

Manuel d'exploitation de « Pamandzi - Dzaoudzi » FMCZ



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
20/03/2025	2503	Vérification AIRAC 2503
23/01/2025	2501	Vérification AIRAC 2501 Suppression NDB FJO et approches/attentes associées Révision paragraphe outils de contrôle

Table des matières

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	10
3.3 La piste.....	11
4. Description de la CTR	12
4.1 Le circuit d'aérodrome	13
4.2 Les entrées/sorties/transits	13
4.3 Le VFR spécial	14
4.4 La gestion des hélicoptères	14
5. Description de la TMA et du SIV.....	15
5.1 Les zones réglementées	17
5.2 Altitudes Minimales de Guidage	18
5.3 Responsabilités de la position Départ	18
5.4 Les procédures de départ.....	18
5.5 Les procédures d'arrivée	18
5.6 Les procédures d'approche	19
5.7 Les circuits d'attente	20
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur.....	21
5.8.1 Les AD contrôlés	21
5.8.2 Les AD sous agent AFIS.....	21
5.8.3 Les AD en auto-information	21
5.8.4 Les héliports	21
6. Crédits.....	22
6.1 Contributeurs	22
6.2 Liens utiles.....	22
6.3 Rester en contact	22

1. Généralités

L'aéroport de Mayotte – Marcel Henry est situé à 4km au Sud Est de Dzaoudzi, chef-lieu de jure de Mayotte.

Mayotte est une ile de 376 km², située dans l'océan Indien, à l'ouest de Madagascar. Connue pour son lagon splendide, « la passe en S », Mayotte est une destination de choix pour les amateurs de paysages, randonnée, ...

Code OACI	FMCZ
Code AITA	DZA
Nom de l'aéroport	Pamandzi – Dzaoudzi
Altitude du terrain	23 ft (1 hPa)
Coordonnées Géographiques	S12° 48' 24'' E045°16' 50''
Situation Géographique	4 km SE de Dzaoudzi
Déclinaison magnétique	8° W (20)
Piste	16/34
Aides à la radionavigation	DZP (VOR/DME) : 113.50

2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Dzaoudzi Tour	FMCZ_TWR	119.200	00:00 - 24:00	

Il n'existe qu'une seule position ouvrable sur Mayotte, comme en vrai, les mouvements au sol ainsi que la gestion des pistes est effectuée sur la fréquence tour, l'approche et les départs sont gérés par l'approche de Moroni ou le centre de Antananarivo.

Aucun dégroupement n'est donc possible sur Mayotte.

RAPPEL

Si un ATC ouvre une position supérieure au sol, il doit contrôler toutes les positions inférieures non ouvertes dans la mesure de ses compétences et de la densité du trafic.

CONSEIL sur IVAO

Il est préférable que votre première expérience sur l'aéroport se fasse sur une position tour ou sol, afin de vous familiariser avec le terrain et ses spécificités.

¹ Sur certaines positions de contrôle, des FRA (Facility Rating Assignments) s'appliquent. Cela signifie que le contrôleur doit avoir un grade minimum pour être autorisé à ouvrir la position. Cependant sur Mayotte le grade minimum « AS1 » suffit pour ouvrir la position FMCZ_TWR.

2.2 Les outils de contrôle

2.2.1 Aurora

Charger le secteur « FMCZ » comprenant l'aérodrome de Dzaoudzi et ses environs, contenu dans l'ensemble « RE – FMEE Reunion - FMCZ Mayotte ».

Le manuel d'utilisation d'Aurora est disponible [via ce lien](#).

2.3 ATIS

Votre ATIS doit être rempli en anglais. Respectez le format donné :

- Nom de votre position : **Dzaoudzi Tower**
- Station METAR : **FMCZ**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **16 ou 34**
- La ou les pistes en service pour l'atterrissage : **16 ou 34**
- TL (Transition Level) : **FL050** (1013<QNH<1048) ou **FL060** (977<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : ft **4 000**
- 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, cependant sur Mayotte il n'y a pas d'Approche. C'est donc la tour qui, quand elle est connectée, s'occupera de calculer le niveau de transition.

