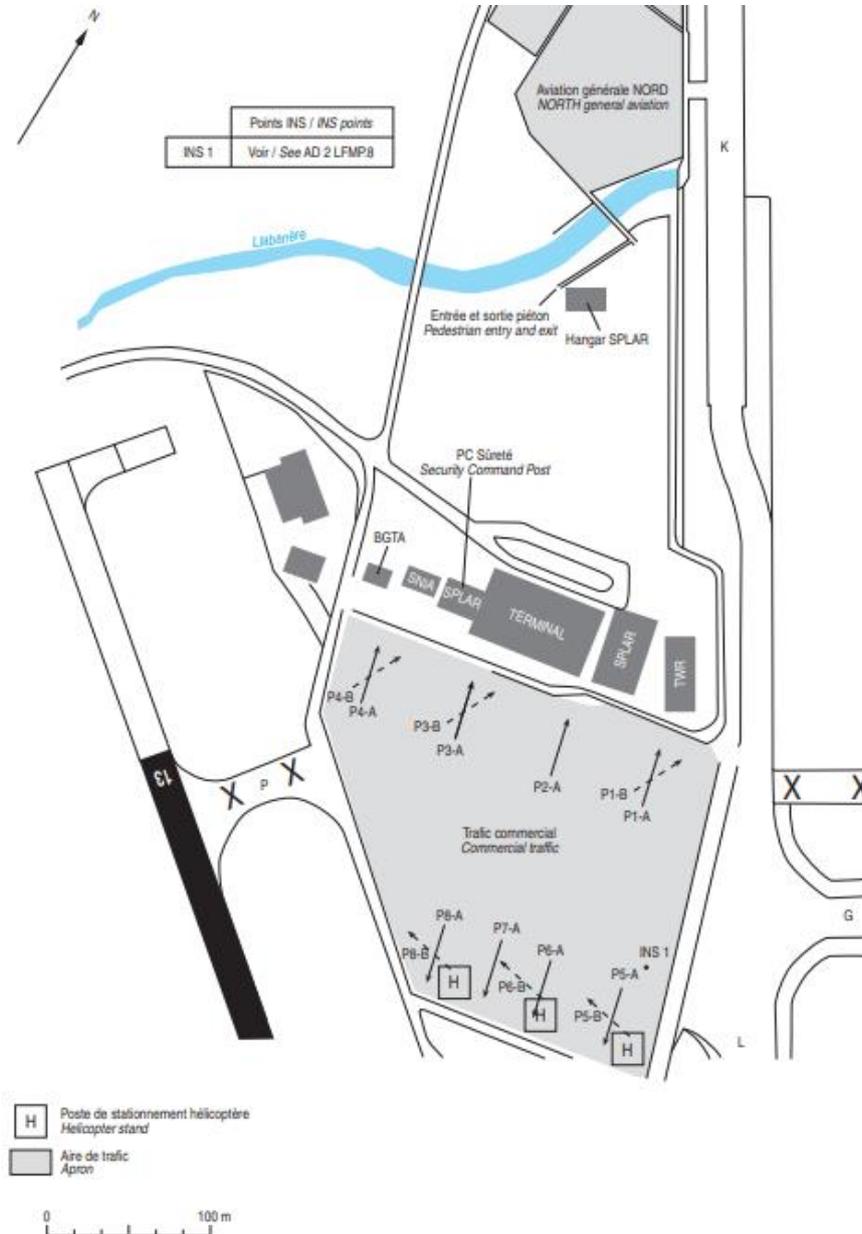
Par exemple, il n'est pas conseillé d'indiquer « *Have charts on board* » : d'une part c'est une évidence et, d'autre part, ce n'est pas parce que vous l'avez indiqué que les pilotes respecteront votre consigne. Cependant, un petit message de bienvenu, bien que pas réaliste, peut être considéré comme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

