



Espaces aériens

Attention à leur complexité !

Le pourtour méditerranéen est dense en aéroports et aérodromes, espaces civils et zones militaires, qu'il vaut mieux connaître pour éviter les intrusions intempestives. Cet enchevêtrement d'espaces aériens complexifie l'accès aux itinéraires de traversée maritime vers la Corse. La carte aéronautique « Nice Côte d'Azur » 1/250.000 du SIA offre une représentation synthétique assez complète de ces espaces. Avec le complément aux cartes aéronautiques et les NOTAMS, vous aurez tous les éléments nécessaires à la préparation de votre navigation pour rejoindre le début de l'itinéraire de traversée. Pour vous aider dans la gestion de votre vol et vous informer sur l'activité des zones, il est recommandé de contacter la fréquence « consultative » de Marseille Info sur 120.550 MHz ou les gestionnaires des SIV du secteur dans lequel vous vous trouvez (Provence Info sur 124,350 MHz, Nice Info sur 124.425 / 120,850 MHz), même dans le cas d'évolution en espace de classe G.

R 138 (Canjuers) : espace de tir de la surface au FL540. Facile à visualiser en l'air, grâce à sa « platitude » caractéristique dans une région au relief marqué et à son mur d'enceinte. Cette zone est à contourner impérativement, de préférence par l'Ouest, pendant son activité.

R 50 (La Peyrière) : zone de tir de la surface à 3.500ft AMSL. Située au Sud de Fayence, à proximité du point WD de Cannes, elle est assez récente et en espace de classe G...
Attention : contournement obligatoire !

Les R 95 (Le Luc) : vastes espaces aux limites verticales variables (de la surface au FL65) à l'intérieur desquels des itinéraires recommandés sont publiés ou des cheminements peuvent être imposés par le contrôle. Attention à la zone 403 (parachutage), indépendante des R95, dont la limite supérieure est au moins le FL130 et qui connaît une forte activité le week-end et les jours fériés.

LFTZ (La Mole) : l'aérodrome de La Mole est en espace de classe G. Il accueille de nombreux trafics VFR et IFR possédant des performances très différentes (avions légers, avions turbopropulseurs et turboréacteurs, hélicoptères). Soyez très vigilant aux abords de cet aérodrome.

R 232 (La Mole – St Tropez) : zone située au-dessus de l'aérodrome de La Mole et de la presqu'île de Saint-Tropez (de 2100ft à 3500ft). Le transpondeur est obligatoire à l'intérieur de cette zone. Une forte concentration de trafics peut être observée dans cette zone sur plusieurs fréquences (trafic de La Mole, arrivées/départs de Nice, accès à l'itinéraire de traversée maritime vers la Corse, ...).

Le transit côtier « Marseille <--> ET » : l'itinéraire recommandé passe à proximité immédiate de zones à pénétration interdite (P62, P63) ou réglementée (R60, parcs nationaux). Soyez vigilant !

La TMA de Nice : elle est découpée en nombreux secteurs distincts. Les classes d'espaces associés sont C, D et E. Les limites verticales sont variables de la surface au FL195. Le contact radio et l'obtention d'une clairance sont obligatoires avant de pénétrer (espaces C et D), ainsi que l'emport d'un transpondeur. Le contrôleur pourra éventuellement vous demander d'attendre, de respecter un cap ou d'évoluer à un niveau de vol IFR pour vous intégrer à son trafic.



La traversée maintenant

La traversée doit obligatoirement se faire sur un des itinéraires définis :

- « STP ou SW de Cannes – LERMA – OMARD – MERLU » puis :
- « GURPA – MB – NW » vers Bastia,
 - « XC – WC – W » vers Calvi,
 - « LONSU – NW » vers Ajaccio.

Des raccourcis sont utilisables (par DC ou DA) sur autorisation du contrôle de Nice en fonction de l'activité des D54.

Les obligations (SERA + PART NCO) :

- dépôt d'un plan de vol obligatoire,
- emport gilets de sauvetage,
- contact radio et écoute permanente avec le SIV concerné,
- messages au passage des points de compte rendu obligatoires (LERMA, GURPA, XC, LONSU, MB, WC, NW, W).

Les réflexions avant départ :

L'emport du canot de sauvetage est laissé à l'appréciation du CdB par la réglementation avec pour aide à la décision les sujets de réflexion suivants :

- distance d'un lieu d'atterrissage,
- état et température de l'eau,
- etc.