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

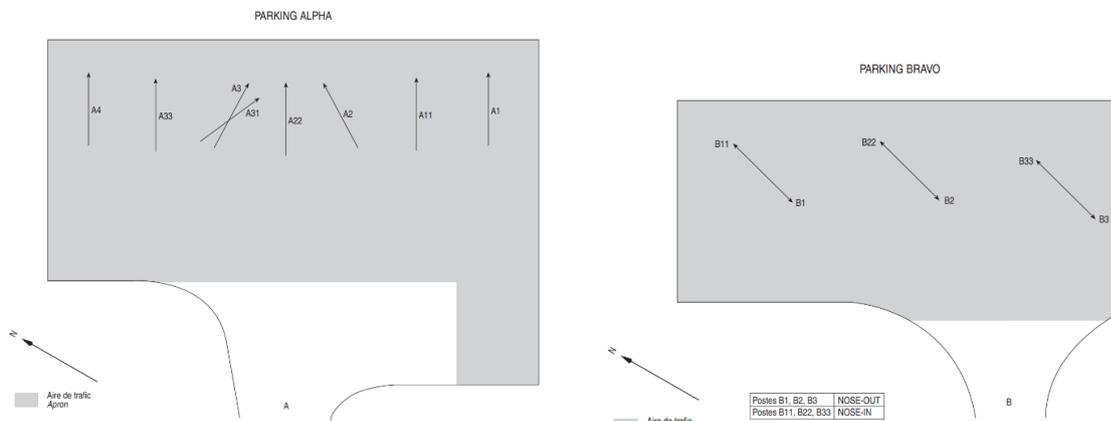
3.1 Les aires de trafic

L'aire de trafic de l'aéroport est desservie principalement par le taxiway principal (Taxiway A). Le stationnement des avions est réparti sur les différents parkings disponibles, à savoir le parking civil principal devant le terminal, capable d'accueillir différents types d'avions (Boeing, Airbus, ATR, etc).

Une aire secondaire accessible par le Taxiway B, est possible pour les avions de plus petites catégories (ATR, Casa, etc).

Et enfin une aire dédiée à l'aviation générale est accessible par les Taxiway C et D.

A savoir que les appareils militaires en fonction de leur nature sont garés sur le Parking B (Avions) ou l'aire d'aviation générale (Hélicoptères).



Seul les portes A2 et A3 possèdent des passerelles, ils n'y donc pas de portes attribuées spécifiquement aux compagnies, les vols commerciaux étant privilégiés sur les portes avec passerelles, notamment les catégories d'avion C et D.

Tous les autres parkings sont sans passerelles leurs attributions est libre à la charge du contrôleur en fonction du trafic au sol, et sont notamment utilisé par le plus petit avion plus indépendant type ATR, Embraer, etc.

Aux vues de la faible place sur l'apron, attention lors des manœuvres au sol ou des repoussages qui peuvent monopoliser les voies de roulement.

La documentation de l'aéroport est très complète concernant les capacités d'accueil des différents stands :

PARKING ALPHA
POSTES DE STATIONNEMENT / Parking stands

Poste Stand Avion Aircraft	A1	A2	A3	A31	A4	A11	A22	A33
A220-300	X	X	X***	X		X	X	X
A319/320/321	X *	X	X			X	X	X
A310-200/300		X	X					
A330-200/300		X	X			X	X	X
A350-800		X	X			X	X	X
ATR 42/72-600	X				X	X	X	X
B737	X	X	X			X	X	X
B757		X						
B767-200		X	X					
B777-200/300		X	X					
B787-800		X	X			X	X	X
E135/E145	X	X***	X***		X	X	X	X
EMB120	X	X***	X***		X	X	X	X
EMB190	X	X	X***	X	X**	X	X	X
FA50	X				X			

* Uniquement les versions sans Sharklet / Only non-Sharklet versions.

