

Manuel d'exploitation « Bastia-Poretta » LFKB



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



Mises à jour

Date	Indicatif	Détail de la mise à jour
18/03/2024	2404	• N/A





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 IvAc	6
2.2.2 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 Les pistes	9
4. Description de la CTR	10
4.1 Le circuit d'aérodrome	11
4.2 Les entrées/sorties/transits en CTR	11
4.2.1 Les trajectoires d'arrivée	11
4.2.2 Les trajectoires de sortie	11
4.3 Le VFR spécial	12
4.4 La gestion des hélicoptères	13
4.4.1 Gestion des hélicoptères en configuration 16	13
4.4.2 Gestion des hélicoptères en configuration 34	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	19
5.4 Les procédures de départ	19
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 AFIS	27
5.8.3 Les AD en auto-information	27
6. Crédits	29
6.1 Contributeurs	29
6.2 Liens utiles	29
6.3 Rester en contact	29



1. Généralités

Situé sur la côte nord-est de l'île et second aéroport de la Corse en termes de passagers transportés, Bastia est ouvert aux trafics IFR et VFR. Plusieurs compagnies desservent régulièrement cette plateforme, parmi lesquels Air France et Air Corsica, qui en fait sa deuxième base. Par sa situation géographique, entre mer et montagnes, l'aéroport de Bastia est soumis à des vents parfois violents et une pluviosité abondante. C'est aussi un cadre exceptionnel pour découvrir les environs en empruntant l'un des appareils disponibles aux aéroclubs.

Code OACI	LFKB	
Code AITA	BIA	
Nom de l'aéroport	Bastia-Poretta	
Altitude du terrain	26 ft (01 hPa)	
Coordonnées Géographiques	N042° 33′ 00″ E009° 29′ 05″	
Situation Géographique	17km Sud Sud-Est de Bastia	
Déclinaison magnétique	003° E (15)	
Piste	16/34	
Aides à la radionavigation	BTA (VOR/DME): 114.15 CV (NDB): 375 BAS (ILS / LOC RWY 34): 111.35	



2. Contrôler la plateforme

2.1 Les positions de contrôle

Position	Identifiant	Fréquence	Horaire (UTC)	FRA¹
Bastia Sol	LFKB_GND	121.830	00:00 - 24:00	ivao *
Bastia Tour	LFKB_TWR	118.000	00:00 - 24:00	ivao
Bastia Approche	LFKB_APP	123.825	00:00 - 24:00	1 *** ** ° × × × ° × × × × × × × × × × ×
Marseille Contrôle	LFMM_S_CTR	126.155	00:00 - 24:00	OAVI

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.

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.

IVAO FRANCE FIR DE MARSEILLE

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 LFMN_APP après 17:00z il est nécessaire d'avoir le grade ADC ou supérieur. Cela signifie que si vous êtes AS1, 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.



2.2 Les outils de contrôle

2.2.1 IvAc

Les fichiers secteurs IvAc ne sont plus mis à jour en Division France depuis juin 2022 et tendent donc à être totalement obsolètes avec le temps. Néanmoins, les dernières mises à jour de ces secteurs IvAc sont téléchargeables sur la page des positions ATC sur ce lien.

2.2.2 Aurora

Aurora est le logiciel de contrôle recommandé. Le manuel d'utilisation d'Aurora se situe sur

Charger le secteur « LFMM » comprenant la TMA de Bastia et les aérodromes de la FIR de Marseille.

2.3 ATIS

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

- Nom de votre position : **Bastia** Ground/Tower/Approach
- Station METAR : LFKB
- 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): **FL70** (1021≤QNH); **FL80** (985≤QNH≤1020) ou **FL90** (QNH≤984
- TA (Transition Altitude): 6200 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.

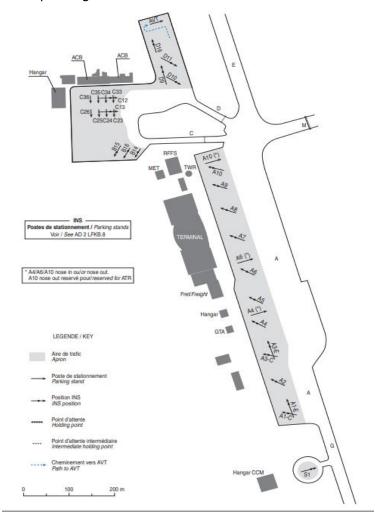
En ce qui concerne les NOTAM réels, respectez la règle <u>A.2.1.2</u> telle qu'elle est appliquée en division France.



