

Manuel d'exploitation « Ajaccio Napoléon Bonaparte » LFKJ



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">- LFKJ : Modification VAC- LFKJ : Modifications TMA CTA SIV- Manex : §5 Modification cadres « RAPPEL » et « CONSEIL sur IVAO »



Table des matières

Mises à jour	2
Table des matières	3
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
3.1.1 Le parking commercial	8
3.1.2 Le parking de l’aviation générale	9
3.2 Les voies de roulage	9
3.3 Les pistes	11
4. Description de la CTR	12
4.1 Le circuit d’aérodrome	13
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	13
4.2.1. Les trajectoires d’arrivée	13
4.2.2. Les trajectoires de sortie	13
4.2.3 Transits au sein de la CTR	14
4.3 Le VFR spécial	14
4.4 La gestion des hélicoptères	15
4.5 La gestion du double QFU	16
4.6 Procédures LVP	16
5. Description des TMA, CTA et SIV	17
5.1 Les zones réglementées	19
5.2 Altitudes Minimales de Guidage	20
5.3 Responsabilités de la position Départ	21
5.4 Les itinéraires de départ	21
5.4.1. Les itinéraires normalisés de départ SID	21
5.4.2. Les départs omnidirectionnels	21
5.4.3. Trafic IFR vers Nice	22
5.5 Les procédures d’arrivée	22
5.6 Les procédures d’approche	23
5.7 Les circuits d’attentes	24
5.8 Les aérodromes et héliports du secteur	25
5.8.1 Les AD contrôlés	25
5.8.2 Les AD sous agents AFIS	27
5.8.3 Les AD en auto-information	27
6. Crédits	28
6.1 Contributeurs	28
6.2 Liens utiles	28
6.3 Rester en contact	28



1. Généralités

Ajaccio est le secteur principal de la Corse. Son aéroport, anciennement appelé Campo dell’Oro, se situe dans le golfe d’Ajaccio et est ouvert au trafic commercial national et international. Il est également fréquenté par des avions privés, aussi bien en IFR qu’en VFR. Les opérations sur la piste 02/20 sont fortement contraintes par le relief à proximité du seuil de la piste 20.

Code OACI	LFKJ
Code AITA	AJA
Nom de l’aéroport	Ajaccio Napoléon Bonaparte
Altitude du terrain	19 ft (01 hPa)
Coordonnées Géographiques	N041° 56’ 26’’ E008° 48’ 09’’
Situation Géographique	5km à l’Est d’Ajaccio
Déclinaison magnétique	002° E (15)
Pistes	02/20
Aides à la radionavigation	AJO (VOR/DME) : 114.800 AC (ILS / LOC RWY 02), 023° : 110.30



2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA ¹
Ajaccio Sol	LFKJ_GND	121.705	00:00 – 24:00	
Ajaccio Tour	LFKJ_TWR	118.075	00:00 – 24:00	
Ajaccio Approche	LFKJ_APP	121.050	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)	

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.

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 LFKJ_APP il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes 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.



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. En particulier, l’aéroport d’Ajaccio présente des difficultés particulières dues à sa configuration « en contre QFU », où la piste est utilisée dans les deux sens.

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 d’Ajaccio 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 : **Ajaccio** Ground/Tower/Approach
- Station METAR : **LFKJ**
- La ou les pistes en service pour le décollage : **20**
- La ou les pistes en service pour l’atterrissage : **02** ou **20**
- TL (Transition Level) : **FL60** (1013<QNH<1048) ou **FL70** (978<QNH<1012)
- TA (Transition Altitude) : **5000** ft
- Insérez dans la case « **Remarks** » toute information utile aux pilotes (**en anglais**), telle que la configuration (**HORRO / PARATA**), 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). Coordonnez 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 les **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.

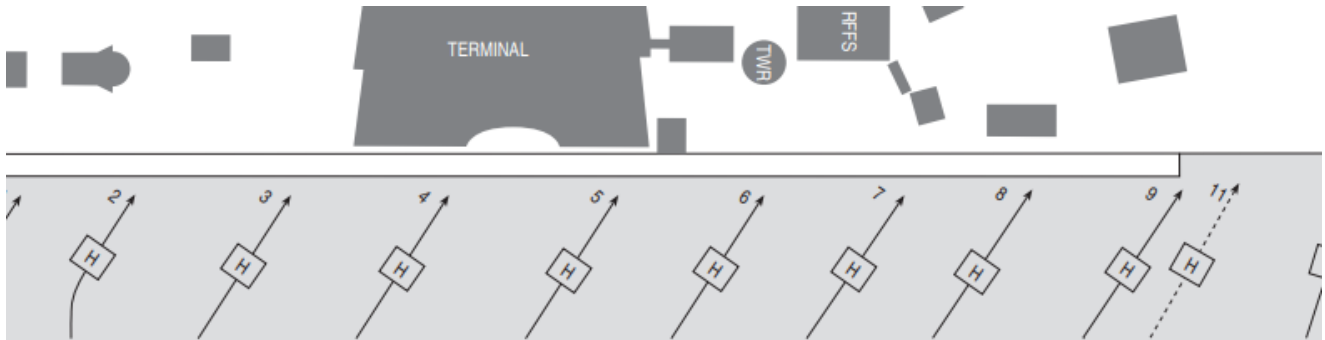
En ce qui concerne les NOTAM réels, respectez la règle [A2.1.2](#) telle qu’elle est appliquée en division France.

3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic

L'aéroport d'Ajaccio dispose de trois aires de trafic : le parking commercial, le parking de l'aviation générale et la zone de la Sécurité Civile.