** EMB190 autorisé si et seulement si le poste A3 est occupé par 1 code C max / EMB190 allowed if and only if A3 stand is engaged with one aircraft with a C code letter max.

*** Stationnement autorisé mais accostage passerelle impossible / Parking allowed but contact with jetways impossible.

PARKING BRAVO
POSTES DE STATIONNEMENT / Parking stands

Poste Stand Avion Aircraft	B1	B11	B2	B22	B3	B33
C208	X	X	X	X	X	X
BE200	X	X	X	X	X	X
LET410	X	X	X	X	X	X
FA7X / FA8X / FA50	X	X	X	X	X	X
EMB120	X	X	X	X	X	X
E135 / E145	X	X	X	X	X	
CASA CN235	X	X	X	X	X	
P68	X	X	X	X	X	X
ATR42	X	X	X	X	X	X
ATR72	X	X	X	X	X	

CONSEIL sur IVAO

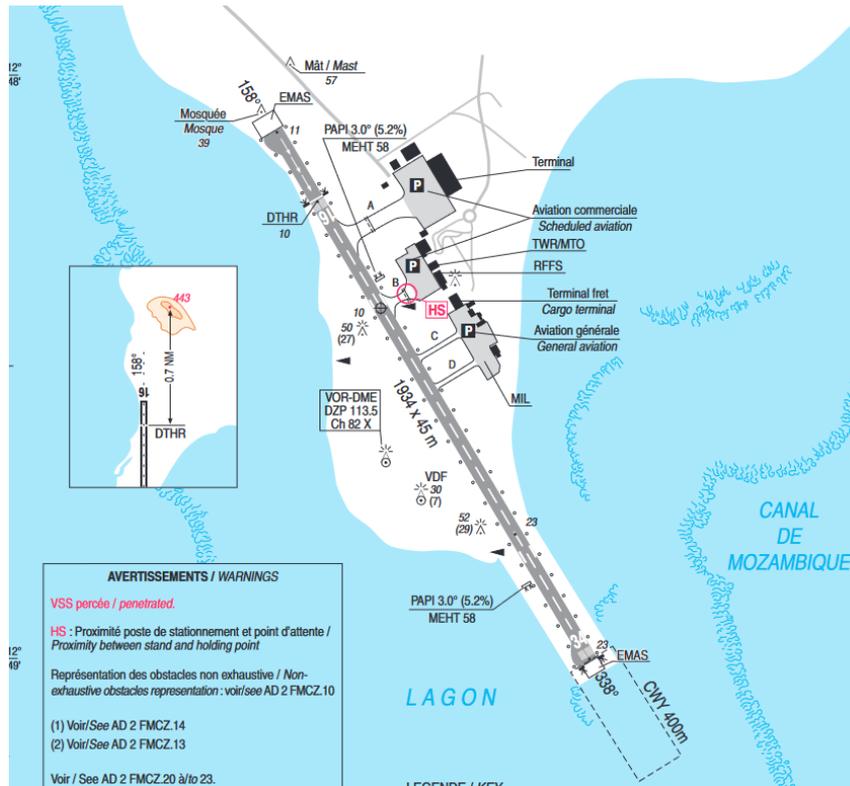
Pour plus de réalisme, essayez d'assigner, dans la mesure du possible, une place de stationnement aux trafics à l'arrivée et évitez de faire « rouler à convenance ».

3.2 Les voies de roulage

Les voies de roulage sont assez simples à Mayotte :

- Le taxiway principal A qui dessert le parkings A, amène à la piste 16/34.
- Le taxiway secondaire B qui dessert le parking B, amène à la piste 16/34.
- L'aire d'aviation générale desservie par C et D, amène à la piste 16/34.

