

# LFKF / Figari Sud Corse / FSC

*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 de la Local Safety Team (LST) ont validé ces informations.*

*Validé le 24/05/2023 par l'exploitant de l'aéroport*

## Sommaire

### GENERALITES

- Risques liés au vent et aux nuages bas
- Activités aériennes pratiquées aux abords de la CTR
- Affluence sur l'aéroport en haute saison
- Les feux d'obstacles et de danger

### ARRIVEE

- Procédure d'approche VOR RWY 05
- Procédure d'approche RNP LNAV RWY 05
- Convergence des trajectoires IFR/VFR
- Circuit d'aéroport au sud de la piste

### PISTE

- Essais moteurs
- FATO non séparée de la piste
- Présence d'obstacles dans la bande de piste, mesure en réduction de risques

### ROULAGE

- Hotspot A,B,C

## 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.

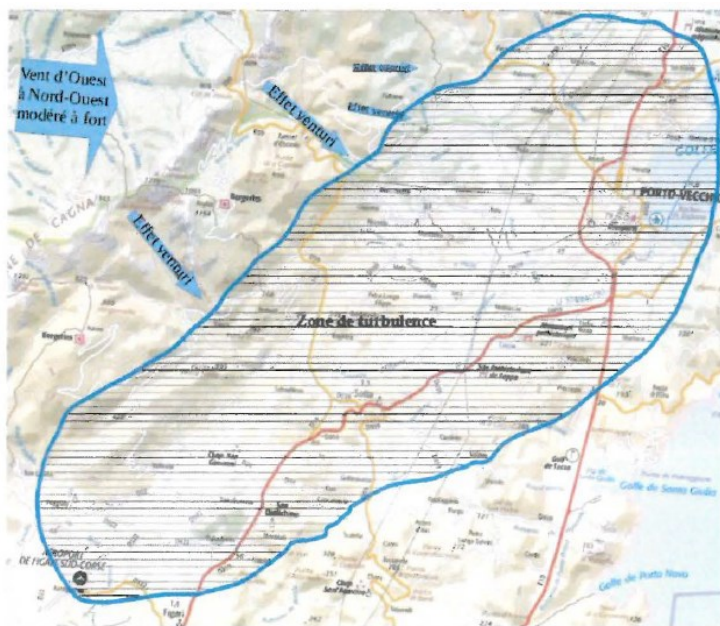
# LFKF / Figari Sud Corse / FSC

## Risques liés au vent, aux nuages bas, aux orages

- **Phénomène vent (Turbulence et cisaillement )**

- 1) Par régime modéré à fort, d'ouest à nord-ouest

Le vent s'engouffre notamment dans les cols de Funtanella et de Bacinu, et il est alors fortement accéléré par effet Venturi. La conduite du vol peut alors s'avérer très délicate sur toute la trajectoire finale, avec un fort vent de travers, et des brusques accélérations de ce vent aux différentes sorties de vallée. De plus, l'évasement et le dénivelé du relief amènent les filets d'air à former des rouleaux turbulents pouvant engendrer localement de forts cisaillements de vent et une turbulence parfois sévère, avec des zones de vitesses verticales ascendantes/descendantes à forts gradients. La présence de relief proche de l'axe de l'approche 23, comme la Punta Rossa, contribue à renforcer cette turbulence. Enfin, lorsque ce vent est fort, des ondes orographiques sont fréquentes, engendrant de la turbulence faible à modérée assez éloignée, mais parfois gênante au-dessus de la zone de Porto-Vecchio (dernier virage pour atterrissage en 23).



- 2) Convergences de vent (autres cas de cisaillement)

La direction de la brise diurne (brise de mer) sur l'aéroport Figari-Sud Corse est 210°-240°.

- En régime de nord-est, un cisaillement horizontal et/ou vertical peut se produire avec la brise de mer ( de secteur sud-ouest). Cette convergence de vent dure en général quelques heures.
- Les brises renforcées peuvent allègrement atteindre 25 kt rafales 32 kt secteur 240°-260°. Ces forces se rencontrent notamment après un épisode de mistral à partir de mai jusqu'en septembre.

Le front de brise se situe dans l'après midi sur une ligne Sotta/ l'Ospédale (cf carte)

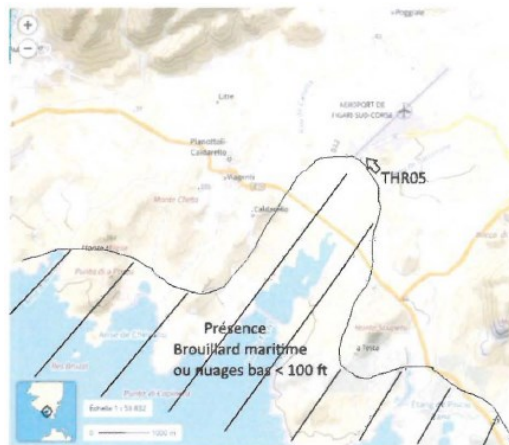
On observe une brise de secteur SW jusqu'au point de bascule à Sotta ou un peu en aval, et une brise issue de la côte orientale (Porto-Vecchio) de secteur SE au delà. Ce qui implique que l'approche Sotta-Seuil 23 est turbulente dès que la brise souffle.

Par vent de secteur W-NW, un risque de turbulences réside à l'approche. Il est recommandé de ne pas initier l'approche par vent fort > 25G 35kt. (Voir précision sur AD2 LFKF IAC RWY23 RNPY.)

