

Horaires sauf indication contraire / Timetables unless otherwise specified
 AIP France : UTC HIV ; HOR ETE : - 1HR / UTC WIN ; SKED SUM : - 1HR
 AIP CAR SAM NAM, AIP PAC-P, AIP PAC-N, AIP RUN: UTC

AD 2 LFKC.1**Indicateur d'emplacement - nom de l'aérodrome *Aerodrome location indicator - name*****LFKC - CALVI SAINTE CATHERINE****AD 2 LFKC.2****Données géographiques et administratives de l'aérodrome *Aerodrome geographical and administrative data***

1	Position GEO ARP	42°31'28"N 008°47'35"E
	Situation de l'ARP / <i>ARP location</i>	Intersection TWY B et piste. RWY and TWY B intersection.
2	Direction, distance de la ville <i>Direction, distance from city</i>	6 km SE CALVI
3	Altitude de référence / <i>Reference elevation</i>	210 ft
	Température de référence / <i>Reference temperature</i>	30.9 ° C
4	Ondulation du géoïde / <i>Geoid undulation</i>	160 ft
5	Déclinaison magnétique / <i>Magnetic variation</i>	2.70°E
	Année (variation annuelle) / <i>Year (annual change)</i>	2020 (0.15°)
6	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	CCI DE BASTIA ET DE LA HAUTE-CORSE.
	Adresse / <i>Address</i>	Aéroport de CALVI SAINTE-CATHERINE - 20260 CALVI.
	Telephone	04 95 65 88 88
	FAX	04 95 65 88 99
	TELEX	NIL
	AFS	LFKCYDYX LFKCZPST LFKCZPZX LFKCZTZX
7	Type de trafic / <i>Type of traffic</i>	IFR, VFR
8	Observations / <i>Remarks</i>	

AD 2 LFKC.3**Horaires *Operational hours***

1	Gestionnaire de l'AD / <i>AD administration</i>	Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse Aéroport de Calvi-Sainte Catherine
2	Douanes et police / <i>Customs and immigration</i>	DOUANES : HJ du 01/05 au 30/09, HJ PN 6HR du 01/10 au 30/04. POLICE : HIV: 0600-1700, ETE : 0500-1600. CUSTOMS : HJ from 01/05 to 30/09, HJ PN 6HR from 01/10 to 30/04. IMMIGRATION : WIN : 0600-1700, SUM : 0500-1600.
3	Services de santé / <i>Health and sanitary</i>	NIL
4	BIA, BRIA / <i>AIS briefing office</i>	AJACCIO (H24)
5	BDP / <i>ARO</i>	NIL
6	Bureau MET / <i>MET briefing office</i>	Voir / see AD2 LFKB.3.6
7	ATS	ETE : 0445-SS+30 HIV : 0545-SS+30. Voir Observations SUM : 0445-SS+30 WIN : 0545-SS+30. See remarks
8	Avitaillement / <i>Fueling</i>	ETE : 0600-1000, 1200-1600 HIV : 0800-1100, 1400-1700. En dehors de ces HOR : PN 1HR sauf vols commerciaux programmés. Moyens de paiement: CB, Visa, Eurocard, Mastercard, Amex, Eurochèques, Chèques, Euros, carte BP, carte UVAIR World Fuel Service. TEL : 04 95 65 05 45 / 06 11 69 20 54 FAX : 04 95 65 31 46. SUM : 0600-1000, 1200-1600 WIN : 0800-1100, 1400-1700. Outside these SKED : PN 1HR except for scheduled commercial flights. Payment means : CB, Visa, Eurocard, Mastercard, Amex, Eurocheques in euros, cheques, Euros (cash), BP card, UVAIR World Fuel Service card. TEL: 04 95 65 05 45 / 06 11 69 20 54 FAX: 04 95 65 31 46.
9	Services de manutention / <i>Handling</i>	SR-SS CASAVIA : TEL: 04 20 13 01 36, FAX : 04 95 65 88 05. SITA : CLYKXHX RSFTA/AFTN : LFKCXHAF E-mail : casavia@casavia.fr FREQ 131.475 Casavia Calvi.
10	Sûreté / <i>Safety</i>	Disponible en fonction des horaires des vols réguliers programmés. Pour les vols supplémentaires, contacter l'aéroport à J-7. Available according to scheduled flights SKED. For additional flights, contact AD on D-7.
11	Dégivrage / <i>De-icing</i>	H24
12	Observations / <i>Remarks</i>	Extension HOR possible annoncée sur FREQ TWR ou ATIS. Demande d'extension HOR par E-mail : exploitation@calvi.aeroport.fr ou TEL : 04 95 65 88 88 PPR obligatoire PN 72 HR (PN 24 HR saison IATA ETE) pour les vols de l'aviation générale par e-mail : agcly.casavia@casavia.fr ou TEL : 04 95 65 88 40. GRF (Service d'évaluation et de report de l'état de surface de piste) : - IATA HIV : 0530-1500 - IATA ETE : 0430-1600 En dehors de ces HOR, astreinte 7/7 suivant HOR ATS. Possible SKED extension announced on FREQ TWR or ATIS. SKED extension request by E-mail : exploitation@calvi.aeroport.fr or TEL : 04 95 65 88 88 Mandatory PPR PN 72 HR (PN 24 HR SUM IATA season) for general aviation flights by e-mail : agcly.casavia@casavia.fr or TEL : 04 95 65 88 40. GRF (Global Reporting Format) : - WIN IATA season : 0530-1500 - SUM IATA season : 0430-1600 Outside these SKED, on-call duty 7/7 according to ATS SKED.

AD 2 LFKC.4

Services d'escale et d'assistance *Handling services and facilities*

1	Moyens de manutention de fret <i>Cargo handling facilities</i>	CASA VIA 04 20 13 01 36.	
2	Types de carburants et lubrifiants <i>Fuel and oil types</i>	Carburants / Fuel grades : 100LL - JET A1.	
3	Moyens et capacités d'avitaillement <i>Fueling facilities and capacities</i>	Société BP 100LL : cuve de 50 m3, camion 6m3 JET A1 : cuve de 150 m3 + 2 camions de 20 m3	BP company 100LL : tank of 50 m3, fuel truck 6m3 JET A1 : tank of 150 m3 + 2 fuel trucks of 20 m3.
4	Moyens de dégivrage / <i>De-icing facilities</i>	Dégivreuse contacter 04 20 13 01 36.	De-icer contact 04 20 13 01 36.
5	Hangar pour aéronefs de passage <i>Hangar space for visiting aircraft</i>	NIL	
6	Réparations pour aéronefs de passage <i>Repair facilities for visiting aircraft</i>	Air Corsica ATR42-72 - A320 : 04 95 65 88 25.	
7	Observations / <i>Remarks</i>	Pour des raisons de sécurité d'exploitation et de sûreté, l'assistance en escale est obligatoire toute l'année pour les vols d'aviation générale et d'affaires. E-mail : agcly.casavia@casavia.fr TEL : 04 95 65 88 40 ou 04 95 65 88 00 FREQ : CASA VIA 131.475 MHz	For safety and security reasons, ground handling is mandatory all year round for general aviation and commercial flights. E-mail : agcly.casavia@casavia.fr TEL : 04 95 65 88 40 or 04 95 65 88 00 FREQ : CASA VIA 131.475 MHz

AD 2 LFKC.5

Services aux passagers *Passenger facilities*

1	Hôtels	En ville.	In town.
2	Restaurants	Sur AD.	At AD.
3	Moyens de transport / <i>Transportation facilities</i>	Voitures de location - Taxis.	Car rental - Taxis.
4	Services médicaux / <i>Medical facilities</i>	SAMU de CALVI.	Emergency services of CALVI.
5	Services bancaires et postaux <i>Bank and Post Office</i>	A l'extérieur de l'aérogare	Outside of terminal
6	Office de tourisme / <i>Tourist office</i>	A CALVI.	In CALVI.
7	Observations / <i>Remarks</i>	Le service d'assistance des usagers de l'aviation générale entre les postes de stationnement et l'aérogare est assuré par le gestionnaire au moyen de navette gratuite. Toutefois prière de respecter le marquage au sol indiquant le cheminement piétons (cf APDC 01).	A free shuttle bus is provided for general aviation users between the parking stands and the terminal. You must stay on the pedestrian walkway marked on the ground (cf APDC 01).

AD 2 LFKC.6

Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie *Rescue and fire fighting services*

1	Niveau RFFS de l'AD <i>AD level for fire fighting</i>	7	
2	Moyens de sauvetage / <i>Rescue equipment</i>	Dispositif aéronautique : - 1 VIM (Véhicule Intervention Mousse) munis chacun de 9000 L eau / 250kg de poudre. - 1 VIM (Véhicule Intervention Mousse) munis chacun de 6000 L eau / 250kg de poudre. - 1 VCS (Véhicule de Commandement et de Soutien).	Aeronautical device : - 1 VIM (foam intervention vehicle) each provided with 9000 liters of water / 250 kg of powder. - 1 VIM (foam intervention vehicle) each provided with 6000 liters of water / 250 kg of powder. - 1 VCS (command and support vehicle).
3	Moyens d'enlèvement des aéronefs accidentés <i>Capability for removal of disabled aircraft</i>	Contacteur l'exploitant AD : 04 95 65 88 88 exploitation@calvi.aeroport.fr L'exploitant fait intervenir une société de levage en fonction des disponibilités.	Contact AD operator : 04 95 65 88 88 exploitation@calvi.aeroport.fr AD operator calls in an ACFT lifting company depending on availabilities.
4	Observations / <i>Remarks</i>	Niveaux 6 et 7 : assurés pour les vols programmés.	Levels 6 and 7 : provided for scheduled flights.

AD 2 LFKC .7 **Evaluation et communication de l'état de surface des pistes, et plan neige** *Runway surface condition assessment and reporting, and snow plan*

1	Type d'équipements / <i>Type of clearing equipment</i>	Sous-traitants occasionnels : SAS BEVERAGGI ET SRHC. a) Neige - 1 camion à lame - 2 balayeuses dotées d'une lame - 1 chargeur - 1 camion b) Glace, verglas - 1 épandeur - réserve totale de déverglaçant : 1000 litres.	Occasional subcontractors : SAS BEVERAGGI AND SRHC. a) Snow - 1 truck mounted clearance blade - 2 sweepers equipped with a blade - 1 loader - 1 truck b) Surface ice, black ice - 1 spreader - total de-icing agent reserves : 1000 litres.
2	Priorités de dégagement / <i>Clearance priority</i>	Seront déblayées dans l'ordre suivant : (1) la piste 18/36 en totalité sur 2300 m de longueur et 45 m de largeur, les raquettes et les RESA. (2) la voie de circulation B associée à la piste 18/36. (3) la voie de circulation A associée à la piste 18/36. (4) l'aire de stationnement P. (5) les aires de stationnement A, B et C.	The following will be cleared : (1) RWY 18/36 over its entire length of 2300 m and width of 45 m, the turn-around areas and RESA. (2) TWY B associated to RWY 18/36. (3) TWY A associated to RWY 18/36. (4) parking apron P. (5) parking aprons A, B and C.
3	Matériaux utilisés pour le traitement de la surface de l'aire de mouvement / <i>Material used for movement area surface treatment</i>		
4	Pistes spécialement préparées en condition hivernale / <i>Specially prepared winter runways</i>	Non applicable	Not applicable
5	Observations / <i>Remarks</i>	Evaluation et report de l'état de surface des pistes conformément à la méthode "Global Reporting Format" (GRF) décrite en AD 1.2.2 Les horaires GRF sont publiés en AD 2.3 NIL	Assessment and reporting of runway surface condition in accordance with the Global Reporting Format (GRF) described in AD 1.2.2 GRF operational hours are published in AD 2.3 NIL