Attention : « Roulage de nuit ou par visibilité < 800 m interdit sur les TWY C et D ».



TWY	CODE
TWY A	F
TWY B	E
TWY C, D	A

RAPPEL

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulages est de la **responsabilité du contrôleur Tour (TWR)** sur Mayotte. En particulier, il approuve le repoussage et ordonne le roulage des aéronefs jusqu'au point d'attente.

Sur la plateforme, c'est également lui qui délivre les autorisations de départ (à privilégier pendant le roulage pour assurer sa validité).

***A Mayotte, les autorisations de départ sont données durant le roulage.**

3.3 La piste

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
16	158	1934 m x 45 m	1934 m	2234 m	1934 m	1682 m
34	338		1815 m	1815 m	1915 m	1915 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Piste	Points d'arrêt	TODA
16	A	1944 m
	B	1692 m
	C	1494 m
	D	1394 m
34	A	Interdit
	B	Interdit
	C	744 m
	D	844 m

A Mayotte, le QFU préférentiel est le 158°, soit la piste 16 pour les atterrissages et les décollages.

Veuillez prendre connaissance des recommandations ci-dessous :

Piste 16 :

- Approche de nuit autorisé uniquement si la (RVR) est \geq 5000 m.
- Approche en 16 suivit d'une (MVL) en 34 sont interdite de nuit.

Piste 34 :

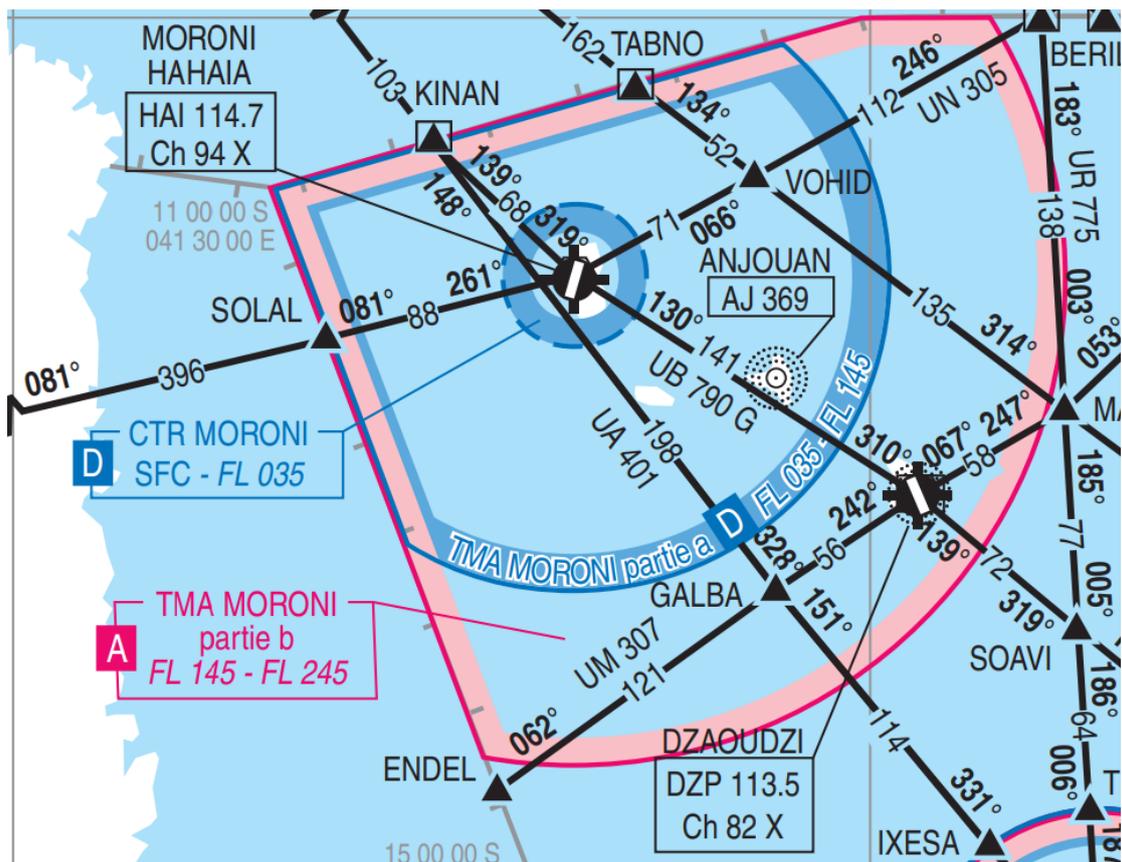
- Présence d'obstacle dans la trouée de décollage.
- Approches en 34 suivit d'une (MVL) en 16 sont interdites de nuit.