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

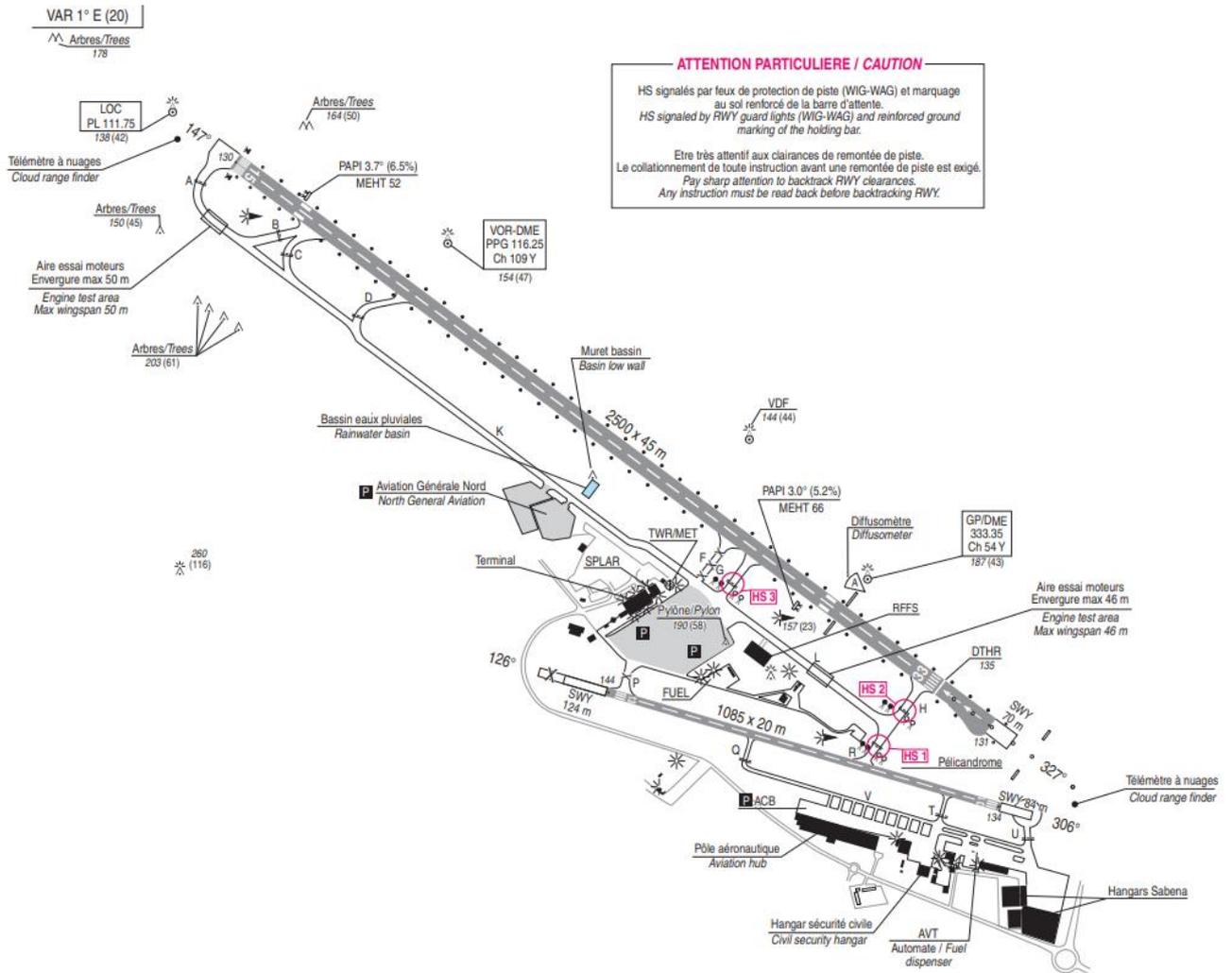


Sur Perpignan on préférera placer sur les postes 1,2 et 3 les vols commerciaux, et sur les postes 4,5 et 6 les vols non commerciaux.

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 « roulez à convenance ».

3.2 Les voies de roulage



Le Taxiway F et P sont fermés à la circulation des aéronefs et ne peuvent être utilisés.

Voie de roulage	Envergure max	Remarques
A	29 m	
B/G	23 m	
C/D/K/R/U	20 m	
H	27 m	
L	22 m	
Q/T/V	10 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 Perpignan, 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
15	147	2500 m x 45 m	2500 m	2500 m	2570 m	2500 m
33	327		2500 m	2500 m	2500 m	2330 m
13	126	1085 x 20 m	1085 m	1085 m	1169 m	1085 m
31	306		1085 m	1085 m	1209 m	1085 m

Les deux pistes sont **interdépendantes**.

Il est donc interdit de faire partir deux trafics en même temps : il est nécessaire d'attendre que le trafic numéro 1 au départ ait dégagé la piste.

QFU préférentiel :

- La piste 15/33 est préférentielle pour les IFR.
- La piste 13/31 est préférentielle pour les VFR.

A noter que la piste 13/31 ne possède pas de balisage de nuit.