AD 2 LFKC .8
Aires de trafic, TWY et emplacements de vérification Aprons, TWY and check locations

1	Revêtement de l'aire de trafic / <i>Apron surface</i>	Aire de trafic (P1 à P8) commercial : béton bitumineux Aire de trafic A (aviation générale) : enrobé Aire de trafic B (aviation générale) : enrobé Aire de trafic C (aviation générale) : enrobé Aire de trafic D (aviation générale code A avec envergure < 12 m) : béton bitumineux Aire de trafic G (aviation générale) : enrobé.	Apron (P1 to P8) commercial : bituminous concrete Apron A (general aviation) : asphalt Apron B (general aviation) : asphalt Apron C (general aviation) : asphalt Apron D (general aviation code A with span < 12 m) : bituminous concrete Apron G (general aviation) : asphalt.
	Résistance de l'aire de trafic / <i>Apron strength</i>	P1, P2A, P2B, P8 : 19 F/B/W/T P3, P4 : 23 F/B/W/T P5, P6 : 28 F/B/W/T Aire de trafic (aviation d'affaires) : 15 F/B/W/T Aire de trafic C (aviation générale) : 21 F/B/W/T	P1, P2A, P2B, P8 : 19 F/B/W/T P3, P4 : 23 F/B/W/T P5, P6 : 28 F/B/W/T Apron (business aviation) : 15 F/B/W/T Apron C (general aviation) : 21 F/B/W/T
2	Largeur TWY / <i>TWY width</i>	TWY A : 13.50 m TWY B : 23 m TWY C : 11 m TWY S1 : 23 m (PELICANDROME) TWY S2 : 23 m (PELICANDROME)	
	Revêtement des TWY / <i>TWY surface</i>	TWY A, B, S1 et S2 : béton bitumineux - TWY C : enrobé.	TWY A, B, S1 and S2 : bituminous concrete - TWY C : asphalt.
	Résistance des TWY / <i>TWY strength</i>	TWY A : 11 F/B/W/T - TWY B : 27 F/B/W/T - TWY S1 et/and S2 : 28 F/B/W/T - TWY C : 21 F/C/W/T	
3	Emplacement des ACL / <i>ACL location</i>	THR 36 : 42°31'13.51 "N-008°47'34.90"E DTHR 36 : 42°31'19.77 "N-008°47'34.87"E	
	Altitude des ACL / <i>ACL elevation</i>	THR 36 : 210 ft - DTHR 36 : 200 ft	
4	Points de vérification VOR / <i>VOR checkpoints</i>		
5	Points de vérification INS / <i>INS checkpoints</i>	A1 42°31'23.73"N 008°47'29.79"E A2 42°31'23.74"N 008°47'29.29"E A3 42°31'23.73"N 008°47'28.88"E A4 42°31'23.74"N 008°47'28.11"E A5 42°31'23.73"N 008°47'27.97"E B1 42°31'21.59"N 008°47'29.79"E B2 42°31'21.60"N 008°47'29.30"E B3 42°31'21.59"N 008°47'28.89"E B4 42°31'21.59"N 008°47'28.12"E B5 42°31'21.59"N 008°47'27.98"E C1 42°31'19.44"N 008°47'29.80"E C2 42°31'19.46"N 008°47'29.23"E C3 42°31'19.44"N 008°47'28.90"E	C4 42°31'19.44"N 008°47'27.99"E C5 42°31'19.46"N 008°47'27.85"E C6 42°31'19.44"N 008°47'27.08"E P2A 42°31'25.88"N 008°47'26.06"E P2B 42°31'27.17"N 008°47'27.03"E P3 42°31'28.99"N 008°47'26.73"E P4 42°31'30.76"N 008°47'26.71"E P5 42°31'32.48"N 008°47'26.83"E P6 42°31'34.50"N 008°47'26.68"E P7 42°31'34.17"N 008°47'27.93"E P8 42°31'34.16"N 008°47'28.89"E SIERRA 42°31'15.74"N 008°47'29.92"E
6	Observations / <i>Remarks</i>	Interdiction d'exploitation de nuit et/ou par RVR < 800 m des voies de circulation Alpha, Charlie, S1 et S2. 1) Une attention particulière est portée à l'utilisation d'hélicoptères : les translations doivent suivre rigoureusement les lignes de guidage au sol. 2) Vigilance en cas de non-application du point 1 de risque de collision.	By night and/or with RVR < 800 m, it's prohibited to use TWY Alpha, Charlie, S1 and S2. 1) Special attention is paid to the use of helicopters : translations must strictly follow ground guidelines. 2) Vigilance in case of non-application of Point one : collision risk

AD 2 LFKC .9 **Guidage et contrôle des mouvements à la surface, balisage / Surface movement guidance and control system, marking**

1	ID postes de stationnement <i>Aircraft stands ID signs</i>	AVIATION COMMERCIALE : P1 à P8. Voir AD 2 LFKC APDC 01	COMMERCIAL AVIATION : P1 to P8. See AD 2 LFKC APDC 01
	Lignes de guidage TWY / <i>TWY guide lines</i>	Oui, P1 à P8	Yes, P1 to P8
	Systèmes de guidage pour l'accostage des aéronefs <i>Visual docking/parking guidance system</i>	Oui	Yes
2	Marquage RWY et TWY / <i>RWY and TWY marking</i>	RWY : identification, axial, amont des seuils, seuils, toucher des roues, extrémités. TWY A, B, C et S : ligne axiale et double ligne latérale délimitation des accotements revêtus. TWY A et B : point d'attente à 75 m suivant condition spéciale avec la position des TWY A et B (cf. AD 2 LFKC.20 Règlements de circulation locaux). TWY C : point d'attente à 90 m suivant condition spéciale avec la position du TWY C (cf. AD 2 LFKC.20 Règlements de circulation locaux). TWY S1 et S2 : Point d'attente à 75 m suivant condition spéciale avec la position des TWY S1 et S2 (cf. AD 2 LFKC.20 Règlements de circulation locaux et uniquement réservé aux aéronefs d'état et de secours).	RWY : designation, centreline, THR upstreams, THR, TDZ, RWY ends. TWY A, B, C and S : centreline and double edge marking of paved shoulders. TWY A and B : Holding point at 75 m according to special condition with the position of TWY A and B (cf. AD 2 LFKC.20 Local traffic regulations). TWY C : Holding point at 90 m according to special condition with the position of TWY C (cf. AD 2 LFKC.20 Local traffic regulations). TWY S1 and S2 : Holding point at 75 m according to special condition with the position of TWY S1 and S2 (cf. AD 2 LFKC.20 Local traffic regulations and reserved for state and rescue aircrafts only).
	Balisage RWY et TWY / <i>RWY and TWY lighting</i>	Voir/see AD 2 LFKC .14/15	
3	Barres d'arrêt / <i>Stop bars</i>	Non	No
4	Observations / <i>Remarks</i>	Renforcements des marques aux points d'attente : TWY A renforcé par l'indication "18-36". TWY B renforcé par l'indication "18-36". Points d'attente TWY A et B : renforcement des points d'attente par feu Wig-Wag.	Holding points marks intensified : TWY A reinforced by the "18-36" notice. TWY B reinforced by the "18-36" notice. Holding points TWY A and B : holding points intensified by Wig-Wag lights.

AD 2 LFKC .10 **Obstacles aux abords de l'aérodrome Aerodrome obstacles**Voir carte d'aérodrome OACI et cartes d'obstacles / *See aerodrome ICAO chart and obstacle charts***AD 2 LFKC .11** **Renseignements météorologiques Meteorological information**

1	Centre MET associé / <i>Associated MET Office</i>	BASTIA PORETTA	
2	Horaires de service / <i>Hours of service</i>	voir/see AD 2 LFKC .3	
	Centre MET hors HOR / <i>MET Office outside HOR</i>		
3	Centre MET responsable des TAF <i>Office in charge of TAF</i>	BASTIA PORETTA	
	Période de validité / <i>Validity period</i>	24 03-09-15 HIV/WIN : CNL 1900 ETE/SUM : CNL 2030	
4	Type de prévision d'atterrissage <i>Type of landing forecast</i>	TREND	
	Périodicité / <i>Interval of issuance</i>	HIV : TREND entre 0300 et 1900 ETE : TREND entre 0300 et 2030	WIN : TREND between 0300 and 1900 SUM : TREND between 0300 and 2030
5	Briefing, consultation	T	
6	Documentation de vol / <i>Flight documentation</i>	C-PL	
	Langue utilisée / <i>Language used</i>	FR	
7	Cartes, autres informations <i>Charts, other information</i>	P-W AD WARNING HIV/WIN : 0300-1900 ETE/SUM : 0300-2030 METAR AUTO H24	
8	Équipement complémentaire <i>Supplementary equipment</i>	AEROWEB PRO	
9	Organismes ATS desservis / <i>ATS units served</i>	TWR	
10	Informations complémentaires <i>Additional information</i>	TEL MET (IFR) : 04 95 30 09 44	

AD 2 LFKC .12

Caractéristiques physiques des pistes *Runway physical characteristics*

RWY NR	True and Mag Bearing	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Position GEO THR (DTHR) GUND	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision RWY
1	2	3	4	5	6
18	180 (177)	2310 x 45	26 F/B/W/T béton blumineux/bluminous concrete	42°32'28.24"N 008°47'34.59"E ----- GUND NIL	THR : 19.81m / 65ft
36	360 (357)	2310 x 45	26 F/B/W/T béton blumineux/bluminous concrete	42°31'13.51"N 008°47'34.90"E (42°31'19.77"N 008°47'34.87"E) ----- GUND NIL	THR : 64.01m / 210ft DTHR : 60.96m / 200ft

RWY NR	RWY/SWY Slope	SWY Dimensions (M)	CWY Dimensions (M)	Strip Dimensions (M)	Obstacle free zone (OFZ)	Remarks
	7	8	9	10	11	12
18	NIL	NIL	NIL	2430 x 150	NIL	(1)
36	NIL	NIL	NIL	2430 x 150	NIL	(2)

(1) Largeur restreinte de la bande de piste 75 m de part et d'autre de l'axe de piste.
Restricted width of the RWY strip 75 m on either side of RWY centerline.

(2) Largeur restreinte de la bande de piste 75 m de part et d'autre de l'axe de piste.
Restricted width of the RWY strip 75 m on either side of RWY centerline.

AD 2 LFKC .13

Distances déclarées *Declared distances*

RWY ID	TORA	TODA	ASDA	LDA	Observations Remarks
18	2310	2310	2310	2310	Absence de RESA au seuil 18. Absence of RESA at THR 18.
TWY C	950	950	950		
36	2310	2310	2310	2110	L'origine des distances déclarées au décollage est située au droit de l'intersection de la bordure amont du TWY et de la RWY. RESA 90 x 90 au seuil 36, 60 m après la TORA 18. Remaining distance is measured from the upstream edge of the TWY and RWY intersection. RESA 90 x 90 at THR 36, 60 m after TORA 18.
TWY A	2000	2000	2000		
TWY B	1860	1860	1860		
TWY C	1360	1360	1360		
TWY S1	2180	2180	2180		
TWY S2	2300	2300	2300		

AD 2 LFKC .14

Balisage d'approche et de piste *Approach and runway lighting*

BALISAGE

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and lighting

Balising and

(1) Feux à éclats d'identification de seuil de piste : HI-W. Absence de rampe d'approche.
Runway threshold identification flashing lights : LIH-W. No approach lighting system.