Attention particulière sur la longueur de la piste qui est relativement courte, mais accueille quand même des avions de Cat D, renseignez-vous les procédures de remises de gaz de chaque approche.

4. Description de la CTR

Il n'y a pas de CTR sur Mayotte, l'aéroport est situé dans un espace de classe G.

Cependant, le contrôleur tour est responsable de la circulation d'aérodrome dans les abords du terrain. Cette notion « d'abords du terrain » étant floue, on considérera sur IVAO un cercle d'un rayon de 20 nm, centré sur l'aérodrome, où les avions au départ ou à destination de Mayotte contacteront la tour. Les services rendus par la tour à ces trafics seront similaires à ceux rendus dans une CTR de Classe D.



RAPPEL

La pénétration des abords de l'aérodrome de Mayotte pour les trafics au départ ou à destination de FMCZ est similaire à un espace de classe D. Cette pénétration 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

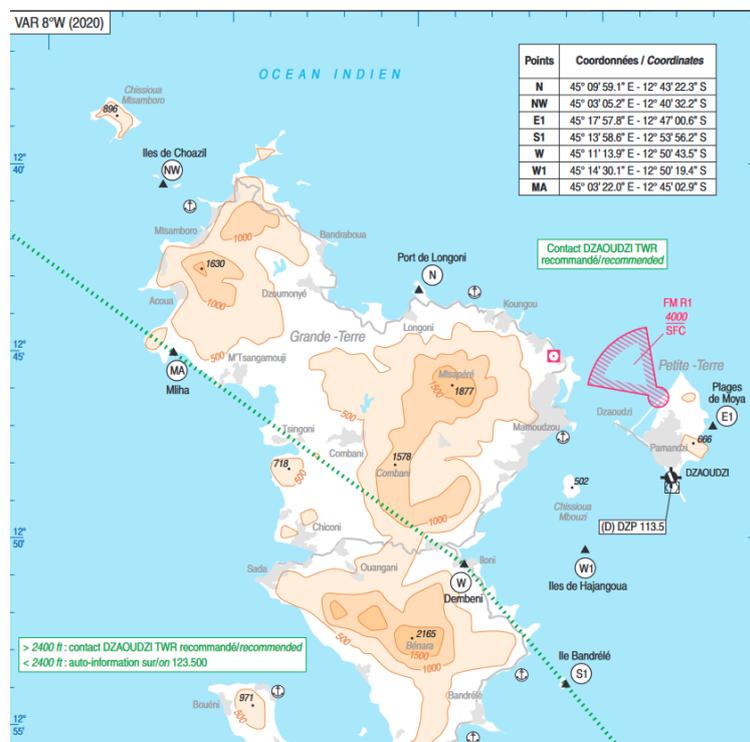
Le circuit d'aérodrome s'effectue comme publié, **sauf autorisation contraire du contrôle.**

Piste	Main	Altitude (QNH)	Remarques
16	Droite	1000 ft	N/A
34	Gauche		

4.2 Les entrées/sorties/transits

Bien qu'il n'y ait pas de CTR sur Mayotte, il existe des points de reports publié (voire carte ci-contre), ainsi que des recommandations de contact de la tour en fonction de l'altitude et/ou la position relatif au terrain.