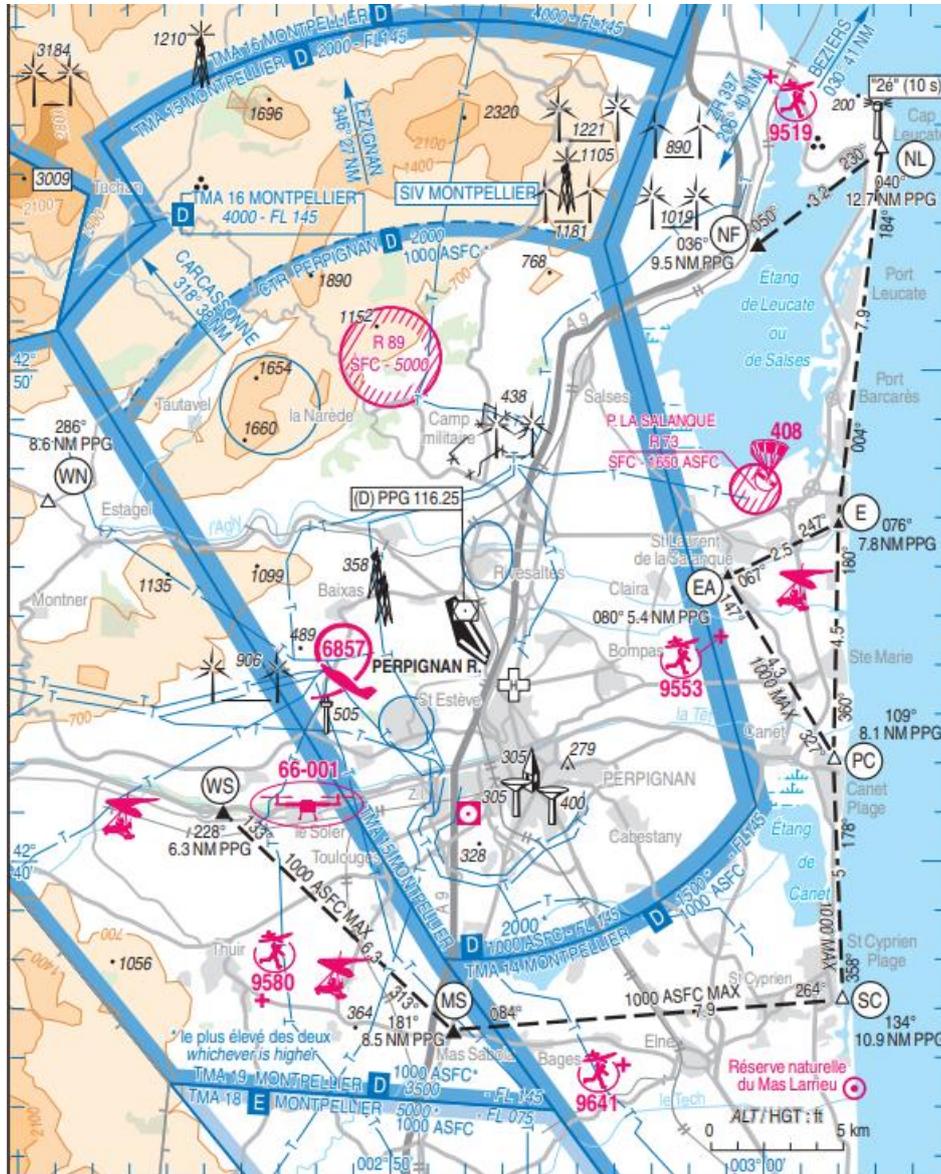
La piste 15/33 est limitée par vent traversier à:

- 25 noeuds sur piste sèche,
- 20 noeuds sur piste mouillée.

Le terrain de Perpignan est réputé pour ses vents forts.

4. Description de la CTR

La CTR de Perpignan est protégée par un espace aérien de classe D. Le contrôleur est responsable de tous les trafics se trouvant entre la surface du sol et 2000 pieds QNH (ou 1000 pieds QFE, selon le plus élevé des deux) et horizontalement à l'intérieur de la CTR.



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 contrôleur.**

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
33	Droite	1200 ft QNH	//
15	Gauche		
31	Droite		Le circuit d'aérodrome peut s'effectuer main GAUCHE pour la 31 et main DROITE pour la 13, SUR AUTORISATION DU CONTRÔLEUR. Cela évite de croiser l'axe 15/33.
13	Gauche		

Circuits interdits aux planeurs.