(2) Feux d'identification de seuil de piste : HI. Absence de rampe d'approche.
Runway threshold identification lights : LIH. No approach lighting system.

AD 2 LFKC .15

Autres balisages, système d'alimentation de secours *Other lighting, secondary power supply*

1	ABN	NIL	
	IBN	NIL	
2	Té d'atterrissage / <i>LDI</i>	NIL	
	Anémomètre / <i>Anemometer</i>	NIL	
3	Balisage axial TWY / <i>TWY centre line lighting</i>	NIL	
	Balisage latéral TWY / <i>TWY edge lighting</i>	Latéral hors sol bleu, panneaux d'indications et d'obligations.	Blue elevated edge lighting, information and obligation signs.
4	Alimentation de secours / <i>Secondary power unit</i>	Alimentation auxiliaire.	Auxiliary power supply.
	Temps de commutation / <i>Switch-over time</i>	Temps de commutation 15 s MAX Groupe Electrogène. Temps de commutation onduleur inférieur à 1 s. (RVR TO < 800 m)	Switching time 15 s MAX Generator Set. Inverter switching time less than 1 s. (RVR TO < 800 m)
5	Observations / <i>Remarks</i>	Secours inversé en cas d'orage. Feux B, y compris entre les postes de stationnement P1 à P8. La voie de circulation C ne possède pas de feux lumineux latéraux.	Reverse auxiliary power supply in case of storm. B lights, including between ACFT stands P1 to P8. TWY C without edge lights.

AD 2 LFKC .16

Aire de poser pour hélicoptères *Helicopter landing area*

1	Description	NIL
---	-------------	-----

AD 2 LFKC .17

Espaces ATS *ATS airspaces*

Identification et limites latérales <i>Identification and lateral limits</i>	Classe <i>Class</i>	Limites verticales <i>Vertical limits</i>	Service / Service Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	Observations <i>Remarks</i>
CTR CALVI 42°37'49"N , 008°39'18"E - arc horaire de 9 NM de rayon centré sur 42°31'13"N , 008°47'35"E - 42°38'00"N , 008°55'35"E - 42°35'51"N , 008°51'00"E - 42°28'39"N , 008°51'00"E - arc horaire de 3.6 NM de rayon centré sur 42°31'13"N , 008°47'35"E - 42°28'04"N , 008°45'14"E - 42°30'30"N , 008°39'18"E - 42°37'49"N , 008°39'18"E	D	2000ft ASFC ----- SFC	TWR CALVI Tour (FR) CALVI Tower (EN)	SUM: 0445-SS+30 WIN: 0545-SS+30. Espace défini à l'exclusion des portions interférentes de la LF-R282 CAMPANELLA et de la LF-R335 PUNTA BIANCA lorsqu'elles sont actives. Airspace defined except for the interfering parts of LF-R282 CAMPANELLA and LF-R335 PUNTA BIANCA when active.

AD 2 LFKC .18

Moyens de radiocommunication ATS *ATS radiocommunication facilities*

Service	Indicatif d'appel (langue) <i>Call-sign (language)</i>	FREQ	HOR	Observations <i>Remarks</i>
TWR	CALVI Sol (FR) CALVI Ground (EN)	121.705 MHz	HO	
TWR	CALVI Tour (FR) CALVI Tower (EN)	123.200 MHz	HO	
ATIS	CALVI (FR) CALVI (EN)	131.180 MHz	H24	TEL: 04 95 65 82 49

AD 2 LFKC .19

Moyens radio de navigation et d'atterrissage *Radio navigation and landing aids*

Type (CAT ILS)	ID	FREQ	HOR	Position GEO	ALT au pied <i>Root ALT</i>	Portée <i>Coverage</i>	RDH (pente) <i>(slope)</i>	Situation <i>Location</i>	
NDB	CV	375 kHz	H24	42°34'37.1"N 008°48'23.7"E	71 ft	25NM		016°/2,2 NM THR 18	
LOC 18 (NOCAT)	CLI	109.5 MHz	H24	42°31'05.6"N 008°47'34.9"E	217 ft	17 NM		181°/440 m DTHR 36	(1)
DME 18		CH 32X	H24	42°31'05.3"N 008°47'34.9"E	235 ft	17NM FL250		176°/442 m DTHR 36	(2)
(1) LOC. Couverture limitée à 30° à gauche de l'axe dans le sens de l'atterrissage. Coverage limited to 30° left side of the axis, in landing direction.									
(2) Sec. util. : LOC. O NM DME: point d'impact à 2295 m du DME / target point 2295 m away from DME. Couverture limitée à 30° à gauche de l'axe et à 25° à droite de l'axe. Coverage limited to 30° left side of the axis, and 25° right side of the axis.									

AD 2 LFKC .20**Rèlements de circulation locaux *Local traffic regulations*****20.1 CONTROLE DE LA CA**

En dehors des HOR programmés :

- le service ATC peut être rendu à tout moment sans préavis en circulation d'AD. Présence réelle de ce service connue sur la FREQ TWR et ATIS,
- la CTR est susceptible d'être maintenue active sans NOTAM dans l'heure qui suit la fin des HOR programmés. L'activité réelle est connue sur la FREQ TWR et ATIS.

20.2 MANOEUVRES AU SOL**20.2.1 Point chaud HS1**

Afin de prévenir les incursions de piste, un point chaud HS1 a été identifié sur la carte AD 2 LFKC ADC 01. Il est recommandé la plus grande vigilance et le respect strict des instructions de roulage. En cas de doute, ne pas hésiter à interroger l'ATC.

20.2.2 Limitations voies de circulation

TWY A limité aux appareils de code B dont la hauteur de dérive est limitée à 11 m.

TWY B limité aux appareils de code D dont la largeur hors tout du train principal est inférieure à 9 m.

TWY C limité aux appareils de code A et d'envergure 12 m.

20.1 ATC

Outside SKED :

- *ATC service can be provided for AD traffic anytime without prior notice. This service is known on TWR FREQ (as well as ATIS FREQ),*
- *CTR may remain active up to one hour past SKED without NOTAM. Actual activity is known on TWR (as well as ATIS FREQ).*

20.2 GROUND HANDLING**20.2.1 Hotspot HS1**

In order to prevent runway incursions, hotspot HS1 is identified on AD 2 LFKC ADC 01. Careful vigilance is recommended and a strict compliance to taxi instructions. In case of any doubt, do not hesitate to contact ATC.

20.2.2 Taxiway limitations

TWY A restricted to code B ACFT whose tail fin height is limited to 11 m.

TWY B restricted to code D ACFT whose overall width of the main gear is lower than 9 m.

TWY C restricted to code A ACFT with span 12 m.

AD 2 LFKC .21**Procédures antibruit *Noise abatement procedures***

AD 2 LFKC .22

Procédures de vol *Flight procedures*

22.1 CONSIGNES PARTICULIERES

Pas d'atterrissage de nuit.
Prorogation HOR, après accord préalable de l'exploitant de l'AD, pour décollages de nuit RWY 36 annoncée sur fréquence TWR ou ATIS.
Les décollages et les atterrissages de jour et de nuit par conditions de faible visibilité (LVP) sont interdits.
Décollages interdits si RVR<550m.
La piste 18/36 n'est pas exploitée par vents traversiers supérieurs ou égaux à 20 kt si la piste est mouillée.

22.1.1 Parking D

Les aéronefs évoluant sur le parking D sont placés sous la responsabilité de l'Assistant en escale.
La circulation sur le parking D s'effectue dans le sens horaire.
Les cheminements piétons sont interdits, les déplacements sont assurés uniquement avec le véhicule de l'assistant en escale.

22.1.2 Décollage

RWY 36 : à retenir jusqu'à la composante limite vent arrière de l'avion.
RWY 18 : plafond 1500 ft, visibilité 8 km.

22.1.3 Atterrissage

A l'arrivée, les STAR RNAV seront utilisées de manière préférentielle. En cas d'incapacité à les suivre, le pilote doit en informer l'ATC pour obtenir une clairance sur une STAR conventionnelle ou un guidage radar.
- RWY 18 et 36 :
Dans les cas d'avions multimoteurs, ne pas entreprendre d'approche, un moteur en panne, sauf cas d'urgence justifiant une décision contraire du pilote.
- RWY 18 :
Avant d'entreprendre l'approche, les équipages doivent s'assurer auprès de l'ATC que la trajectoire finale à l'intérieur de la CTR et la piste sont dégagées de tout trafic.
L'attention des équipages est spécialement attirée sur la durée importante des évolutions à vue dans la dernière phase d'approche : la probabilité d'atterrissage manqué en est accrue et son exécution est par ailleurs très délicate du fait des nombreux reliefs aux abords de l'aérodrome.
- RWY 36 :
MVL suivant consignes particulières : MDA/H 1700 ft / 1500 ft, plafond 2500 ft, visibilité horizontale 8000 m, vent arrière à 1700 ft QNH à l'Ouest de la piste.
Atterrissage manqué : en fin de piste rejoindre QDR 302° CV (RM 302°) vers CALNO en montée vers 3000 ft et suivre instructions du contrôle.
PAPI 36 :
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.

22.2 EXIGENCES OPERATIONNELLES POUR TOUT EXPLOITANT DE TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS OU ETRANGER

Dépôt de dossier préalable pour les exploitants utilisant des avions de plus de 30 sièges passagers auprès de la DSAC/SE comportant les consignes générales d'utilisation.
Une procédure d'atterrissage manquée au QFU 177° avec définition éventuelle d'un point de décision au-delà duquel l'atterrissage est obligatoire devra être définie. Cette procédure exécutée à vue sera étudiée dans les deux cas, tous moteurs en fonctionnement et un moteur en panne.
Décollage RWY 18 : pour tout avion multimoteur de masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5700 kg ou équipé de 10 sièges passagers ou plus, une autorisation préalable est nécessaire. Le dossier de demande comprendra la démonstration des limitations opérationnelles, la définition de la trajectoire de décollage.
Tous les exploitants doivent établir des consignes précises d'évolution dans le site.
La reconnaissance de site ou l'entraînement sur un simulateur pourvu d'un visuel spécifique approuvé à cet effet est obligatoire par les commandants de bord de tout avion de masse maximale supérieure à 5700 kg ou de plus de 10 sièges passagers. La reconnaissance doit couvrir toutes les procédures d'utilisation de l'aérodrome prévues par

22.1 SPECIAL INSTRUCTIONS

No landing at night.
Continuation SKED, with prior authorization from AD operator, for take-off at night RWY 36 announced on frequency TWR or ATIS.
Takeoffs and landings by day and night upon LVP are prohibited.
Takeoffs prohibited if RVR<550m.
RWY 18/36 is not operated by crosswinds greater than or equal to 20 kt if the RWY is wet.

22.1.1 D Apron

ACFT operating on D apron are under the responsibility of the Coordinating Ground Handling Agent.
ACFT movements on D apron are carried out clockwise.
Access to pedestrian paths are prohibited, ground movements are provided by Ground Handling Agents vehicle only.

22.1.2 Take-off

RWY 36 : use it up to maximum downwind component for the aircraft.
RWY 18 : ceiling 1500 ft, visibility 8 km.

