

# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

Cette page vise à attirer l'attention des pilotes d'aviation commerciale et générale sur le contexte aéronautique et les principales menaces associées à un aéroport. Leur identification est issue d'un travail collaboratif entre opérateurs de la plate-forme (exploitants aériens, exploitant de l'aéroport, prestataire de service de navigation aérienne, aéroclubs, Météo-France...) en confrontant les éléments de leurs systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Les membres des Local Safety Team (LST) de chaque plate-forme ont validé ces informations.

Mise à jour : 30/05/2017

## Sommaire

### GENERALITES / ENVIRONNEMENT

- Environnement montagneux qui impacte l'utilisation de la plate-forme en transport public
- Nombreuses activités aériennes pratiquées aux abords de la CTR
- Phénomènes météorologiques significatifs pour l'aéronautique
- Risque de pression temporelle liée à l'arrivée de la nuit

### ARRIVEE

- Convergence des trajectoires VFR et IFR
- Environnement montagneux qui augmente la probabilité de remise de gaz
- PAPI en piste 36 avec spécificités
- Cadence d'approche faible qui peut générer une longue attente

### PISTE

- Piste avec pente descendante

### CLAIRANCE IFR / ROULAGE

- Taxiways d'accès à la piste très courts
- Clairance IFR de départ souvent limitée à 4000 ft

### DEPART

- Décollages de nuit soumis à accord de l'exploitant
- Environnement montagneux qui restreint le choix de la piste

## AVERTISSEMENT

Ces informations sont publiées uniquement à titre indicatif et informatif, et ne sont pas exhaustives. Nous nous efforçons de les maintenir à jour. Elles constituent un complément mis à disposition dans le cadre de la préparation des vols, mais ne se substituent en aucun cas à la documentation aéronautique de référence diffusée au travers de l'AIP France, des NOTAM et des Sup AIP.

**Remerciements :** ont notamment contribué à l'élaboration du contenu de cette page les compagnies aériennes Air Corsica, Air France et Hop ! et les pilotes d'aéroclubs locaux, qui ont apporté leur expertise et le matériel pédagogique.

# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## Environnement montagneux qui impacte l'utilisation de la plate-forme en transport public

Les exploitants aériens sont soumis au dépôt d'un dossier à la DSAC avant la mise en service d'une nouvelle ligne, selon la masse et le nombre de passagers (réf AD 2LFKC ADC TEXT01 \$2).

- Qualification des équipages par reconnaissance de site ou entraînement sur simulateur ;
- Procédure publiée sur le SIA en piste 18 uniquement et prévoir le dépôt d'un dossier ;
- Arrivée piste 36 selon dossier avec instructions spécifiques pour la manœuvre à vue.

**En piste 18** le MAPT est très loin de la piste et l'atterrissage manqué post-MAPT tous moteurs en fonctionnement est à définir par la compagnie. Des turbulences sont possibles jusqu'en courte finale.

**En piste 36** la proximité du relief gêne la vent arrière, raccourcit l'étape de base (encore plus si le vent d'ouest est fort) et crée des turbulences, des rabattants et du cisaillement vertical en vent arrière, en base et en finale.



# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## Nombreuses activités aériennes pratiquées aux abords de la CTR

Parapentes, parachutes, aéronefs en entraînement aérien, ou encore vols VFR touristiques, dans la CTR ou aux abords immédiats de celle-ci, les activités aéronautiques sont nombreuses et variées, et peuvent être accrues par la présence de trackers et de canadiens en mission feu.

### Zone 434 de parachutage :

Zone active environ un jour sur deux, largages généralement à 1000 ft, 3000ft et FL120. Elle est située à proximité de la finale piste 18 / montée initiale piste 36, entre les points E et EA. Cette zone 434 regroupe en fait 11 zones de posé dans un rayon de 3 NM.

### Activité parapente possible :

- **En CTR** à proximité du point E (4 occurrences d'intrusions en CTR en 2015) ;
- **Hors CTR** au sud du point E ainsi que travers piste et à l'Est (sites non agréés FFVL).

## Phénomène météorologiques significatifs pour l'aéronautique

### Vent fort d'ouest ou du sud-ouest

- **Possibilité de ne plus pouvoir décoller lorsque le vent au sol prend une direction Sud** : le vent permet alors l'atterrissage en piste 18 mais pas le décollage du fait des conditions particulières à remplir sur ce QFU (accord DSAC et dépôt d'un dossier). Les possibilités de décollage en piste 36 sont alors conditionnées par la limite de vent arrière propre à chaque avion ;
- **Turbulences et rabattants** au seuil 18 et au débouché du col de Marsolinu (fin de vent-arrière main gauche 36) ;
- **Base main gauche 36 raccourcie** en temps à cause du vent d'Ouest qui pousse l'avion par l'arrière.