3. Description de l'aérodrome

3.1 Les aires de trafic

L'aéroport de Bastia dispose de quatre aires de parking : le parking commercial (A), les aires B et C (aviation générale) et le parking D.



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

- Le poste A10 est uniquement possible pour les ATR ou équivalent
- Les autres postes (A1-A9) sont disponibles pour catégories Medium ou Heavy

Les parking B, C sont accessibles par les voies de roulage C, et sont réservées aux appareils de l'aviation générales.

Le parking D est accessible à tous les aéronefs en mesures d'emprunter la voie D, comme précisé dans le paragraphe ci-après.

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 d'annoncer « rouler à convenance ».



3.2 Les voies de roulage

Les voies D et M sont à utiliser avec précautions, ils sont réservés aux aéronefs dont l'envergue et la MTOW sont inférieures à 50m(126ft) et 91t(265440lbs).

Le taxiway C est lui entièrement et uniquement dédié aux aéronefs de l'aviation générales pour rejoindre les parking B et C.

La voie de circulation A permet de desservir les trois bretelles d'accès à l'unique piste : E proche du seuil 16, M et enfin G au seuil 34. Attention à affecter M aux appareils en mesures de décoller depuis ce point d'attente et en fonction de la configuration. Dans le cas contraire, préférez E et G.

Config	Point d'attente	Distance disponible	
	Raquette seuil	2520 m	
16	E	2095 m	
	М	953 m	
	G	2520 m	
34	М	1588 m	

RAPPEL

La gestion du trafic en manœuvre sur le tarmac et les voies de roulages est de la <u>responsabilité du contrôleur Sol</u> (GND). En particulier, il approuve le repoussage et ordonne le roulage des aéronefs jusqu'au point d'attente.

Sur la plateforme de Bastia, 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 Les pistes

Caractéristiques principales des pistes

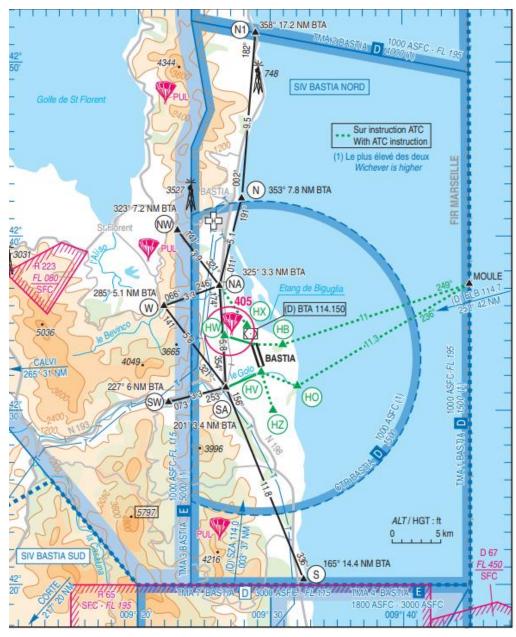
Piste	QFU	Dimensions	TORA	TODA	ASDA	LDA
16	160		2520 m	2620 m	2520 m	2520 m
34	340	2520 m x 45 m	2520 m	2910 m	2520 m	2520 m

Les décollages depuis Calvi et Bastia sont interdits si la RVR est inférieure à 550m



4. Description de la CTR

La CTR de Bastia est un espace de classe D qui assure un service de contrôle de la surface jusqu'à 1000 ft AFSC ou 1500 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 de <u>l'information trafic</u> 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	Gauche		Circuit basse hauteur, sur autorisation, pas	
34	Droite	1000 ft	en dessous de 500ft AMSL uniquement à l'est côté mer	

Le circuit d'AD peut se faire à l'ouest du terrain (côté reliefs), sur autorisation uniquement, à la même altitude que le circuit publié.