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Perpignan ne possède pas de point VFR dans la CTR. Le contrôleur tour pourra éventuellement indiquer la direction de sortie à l'aéronef :

Transit côtier :

Sens (trajectoire intermédiaire)	Altitude (QNH)
SC -> NL (PC - E)	1000 ft max
NL -> SC (E - PC)	1000 ft max

4.3 Le VFR spécial

Pas de consigne.

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.

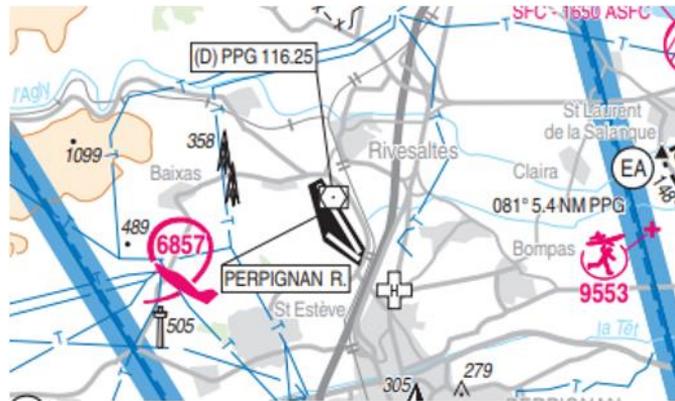
CONSEIL sur IVAO

Il est courant qu'en situation de météo défavorable (absence des VMC), certains pilotes désactivent la météo réelle sur 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

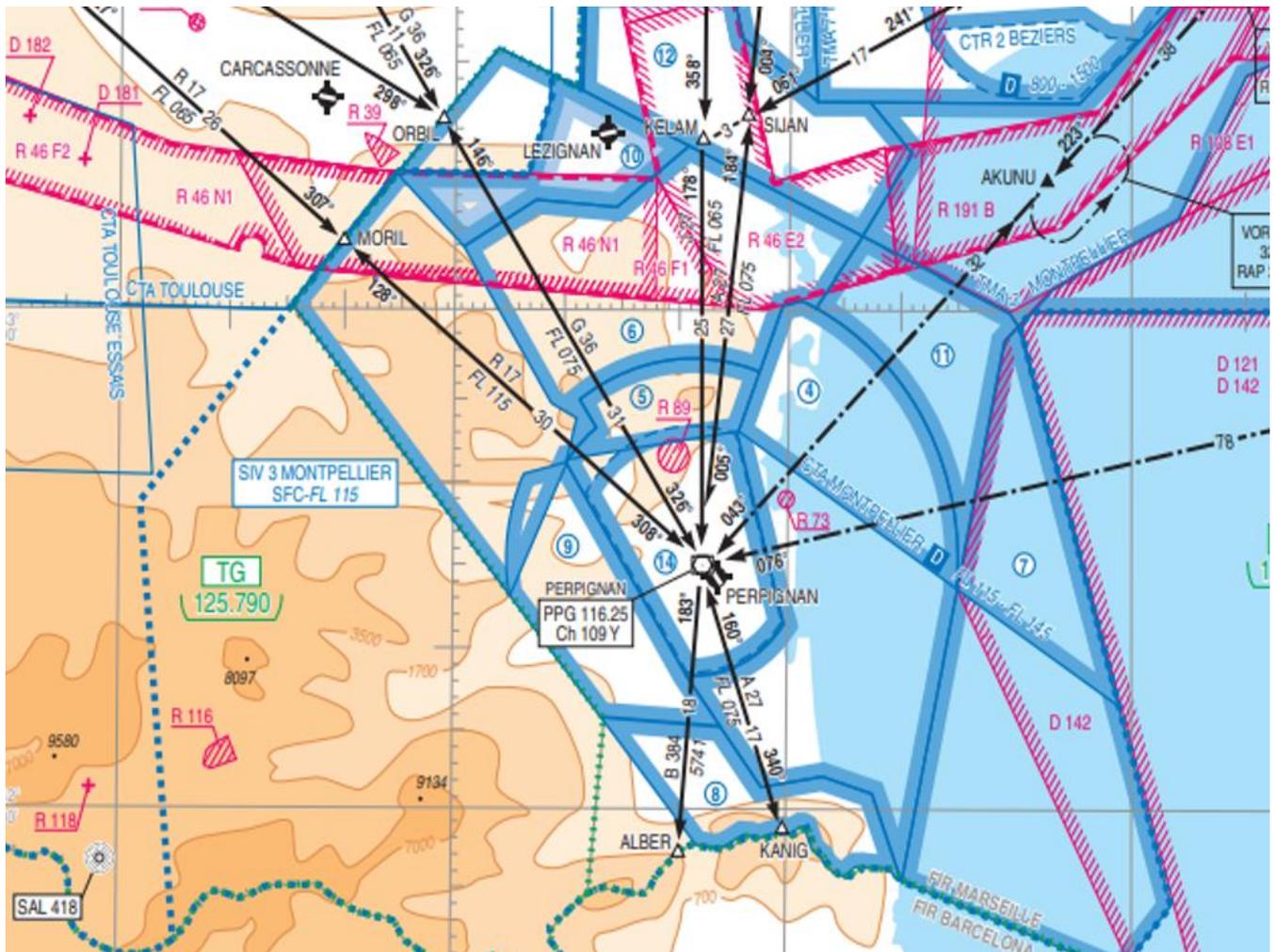
Il n'y a pas de points spécifiques aux hélicoptères dans le secteur de Perpignan. Ils utilisent les mêmes points de report que les aéronefs sauf qu'ils sont contraint de rester à une altitude réglementaire de 500ft. Le centre hospitalier de Perpignan, composé d'une Drope Zone se situe en bout des pistes 33/31, il est nécessaire d'anticiper les mouvements de l'hélicoptère afin d'éviter tout conflit entre les trafics.