3.1.1 Le parking commercial



Les postes réservés à l'aviation commerciale sont disposés en épi.

- Les postes 1 et 2 sont dédiés aux appareils type A320, B733, CRJ, RJ1000 et MD83
- Les postes 3 à 8 sont dédiés aux appareils type A321, B739 et MD83
- Le poste 9 est dédié aux appareils type A320, B733, CRJ, RJ1000
- Le poste 10 est dédié aux appareils type A320, B733, CRJ, RJ1000, B752, C130, C160 (à noter que pour ces 3 derniers types d'appareil l'utilisation du poste 10 condamne le poste 9)
- Le poste 11 (qui condamne les postes 9 et 10 lorsqu'il est utilisé) est dédié aux A333, B744 et B773.
- Les postes 1 à 11 sont accessibles aux hélicoptères

CONSEIL sur IVAO

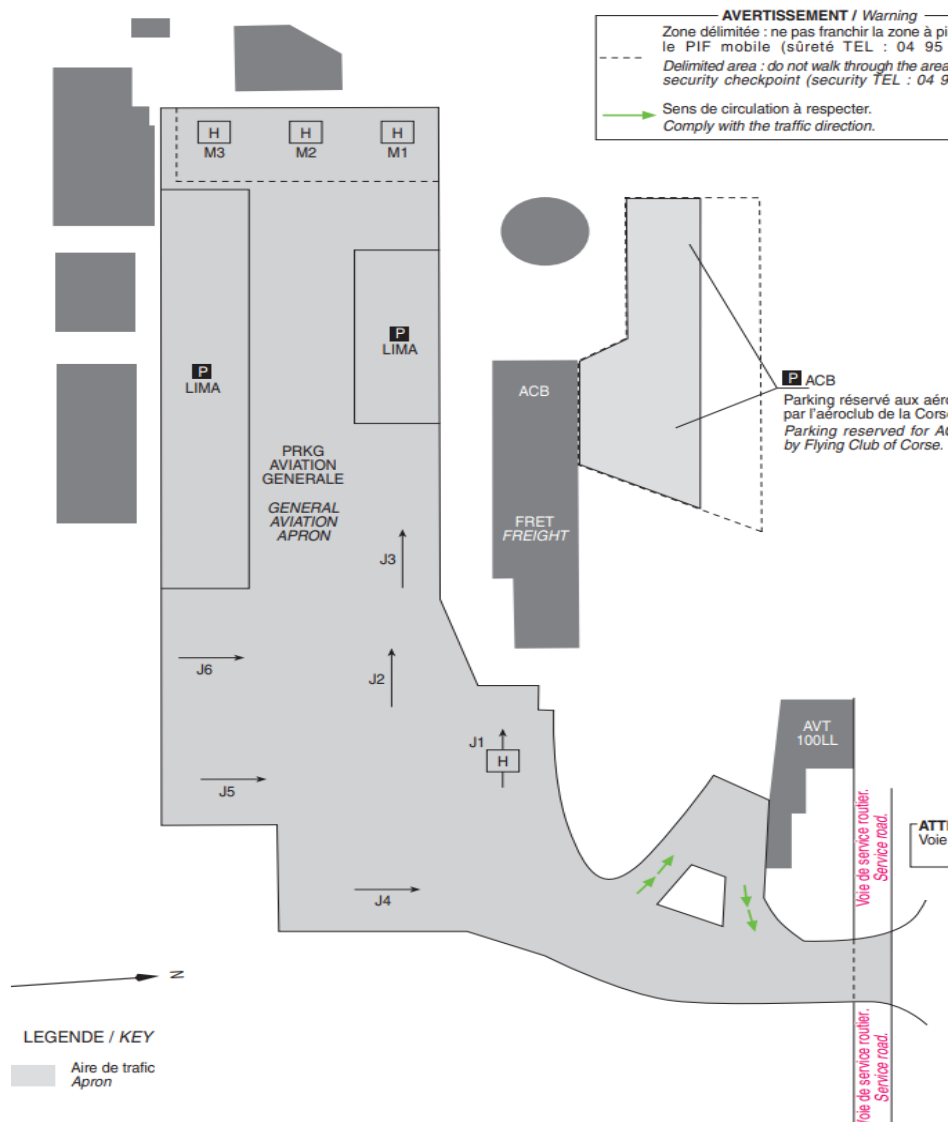
En réel, les avions au parking de l'aviation commerciale ne repoussent pas mais roulent directement à partir de la position. Cependant, si un pilote demande le repoussage, il est évident qu'il faut approuver sa demande.

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



3.1.2 Le parking de l'aviation générale

Le parking de l'aviation générale dispose de 6 places (J1-J6) réservées aux avions privés, de deux zones appelés LIMA, d'un parking hélicoptères (M1 – M2 – M3) et de parkings aéroclub qui se trouvent à côté de la zone fret.



Les poste M1, M2, M3 et J1 (ainsi que K1 au parking K) sont accessibles aux hélicoptères.

3.2 Les voies de roulage

La voie de circulation principale, parallèle à la piste, est le taxiway T. La piste est accessible par les voies A, B, H, C et D. Le parking de l'aviation générale est accessible par G1 et G2. Côté opposé de la piste, le parking de la sécurité civile est accessible via F ou E. Pour y accéder, les appareils peuvent remonter la piste ou passer directement par la voie B.

Dans les scènes par défaut, le taxiway H est représenté par l'ancienne piste qui n'est plus en service, celle-ci ne demande donc pas de clairance de traversée.