### Orages

Les conditions orageuses peuvent avoir un impact sur l'exploitation du **NDB CV** (ARR LIBLO2, Attente).

## Risque de pression temporelle liée à l'arrivée de la nuit

Le terrain n'est pas agréé pour les atterrissages de nuit. Les équipages VFR et IFR peuvent être soumis à la pression temporelle créée par l'arrivée de la nuit aéronautique.

# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## Convergence des trajectoires IFR et VFR

Avant d'entreprendre l'approche piste 18, les équipages IFR doivent s'assurer auprès du contrôle que la trajectoire finale et la piste sont dégagées de tout trafic. En cas d'affluence, les vols VFR peuvent donc être nombreux à attendre hors de la CTR, aux points E, W et S, entre 1000 et 2000 ft.

## Environnement montagneux qui augmente la probabilité de remise de gaz

A cause de la durée importante des évolutions à vue dans la dernière phase d'approche, et du fait des nombreux reliefs aux abords de l'aéroport, **la probabilité d'atterrissage manqué est accrue**.



**Vidéo : Approche LOC 18 pour MVL 36 à Calvi**  
(le téléchargement peut être lent)

**Note** : il s'agit de trajectoires réelles extraites de vols commerciaux effectués par les compagnies aériennes desservant la plate-forme et reproduites dans un environnement quasi-réaliste (Google Earth) puis optimisées pour mettre l'accent sur les menaces spécifiques à ces trajectoires d'approches.

### Avions multi moteurs

Ne pas entreprendre d'approche, un moteur en panne, sauf cas d'urgence justifiant une décision contraire du pilote.

### Approches à vue successives

Les possibilités de rattrapages en vitesse et de gestion des approches interrompues ou atterrissages manqués les rendent impossibles pour cause de convergence des trajectoires.

### Piste 18

Des obstacles à l'ouest et proche du seuil dans la surface latérale peuvent induire des turbulences en courte finale.

### Piste 36

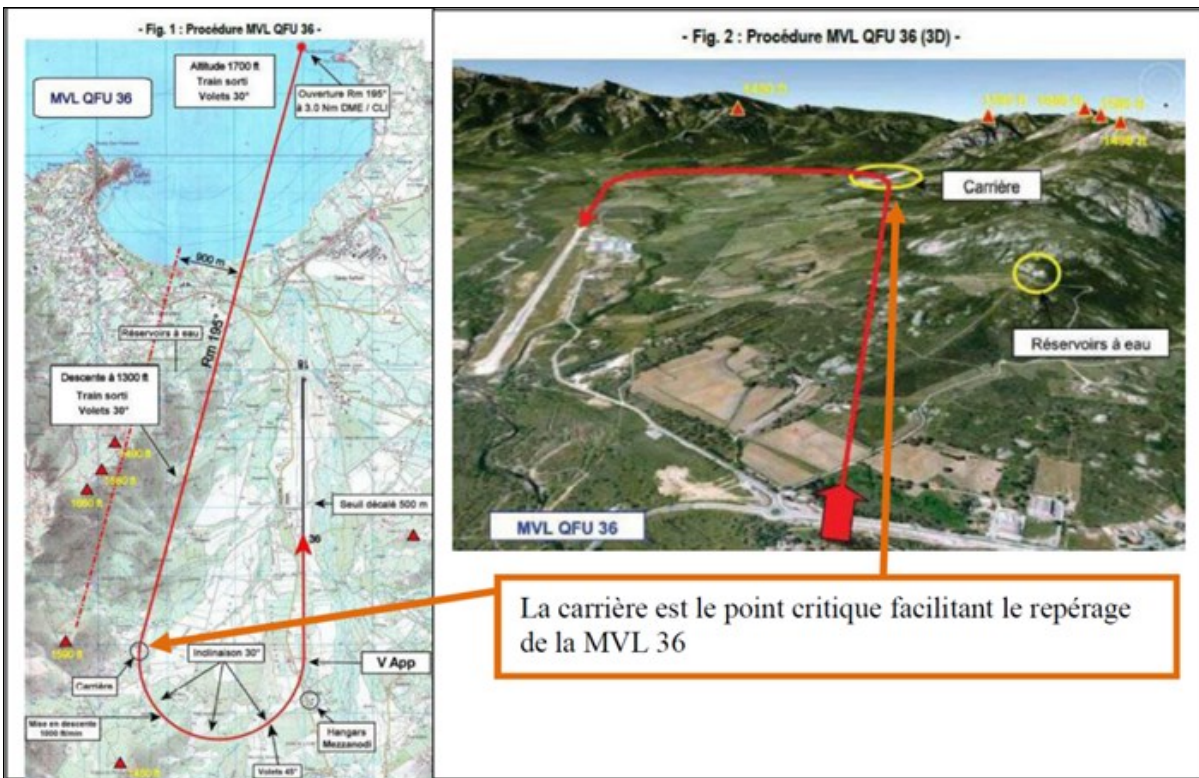
- La réalisation de la manœuvre à vue est soumise à des conditions particulières : MDH 1500 ft, plafond 2500 ft, visibilité horizontale 8000 m, vent arrière à 1500 ft à l'ouest de la piste .
- Le relief à l'ouest de la piste raccourcit l'étape de base (encore plus si le vent est orienté à l'ouest) et peut générer turbulences, rabattants et cisaillement vertical depuis la vent arrière jusqu'en courte finale .
- La pente de piste de 2% descendante peut engendrer des erreurs de perception visuelle du plan réel d'approche par le pilote en finale.

# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## Exemple 1 : Atterrissage manqué piste 18



## Exemple 2 : MVL 36 spécifications compagnie



# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## PAPI en piste 36 avec spécificités

- **Décalage à l'ouest** des feux par rapport à l'axe de piste : 3°;
- Interdiction d'utiliser le PAPI à une distance de plus de 4 km du seuil décalé de la piste 36 (**franchissement des obstacles non assuré**) ;
- Le PAPI est réglé pour le passage au seuil d'avions de **type A320**.

## Cadence d'approche faible qui peut générer une longue attente

Le nombre d'aéronefs par heure pouvant effectuer l'approche successivement est faible (4 à 6). Il est donc possible d'être soumis à une longue attente en vol à l'arrivée (prévoir fuel ou déroutement).

Un aéronef ne peut débuter son approche que lorsque le précédent est posé car la trajectoire d'approche interrompue est conflictuelle avec une arrivée. Le nombre d'IFR pouvant se poser chaque heure est réduit : 6 avions par heure en piste 18 et 4 avions par heure en piste 36. En cas d'affluence, le temps d'attente en vol est augmenté.

# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## Piste avec pente descendante

La plateforme dispose d'une piste avec **pente descendante de 2%** du seuil 36 vers le seuil 18. Cela peut entraîner un atterrissage long et un freinage fort en piste 36, suivi ensuite d'une remontée de piste lente vers le taxiway de sortie.

# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## Taxiways d'accès à la piste très courts

Les taxiways d'accès à la piste font l'objet de hotspots sur les cartes du SIA.

- **Le temps de roulage faible** entre le parking et le point d'arrêt sur les taxiways A, B et C entraîne un risque d'incursion sur piste ;
- L'absence de taxiway à l'extrémité nord augmente le temps d'occupation de la piste (remontée de la piste obligatoire avant décollage / après atterrissage, et croisements sur la piste entre aéronefs).

## Clairance IFR de départ souvent limitée à 4000 ft

La clairance de départ est souvent limitée à 4000 ft lorsqu'un autre aéronef est dans l'attente à ILROU (ou BIS-KI) 5000 ft. L'aéronef au départ sera limité en altitude jusqu'à ce qu'il rappelle établi en route magnétique 302° vers BUNAX (séparation stratégique d'avec l'attente).



# LFKC / Calvi Sainte-Catherine / CLY

## Décollages de nuit soumis à autorisations de l'exploitant

Des extensions d'horaires sont possibles pour un décollage de nuit en QFU 36 uniquement, après accord préalable de l'exploitant de l'aérodrome; aucun retour vers le terrain en cas de problème n'est possible (demande à faire à [casavia.calvi@gmail.com](mailto:casavia.calvi@gmail.com), 334 20 13 01 36 ou 06 80 36 55 26 qui relaiera la demande à la CCI de Haute Corse).

## Environnement montagneux qui restreint le choix de la piste

Décollage en piste 36 : à retenir jusqu'à la composante max de vent arrière de l'avion.

Décollage en piste 18 :

- Soumis à des conditions météorologiques minimales (plafond 1500 ft, visibilité 8 km) ;
- Obtention préalable d'une autorisation pour les aéronefs de 10 passagers et plus ou de MTOW supérieure ou égale à 5700 kg (un dossier d'approbation formelle est à déposer à la DSAC SE) .