5. Description de la TMA,CTA et du SIV

Les TMA de Montpellier (SW) s’étendent du Nord au Sud, de Lézignan jusqu’à la frontière espagnole. Les TMA montent jusqu’au FL 115 et les CTA jusqu’au FL 145. Le SIV, quant à lui, s’étend de la surface jusqu’au niveau 115. Enfin, la CTA au-dessus de Perpignan (CTA Marseille) est contrôlée par Marseille Control.





La liste des TMA du secteur est présentée ci-dessous :

Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 14	D	1000ft ASFC / 1500ft AMSL	FL 115	
TMA 15	D	1000ft AFSC / 2000ft AMSL	FL 115	
TMA 16	D	4000ft AMSL	FL 115	
TMA 17	D	FL 055	FL 115	
TMA 18	E	1000ft ASFC / 5000ft AMSL	FL 075	
	D	FL 075	FL 115	
TMA 19	D	1000ft AFSC / 3500ft AMSL	FL 115	
TMA 20	E	4000ft AMSL	FL065	
	D	FL065	FL 115	
TMA 21	D	3500ft AMSL	FL 115	
TMA 22	D	FL065	FL 115	
TMA 23	D	FL085	FL 115	
SIV 3	G hors TMA E en airways	SFC	FL 115	
CTA Montpellier	D	FL 115	FL145	Au Nord de Perpignan
CTA Marseille 4	D	FL 115	FL 145	Gérée par Marseille Control

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 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 Perpignan 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 des plafonds des TMA/CTA (FL115 ou FL145), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL110 ou au FL140. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Marseille).

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 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 Perpignan comporte quelques zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
R 46 E2	800 ft ASFC	4700 ft AMSL		Militaire
R 46 F1	800 ft ASFC	3700 ft AMSL		Militaire
R 46 N1	0 ft ASFC	800 ft ASFC	CORBIERE	Militaire
R 89	0 ft ASFC	5000 ft AMSL	OPOUL	Tirs sol/sol et mise en œuvre d'explosifs
D 142	0 ft ASFC	3000 ft AMSL	HEVEA	Entraînement des ACFT de l'aéronautique navale à la lutte anti-sous-marine
D 512	0 ft ASFC	9843 ft AMSL	PIC DE LA TAUSSE	Tirs sol/sol – Explosions à l'air libre