En configuration HORRO, avec départ en piste 20 et arrivée en piste 02, il faut faire attention à la gestion des points d'attente pour les départs et laisser libre certaines voies pour permettre le dégagement de la piste. Privilégiez B et D pour les départs, puis H et C pour dégager.

Enfin, Les gros porteurs au départ peuvent éventuellement remonter la piste 20 depuis B.



Voie de roulage	Envergure max	Remarques
A	58 m	
B	65 m	
C/D/D1/E/G1/G2/T	36 m	
F	36 m	Réservé ACFT Sécurité Civile et ACFT Tractés
H	24 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 avions jusqu’au point d’attente.

Sur la plateforme d’Ajaccio, 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.

Attention à la bonne **phraséologie au roulage** : la clairance « Roulez point d’attente B piste 03 » n’est pas tout à fait correcte. Préférez « Roulez point d’attente piste 03 via B ». En effet B n’est pas le nom d’un point d’attente mais d’une voie de roulage.



3.3 Les pistes

Caractéristiques principales des pistes

Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
02	022	2300 m x 45 m	2300 m	2300 m	2300 m	2300 m
20	202		2300 m	2772 m	2300m	2073 m

Distances de décollage disponibles au croisement des voies de roulage

Config	Point d'attente	Distance disponible
02	A	2300 m
	B	1104 m
	E	1399 m
	F	1100 m
	H	956 m
20	B	1222 m
	C	1818 m
	D	2033 m
	E	918 m
	F	1217 m
	H	1363 m

L'utilisation de la piste d'Ajaccio présente une spécificité. Deux configurations sont possibles : HORRO et PARATA.

La configuration HORRO est préférentielle de nuit à cause du relief, il faudra bien faire attention au double QFU.

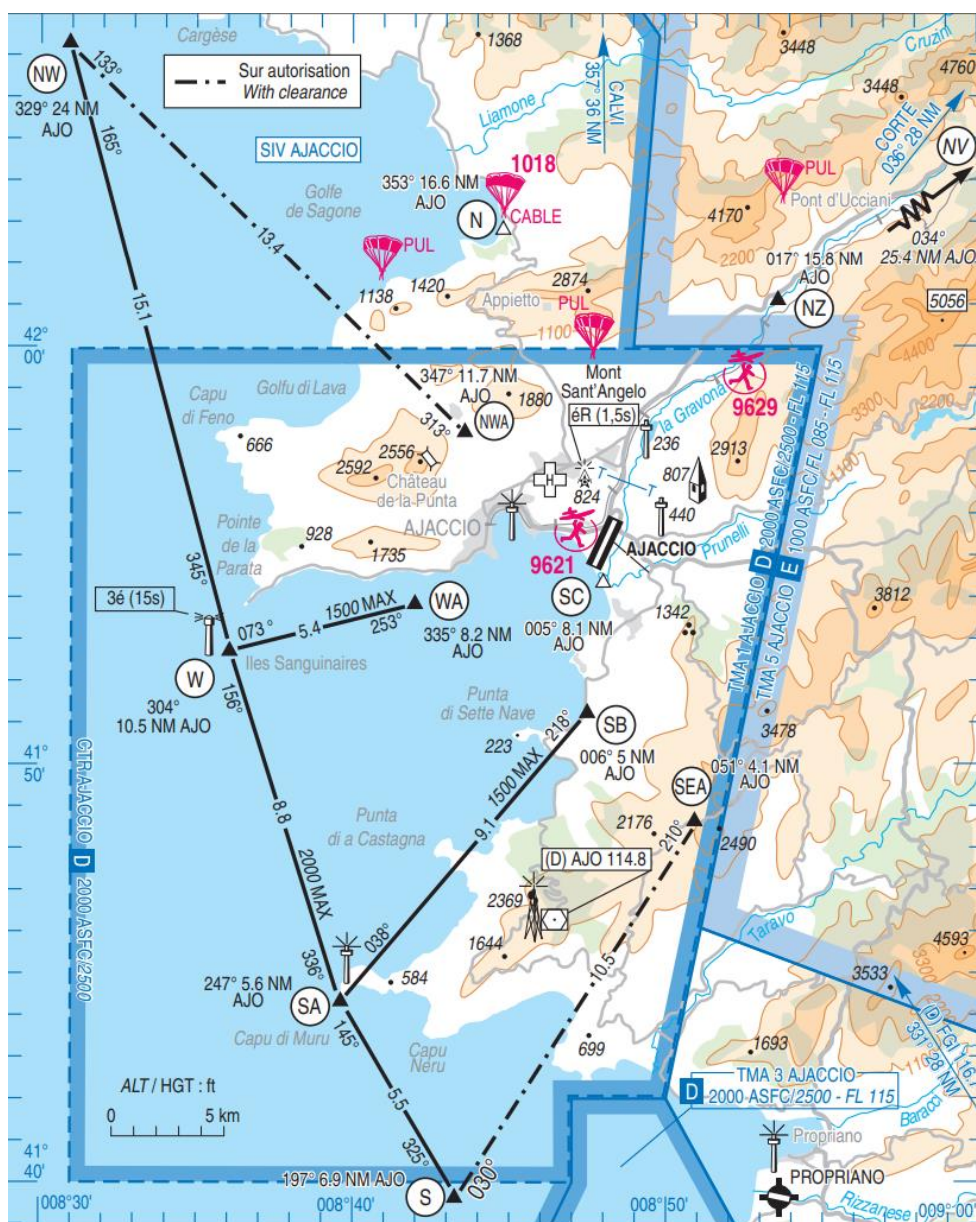
De jour, la configuration PARATA est préférentielle.