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)		
<u>N1</u>	N1	N	NA		
<u>Trajectoire Nord</u>					
<u>NW</u>	NW	NA			
Trajectoire Nord-Ouest					
<u>\$</u>	S	SA			
Trajectoire Sud					
<u>sw</u>	SW	SA			
Trajectoire Sud-Oues					
<u>w</u>	W	SA/NA (34/16)			
Trajectoire Ouest					

4.2.2 Les trajectoires de sortie

Trajectoires de sorties publiées					
Point de sortie	Point caractéristiques (Alt en ft)				
<u>NA</u>	NA	N	N1		
<u>Trajectoire Nord</u>					
<u>NA</u>	NA	NW			
Trajectoire Nord-Ouest					
<u>SA</u>	SA	S			
Trajectoire Sud					
<u>SA</u>	SA	SW			
Trajectoire Sud-Oues					
SA/NA	SA/NA (34/16)	W			
Trajectoire Ouest					



4.3 Le VFR spécial

Pas de consignes spécifiques à l'aérodrome.

RAPPEL

Dans une CTR, en conditions VFR spécial, l'ATC est 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 leur simulateur 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.

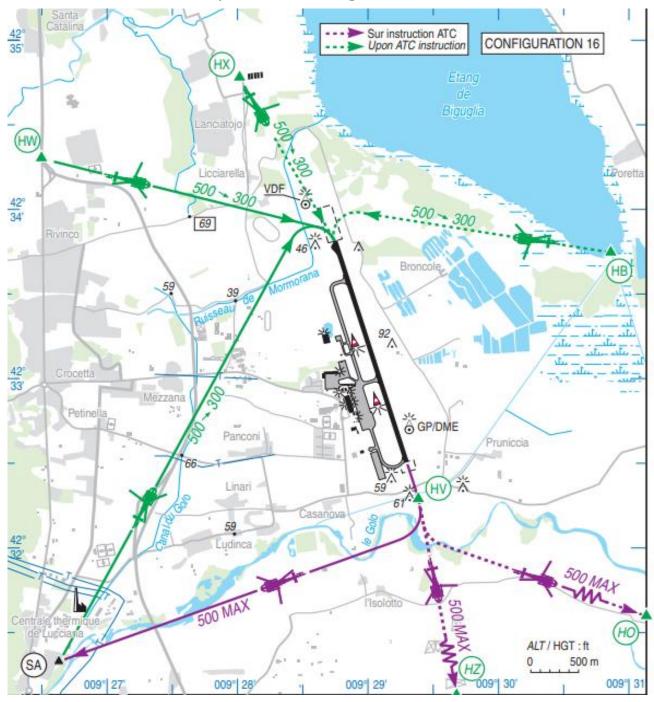


4.4 La gestion des hélicoptères

Les hélicoptères se stationnent au niveau de l'aviation générale sauf ceux de la sécurité civile sur S1. Ils translatent depuis leurs parkings vers la piste via les taxiways.

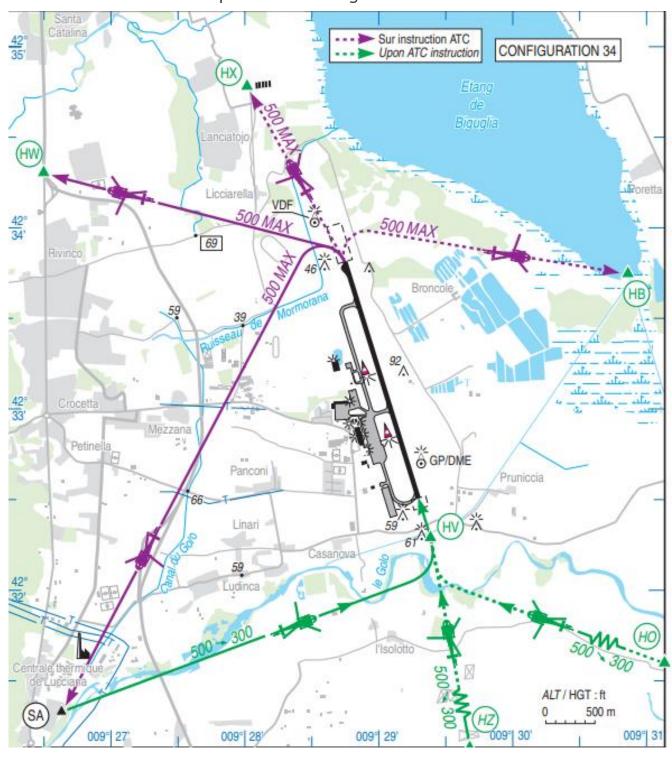
Les sorties de secteur en hélicoptères s'effectuent via les points HX, HW, HB, HO, HZ ou SA comme cidessous:

4.4.1 Gestion des hélicoptères en configuration 16





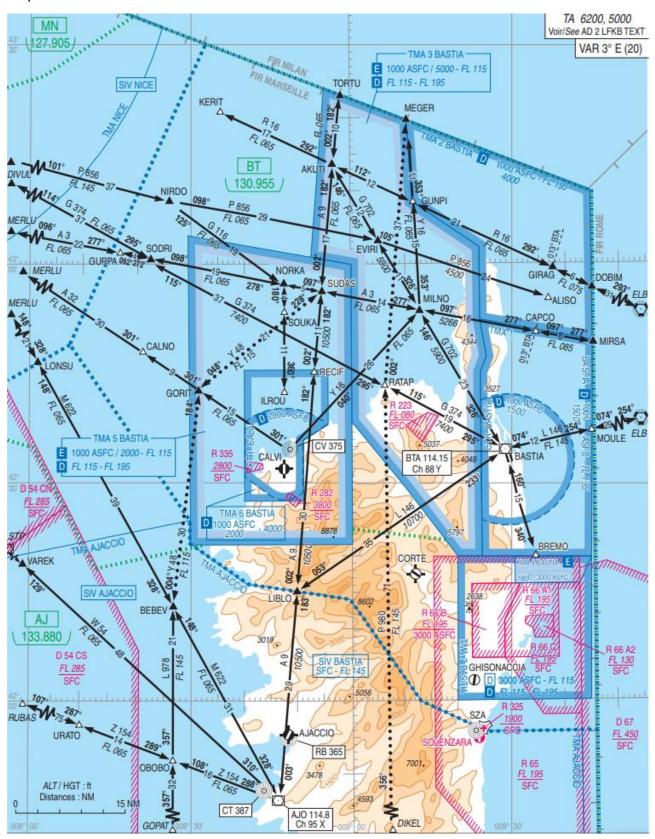
4.4.2 Gestion des hélicoptères en configuration 34





5. Description de la TMA et du SIV

La carte suivante et le tableau listent l'ensemble des TMA qui compose l'espace aérien qui compose l'espace géré par Bastia, leurs limites verticales et horizontales ainsi que leur classe. L'espace est composé de 7 TMA et 1 SIV.





Zone	Classe d'espace	Plancher	Plafond	Remarques
TMA 1	D	1500 ft AMSL / 1000 ft ASFC	FL195	
TMA 2	D	4000ft AMSL / 1000 ft ASFC	FL195	
	D	FL115	FL195	
TMA 3	Е	5000 ft AMSL / 1000 ft AFSC	FL115	L'espace entre le FL145 au FL195 est délégué de manière permanente à
	D	FL115	FL195	LFMM_S_CTR
TMA 4	E	1800 ft ASFC	3000ft ASFC	
	D	FL115	FL195	
TMA 5			FL115	
TMA 6	D	2000 ft AMSL / 1000 ft AFSC	4000 ft AMSL	
TMA 7	D	3000 ASFC	FL115	
SIV	G hors TMA	SFC	FL145	
	E en airways			

RAPPEL

Les TMA 1 à 7 sont ou possèdent des espaces de classe D, leur pénétration est soumise à clairance, 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 3 à 5 possèdent des espaces de classe E, ce qui implique que le contact radio n'est pas obligatoire pour les VFR, qu'aucune clairance n'est nécessaire pour y pénétrer et que 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 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 Manoeuvering Area) et du SIV (Secteur d'Information en VOL) est assurée par le contrôle d'Approche (APP). Sur Bastia, 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.

Lorsque le CCR de Marseille Sud est ouvert, compte tenu de l'espace délégué entre le FL145 et FL195 pour les TMAs de 1 à 5, le contrôleur d'approche n'est pas autorisé à délivrer une clairance d'altitude supérieure au FL140 selon les LOAs internes à la FIR. Par ailleurs, il devra coordonner le niveau de transfert avec le CCR (Marseille Control).

Enfin, attention aux plafonds des différentes TMA et à la classe d'espace correspondante pour savoir quels services vous devez/pouvez rendre aux pilotes.. 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 Bastia comporte plusieurs zones réglementées :

Indicatif	Plancher	Plafond	Nom	Activité
R 65	SFC	FL195	Solenzara	Zone militaire
R 66 A1	SFC	FL195	Diane	Tir Air/Sol
R 66 A2	SFC	FL130	Diane	Tir Air/Sol
R 66 B	3000	FL195	Diane	Tir Air/Sol
R 66 C	SFC	FL195	Diane	Tir Air/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 informé de l'activation des zones via un bulletin d'information ou un NOTAM publié <u>sur ce lien</u>.