CONSEIL sur IVAO

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

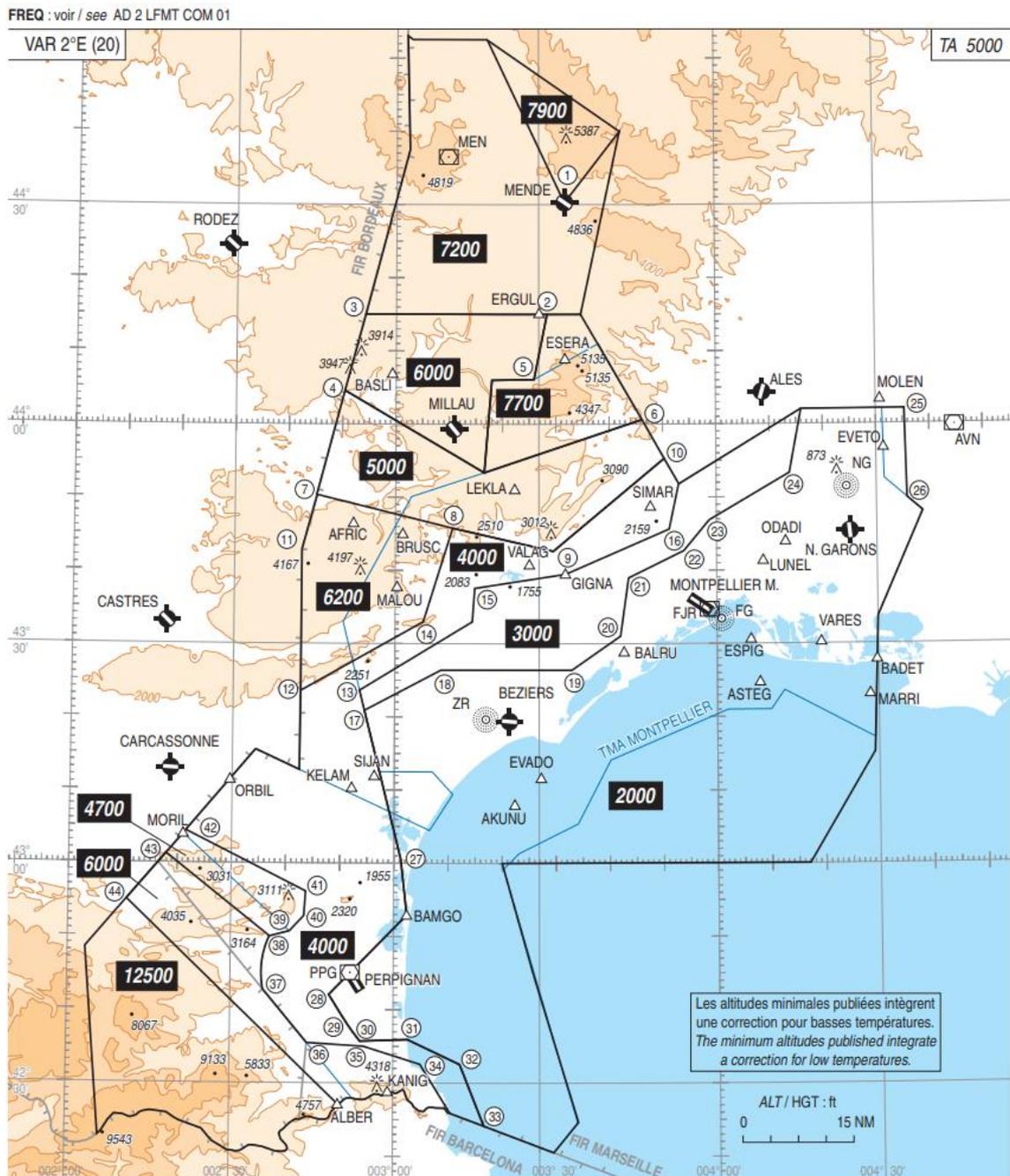
Les zones restreintes (R) et dangereuses (D) sont considérées par défaut comme inactives sur IVAO. Le Département SO est responsable de leur activation.

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 Perpignan sont très variées. De la mer aux reliefs au nord et à l'ouest, les AMG sont par conséquent plus hautes à l'ouest que à l'est de la plateforme. Les AMG sont une part importante du contrôle d'approche et ne sont pas à négliger.



Le respect des AMG est **obligatoire**.



5.3 Responsabilité de la position départ

Il n'y a pas de position départ sur LFMP.

5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Type	Niveau initial	Remarques
15	BGR 5S	CONV	By ATC	
	FJR 5S			
	KELAM 5S			
	SIJAN 5S			
	SUBIL 5S			
	KELAM 5W	RNAV	By ATC	
	ORBIL 5W			
	SIJAN 5W			
	BAMGO 5L			OMNI type B
33	BGR 5N	CONV	By ATC	
	FJR 5N			
	KELAM 5N			
	ORBIL 5N			
	SIJAN 5N			
	SUBIL 5N			
	ORBIL 5X	RNAV	By ATC	
	BAMGO 5R			OMNI type B

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Perpignan comportent un nom qui est fonction de la piste en service (5N, 5X, 5R pour la 33 et 5S, 5W, 5L pour la 15). Par conséquent, la piste en service peut être omise lors de la clairance de départ.



Les départs omnidirectionnels publiés

Les départs omnidirectionnels consistent à rejoindre le point BAMGO, situé au nord-est des installation.