Config	Piste départs	Piste arrivées	Remarques
HORRO	20	02	Arrivées par ILS RWY 02 Arrivées en VPT-b piste 20 possibles <u>si météo favorable</u>
PARATA	20	20	Arrivées par VPT RWY 20 Utilisable <u>sous conditions</u> (approche VPT A) : <ul style="list-style-type: none"> - Uniquement de jour - Visibilité \geq 10 km - Plafond (à partir de BKN) \geq 4000 ft - MAX 6 kts de composante de vent arrière



4. Description de la CTR

La CTR d'Ajaccio est un espace de classe D qui assure un service de contrôle de la surface jusqu'à 2000ft ASFC ou 2500 ft AMSL (le plus haut des deux).



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
02	Gauche	1000 ft	Circuit basse hauteur à 500ft AMSL
20	Gauche		

4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR

Itinéraires VFR :

4.2.1. Les trajectoires d'arrivée

Trajectoires d'arrivées publiées			
Point d'entrée	Point caractéristiques (Alt en ft)		
NW Trajectoire Nord	NW ----	W 2000 MAX	WA 1500 MAX
NV Trajectoire Nord-Est	NV ----	NZ ----	--- ----
S Trajectoire Sud	S ----	SA 2000 MAX	SB 1500 MAX

Trajectoires d'arrivées sur clairance ATC		
Point d'entrée	Points caractéristiques (Alt en ft)	
NW Trajectoire Nord	NW ----	NWA ----
S Trajectoire Sud	S ----	SEA ----

4.2.2. Les trajectoires de sortie

Trajectoires de départ publiées			
Point de sortie	Point caractéristiques (Alt en ft)		
WA Trajectoire Nord	WA 1500 MAX	W 2000 MAX	NW ----
NV Trajectoire Nord-Est	NV ----	NZ ----	--- ----
S Trajectoire Sud	SB 1500 MAX	SA 2000 MAX	S ----

Trajectoires de départ sur clairance ATC		
Point d'entrée	Points caractéristiques (Alt en ft)	
NWA Trajectoire Nord	NWA ----	NW ----
SEA Trajectoire Sud	SEA ----	S ----



4.2.3 Transits au sein de la CTR

Transit NORD/SUD et inverse		
Point d'entrée	Points caractéristiques (Alt en ft)	
W Trajectoire Nord-Sud	W ----	SA ----
SA Trajectoire Sud-Nord	SA ----	W ----

Transit avec vertical terrain		
Point d'entrée	Points caractéristiques (Alt en ft)	
N Trajectoire Nord-Sud	N FL75	SEA FL75
SEA Trajectoire Sud-Nord	SA FL65	N FL65

4.3 Le VFR spécial

En présence d'aéronefs IFR dans la CTR : VIS 3000m, plafond 1000ft AAL.

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 dans leurs simulateurs 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 FATO sur LFKJ qui se situe en face du PAG, entre les TWY G1 et G2, cette FATO est utilisable de jour uniquement. De nuit les hélicoptères se posent et décollent depuis la piste en service. Les hélicoptères non compatibles avec une des caractéristiques de la FATO se posent et décollent également de la piste en service.





4.5 La gestion du double QFU

La configuration HORRO présente une difficulté supplémentaire dans la gestion du double QFU (départs en piste 20 et arrivées en piste 02). Cette gestion nécessite une attention particulière, notamment en termes d’anticipation et de coordination entre la Tour et l’Approche.

En particulier, lorsqu’un avion est en approche finale sur la piste 02 à environ 5 minutes du seuil (c’est-à-dire 15 NM avec une vitesse de 180 kt), aucun décollage d’un jet/liner n’est possible en piste 20. Il est éventuellement possible de faire décoller un avion léger en demandant un dégagement rapide des axes.

Pour la gestion des tours de piste en présence d’arrivées IFR, une mise en attente sur NZ est préférable lorsque l’avion en approche a dépassé les 15 NM du seuil. Il est éventuellement possible de faire poser/toucher un avion qui se trouve déjà en base ou en finale main gauche.

En configuration HORRO, lorsque le trafic est soutenu à l’arrivée, il est préférable de donner un départ omnidirectionnel. En effet, cette stratégie permet de faire dégager l’axe de piste au plus tôt et favoriser les atterrissages.

Pour ce faire, la phraséologie correcte est :

- FR :

« Identifiant, mise en route approuvée, départ omnidirectionnel piste 20, niveau initial FL110, transpondeur xxxx »

- ENG :

- « Callsign, startup approved, omnidirectional departure runway 20, initial climb FL110, squawk xxxx »

4.6 Procédures LVP

Les LVP sont actives lorsque la RVR est égale ou inférieure à 550m, et terminées lorsque la RVR est supérieure à 550m et qu’une amélioration de cette valeur est attendue.