22.1.3 Landing

On arrival, STAR NAVs will be used preferentially. If unable to follow them, the pilot must inform ATC to obtain clearance on a conventional STAR or radar vectoring.
- RWY 18 and 36 :
One engine out approaches must not be executed except in case of emergency justifying opposite decision.
- RWY 18 :
Prior starting an approach, it must be confirmed by ATC, that the final approach path in CTR and the runway have been vacated by other traffic.
Special attention must be paid to the long duration of visual manoeuvring during the final phase of approach. That increases the probability of a balked landing, which is difficult to execute due to the high terrain surrounding the airport.
- RWY 36 :
Circling special instructions : MDA/H 1700 ft / 1500 ft, ceiling 2500 ft, visibility 8000 m, downwind at 1700 ft QNH West of RWY.
Balked landing : at runway end, intercept and follow QDR 302° CV (MAG 302°) to CALNO climbing to 3000 ft and as directed by ATC.
PAPI 36 :
The lights are offset 3° to the West of the RWY axis.
It is forbidden to use PAPI beyond the 4 km from the displaced threshold of RWY 36 (clearing of obstacles not ensured).
PAPI is calibrated for threshold overflight of type A320 planes.

22.2 OPERATIONAL REQUIREMENTS FOR ANY FRENCH OR FOREIGN AERIAL TRANSPORT MANAGER

A prior deposit of the file with general use instructions at the DSAC/SE for company using aircraft over 30 passengers seats is required.
A missed landing procedure on QFU 177° with an eventual definition of decision point beyond which the landing is compulsory must be defined. This procedure performed in visual conditions will be studied in the two cases, all engines functioning and with one engine breakdown.
Take-off RWY 18 : for any multi-engine aircraft with a MTOW over 5700 kg or equipped with 10 seats or more, a prior authorization is mandatory. Application form will comprise the demonstration of operational limitations and the definition of the take-off trajectory.
Any manager must establish precise manoeuvre instructions on site.
The site reconnaissance or the training on a simulator with an approved specific visual is mandatory for any captain of ACFT with MTOW over 5700 kg or more than 10 passengers seats. The reconnaissance must cover all the AD using procedures provided by the manager.

l'exploitant.

L'existence et l'application de ces consignes sont susceptibles de vérifications lors des contrôles d'exploitations effectués par la DGAC.

Existence and application of these instructions are likely of checkout during exploitation controls done by the DGAC.

DSAC/SE : DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE SUD-EST

1, Rue Vincent Auriol

13617 AIX EN PROVENCE CEDEX 1

E-mail : dsac-se-ops@aviation-civile.gouv.fr - FAX : 04 42 33 76 04

22.3 DEPARTS OMNIDIRECTIONNELS ET PANNE DE COMMUNICATION

Voir AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV INSTR 01

22.3 OMNIDIRECTIONNAL DEPARTURES AND RADIOCOMMUNICATION FAILURE

See AD 2 LFKC SID RWY36 RNAV INSTR 01

AD 2 LFKC .23

Renseignements supplémentaires Additional information

AD réservé aux ACFT munis de radio.

Equipement de surveillance du trafic : aérodrome équipé d'une visualisation radar (voir AD 1.0).

AD reserved for radio-equipped ACFT.

Traffic surveillance equipment: AD equipped with a radar display (see AD 1.0).

1 Obstacles perçant les servitudes aéronautiques des trouées suivantes :

- Trouées d'atterrissage piste 18 + décollage piste 36 :
Faîtage hangar, ALT 25.05 m, 42°32'35"N - 008°47'40"E

- Trouées d'atterrissage piste 36 :

Mât caméra, ALT 67.6 m, 42°31'16"N - 008°47'28"E

Antenne radio, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'29"E

Poteau, ALT 77.72 m, 42°31'07"N - 008°47'26"E

Poteau, ALT 78.54 m, 42°31'06"N - 008°47'27"E

Poteau, ALT 80.16 m, 42°31'05"N - 008°47'29"E

Poteau, ALT 80.17 m, 42°31'04"N - 008°47'29"E

Poteau, ALT 78.94 m, 42°31'06"N - 008°47'28"E

1 Obstacles penetrating the aeronautical easements of the following funnels :

- LDG funnel RWY 18 + TKOF funnel RWY 36 :

Hangar ridgepole, ALT 25.05 m, 42°32'35"N - 008°47'40"E

- LDG funnel RWY 36 :

Camera mast, ALT 67.6 m, 42°31'16"N - 008°47'28"E

Radio antenna, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'29"E

Pole, ALT 77.72 m, 42°31'07"N - 008°47'26"E

Pole, ALT 78.54 m, 42°31'06"N - 008°47'27"E

Pole, ALT 80.16 m, 42°31'05"N - 008°47'29"E

Pole, ALT 80.17 m, 42°31'04"N - 008°47'29"E

Pole, ALT 78.94 m, 42°31'06"N - 008°47'28"E

2 Obstacles à moins de 150 m de l'axe de piste perçant les servitudes aéronautiques :

- Bande de piste

Antenne, ALT 35.51 m, 42°32'25.3"N - 008°47'27.6"E

Antenne, ALT 38.68 m, 42°32'23.8"N - 008°47'27.6"E

Antenne, ALT 42.7 m, 42°32'22.4"N - 008°47'27.6"E

- Surfaces latérales de piste 18/36

Bâtiment, ALT 49.15 m, 42°31'53"N - 008°47'26.1"E

Bâtiment, ALT 49.14 m, 42°31'54"N - 008°47'26"E

Bâtiment, ALT 46.53 m, 42°31'52"N - 008°47'26.8"E

Bâtiment, ALT 64.06 m, 42°31'14.8"N - 008°47'28.8"E

Bâtiment, ALT 65.49 m, 42°31'18.6"N - 008°47'27.5"E

Hangar, ALT 65.71 m, 42°31'17.9"N - 008°47'27.8"E

Bâtiment, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'28.8"E

Bâtiment, ALT 63.9 m, 42°31'24"N - 008°47'26.9"E

Tour de contrôle, ALT 74.98 m, 42°31'38.3"N - 008°47'25.3"E

2 Obstacles less than 150 m from RWY axis penetrating the aeronautical easements :

- RWY strip

Antenna, ALT 35.51 m, 42°32'25.3"N - 008°47'27.6"E

Antenna, ALT 38.68 m, 42°32'23.8"N - 008°47'27.6"E

Antenna, ALT 42.7 m, 42°32'22.4"N - 008°47'27.6"E

- Lateral surface RWY 18/36

Building, ALT 49.15 m, 42°31'53"N - 008°47'26.1"E

Building, ALT 49.14 m, 42°31'54"N - 008°47'26"E

Building, ALT 46.53 m, 42°31'52"N - 008°47'26.8"E

Building, ALT 64.06 m, 42°31'14.8"N - 008°47'28.8"E

Building, ALT 65.49 m, 42°31'18.6"N - 008°47'27.5"E

Hangar, ALT 65.71 m, 42°31'17.9"N - 008°47'27.8"E

Building, ALT 66.84 m, 42°31'15"N - 008°47'28.8"E

Building, ALT 63.9 m, 42°31'24"N - 008°47'26.9"E

TWR, ALT 74.98 m, 42°31'38.3"N - 008°47'25.3"E

3 Autres obstacles :

Portions de clôture non frangibles (obstacles) dans la bande et les surfaces OLS de piste 18/36.

3

Other obstacles :

Non frangible fence portions (obstacles) in the strip and RWY 18/36 OLS surfaces.

AD 2 LFKC .24

Cartes relatives à l'aérodrome Charts related to the aerodrome

Pour la version PDF, les cartes figurent à la suite de la rubrique AD 2.25.

For the PDF version, charts to be found after item AD 2.25.

AD 2 LFKC .25

Pénétration de la surface du segment à vue (VSS) Visual segment surface (VSS) penetration

Liste des procédures avec VSS percée et minimums opérationnels concernés.

List of procedures for which the Visual Segment Surface is penetrated and concerned lines of operational minima.

IDENTIFICATION DE LA PROCÉDURE PROCEDURE IDENTIFICATION	MINIMUMS OPÉRATIONNELS CONCERNÉS LINE OF OPERATIONAL MINIMA
Toutes procédures / All procedures.	Sans objet / Not applicable.

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT VIDE / Page intentionally left blank