Points	Noms
NW	Iles de Choazil
N	Port de Longoni
MA	Mliha
E1	Plage de Moya
W	Dembeni
W1	Iles de Hajangoua
S1	Iles Bandrélé



Attention : « L'agglomération de Mamoudzou, à 6 km au NW doit être survolée à une hauteur MNM de 1600 ft sauf pour les besoins d'atterrissage et de décollage et des manœuvres qui s'y rapportent ».

4.3 Le VFR spécial

Les conditions VFR spécial ne sont pas applicables à Dzaoudzi. En effet, ces dernières ne sont définies que pour une CTR. Dzaoudzi en étant dépourvu, il n'y a pas de VFR spécial à Dzaoudzi.

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 le 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

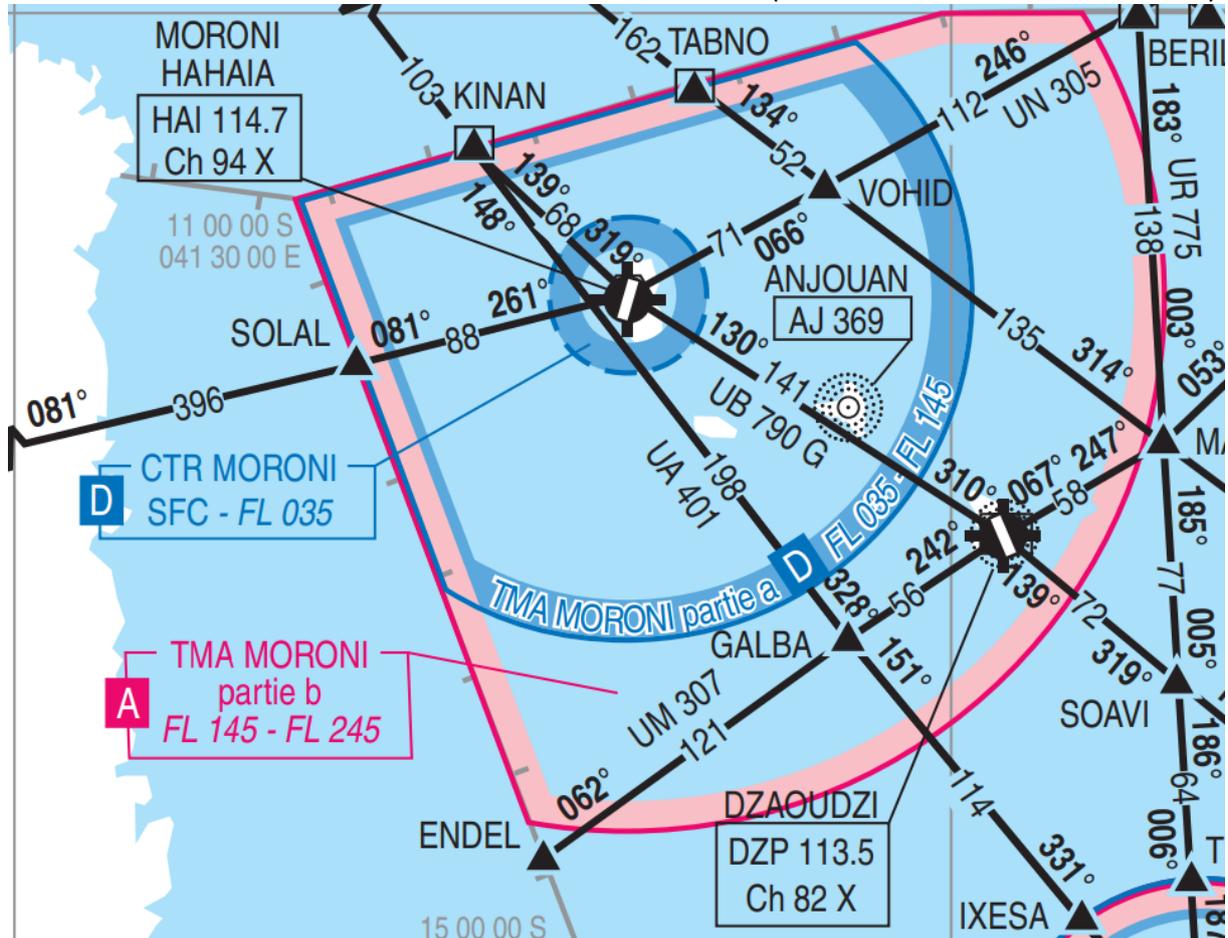
Il existe une aire hélicoptère sur Mayotte située sur l'aire d'aviation générale, des hélicoptères civils, médicaux, ou militaires, y circulent.