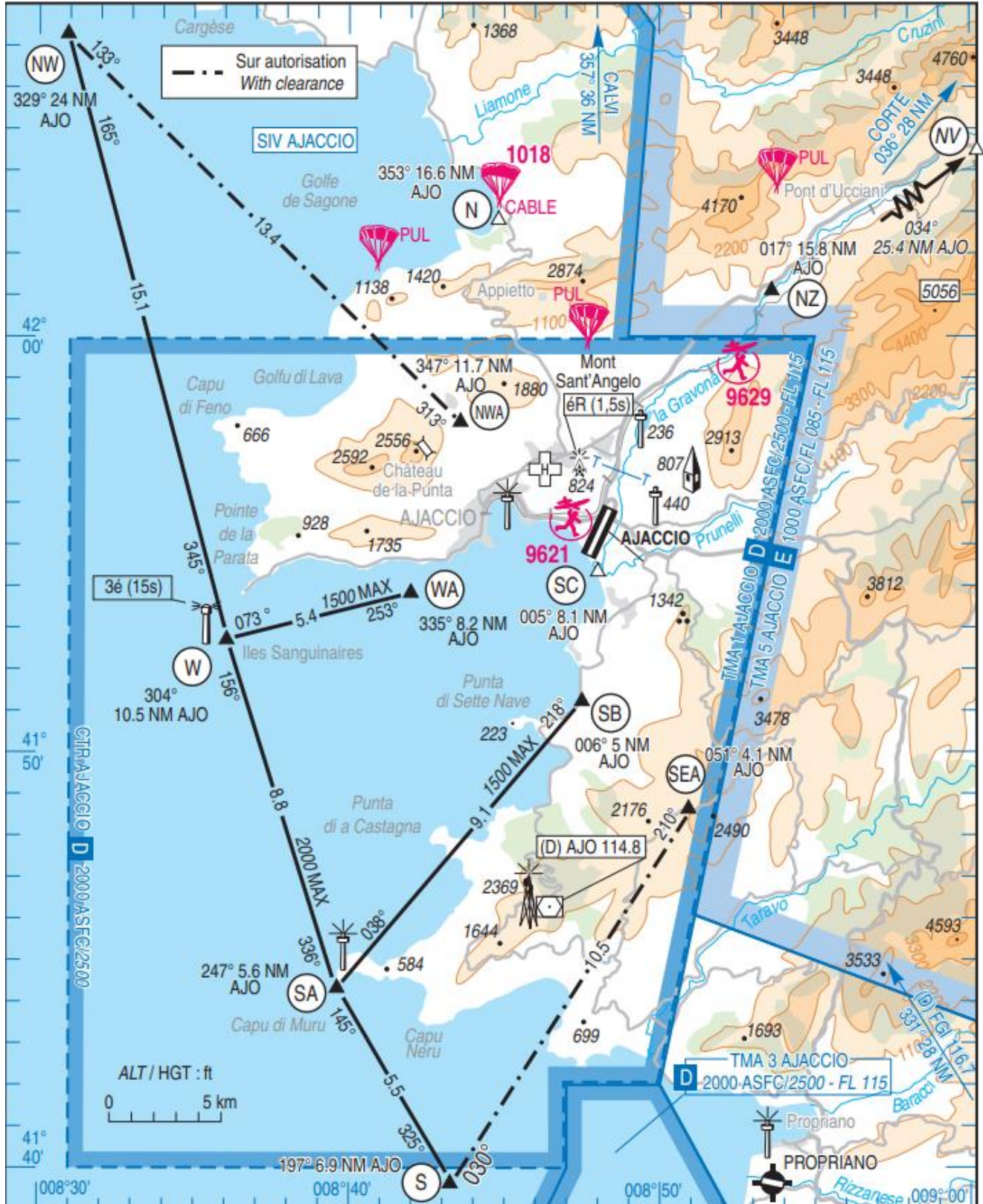
Lorsque les LVP sont actives les approches et atterrissages sont interdits, pour les départs : un seul mouvement à la fois est autorisé sur l’aire de manœuvre, l’utilisation du TWY H est interdite.

Aucun mouvement n’est autorisé si la RVR est inférieure à 400m.



5. Description des TMA, CTA et SIV

La carte suivante et le tableau listent l’ensemble des TMA qui compose l’espace aérien géré par Ajaccio, leurs limites verticales et horizontales ainsi que leur classe. L’espace est composé de 5 TMA, 1 SIV et 1 CTA.





Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	2500 ft AMSL / 2000 ft ASFC	FL115	
TMA 2	D	5500 ft	FL115	
TMA 3	D	2500 ft AMSL / 2000 ft ASFC	FL115	
TMA 4	D	5500 ft	FL115	
TMA 5	E	FL085 ou 1000ft AFSC	FL115	
SIV	G hors TMA E en airways	SFC	FL115	
CTA	D	FL115	FL145	

Rappel

Pour les TMA/CTA dont les espaces sont de classes C et D, leur pénétration est soumise à clearance, 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 clearance 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 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 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 Ajaccio 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 du plafond de la TMA/CTA (FL145), le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL140. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Marseille Control)

Enfin, attention aux plafonds 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 LFKO pour aller à LFKJ 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 d'Ajaccio comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
R 65	SFC	FL195	Solenzara	Zone militaire
D 54 C1	SFC FL55	FL55 FL125	Toulon	Tirs, bombardements, essais
D 580	SFC	3800 AMSL ft	Frasselli	Tirs sol-sol

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

La carte ci-dessous présente les AMG dans le secteur d' Ajaccio.

On ne donne pas de direct ou de guidages aux trafics au départ tant qu'ils ne sont pas au-dessus des AMG.

Les reliefs rendent plus difficile les arrivées. Il est ainsi conseillé de laisser les trafics sur les procédures standards jusqu'à la mer à l'ouest de l'île, où les AMG sont plus faibles et propices à des guidages radar.