CARTE D'AERODROME

Aerodrome chart

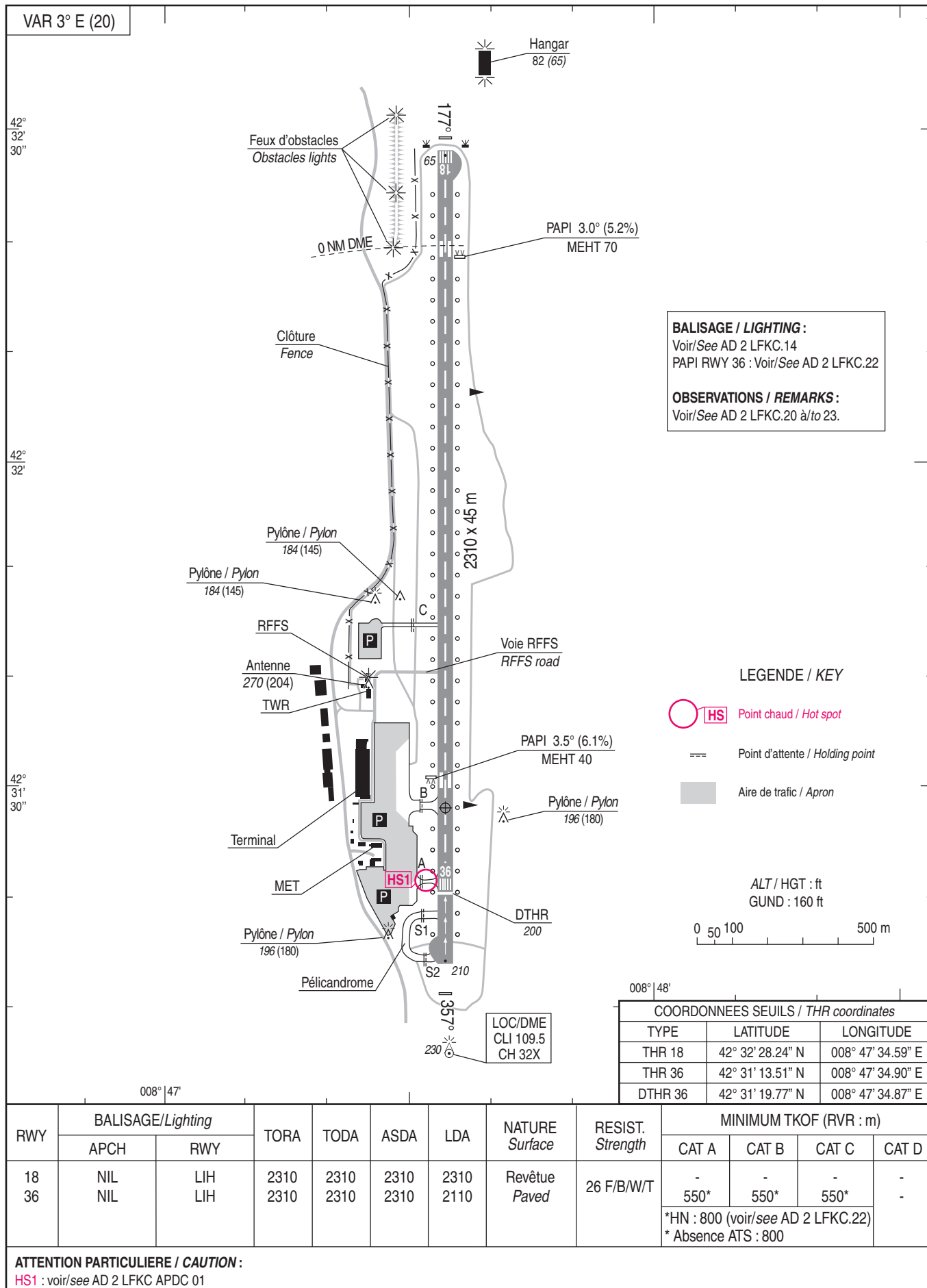
ATIS : 131.180 ☎ 04 95 65 82 49

GND (SOL) : 121.705

CALVI STEINTE CATHERINE

42 31 28 N - 008 47 35 E

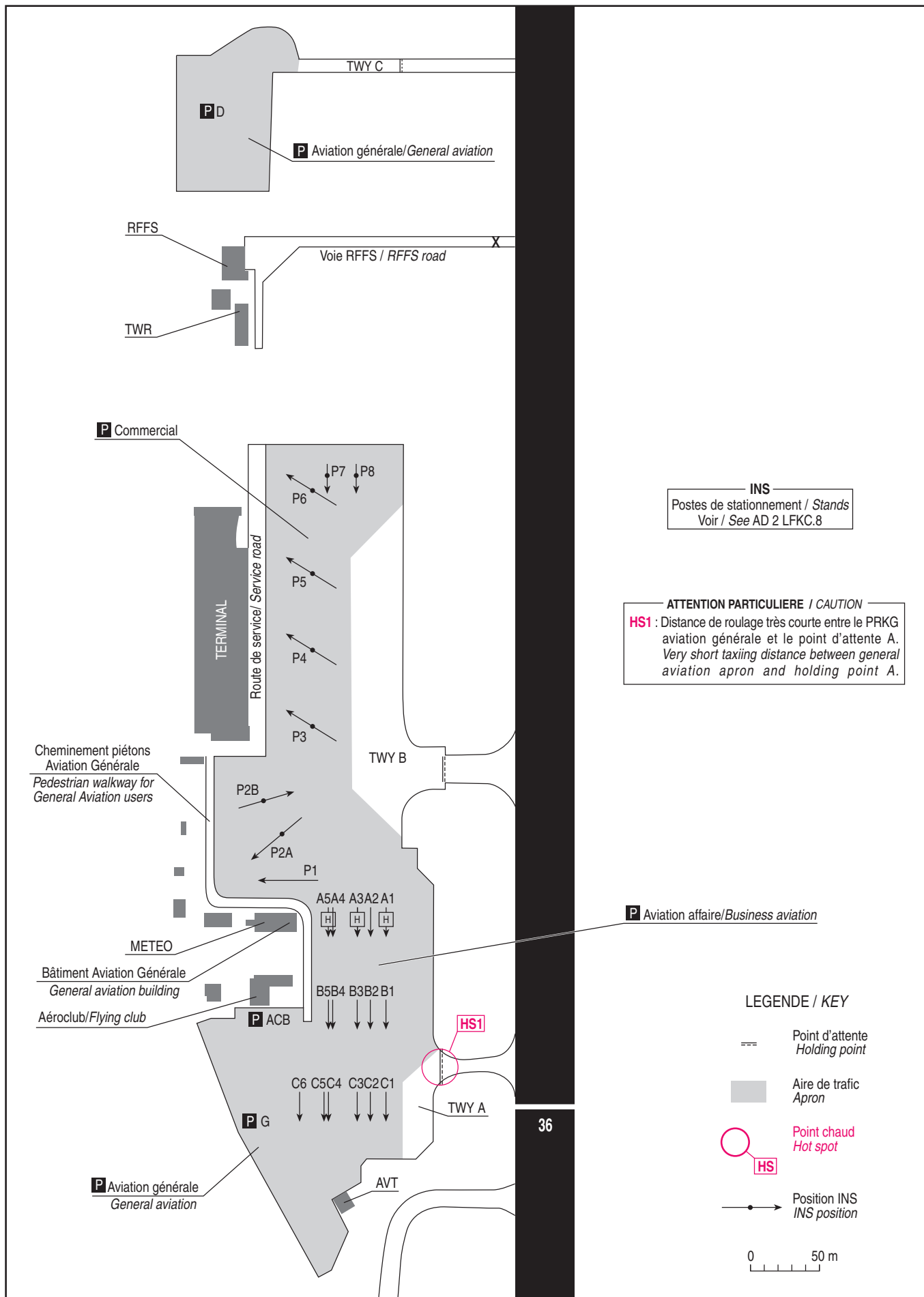
ALT AD : 210 (8 hPa)



AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

CALVI STEINTE CATHERINE



CALVI SAINTE CATHERINE

RWY 18/36



DATA

CALVI STEINTE CATHERINE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées Coordonnées	RNAV	CONV	SID STAR	IAC
CV	REF ENR 4.1		X	X	
AJO	REF ENR 4.1	X	X	X	

AKUTI	REF ENR 4.4	X	X	X	
BEBEV	REF ENR 4.4	X		X	
IAF/IF BISKI	REF ENR 4.4	X		X	X
BUNAX	REF ENR 4.4	X	X	X	X
CALNO	REF ENR 4.4		X	X	X
CAPCO	REF ENR 4.4	X	X	X	
GORIT	REF ENR 4.4	X	X	X	X
GUNPI	REF ENR 4.4		X	X	
ILROU	REF ENR 4.4		X	X	X
LIBLO	REF ENR 4.4	X	X	X	
LIGUR	REF ENR 4.4	X	X	X	
MEGER	REF ENR 4.4	X	X	X	
MERLU	REF ENR 4.4	X		X	
MILNO	REF ENR 4.4	X	X	X	
NIRDO	REF ENR 4.4	X	X	X	
NORKA	REF ENR 4.4	X	X	X	
SODRI	REF ENR 4.4	X	X	X	
SOUKA	REF ENR 4.4	X	X	X	X
TORTU	REF ENR 4.4	X	X	X	
VAVIT	REF ENR 4.4	X			X

MAPT MC18Z	42°36'34.3" N 008°47'33.6" E	X			X
MAPT MC18Y	42°35'46.3" N 008°47'33.8" E	X			X
FC18Y,FC 18Z	42°41'32.2" N 008°47'32.3" E	X			X
FC18X, FC18W	42°41'19.1" N 008°47'32.3" E	X			X
MATF KC510	42°34'40.3" N 008°47'34.0" E	X			X
MATF KC512	42°35'22.3" N 008°47'33.9" E	X			X
MATF KC514	42°43'20.0" N 008°35'59.9" E	X			X
MATF KC516	42°53'20.8" N 008°35'57.3" E	X			X
KC502	42°34'18.0" N 008°47'34.0" E	X		X	
KC504	42°36'18.0" N 008°47'34.0" E	X		X	
KC506	42°57'00.0" N 008°32'00.0" E	X		X	
KC520	42°27'28.3" N 008°49'42.0" E	X		X	
KC522	42°33'53.5" N 008°53'28.7" E	X		X	
KC524	42°38'10.9" N 008°56'00.7" E	X		X	
KC526	42°43'24.4" N 008°59'06.3" E	X		X	
KC528	42°53'35.6" N 008°59'04.2" E	X		X	



RNP W RWY18												
RMK									MAG VAR 2020 2,7°E			REF NAV AID :-
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	SOUKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA SOUKA	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8	-	3000		-	-	RNP APCH
	IF	VAVIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA VAVIT	TF	BISKI	-	247	249.9	6.0		3000	-	-	-	RNP APCH
	IF	BISKI	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNP APCH
APCH	IF	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	FC18W	-	177	179.8	5.3	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	KC510	Yes	177	179.8	6.6	-	-	-	-	-3,0° / 15	RNP APCH
	DF	BUNAX	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KC514	-	327	330.0	4.7	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KC516	-	357	359.8	10,0	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	SOUKA	-	87	089.7	8.5	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8	R	-	3000	-	-	RNP APCH

← ↑ ↑ ↑

Input data

Operation Type	0
SBAS Provider	1 (EGNOS)
Airport Identifier	LFKC
Runway	18
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	W
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E18B
LTP/FTP Latitude	423228.2410N
LTP/FTP Longitude	0084734.5910E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	68.5
FPAP Latitude	423113.5080N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-74.7330
FPAP Longitude	0084734.9010E
Delta FPAP Longitude (seconds)	0.3100
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 03 0B 06 0C 12 B8 00 02 38 31 05 A2 B6 41 12 7E 05 C6 03 AD 16 26 B8 FD 6C 02 00 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF B1 A9 19 6C
Calculated CRC Value	B1A9196C

RNP X RWY18												
RMK								MAG VAR 2020 2,7°E			REF NAVD :-	
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	SOUKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA SOUKA	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8	-	3000		-	-	RNP APCH
	IF	VAVIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA VAVIT	TF	BISKI	-	247	249.9	6.0		3000	-	-	-	RNP APCH
	IF	BISKI	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNP APCH
INA BISKI	IF	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	IF	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
APCH	TF	FC18X	-	177	179.8	5.3	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	KC512	Yes	177	179.8	5.9	-	-	-	-	-3,0° / 15	RNP APCH
	DF	BUNAX	-	-	-	-	R	-	-	185	-	RNP APCH
	TF	KC514	-	327	330.0	4.7	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KC516	-	357	359.8	10,0	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	SOUKA	-	87	089.7	8.5	-	-	-	200	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	177	180,0	6.8	R	-	3000	-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH

← ↑ ↑ ↑

CALVI SAINTE CATHERINE

SBAS FAS DATA BLOCK RNP X RWY 18

Airport Identifier	LFKC
Runway	18
Runway Letter	0 (None)
Approach Performance Designator	0
Route Indicator	X
Reference Path Data Selector	0
Reference Path Identifier	E18A
LTP/FTP Latitude	423228.2410N
LTP/FTP Longitude	0084734.5910E
LTP/FTP Ellipsoidal Height (metres)	68.5
FPAP Latitude	423113.5080N
Delta FPAP Latitude (seconds)	-74.7330
FPAP Longitude	0084734.9010E
Delta FPAP Longitude (seconds)	0.3100
Threshold Crossing Height	15.0
TCH Units Selector	1 (meters)
Glidepath Angle (degrees)	3.00
Course Width (metres)	105.00
Length Offset (metres)	0
HAL (metres)	40.0
VAL (metres)	35.0

Output data

Data Block	10 03 0B 06 0C 12 C0 00 01 38 31 05 A2 B6 41 12 7E 05 C6 03 AD 16 26 B8 FD 6C 02 00 2C 81 2C 01 64 00 C8 AF 71 70 0F B1
Calculated CRC Value	71700FB1

Required Additional Data

ICAO Code	KC
LTP/FTP Orthometric Height (metres)	19.8

EUROCONTROL FAS DB tool V6

RNP Y RWY18												
RMK	MAG VAR 2020 2,7°E							REF NAV AID :-				
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	IF	SOUKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA SOUKA	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8	-	3000		-	-	RNP APCH
	IF	VAVIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
INA VAVIT	TF	BISKI	-	247	249.9	6.0		3000		-	-	RNP APCH
	IF	BISKI	-	-	-	-	-	3000		-	-	RNP APCH
INA BISKI	IF	BISKI	-	-	-	-		-		-	-	RNP APCH
	TF	FC18Y	-	177	179.8	5.0	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
APCH	TF	MC18Y	Yes	177	179.8	5.8	-	-	-	-	-3,0° / 15	RNP APCH
	DF	BUNAX	-	-	-	-	R	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KC514	-	327	330.0	4.7	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KC516	-	357	359.8	10,0	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	SOUKA	-	87	089.7	8,5	-	-		-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8	R	-	3000	-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8				-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8				-	-	RNP APCH