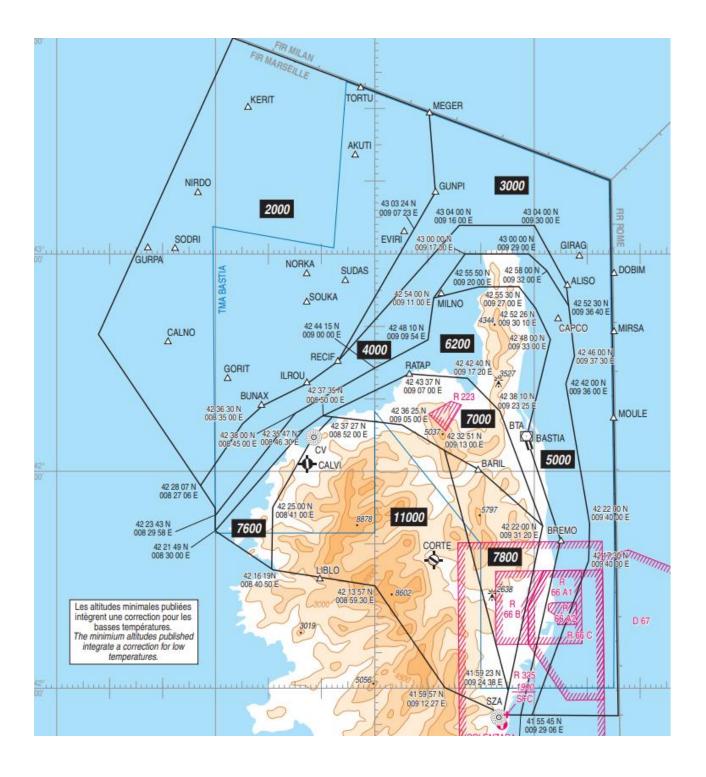


5.2 Altitudes Minimales de Guidage

La carte ci-dessous présente les AMG dans le secteur de Bastia.

On ne donne pas de direct, ou de guidage 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 à l'ouest de l'île, où les AMG sont plus hautes. On peut également occuper l'espace à l'est, au-dessus de la mer pour des guidages radar lorsque c'est nécessaire.





5.3 Responsabilités de la position Départ

La position départ n'est pas ouvrable sur Bastia.

5.4 Les procédures de départ

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

Piste	SID	Туре	Niveau Initial	Remarques
	AJO 2V			6200ft min sur BTA
	AKUTI 2V			
	BREMO 2V			
	KERIT 2V			Vols ver LFMN, LFMD, LFTZ
	LIBLO 2V			Réservé LFKJ, 6200ft min sur BTA
	MEGER 2V			FL140 max jusque MEGER
	MOULE 2V	RNAV		
	SODRI 2V			
	AJO 2W	AKUTI 2W KERIT 2W Par ATC MEGER 2W		
	AKUTI 2W			
16	KERIT 2W		Par ATC	2500 ft min ava 1/8740
	MEGER 2W			3500 ft min sur KB740
	SODRI 2W			
	AJO 6S			6200ft min sur BTA
	AKUTI 6S			5000ft min sur BTA
	BREMO 6S			
	KERIT 6S	CONV		Vols vers LFMN, LFMD, LFTZ
	LIBLO 6S	CONV		Réservé LFKJ
	MEGER 6S			FL140 max jusque MEGER
	MOULE 6S			
	SODRI 6S			5000ft min sur BTA



Piste	SID	Туре	Niveau Initial	Remarques
	AJO 2R			6200ft min sur BTA
	AKUTI 2R			
	BREMO 2R			
	KERIT 2R			Vols ver LFMN, LFMD, LFTZ
	LIBLO 2R			Réservé LFKJ, 6200ft min sur BTA
	MEGER 2R	RNAV		FL140 max jusque MEGER
	MOULE 2R	KINAV		
	NORKA 2R			
	SODRI 2R		4200ft 6200 ft min su Vols vers LFMN, LF Réservé LF	
34	AKUTI 2Q			Via EXUGA pente théorique 8.2% jusqu'à 4200ft
	KERIT 2Q			
	NORKA 2Q			
	AJO 6N	CONV		6200 ft min sur BTA
	AKUTI 6N			
	KERIT 6N			Vols vers LFMN, LFMD, LFTZ
	LIBLO 6N			Réservé LFKJ, 6200ft min sur BTA
	NORKA 6N			
	MOULE 6N			
	SODRI 6N			5000ft min sur BTA

Les départs RNAV sont préférentiels et seront déclarés en service par les services de contrôle. En l'absence de la capacité « RNAV » requise, le pilote doit s'annoncer « Non RNAV » à la demande de mise en route. Pour les départs non-RNAV en direction de BREMO, le pilote devra écrire DCT BREMO en case 15 du FPL.