5.3 Responsabilités de la position Départ

Il n'y a pas de position départ ouvrable sur la plateforme d'Ajaccio

5.4 Les itinéraires de départ

5.4.1. Les itinéraires normalisés de départ SID

Piste	SID	Type	Niveau Initial	Remarques
20 Config. HORRO	BTA 1R	RNAV	FL110	FL init> 10700ft AMSL
	CORSI 1R	RNAV	3000ft	
	CV 1R	RNAV	FL110	FL init> 10500ft AMSL
	LONSU 1R	RNAV	3000ft	
	NEGAT 1R	RNAV		
	TINOT 1R	RNAV		
	TORTU 1R	RNAV	FL110	FL init> 10500ft AMSL
	VAREK 1R	RNAV	3000ft	
	TINOT 5H	CONV	By ATC	
20 Config. PARATA	BTA 1K	RNAV	FL110	FL80 mini AJO
	CORSI 1K	RNAV	3000ft	
	CV 1K	RNAV	FL110	FL80 mini AJO
	LONSU 1K	RNAV	3000ft	
	MERLU 1K	RNAV	FL 80	
	NEGAT 1K	RNAV	3000ft	
	TINOT 1K	RNAV	3000ft	
	TORTU 1K	RNAV	FL110	FL80 mini AJO
	VAREK 1K	RNAV	3000ft	

5.4.2. Les départs omnidirectionnels

A Ajaccio, des procédures de départs omnidirectionnels sont publiées :

Type A : Initialement trafics montent dans l'axe sur une route magnétique comprise entre 208° et 254° (pas de carte associée) en vue d'un guidage radar pour rejoindre le point de sortie de TMA prévue au plan de vol.

Il existe une procédure omni type B RNAV : initialement les trafics montent dans l'axe, atteignant 1200 pieds à droite direct IDDOL. Attention à la restriction d'altitude à 11000ft entre les QDR 360° et 150° depuis le point IDDOL. Pensez à bien coordonner les départs avec le contrôleur d'approche ou du centre afin de séparer les départs et les arrivées.

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.



5.4.3. Trafic IFR vers Nice

Au départ d’Ajaccio :

- De Novembre à Février : Limités au FL 245
- De Mars à Octobre : Limités au FL 145

Au départ de Figari :

- De Novembre à Février : Limités au FL 245
 - De Mars à Octobre : Limités au FL 245 pour les Jets et au 195 pour les Turboprops et Pistons.
- Ref : RAD LF4301 à 4303

5.5 Les procédures d’arrivée

Les itinéraires normalisés d’arrivée (STAR, *Standard Terminal Arrival Route*) précisés ci-dessous :

Piste	STAR	Type	IAF	Restrictions
02 HORRO	ASKAG 2S	RNAV	HORRO 3000 ft mini.	FL140 max.
	BTA 2S	RNAV		
	LONSU 2S	RNAV		
	NEGAT 2S	RNAV		
	POULP 2S	RNAV		
	RUBAS 2S	RNAV		
	TEREZ 2S	RNAV		
	TORTU 2S	RNAV		
	VAREK 2S	RNAV		
	VAREK 2F	RNAV	KJ601	6000ft max
20 PARATA	ASKAG 2N	RNAV	IDDOL 4000ft MIN 220kt MAX	FL140 MAX
	BTA 2N	RNAV		
	LONSU 2N	RNAV		
	NEGAT 2N	RNAV		
	POULP 2N	RNAV		
	RUBAS 2N	RNAV		
	TEREZ 2N	RNAV		
	TORTU 2N	RNAV		
	VAREK 2N	RNAV		
	VAREK 2F	RNAV	KJ601 6000ft MAX	

**CONSEIL sur IVAO**

Les directs sont à donner en fonction des limites latérales de la TMA d’Ajaccio et des positions adjacentes et supérieures en accord avec la LOA interne à la FIR de Marseille ([Coordination \(LOA\) Division France](#)).

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.

5.6 Les procédures d’approche

Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API
02	ILS Y IAF : IDDOL	233° AJO	AC (110.30)	D9.4nm AC (3000 ft)	Dès que l’appareil est établi en montée, tourner à gauche radiale 243° RB en montée 3000ft puis suivre les instructions du contrôle.
	ILS Z IAF : HORRO	D5.4nm AJO			
	RNP Y	IKJ02 IAF : IDDOL/HORRO		FJ02Y (3000 ft)	Au MAPT, tourner à gauche direct vers KJ412 (max 185kt), puis poursuivre KJ414 (max 200ft), puis KJ406 en montée vers 3000ft, ou suivre les instructions
	RNP Z	IKJ02 IAF : IDDOL/HORRO		FJ02Z (3000 ft)	
20	RNP	IKJ20 IAF : KJ600 KJ601		FKJ20 (3000ft)	Monter vers KJ604(MAX IAS 160 kt, puis vers HORRO en montée vers 3000(2983) (max IAS 220 kt) pour intégrer l’attente ou suivre les instructions du CTL
	VPT A	IAF : IDDOL			En fin de piste, rejoindre et suivre la radiale 213° RB en montée vers 3000ft puis suivre les instructions
	VPT B	Après procédure ILS			Tourner à droite en fin de piste et rejoindre le point B pour une nouvelle présentation.