← ↑ ↑ ↑

RNP Z RWY18												
RMK	MAG VAR 2020 2.7°E							REF NAVAIID :-				
Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
HLDG	-	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INA SOUKA	IF	SOUKA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8	-	3000	-	-	-	RNP APCH
INA VAVIT	IF	VAVIT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	247	249.9	6.0	-	3000	-	-	-	RNP APCH
INA BISKI	IF	BISKI	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNP APCH
	IF	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
APCH	TF	FC18Z	-	177	179.8	5.0	-	3000	3000	-	-	RNP APCH
	TF	MC18Z	Yes	177	179.8	5.0	-	-	-	-	-3.0° / 15	RNP APCH
	DF	BUNAX	-	-	-	-	R	-	-	185	-	RNP APCH
	TF	KC514	-	327	330.0	4.7	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	KC516	-	357	359.8	10.0	-	-	-	-	-	RNP APCH
	TF	SOUKA	-	87	089.7	8.5	-	-	-	200	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	177	180.0	6.8	R	-	3000	-	-	RNP APCH
	TF	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH

←

→

→

→

CALVI SAINTE CATHERINE
SID RNAV RWY 36
 (Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

SID RNAV RWY 36											
RMK	GNSS required						MAG VAR 2020 2,7°E			Ref NAVAID : CV	
Procedure identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
AJO 1R											
-	CF	KC502	Yes	357	359.8	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	Yes	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	BEBEV	-	184	187.0	-	L	-	-	-	RNAV1
-	TF	AJO	-	148	151.1	30.6	-	-	-	-	RNAV1
MERLU 1R											
-	CF	KC502	Yes	357	359.8	-	-	470	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	-	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	MERLU	-	302	304.2	45.7	-	-	-	-	RNAV1
SODRI 1R											
-	CF	KC502	Yes	357	359.8	-	-	470	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	-	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	GORIT	-	302	304.2	6.7	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	SODRI	-	336	338.9	19.1	-	-	-	-	RNAV1
TORTU 1R											
-	CF	KC502	Yes	357	359.8	-	-	470	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	-	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	GORIT	-	302	304.2	6.7	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	SODRI	-	336	338.9	19.1	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	TORTU	-	046	048.6	34.2	-	-	FL 140	-	RNAV1
NORKA 1R											
-	CF	KC502	Yes	357	359.8	-	-	470	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	-	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	GORIT	-	302	304.2	6.7	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	KC506	-	358	001.0	14.0	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	NORKA	-	086	089.0	11.4	-	-	-	-	RNAV1
MEGER 1R											
-	CF	KC504	Yes	357	359.8	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	MILNO	-	044	047.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	MEGER	-	354	356.5	26.2	-	-	FL 140	-	RNAV1
CAPCO 1R											
-	CF	KC504	Yes	357	359.8	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	MILNO	-	044	047.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	CAPCO	-	098	100.4	16.3	-	-	-	-	RNAV1

CALVI SAINTE CATHERINE
STAR RNAV RWY 18
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

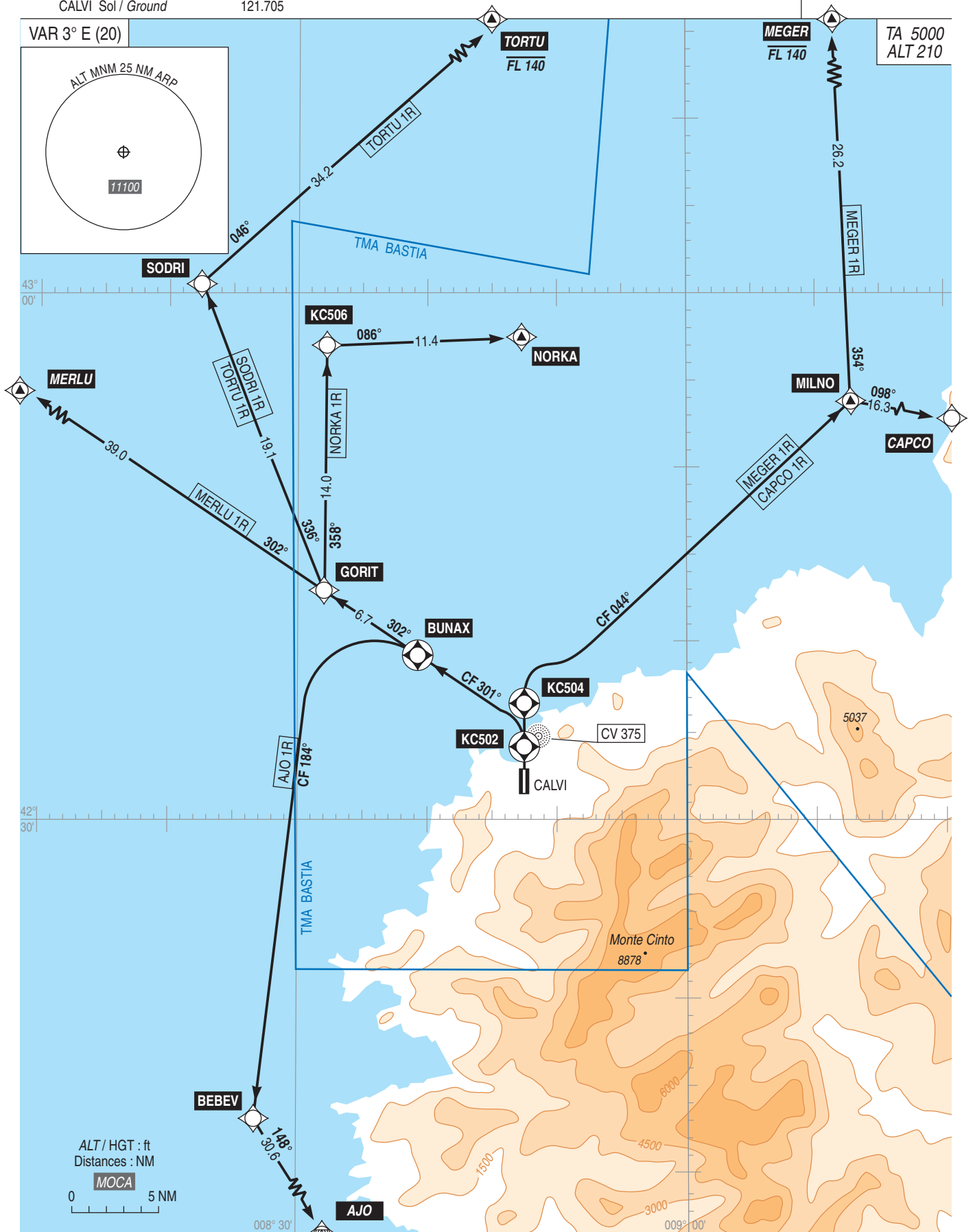
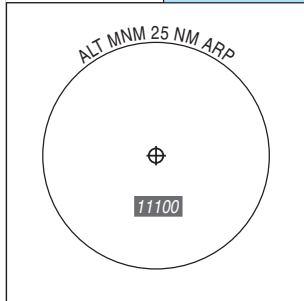
STAR RNAV RWY 18											
RMK	GNSS only						MAG VAR 2020 2.7°E			REF NAVAID :	
Procedure Identification	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MNM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Navigation Accuracy (NM)
LIGUR 2K											
LIGUR	IF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
TORTU	TF	-	-	182	185.1	9.4	-	-	FL140	-	1.0
AKUTI	TF	-	-	182	184.7	9.7	-	-	-	-	1.0
NORKA	TF	-	-	199	201.8	17.7	-	-	-	-	1.0
SOUKA	TF	-	-	177	179.6	3.8	-	-	-	-	1.0
BISKI	TF	-	-	177	180.0	6.8	-	3000	-	-	1.0
CAPCO 2K											
CAPCO	IF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
MILNO	TF	-	-	278	280.7	16.3	-	6000	-	-	1.0
KC528	TF	-	-	266	268.8	10.0	-	-	-	-	1.0
SOUKA	TF	-	-	266	268.7	8.5	-	-	-	-	1.0
BISKI	TF	-	-	177	180.0	6.8	-	3000	-	-	1.0
SODRI 2K											
SODRI	IF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
NORKA	TF	-	-	098	100.9	18.8	-	-	-	-	1.0
SOUKA	TF	-	-	177	179.6	3.8	-	-	-	-	1.0
BISKI	TF	-	-	177	180.0	6.8	-	3000	-	-	1.0
NIRDO 2K											
NIRDO	IF	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.0
NORKA	TF	-	-	124	126.2	19.5	-	-	-	-	1.0
SOUKA	TF	-	-	177	179.6	3.8	-	-	-	-	1.0
BISKI	TF	-	-	177	180.0	6.8	-	3000	-	-	1.0
LIBLO 2K											
LIBLO	IF	-	-	-	-	-	-	10500	-	-	1.0
KC520	TF	-	-	357	360.0	12.4	-	9100	-	-	1.0
KC522	TF	-	-	021	023.5	7.0	-	6700	-	-	1.0
KC524	TF	-	-	021	023.6	4.7	-	5000	-	-	1.0
KC526	TF	-	-	021	023.6	5.7	-	-	-	-	1.0
KC528	TF	-	-	357	359.9	10.2	-	-	-	-	1.0
SOUKA	TF	-	-	266	268.7	8.5	L	-	-	-	1.0
BISKI	TF	-	-	177	180.0	6.8	-	3000	-	-	1.0

CALVI SAINTE CATHERINE
SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

ATIS : CALVI 131.180
APP : BASTIA Approche / Approach 123.825 - 127.255 (s)
TWR : CALVI Tour / Tower 123.200
CALVI Sol / Ground 121.705

RNAV 1
GNSS requis / required

VAR 3° E (20)



CALVI SAINTE CATHERINE
SID RNAV RWY 36
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)**Consignes générales**

Sauf clairance contraire de l'APP, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire de départ.

En cas d'impossibilité de se conformer à la pente ATS précisée dans la descriptions des SID, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route

Départs omnidirectionnels

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel sectorisé utilisable sur clairance ATC en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné.

La proximité et l'importance du relief limitent la procédure au secteur nord-ouest pour des routes magnétiques comprises entre l'axe de piste et le 290°.

Clairance avant décollage :

Monter jusqu'à KC502 (point à survoler obligatoirement) dans l'axe, à KC502, tourner à gauche à la route spécifié en montée vers le niveau assigné. (1)

Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 2000 ft.

General instructions

Unless told otherwise by APP, ACFT must comply with set specifications for each departure route

In it is not possible to maintain ATS climb gradient (see SID description), the pilot must inform ATC when requesting start up clearance.

Omnidirectional departures

To optimize the management of departures, a sectorized multidirectional departure procedure is published which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID.

The presence of high terrain in the vicinity restricts the procedure to the north west sector with magnetic tracks between RWY axis and 290°.

Clearance before take off :

Climb to KC502 (mandatory Fly Over waypoint) straight ahead, and at KC502, turn left on the given track and climb to the assigned level. (1)

ATS Climb gradient : 6.1 % up to 2000 ft.