RAPPEL

Tous les départs normalisés (SID) de Bastia comportent un nom qui est fonction de la piste en service et de la configuration. Par conséquent, la piste en service peut être omis lors de la clairance de départ. En revanche, le niveau initial, non publié et décidé par le contrôleur d'approche, doit être transmis dans la clairance de départ.



Départs omnidirectionnels :

Il existe un départ omnidirectionnel sectorisé, utilisable sur autorisation ATC, en vue d'un **guidage** radar pour rejoindre le SID initialement assigné. La proximité des reliefs limite le secteur de départ entre les caps magnétiques 020° et 150°. L'autorisation avant décollage est fonction de la piste en service, et s'articule comme tel :

<u>Piste 16</u> : « Montez route mag 160, à 400ft AAL tournez à gauche au cap XXX, en montée vers le niveau XXXX ».

<u>Piste 34</u>: « Montez route mag 340, à 400ft AAL tournez à droite au cap XXX, en montée vers le niveau XXXX ».

Ce guidage radar est le plus souvent à l'initiative du contrôle, afin de réguler le flux des départs mais peut très bien faire l'objet d'une demande du pilote.

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 précisés cidessous:

Piste	STAR	Туре	IAF	Restrictions
	BREMO 1V	RNAV	CAPCO (5000ft min)	
	DOBIM 1V			FL130 max à DOBIM
	LIBLO 1V			
	LIGUR 1V			FL140 max à TORTU
	MOULE 1V			
	NIRDO 1V			FL240 max à NIRDO
16	NORKA 1V			FL140 max à NORKA
	BREMO 5S			
	DOBIM 5S			FL130 max à DOBIM
	LIBLO 5S		CAPCO	
	LIGUR 5S	CONV	ALISO by ATC (5000ft min)	FL140 max à TORTU
	MOULE 5S			FL130 max à MOULE
	NIRDO 5S			FL240 max à NIRDO
	NORKA 5S			FL140 max à NORKA
	BREMO 1R	RNAV	ВТА	
	LIBLO 1R			
	LIGUR 1R			FL140 max à TORTU
	MERLU 1R			
	MOULE 1R			FL130 max à MOULE
	NIRDO 1R			FL240 max à NIRDO
34	NORKA 1R			FL140 max à NORKA
54	BREMO 5N	CONV	(5200 ft min)	
	LIBLO 5N			
	LIGUR 5N			FL140 max à TORTU
	MERLU 5N			
	MOULE 5N			FL130 max à MOULE
	NIRDO 5N			FL240 max à NIRDO
	NORKA 5N			FL140 max à NORKA



5.6 Les procédures d'approche

Les procédures finales d'approche (FNA) sont :

Les pre	Les procedures finales à approche (FNA) soit :						
Piste	Approche	IF	Balises	FAF (altitude)	API		
16	RNP	IKB16		FKB16 (2500 ft)	Monter vers KB610 (MAX IAS 185kt), puis gauche ABSIN en montée vers 5000ft, puis INVAK, ALISO, et attente CAPCO		
	VOR A 16 +VPT A	IAF : CAPCO / ALISO(by ATC)	BTA (114.15)	D17.0 BTA (5000 ft)	Monter RDL 012° BTA Passant BTA RDL 147° BTA		
	ILS X	IAF : VIVOH	BAS (11.35)	D15.6 BAS (5000ft)	Monter dans l'axe. A 1.8NM BAS ou à BTA, 2400 (2374) MAX, tourner à droite au RM 030°, MAX IAS 200kt, en montée vers 5000 (4974)pour guidage.		
34	ILS Z	IAF : BTA	BAS(111.35)	BP (2400 ft)	Monter dans l'axe jusqu'à BTA 2400ft (2374) MAX puis éloignement RDL 003 BTA° en montée vers 5200ft. A D7.0 BTA à droite RDL 219° BTA pour rejoindre le VOR.		
	RNP	IF : IKB34		FKB34 (2400 ft)	Monter dans l'axe vers KB410, puis droite KB412 (MAX IAS 185kt) en montée vers 5200ft. Puis à droite vers BTA 218° pour attente sur BTA.		
	VOR	вта	BTA(114.15)	D9.3 BTA (2400 ft)	Après BTA, RDL 003° en montée vers 5200ft. A D7.0BTA, à droite RDL 219° vers BTA. A BTA tourner à gauche et intégrer l'attente.		