Les bonnes pratiques

- **Un entraînement récent au pilotage sans visibilité avec un instructeur.**
Au-dessus de la mer, l'absence de repères visuels et la présence éventuelle de brume de mer peuvent entraîner une perte de références de l'horizon. Vous pourrez avoir à utiliser les instruments de bord pour garantir un suivi de trajectoire en toute sécurité.
- Assurez-vous, au travers du briefing passagers avant vol, que la **procédure d'évacuation, l'utilisation des gilets de sauvetage et du canot sont connues et comprises.**
- **Une préparation et une gestion du vol approfondies.** Si vous utilisez uniquement les VOR, la portée et la précision de ce moyen ne permettent pas toujours d'assurer un suivi précis de la trajectoire. Dans ce cas, vous devrez privilégier la navigation à l'estime (Cap, temps). Si vous disposez d'un moyen GNSS, n'oubliez pas de vérifier la saisie des points de votre plan de vol système. En cas de difficultés ou de doute sur votre position, n'hésitez pas à demander l'assistance du Service d'information de Vol, il est là pour ça !!! Il vous apportera toute l'aide nécessaire pour vous ramener sur votre route (suggestion de caps).
- **Privilégier un niveau de vol élevé.** En cas de panne moteur, une altitude élevée laissera plus de temps à l'équipage pour préparer l'amerrissage. Prendre connaissance des performances avion associées (vitesse de finesse max pour parcourir la plus grande distance / vitesse de taux de chute mini pour rester le plus longtemps en vol). Ayez toujours à l'esprit l'endroit où la côte est la plus proche.
- **Prendre en compte soigneusement le vent dans le cadre de l'emport carburant.** La région est propice aux vents forts : prévoyez le carburant nécessaire au demi-tour ou au déroutement à l'arrivée. **Les aérodromes corses sont sensibles au vent mais aussi aux entrées maritimes.**
- Pour les avions à carburateur, **prévenir le givrage carburateur.** Au-dessus de l'eau, la masse d'air peut être particulièrement humide et le risque de givrage carburateur peut intervenir même à des températures tempérées.
- **Elargissez votre circuit visuel** vers la surface de la mer pour repérer tous les bateaux à proximité de votre trajectoire.



L'arrivée en Corse

La Corse est belle, mais il ne faut pas oublier qu'elle est montagneuse. Attention au relief ! Ne vous relâchez pas après la traversée, croyant en avoir terminé avec les problèmes car, la fatigue aidant, vous pouvez encore rencontrer de réelles difficultés.

CALVI

Terrain réputé pour son relief important et son aérologie difficile. Enclavé entre les montagnes, il peut être délicat en cas d'atterrissage en 36 ou de remise des gaz en 18. De plus, les conditions météo sont souvent plus mauvaises à l'arrivée que durant la traversée, à cause de la brume de mer.

Ouvrez l'œil !

Qui dit terrain touristique dit beaucoup de trafic. En premier lieu, rappelez-vous qu'il n'y a pas de VOR sur le terrain. L'axe d'arrivée W – Calvi est opposé à l'axe des trajectoires départs (dont quelques vols commerciaux). Ces croisements se font « à vue », en espace de classe E, entre 2000ft et le FL 95, ouvrez l'œil !

La piste 36 peut paraître fuyante pour les non-habituels (pente de la piste à 2% et présence d'un seuil décalé).

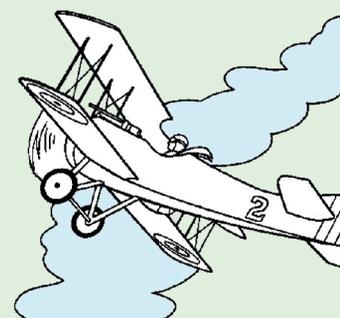
L'absence de taxiway, la proximité des aires de stationnement et de la piste entraînent de nombreuses incursions de piste, soyez vigilant sur ce que font les autres.

Enfin il faut prévoir une éventuelle attente (en particulier le week-end) si le trafic est dense.

Déroutement ?

Pour toutes ces raisons, prévoyez le carburant nécessaire pour un éventuel déroutement sur Bastia, Ajaccio, voire Figari.

D'autre part, calculez soigneusement votre heure d'arrivée. Les atterrissages de nuit sont interdits à Calvi. Pour éviter les problèmes inhérents aux éventuelles attentes, déroutements et heures de coucher du soleil, prévoyez par exemple, d'arriver à Calvi avant CS – 30 mn.