SID	ITINERAIRES	CLR initiale	RMK
AJO 1R	Monter jusqu'à <u>KC 502</u> dans l'axe. A <u>KC 502</u> , tourner à gauche jusqu'à <u>BUNAX</u> sur la route 301° M. A <u>BUNAX</u> tourner à gauche vers <u>BEBEV</u> sur la route 184° M, puis à gauche vers AJO. (1) <i>Climb to <u>KC 502</u> straight ahead.</i> <i>At <u>KC 502</u> turn left to <u>BUNAX</u> on course 301° M. At <u>BUNAX</u>, turn left to <u>BEBEV</u> on course 184° M, then left to AJO. (1)</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 3000 ft ATS climb gradient : 6.1 % up to 3000 ft
MERLU 1R RFL < 115	Monter jusqu'à <u>KC 502</u> dans l'axe. A <u>KC 502</u> , tourner à gauche vers <u>BUNAX</u> sur la route 301° M, puis vers MERLU. (1) <i>Climb to <u>KC 502</u> straight ahead.</i> <i>At <u>KC 502</u>, turn left to <u>BUNAX</u> on course 301° M, then to MERLU. (1)</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 3000 ft ATS climb gradient : 6.1 % up to 3000 ft
SODRI 1R RFL < 125 SID réservé / reserved destination LFMN, LFMD, LFTZ RFL > 145 other destinations	Monter jusqu'à <u>KC 502</u> dans l'axe. A <u>KC 502</u> , tourner à gauche vers <u>BUNAX</u> sur la route 301° M, puis vers GORIT. A GORIT, tourner à droite vers SODRI. (1) <i>Climb to <u>KC 502</u> straight ahead.</i> <i>At <u>KC 502</u>, turn left to <u>BUNAX</u> on course 301° M, then to GORIT</i> <i>At GORIT, turn right to SODRI. (1)</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : - RFL < 125 : 6.1 % jusqu'à 3000 ft - RFL > 145 : 8 % jusqu'à FL150 ATS climb gradient -RFL < 125 : 6.1% up to 3000 ft -RFL > 145 : 8 % up to FL150
TORTU 1R	Monter jusqu'à <u>KC 502</u> dans l'axe. A <u>KC 502</u> , tourner à gauche vers <u>BUNAX</u> sur la route 301° M, puis vers GORIT. A GORIT, tourner à droite vers SODRI puis à droite vers TORTU. (1) <i>Climb to <u>KC 502</u> straight ahead.</i> <i>At <u>KC 502</u>, turn left to <u>BUNAX</u> on course 301° M, then to GORIT.</i> <i>At GORIT, turn right to SODRI, then right to TORTU. (1)</i>	Par CTL By ATC	FL 140 MAX jusqu'à TORTU FL 140 MAX to TORTU
NORKA 1R	Monter jusqu'à <u>KC 502</u> dans l'axe. A <u>KC 502</u> , tourner à gauche vers <u>BUNAX</u> sur la route 301° M, puis vers GORIT. A GORIT, tourner à droite vers KC 506, puis à droite vers NORKA. (1) <i>Climb to <u>KC 502</u> straight ahead.</i> <i>At <u>KC 502</u>, turn left to <u>BUNAX</u> on course 301° M, then to GORIT.</i> <i>At GORIT, turn right to KC 506 then right to NORKA (1)</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7 % jusqu'à KC 506 ATS climb gradient : 7 % to KC 506
CAPCO 1R	Monter jusqu'à <u>KC 504</u> dans l'axe. A <u>KC 504</u> , tourner à droite vers MILNO sur la route 044° M, puis à droite vers CAPCO. <i>Climb to <u>KC 504</u> straight ahead.</i> <i>At <u>KC 504</u>, turn right to MILNO on course 044° M, then right to CAPCO.</i>	Par CTL By ATC	
MEGER 1R	Monter jusqu'à <u>KC 504</u> dans l'axe. A <u>KC 504</u> , tourner à droite vers MILNO sur la route 044° M, puis vers MEGER. <i>Climb to <u>KC 504</u> straight ahead.</i> <i>At <u>KC 504</u>, turn right to MILNO on course 044° M, then left to MEGER.</i>	Par CTL By ATC	FL 140 MAX jusqu'à MEGER FL 140 MAX to MEGER

(1) Pente théorique de montée : 6.1 % requise jusqu'à 470 ft AMSL pour atteindre une hauteur réglementaire minimale de 120 m (référéncée au-dessus de l'extrémité de piste 36) pour virer à KC 502.

(1) Theoretical climb gradient : 6.1% required to 470 ft AMSL to reach a mandatory minimum height of 120 m (referenced above the end of RWY 36) to turn at KC 502.

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Afficher code 7600.

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. Sinon appliquer la procédure IMC ci-dessous.

En IMC : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.

Note : dans le cas où le dernier niveau assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Squawk code 7600.

VMC : inside the TMA, make a U-turn to land on AD. Otherwise apply the IMC procedure below.

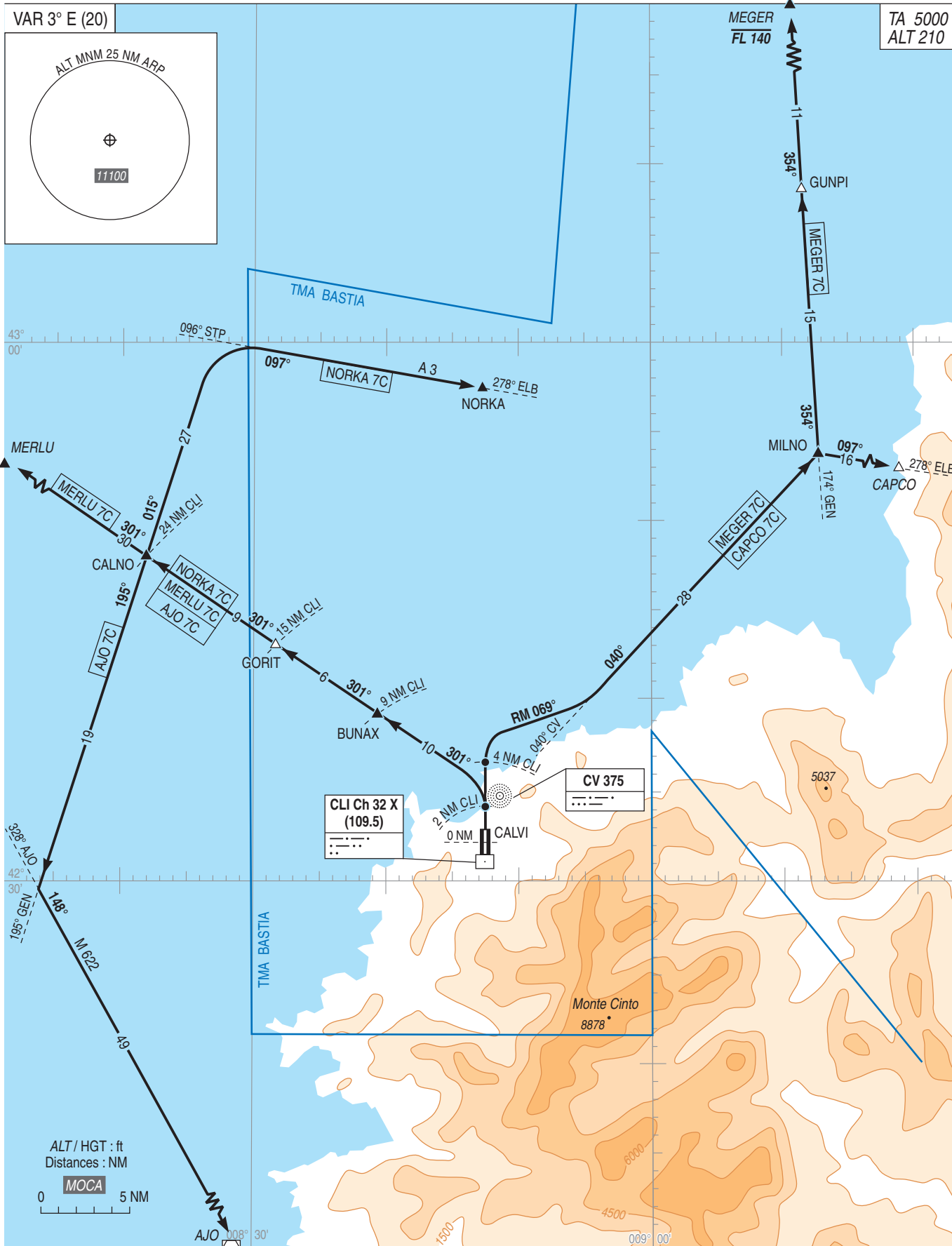
IMC : respect normalised route instruments departure to comply with set specifications and keep assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight according to the flight plan in force.

Note : in case the last assigned level is not compatible with minimal safety altitude, the climb will be maintained until the cruising level.



CALVI SAINTE CATHERINE
SID CONV RWY 36
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)

ATIS : CALVI 131.180
APP : BASTIA Approche / Approach 123.825 - 127.255 (s)
TWR : CALVI Tour / Tower 123.200
CALVI Sol / Ground 121.705



CALVI SAINTE CATHERINE
SID CONV RWY 36
(Protégés pour / Protected for CAT A, B, C)**Consignes générales**

Sauf clairance contraire de l'APP, les aéronefs doivent se conformer aux spécifications fixées pour chaque itinéraire de départ.

En cas d'impossibilité de se conformer à la pente ATS précisée dans la description des SID, le pilote doit en aviser le contrôle lors de la demande de mise en route.

Départ omnidirectionnel

Pour optimiser la gestion des départs, il est publié un départ omnidirectionnel sectorisé utilisable sur clairance ATC en vue d'un guidage radar pour rejoindre le SID initialement assigné.

- ☛ La proximité et l'importance du relief limitent la procédure au secteur nord-ouest pour des routes magnétiques comprises entre l'axe de piste et le 289°.

Clairance avant décollage :

Monter dans l'axe jusqu'à 2 NM CLI, à 2 NM CLI et à 500 ft AMSL minimum, tourner à gauche à la route spécifiée en montée vers le niveau assigné.

Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 2000 ft.

General instructions

Unless told otherwise by APP, ACFT must comply with set specifications for each departure route.

In it is not possible to maintain ATS climb gradient (see SID description), the pilot must inform ATC when requesting start up clearance.

Omnidirectional departures

To optimize the management of departures, a sectorized multidirectional departure procedure is published which can be used on ATC clearance, in order to have radar vectoring to join the initially assigned SID.

The presence of high terrain in the vicinity restricts the procedure to the north west sector with magnetic tracks between RWY axis and 289°.

Clearance before take off :

Climb to 2 NM CLI straight ahead, and at 500 ft AMSL minimum, turn left on the given track and climb to the assigned level.