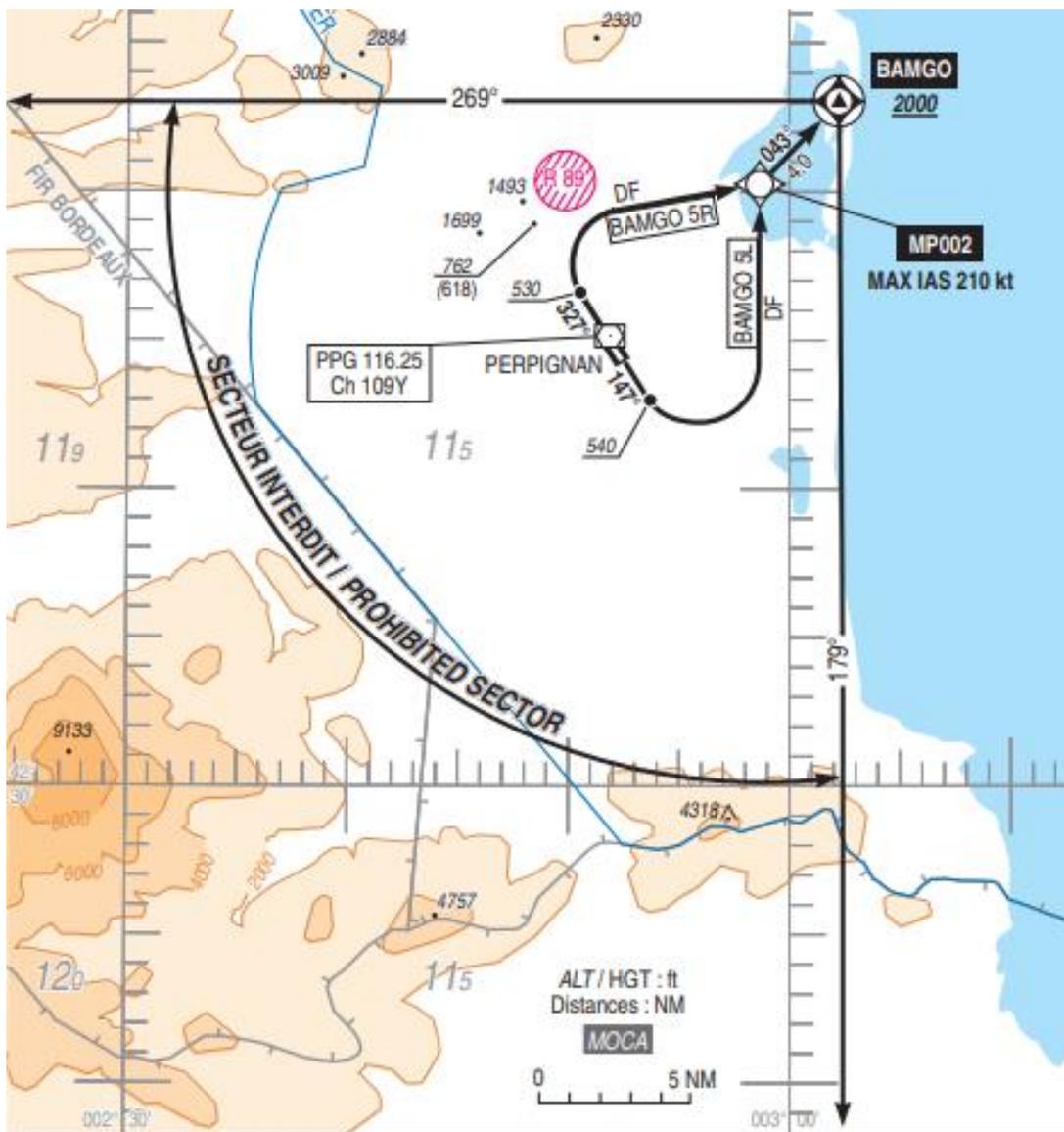
Départ RWY 15 :

BAMGO 5L : A 400ft AAL, tourner à gauche direct MP002 (MAX IAS 210kt), puis rejoindre BAMGO. A BAMGO (2000ft minimum) route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Départ RWY 33 :

BAMGO 5R : A 400ft AAL, tourner à droite direct MP002 (MAX IAS 210kt), puis rejoindre BAMGO. A BAMGO (2000ft minimum) route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

Ce départ est interdit pour les vols secteur Sud-Ouest !