BASTIA

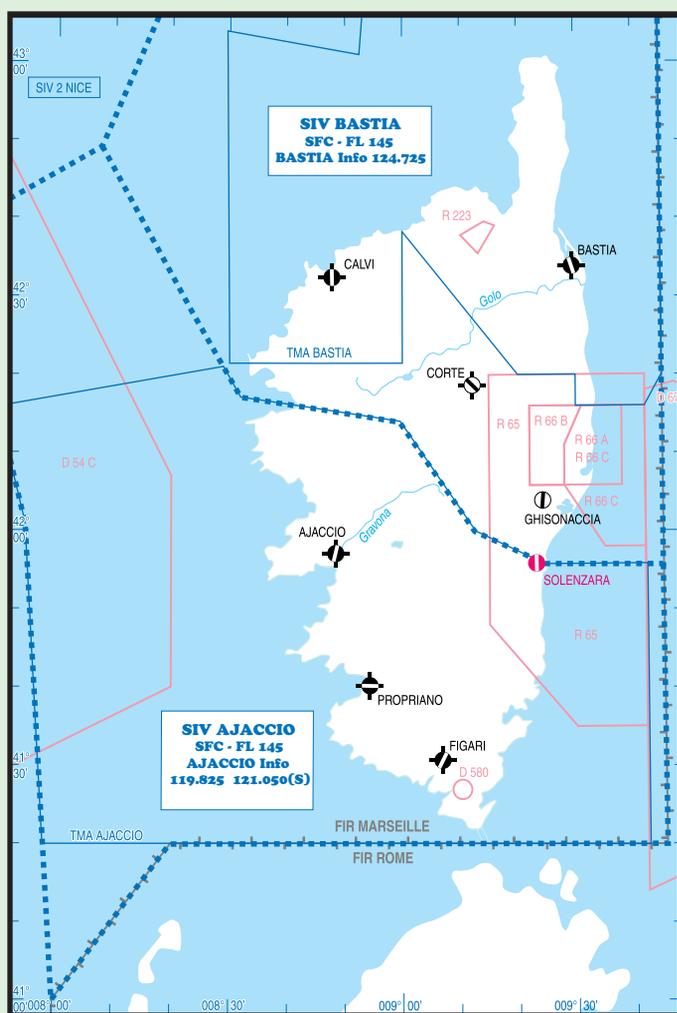
Situé sur une plaine du côté Est de l'île, Bastia est un terrain facile pour les aéronefs...une fois les montagnes franchies ! Attention aux conditions aérologiques parfois turbulentes ou orageuses au passage des cols à NW et W.

Notez que des parapentes évoluent régulièrement à l'Ouest-Sud-Ouest de NW et sur les pentes vers S, et que d'une manière générale, le trafic IFR sur l'aéroport est plus dense le week-end.

Pour en savoir plus sur Bastia et Calvi :

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/collaborative-aerodrome-safety-hotspots-cash>

Secteurs d'information de vol :



PRÊTS, PARTEZ !

Toutes ces précisions ne doivent pas vous dissuader d'aller faire une balade en Corse. La beauté des paysages et l'omniprésence de la mer et des montagnes vous laisseront un souvenir inoubliable. Si vous avez su éviter l'improvisation, le fait d'avoir surmonté ces difficultés rendra l'expérience encore plus intéressante.



AJACCIO

La proximité des trajectoires d'arrivées et de départs IFR ainsi que l'absence de couverture radar dans la baie et les vallées voisines entraînent l'obligation de maintenir rigoureusement les trajectoires de cheminements et de transits ainsi que les altitudes associées.

L'entrée au point NW doit être à 2000ft AMSL Max. En conséquence, pensez à demander une clairance à l'organisme de contrôle d'Ajaccio si vous souhaitez poursuivre le vol à une altitude plus élevée.



En résumé

- Dépôt d'un plan de vol.
- Contact radio avec le SIV concerné (SIV Nice, Bastia ou Ajaccio).
- Messages de compte-rendu aux points spécifiques.
- Message de compte-rendu de position lors du franchissement de la limite du SIV.
- Tout aéronef doit emporter un gilet de sauvetage par personne.
- Le suivi des itinéraires est obligatoire. Toutefois une route directe peut être accordée par le contrôle sous surveillance radar.
- En VFR le transpondeur est obligatoire en espace aérien contrôlé : vérifiez votre équipement !