# LFKF / Figari Sud Corse / FSC

- **Présence de bancs de nuages bas ou brouillard en finale :**

Des entrées maritimes classiques ont lieu de l'automne au printemps, mais il est fréquent qu'elles ne gagnent que le seuil 05 et ne dépassent pas le milieu de la piste, laissant le seuil 23 dégagé avec donc des conditions plus favorables.



## Activités aériennes pratiquées aux abords de la CTR

Des activités de **parachutage** se situent principalement hors CTR au niveau de l'aérodrome de Propriano (LFKO).

L'activité de cette zone est donnée auprès d' Ajaccio Information.

D'avril à fin octobre, **les avions VFR (de jour) effectuant des vols touristiques sont nombreux** aux abords du terrain. Ils volent généralement le long des plages, en côtier et hors CTR, entre 1000 ft et 2000 ft. Il est donc important d'appliquer le principe VOIR ET EVITER si vous suivez les mêmes trajectoires, et de contacter Figari TWR sur 120.300 afin d'obtenir une clairance pour pénétrer dans la CTR de LFKF.

Les arrivées et départs VFR de nuit sont interdits pour les avions, cependant le transit dans la CTR est autorisé.

## Affluence sur l'aéroport en haute saison

D'avril à Octobre, l'affluence de l'aéroport augmente fortement et de nombreux mouvements sont à noter. De plus, la présence d'un pélicandrome pouvant accueillir des avions Bombardiers d'Eau en mission feu peut générer de l'attente en vol ou au sol.

Ces avions, lorsqu'ils sont en mission feu, **sont prioritaires** sur les autres vols.

# LFKF / Figari Sud Corse / FSC

## Les feux d'obstacles et de danger

PISCIA : « feux de danger » + feux d'obstacle

CALDARELLO : « feux de danger » + feux d'obstacle

U MONTE : feux d'obstacle

BUFFUA : feux d'obstacle

La panne d'un ou plusieurs de ces feux induit des limitations opérationnelles à l'approche/atterrissage et au décollage.

# LFKF / Figari Sud Corse / FSC

## Procédure d'approche VOR RWY 05

Procédure désaxée. Franchissement du Mt Caldarello assuré par PAPI. Risques de turbulences en approche.

L'angle de descente en finale est de 3°(en dessous du plan PAPI 3,5°).

Il est donc possible de visualiser 3 lampes rouges à la MDA, dans ce cas il conviendra de réaliser un palier.

## Procédure d'approche RNP LNAV RWY 05

Procédure désaxée. PAPI obligatoire. Risque de turbulences en approche

L'exploitant devra intégrer les particularités du site (comme l'aérogologie) et la réalisation d'approches au simulateur dans son étude de risques afin d'établir des consignes particulières (par exemple demander aux équipages à être en configuration atterrissage avant le FAF...).

Nécessité de ne pas altérer la trajectoire à gauche avant le MAPT pour s'aligner sur la piste à vue.

## Convergence des trajectoires IFR/VFR

Les transits côtiers VFR peuvent interférer en fonction de l'altitude avec les arrivées IFR en piste 05 ou les départs piste 23. Un transit à 500 pieds pourra être demandé par le contrôle afin de ségréguer ces trafics.

L'axe de finale IFR en piste 23 est conflictuel avec des transits entre NF et EAF et entre les trajets directs entre WF et Porto Vecchio le long du relief. Dans tous les cas un contact anticipé avec le contrôle permet une meilleure gestion de mixité de trafic.

## Circuit d'aérodrome

Altitude circuit d'aérodrome recommandée : 1100 ft

Circuit basse hauteur : circuit préférentiel par le Nord 300ft minimum réservé aux besoins de l'instruction .

# **LFKF / Figari Sud Corse / FSC**

## **Essais moteurs**

Les essais de moteurs ne sont pas autorisés sur la plateforme.

Cependant, en cas de nécessité absolue, des essais moteurs peuvent être réalisés sur l'aire de manœuvre après accord du contrôleur tour :

- Au niveau du PAI K1 pour les aéronefs stationnés sur les postes 22 à 55.
- Sur la piste pour les autres aéronefs.

En tout état de cause les essais moteurs seront réalisés dans le respect des règles de sécurité en vigueur sur la plateforme et avec une protection incendie par le Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie de la plateforme (RFFS) durant la durée des essais.

## **FATO non séparée de la piste**

Les mouvements simultanés FATO/piste sont interdits.

La FATO est utilisable de jour uniquement.

## **Présence d'obstacles dans la bande de piste, mesure en réduction de risques**

La piste 05/23 n'est pas exploitable par vent traversier supérieur ou égal à 20 kt si la piste est mouillée.

# LFKF / Figari Sud Corse / FSC

## Hotspot A,B,C

Distance de roulage courte entre les sorties de parking et le point d'attente C.

La sortie des parking est matérialisée par des points d'attente intermédiaire. (PAIs).

Sur l'Aéroport Figari Sud Corse, le point d'attente intermédiaire B se trouve en sortie du parking commercial, le point d'attente intermédiaire A se trouve en sortie du parking aviation générale

Les PAIs sont matérialisés par un marquage d'une ligne continue blanche et d'une ligne discontinue jaune, par un panneau d'indication (à droite pour le PAI A) ainsi que d'un marquage complémentaire présent au sol.