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
15	ORBIL 3F	RNAV	BAMGO
	KELAM 3F		
	SIJAN 3F		
	FJR 3F		MP503
	SUBIL 3F		
	KANIG 3F		
	ORBIL 3Q - (by ATC)		
	KELAM 3Q - (by ATC)		
	FJR 3Q - (by ATC)		
33	ORBIL 3V	RNAV	LANET
	KELAM 3V		
	SIJAN 3V		
	FJR 3P	CONV	
	SUBIL 3P		
	KANIG 3P		



5.6 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
33	ILS /LOC (IAF : LANET)	-	PL (111.75) PPG (116.25) PL (351)	D5.9NM PL 2000 ft	Montée dans l'axe. A 450 (315) tourner à droite pour rejoindre et suivre RDL 043° PPG (RM 043°) en montée vers 2000 (1865). A 9 NM PPG, tourner à droite pour suivre l'arc DME 11 NM PPG. A LANET intégrer l'attente à 2000 (1865).
	RNP Z (IAF : LANET)	-	-	FP33Z (2000 ft)	Montée directe vers MP410, puis tourner à droite vers BAMGO (185 kt), puis vers MP411 (210 kt), puis direct vers LANET pour intégrer l'attente en montée vers 3000 (2865) (220 kt).
	RNP Y (IAF : LANET)	IMP33	-	FP33Y (2000 ft)	Montée dans l'axe. A 480 (345) tourner à droite pour rejoindre et suivre le RDL 223° BAMGO (RM 043°). A BAMGO (185 kt), tourner à droite vers MP411 (205 kt), puis direct vers LANET pour intégrer l'attente en montée vers 3000 (2865) (220 kt).
	VOR (IAF : LANET)	-	PPG (116.25)	D6.7NM 2000 ft	Monter sur RDL 150° PPG (RM 330°). A PPG tourner à droite pour rejoindre et suivre RDL 043° PPG (RM 043°) en montée vers 2000 (1856). A 9 NM PPG, tourner à droite pour suivre l'arc DME 11 NM PPG. A LANET intégrer l'attente à 2000 (1856).
15	VPT	-	-	-	-
	RNP (IAF: BAMGO, MP502, MP503)	IMP15	-	4500 ft	Monter vers MP510 puis tourner à gauche vers LANET (MAX IAS 220 kt) pour intégrer l'attente en montée vers 3000 (2870). Pente ATS 4%.

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 tout de même possible de donner des DCT hors de la TMA mais seulement en accord avec les positions adjacentes et la [LOA interne à la FIR de Marseille](#).

Les départs seront autorisés à monter aux niveaux 130 ou 140 suivant les destinations.

Prêtez attention aux altitudes que vous autorisez pour ne pas faire descendre les avions 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 haute que le plancher (FL060 pour la TMA17, 1500ft pour la TMA14,...).



5.7 Les circuits d'attente publiés

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement	Rapproch.	Protection
15	BAMGO (RNAV)	Gauche	157° ; 1 minute	337°	IAS : 220 kt Zp : 5000 – FL80
33	LANET (CONV)	Droite	284° ; 7.5 NM PPG	104° ; 11M PPG	IAS : 220 kt Zp : 3000-FL070
	LANET (RNAV)	Droite	354° ; 1 minute	174°	IAS : 220 kt Zp : 3000-FL080
	PL	Gauche	328° ; 1 minute	148°	IAS : 220 kt Zp : 10000 ft
	PPG (par CTL)	Droite	284° ; 1 minute	104°	IAS : 220 kt Zp : 5000-FL120



5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Perpignan comporte un seul aérodrome géré par un agent AFIS.

5.8.1 Les AD contrôlés

Non concerné

5.8.2 Les AD sous agent AFIS

Nom	LEZIGNAN CORBIERES (LFMZ)
Position ATC	TWR : 121.200 (AFIS) 
Altitude	204 ft (7 hPa)
Aides radionav.	PPG (116.25) CS (345) ZR (397)
CTR	TMA 18 MONTPELLIER : 4000 ft – FL065 (classe E) SIV MONTPELLIER 5 : SFC – FL145 (classe G)
Pistes	08 (078°) ; TODA 1080, ASDA 1000, LDA 1000 26 (258°) ; TODA 1100, ASDA 1000, LDA 1000 08L (078°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 800 26R (258°) ; TODA 800, ASDA 800, LDA 800
Circuits AD	<u>RWY 08</u> : main droite 1200 ft <u>RWY 26</u> : main gauche 1200 ft
Sorties VFR	-
Remarques	Proche des zones règlementées R46 (E2, N1 et F1)

RAPPEL

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

5.8.3 Les AD en auto-information

Non concerné

5.8.4 Les héliports

Non concerné



6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [Documents de contrôle de la FIR de Marseille](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contacts 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](#).