La nature des vols peut varier : survol touristique, vol privée, vol sanitaire (vers l'hôpital de Mamoudzou), opération militaire, ...

Les hélicoptères utilisent la piste en service avant de translater sur les points d'arrêt C ou D pour se rendre sur l'aire de posée.

5. Description de la TMA et du SIV

Encore une fois à Mayotte, il n'y a pas de TMA ou de SIV, cependant l'aéroport est situé juste sous la TMA Classe A de MORONI (voire carte en dessous).



Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA Partie a	D	FL035	FL145	N/A
TMA Partie b	A	FL145	FL245	
FIR Antananarivo	G	SFC	FL195	
UIR Antananarivo	A	FL195	UNL	

RAPPEL

Dans la TMA « partie a » qui est un espace de classe D, sa pénétration est soumise à clearance, le contact radio entre pilotes et ATC y est obligatoire et l'ATC doit assurer la séparation IFR/IFR et l'information de trafic entre IFR/VFR et VFR/VFR.

La TMA « partie b » est un espace de classe A, ce qui implique que sa pénétration est interdite pour les VFR, une clearance est nécessaire pour y pénétrer et l'information de trafic est fournie autant que possible.

Enfin, le reste de l'espace en dehors des TMA est un espace de classe G où seule l'information de trafic est fournie si possible et le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR.

CONSEIL sur IVAO

Sur IVAO, la gestion de la TMA (Terminal Manoeuvring Area) et du SIV (Secteur d'Information en Vol) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Mayotte il n'y a pas de position de contrôle Départs (DEP) ni Approche (APP). Par conséquent, le contrôleur d'approche de Moroni ou le CTR d'Antananarivo 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 manque de TMA, le contrôleur tour n'est pas autorisé à délivrer une clearance d'altitude sans se coordonner avec le CCR (FMMM). Si aucun ATC connecté, donnez l'altitude de transition du terrain comme niveau initiale.

5.1 Les zones réglementées

Le secteur de Mayotte comporte une zone réglementée :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
FM R1	SFC	4000 ft AMSL	Champ de tir des BADAMIER	Défense, tir sol

Cette zone est possiblement activable par NOTAM (voir la partie « [Outils SO](#) » du site de la Division France).



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

Cette zone de l'Océan Indien ne possède pas de radar, les AMG sont donc inexistantes et le contrôle se fait de manière procédurale.

5.3 Responsabilités de la position Départ

Il n'existe pas de position Départ à Mayotte.

5.4 Les procédures de départ

Il n'existe aucune SID publiée sur Mayotte (FMCZ), les départs omnidirectionnels sont donc préférentiels, et il existe des recommandations pour ces départs :

- Piste 16 :
« Monter RM 158° jusqu'à 1200 (1177) ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route »
- Piste 34 :
Il n'y a pas de consignes publiées cependant les départs IFR à vue sont autorisés si la visibilité est supérieure ou égale à 4000m, attention particulière sur le relief en proximité du seuil piste 16.

Pour un départ omnidirectionnel en 34 vous pouvez prévoir une montée dans l'axe de la piste RM 338° jusqu'à 4000 (3977) ft, puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route.