5.7 Les circuits d'attentes

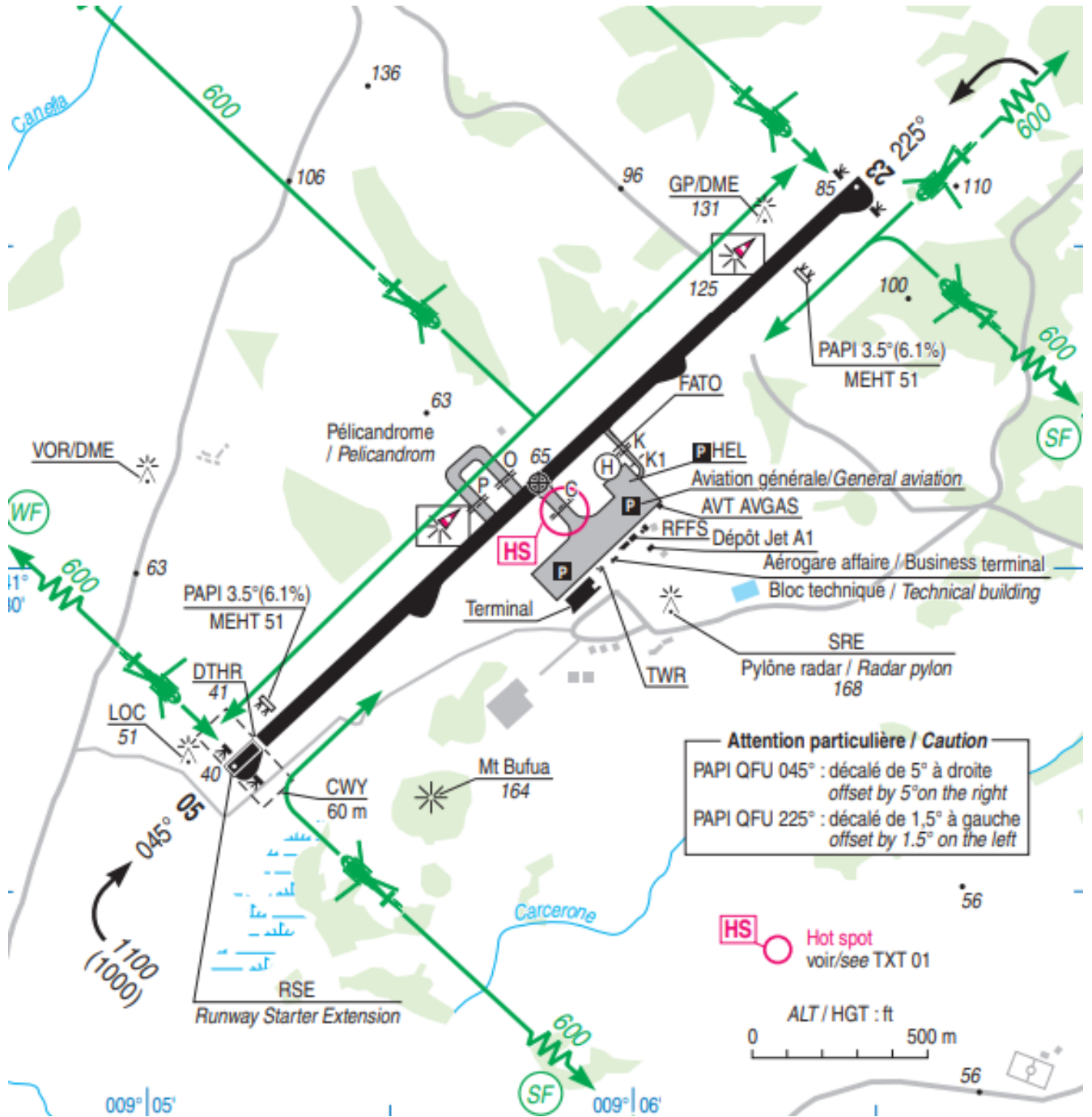
Piste	Repère	Main	Rapproch.	Eloignement	Protection
02/20	HORRO	Droite	053°	233° - T 1MIN	IAS : 200kt Zp : 3000- FL080
20	IDDOL	Droite	133°	314° - T 1MIN	IAS : 220kt Zp : 4000- FL120
20	KJ601	Droite	151°	331° - T 1MIN	IAS : 220kt Zp : 3000- FL120



5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

5.8.1 Les AD contrôlés

Nom	Figari Sud Corse (LFKF)
Position ATC	TWR : 120.300  GND : 121.805 
Altitude	87 ft (2 hPa)
Alt. transition	5000 ft
Aides radionav.	FGI (116.700) (VOR-DME) GR(110.500) ILS/LOC 23
CTR	CTR Figari : SFC – 2000 ft AFSC / 3500ft AMSL (classe D) TMA 3 Ajaccio : 3000 ft – FL115 (classe D) SIV Ajaccio : SFC – FL115 (classe G)
Pistes	05 (045°) ; TODA 2480, ASDA 2540 LDA 2480 23 (225°) ; TODA 2480, ASDA 2540, LDA 2480
SID	<u>RWY 05</u> CONV: BTA 3G ; AJO 3G ; CORSI 3G ; NEGAT 3G RNAV: CORSI 1D; LONSU 1D; NEGAT 1D; TORTU 1D; TINOT 1D; VAREK 1D; BTA 1L; LONSU 1L; VAREK 1L; TINOT 1L <u>RWY 23</u> CONV: BTA 4M ; AJO 4M; CORSI 4M, RNAV: LONSU 4A; NEGAT 4A; TINOT 4A; VAREK 4A OMNI type B via GIMSI (RNAV)
STAR	<u>RWY 05</u> RNAV : TORTU 2R ; BTA 2R ; LONSU 2R ; VAREK 2R ; RUBAS 2R ; NEGAT 2R ; POULP 2R ; TEREZ 2R ; ASKAG 2R CONV : BTA 2G ; TORTU 2G ; LONSU 2G ; VAREK 2G ; RUBAS 2G ;NEGAT 2G ; POULP 2G ; TEREZ 2G <u>RWY 23</u> RNAV : TORTU 2V ; BTA 2F ; LONSU 2V; VAREK 2V ; RUBAS 2V ; NEGAT 2V ; POULP 2V ; TEREZ 2V; ASKAG 2F CONV : BTA 2P ; TORTU 2M ; LONSU 2M ; VAREK 2M ; RUBAS 2M ; NEGAT 2M ; POULP 2M ; TEREZ 2M
Approches	<u>RWY 05</u> : RNAV (IF :IKF05, FAF :FKF05, 1900ft, 030°) – VOR (FGI, 1500ft, 030°) <u>RWY 23</u> : ILS/LOC (GR 110.50, 4000ft, 227°) – RNPY (IF:IF23Y, FAF:FF23Y, 3000ft, 262°) – RNPZ (IF: IF23Z, FAF: FF23Z, 3500ft, 225°)
Attentes	GALDA (droite ; 344°, 18 NM AJO, 164° ; 5000ft ; IAS 220kt, Zp 8000 ft) MASAL (droite; 096°, 10 NM FGI, 276° ; 5000 ft ; IAS 210 kt, Zp 8000 ft) PINAL (gauche ; 227°, 25 NM FGI, 047° ; 6000 ft ; IAS 200 kt, 9000 ft)
Circuits AD	<u>RWY 05</u> : main droite 1100 ft <u>RWY 23</u> : main gauche 1100 ft
Sorties VFR	NF EF SF WF NWF
Remarques	TWY C : envergure <36m ;TWY K,O,P : envergure < 24m