CONSEIL sur IVAO

Les directs sont à donner en fonction des limites latérales de la TMA de Bastia 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.



5.7 Les circuits d'attentes

Les attentes publiées sont résumées ci-dessous :

Piste	Repère	Main	Rapproch.	Eloignement	Protection
16	CAPCO (RNAV)	Gauche	192°	012 ; T 1 min	IAS: 220kt Zp: 5000- FL140
	CAPCO (CONV)	Gauche	192°; 17nm BTA	012 ; 21nm BTA	IAS: 220kt Zp: 5000- FL140
34	BTA (RNAV)	Gauche	166°	346 ; T 1 min	IAS: 200kt Zp: 5200- FL100
	BTA (CONV)	Gauche	166°, BTA	346 ; 7nm BTA	IAS: 220kt Zp: 5200- FL100

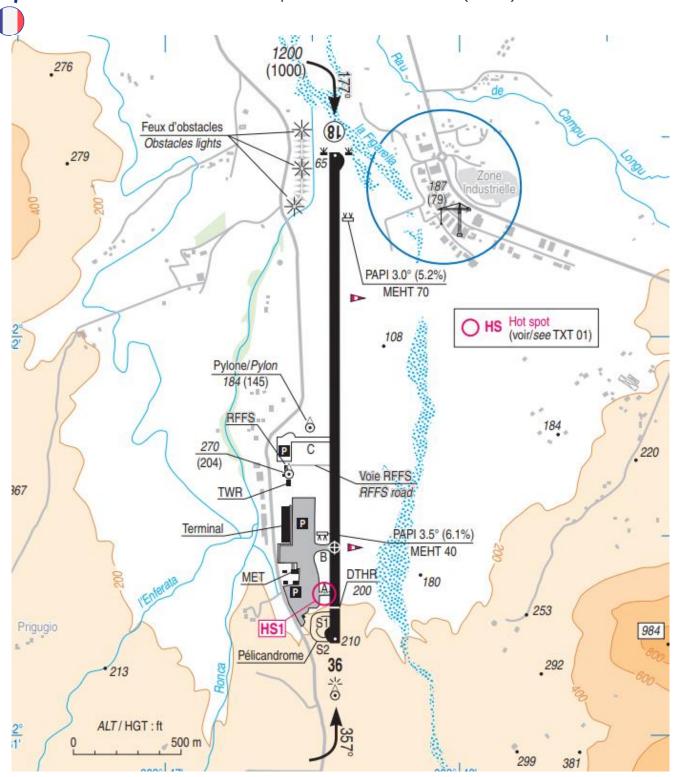


5.8 Les aérodromes et héliports du secteur

Le secteur de Bastia comporte quelques aéroports contrôles et en auto-information (A/A).

5.8.1 Les AD contrôlés

Nom	Calvi St-Catherine (LFKC)		
Position ATC	TWR: 123.200 GND: 121.705		
Altitude	210 ft (8 hPa)		
Alt. transition	5000 ft		
Aides radionav.	CV(375) CLI(109.50) LOC 18		
CTR	CTR Calvi: SFC - 2000 ft AFSC / (classe D) TMA 6 Bastia: 1000 ft AFSC - 4000ft (Classe D) TMA 5 Bastia: 1000 ft AFSC - FL115 (Classe E) SIV Bastia: SFC - FL145 (classe G)		
Pistes	18 (177°); TODA 2310, ASDA 2310 LDA 2310 36 (357°); TODA 2310, ASDA 2310, LDA 2110		
SID	RWY 18: avion < 5,7t; plafond > 1500ft; visi > 8km RWY 36: AJO 1R; MERLU 1R; TORTU 1R; SODRI 1R; NORKA 1R; MEGER 1R; CAPCO 1R; AJO 7C; MERLU 7C; NORKA 7C; MEGER 7C; CAPCO 7C		
STAR	RWY 18: RNAV: CAPCO 2K;LIBLO 2K;LIGUR 2K;NIRDO 2K;SODRI 2K CONV: CAPCO 2; LIBLO 2; LIGUR 2; NIRDO 2; SODRI 2		
Approches	RNAV X/Y/W/Z 18 (IF: BISKI, 3300ft, 178°) LOC 18(CLI(109.55); 178°; 3300ft)		
Attentes	ILROU (gauche ; 178°-10nm CLI, 358°15nm CLI ; IAS 220kt, Zp 8000ft – FL100) CV (gauche ; éloignement 228°, par CTL ; IAS 220kt, Zp 9400ft – FL120)		
Circuits AD	RWY 18 : main droite 1200 ft RWY 36 : main gauche 1200 ft		
Sorties VFR	Transit XC-WC-W(2000ft max); S-W-N-E-IR; EA		
Remarques	La piste 18/36 n'est pas exploitée par vents traversiers supérieurs ou égaux à 20 kt si la piste est mouillée.		