5.5 Les procédures d'arrivée

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

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
34	HAY 1D	CONV	DZP	3000 ft à l'IAF
	SOAVI 1D	CONV		

A savoir que ces STAR sont très peu utilisées de par leurs non-praticités. Les arrivées sont conventionnelles et mènent vers des approches VOR.

5.6 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
16	RNAV (GNSS)	LOGMI	N/A	FCZ16 (3000ft)	Monter vers CZ410 , puis tourner à gauche direct CZ400 en montée vers 3100 (3090) Palier d'accélération non étudié.
	VOR	DZP	DZP (113.5)	11 nm DZP (2500ft)	Monter RDL 341° DZP (RM 161°), à DZP suivre RDL 161° DZP (RM 161°), à 4.5 nm DZP virer à gauche vers DZP en montée vers 3000 (2977). Monter à 2300 (2277) avant d'accélérer en palier.
34	RNAV (GNSS)	PIPAT	N/A	FCZ34 (3000ft)	Monter vers CZ510 , puis tourner à gauche direct CZ504 en montée vers 3100 (3077). Palier d'accélération non étudié.
	VOR Z	DZP	DZP (113.5)	5.3 nm DZP (1600ft)	Monter RDL 152° DZP (RM 332°). A DZP suivre RAD 331° DZP (RM 332°). A 5 nm DZP virer à droite vers DZP en montée vers 3000 (2977). Monter à 2300 (2277) avant d'accélérer en palier.
	VOR Y	DZP	DZP (113.5)	12 nm DZP (1600ft)	Monter RDL 152° DZP (RM 332°). A DZP suivre RAD 331° DZP (RM 332°). A 5 nm DZP virer à droite vers DZP en montée vers 3000 (2977) pour intégrer l'attente DZP. Monter à 2300 (2277) avant d'accélérer en palier.
	VOR X	DZP	DZP (113.5)	4.8 nm DZP (1600ft)	Monter RDL 332° DZP . A 2100 (2077) virer à droite vers DZP en montée vers 3000 (2977) pour intégrer l'attente. Ne pas virer avant DZP. Monter à 2300 (2277) avant d'accélérer en palier

Les approches préférentielles sont les approches RNAV (GNSS).

RAPPEL

Attention : sur Mayotte un avion ne peut débuter une approche si celle-ci est toujours utilisée par le trafic précédent. Ces séparations imposées par les limites du terrain sont à prendre en compte lors des autorisations d'atterrissage.

5.7 Les circuits d'attente

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Eloignement (Cap ; distance)	Rapproch.	MSA	Protection
16	LOGMI	Droite	338° ; 1 minutes	158°	3000 ft	MAX 220 kt ZP 8000
	DZP (113.5)	Droite	142° ; 1 minutes	322°	3000 ft	MAX 220 kt ZP 8000
34	PIPAT	Droite	158° ; 1 minutes	338°	3000 ft	MAX 220 kt ZP 9000
	DZP (113.5)	Gauche	357° ; 1 minutes	177°	3000 ft	MAX 220 kt ZP 8000

5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Mayotte comporte un site en auto-information (A/A), ainsi que des héliports.

5.8.1 Les AD contrôlés

Pas d'aérodrome contrôlé dans le secteur de Mayotte.

5.8.2 Les AD sous agent AFIS

Pas d'aérodrome sous agent AFIS dans le secteur de Mayotte.

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	LF9762 - Site Dapani
Position ATC	A/A (123.5)
Altitude	7 ft
ATS adjacents	TMA partie b MORONI : FL145 – FL245 (classe B)
Pistes	N/A
Circuits AD	N/A
Remarques	Terrain ULM, piste libre d'utilisation

5.8.4 Les héliports

Indicatif	Nom
LF9761	CHU de Mamoudzou

6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO.

6.2 Liens utiles

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

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](#).