5.8.2 Les AD sous agents AFIS

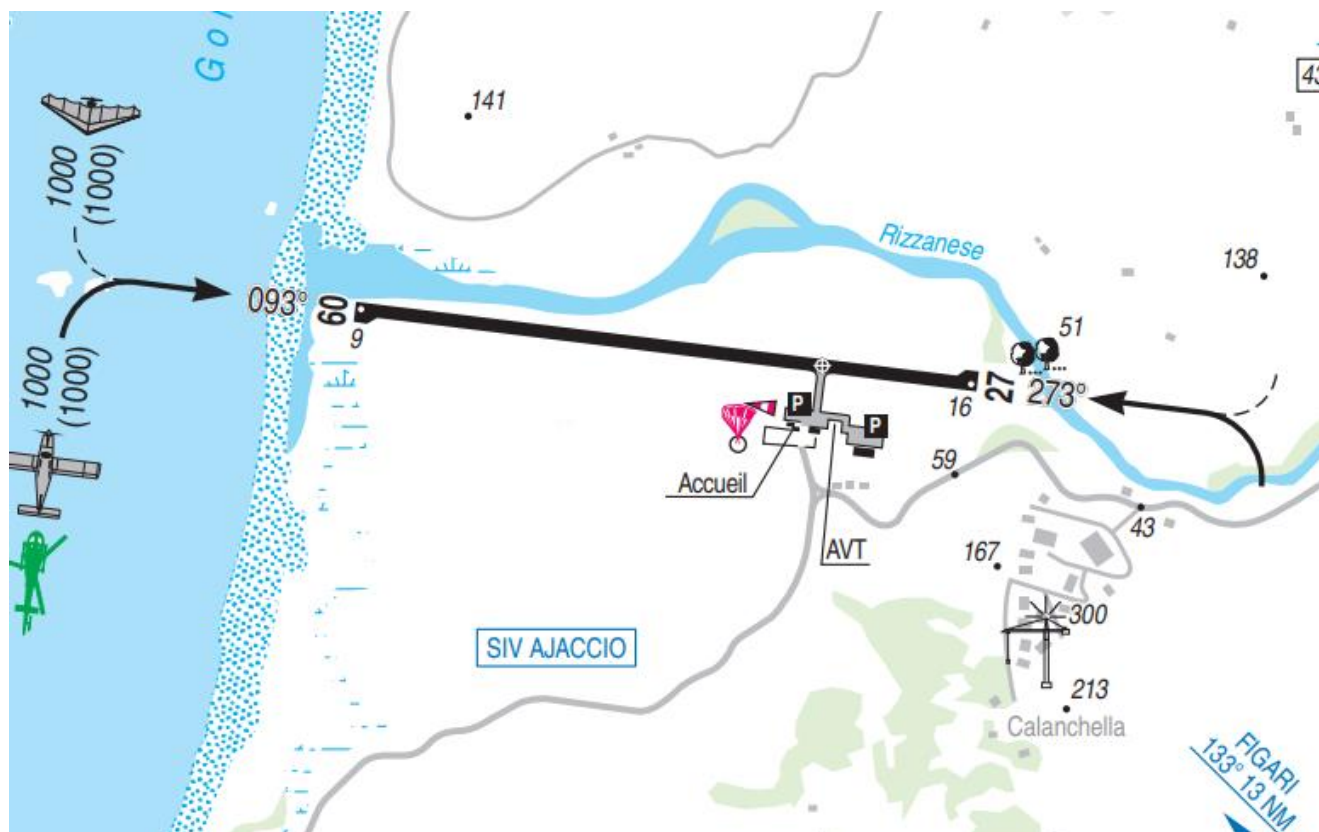
Il n’y a pas d’AD sous agents AFIS dans la TMA d’Ajaccio

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	Propriano (LFKO)
Position ATC	A/A (118.500)
Altitude	16 ft (1 hPa)
ATS adjacents	SIV Ajaccio : SFC – FL115 (classe G)
Pistes	09 (093°) ; TODA 1400, ASDA 1400, LDA 1400 27 (273°) ; TODA 1400, ASDA 1400, LDA 1400
Circuits AD	<u>RWY 09</u> : main droite 1000 ft <u>RWY 27</u> : main gauche 1000 ft
Remarques	





6. Crédits

6.1 Contributeurs

Division France IVAO

6.2 Liens utiles

- [IVAO France](#)
- [Section Instruction Division France](#)
- [METAR/TAF de Marseille](#)
- [Cartes du SIA](#)
- [Contact 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](#).