5.8.2 Les AD sous AFIS

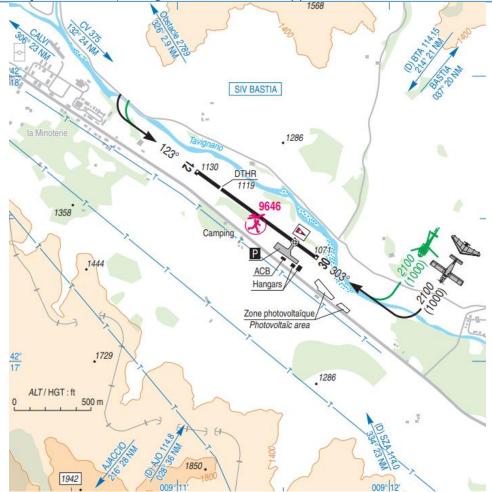
Sans objet.

5.8.3 Les AD en auto-information

RAPPEL

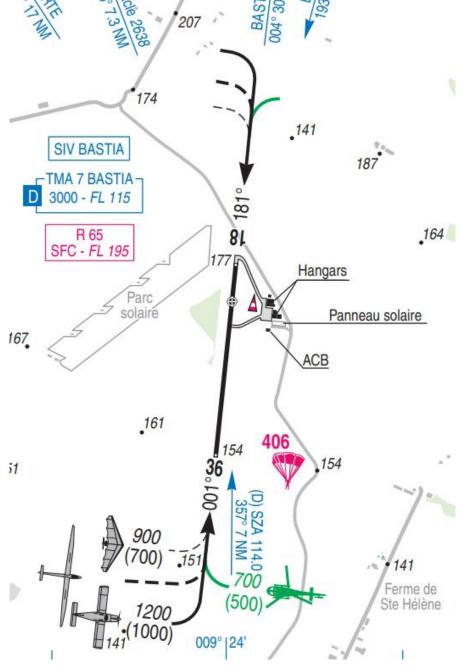
Les aérodromes en auto-information sont des espaces non contrôlés et ne sont pas ouvrable sur IVAO. Cependant, lorsqu'ils se trouvent dans un SIV, le contrôleur à l'approche fournit le service d'information de trafic dans la mesure de sa charge de trafic.

Nom	Corte (LFKT)		
Position ATC	A/A (123.500)		
Altitude	1130 ft (41 hPa)		
ATS adjacents	SIV Bastia: SFC - FL145 (classe G)		
	13 (125°); TODA 950, ASDA 950, LDA 766		
Pistes	31 (305°); TODA 950, ASDA 950, LDA 950		
a:a=	RWY 13 : main gauche 2100 ft		
Circuits AD	RWY 31 : main droite 2100 ft		
Remarques	Délégué à Solenzara si applicable		





Nom	Ghisonaccia (LFKG)		
Position ATC	A/A (123.350)		
Altitude	177 ft (7 hPa)		
ATS adjacents	SIV Bastia: SFC - FL145 (classe G)		
	18 (182°); TODA 800, ASDA 800, LDA 800		
Pistes	36 (002°); TODA 800, ASDA 800, LDA 800		
a a.	RWY 18: main droite 1200 ft (900ft ULM)		
Circuits AD	RWY 36 : main gauche 1200 ft (900ft ULM)		
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 <u>se trouve ici</u>.

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 <u>Facebook</u>, une page <u>Instagram</u> et un compte <u>Twitter</u>.