SID	ITINERAIRES	CLR initiale	RMK
☛ AJO 7C	Monter dans l'axe. A 2 NM DME CLI et à 500 ft AMSL minimum tourner à gauche pour rejoindre et suivre le QDR 301° du NDB CV vers BUNAX puis CALNO. A CALNO tourner à gauche pour suivre le RDL 195° VOR GEN (RM 195°) pour rejoindre et suivre l'AWY M622 vers AJO. Climb straight ahead. At 2 NM DME CLI and at 500 ft AMSL minimum turn left to intercept and follow QDR 301° from NDB CV inbound to BUNAX then CALNO. At CALNO turn left and follow RDL 195° VOR GEN (MAG 195°) to join and follow AWY M622 to AJO.	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 3000 ft ATS climb gradient : 6.1% up to 3000 ft
☛ MERLU 7C RFL< 115	Monter dans l'axe. A 2 NM DME CLI et à 500 ft AMSL minimum, tourner à gauche pour rejoindre et suivre le QDR 301° du NDB CV vers BUNAX, CALNO puis MERLU. Climb straight ahead. At 2 NM DME CLI and at 500 ft AMSL minimum turn left to intercept and follow QDR 301° from NDB CV to BUNAX, CALNO then MERLU.	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6.1 % jusqu'à 3000 ft ATS climb gradient : 6.1% up to 3000 ft
☛ NORKA 7C	Monter dans l'axe. A 2 NM DME CLI et à 500 ft AMSL minimum tourner à gauche pour rejoindre et suivre le QDR 301° du NDB CV vers BUNAX puis CALNO. A CALNO, tourner à droite pour suivre le RDL 195° VOR GEN (RM 015°) pour rejoindre et suivre l'AWY A3 vers NORKA. Climb straight ahead. At 2 NM DME CLI and at 500 ft AMSL minimum turn left to intercept and follow QDR 301° from NDB CV inbound to BUNAX then CALNO. At CALNO, turn right and follow RDL 195° VOR GEN (MAG 015°) to join and follow AWY A3 to NORKA.	Par CTL By ATC	Pente ATS : 6.1% jusqu'à 3000 ft ATS climb gradient : 6.1 % up to 3000 ft
☛ MEGER 7C	Monter dans l'axe. A 4 NM DME CLI tourner à droite RM 069° pour rejoindre et suivre le QDR 040° du NDB CV (RM 040°). A MILNO, tourner à gauche pour suivre le RDL 174° VOR GEN (RM 354°) vers GUNPI puis MEGER. Climb straight ahead. At 4 NM DME CLI turn right, MAG 069° to intercept and follow QDR 040° NDB CV (MAG 040°). At MILNO, turn left and follow RDL 174° VOR GEN (MAG 354°) to GUNPI then MEGER.	Par CTL By ATC	FL 140 MAX jusqu'à TORTU FL 140 MAX to TORTU
☛ CAPCO 7C	Monter dans l'axe. A 4 NM DME CLI tourner à droite RM 069° pour rejoindre et suivre le QDR 040° du NDB CV (RM 040°). A MILNO, tourner à droite pour suivre le RDL 278° VOR ELB (RM 097°) vers CAPCO. Climb straight ahead. At 4 NM DME CLI turn right, MAG 069° to intercept and follow QDR 040° NDB CV (MAG 040°). At MILNO, turn right and follow RDL 278° VOR ELB (MAG 097°) to CAPCO.	Par CTL By ATC	

PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

Afficher code 7600.

En VMC : à l'intérieur de la TMA, faire demi-tour pour atterrir sur l'aérodrome. Sinon appliquer la procédure IMC ci-dessous.

En IMC : respecter l'itinéraire normalisé de départ aux instruments en se conformant aux spécifications fixées et en maintenant le niveau assigné jusqu'à la sortie de la TMA. Poursuivre ensuite le vol selon le plan de vol en vigueur.

Note : dans le cas où le dernier niveau assigné ne serait pas compatible avec l'altitude minimale de sécurité, la montée sera poursuivie vers le niveau de croisière.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

Squawk code 7600.

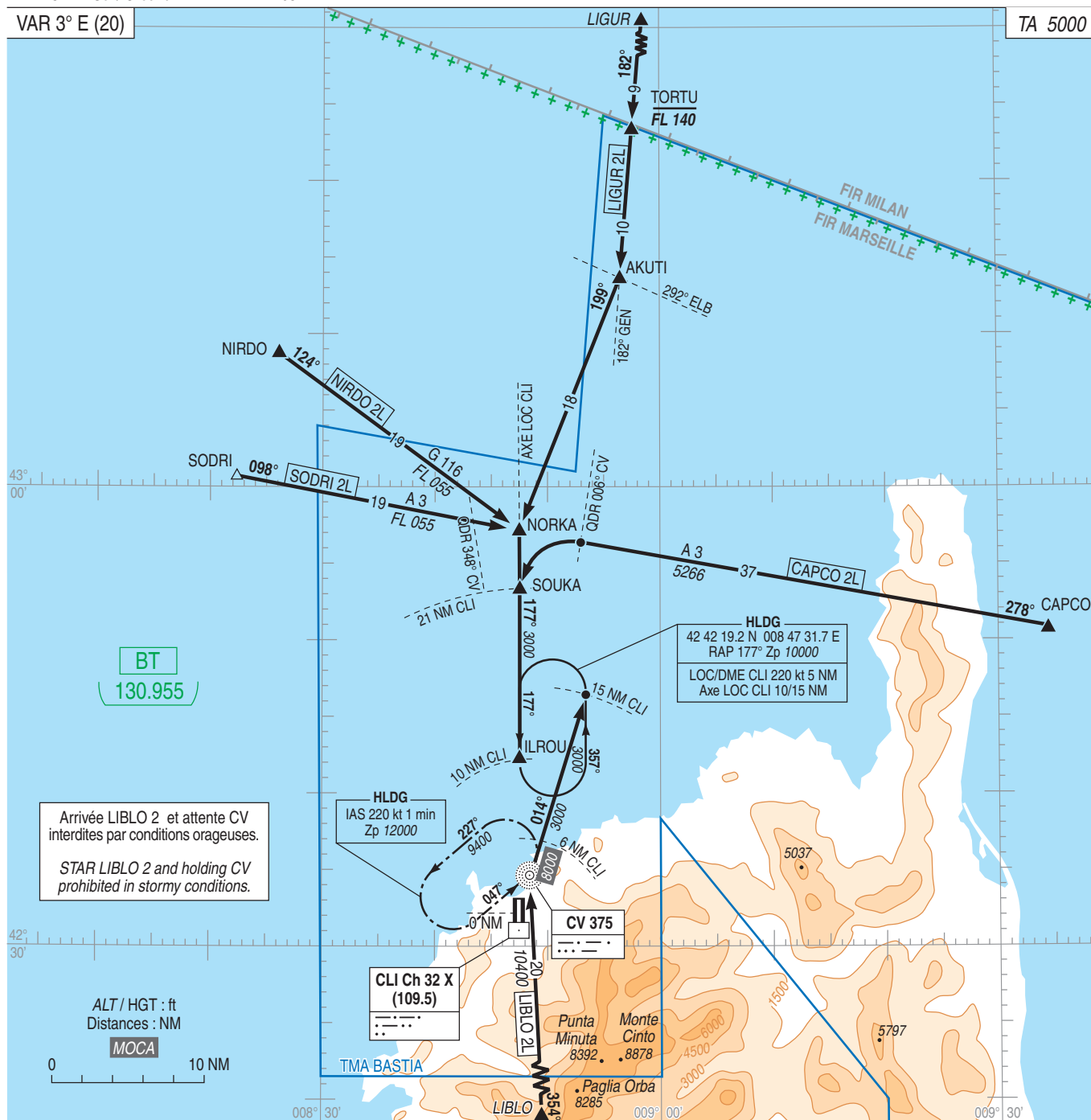
VMC : inside the TMA, make a U-turn to land on AD. Otherwise apply the IMC procedure below.

IMC : respect normalised route instruments departure to comply with set specifications and keep assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight according to the flight plan in force.

Note : in case the last assigned level is not compatible with minimal safety altitude, the climb will be maintained until the cruising level.

ATIS CALVI	131.180
APP : BASTIA Approche / <i>Approach</i>	123.825 - 127.255 (s)
TWR : CALVI Tour / <i>Tower</i>	123.200
TWR : CALVI Sol / <i>Ground</i>	121.705

← Sur clairance CTL
On CTL clearance



RADIOCOMMUNICATION FAILURE

In VMC : apply the procedure defined in the National Regulation.

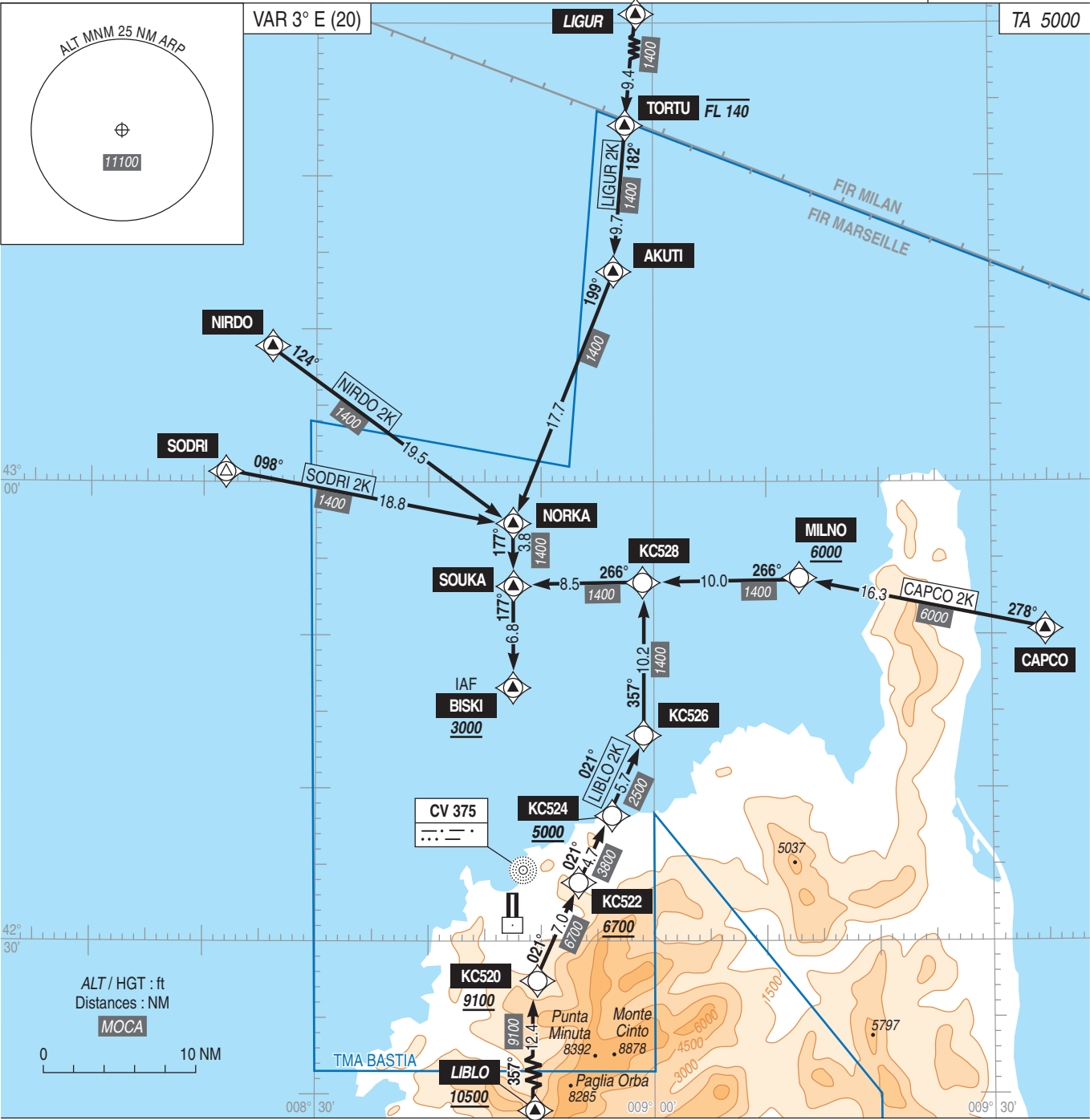
In IMC or when the MET conditions are such that it is impossible to continue the flight in accordance with the conditions given in the above paragraph :

- Take as reference the flight level shown in the current FPL or accompanying a control clearance over ILROU.
- Up to FL 100, proceed to ILROU and apply National Regulation.
- Starting from FL 100, in stormy meteorological conditions, proceed to the alternate airfield, otherwise proceed to NDB CV and apply the National Regulation whilst holding on CV if necessary (MNM altitude of holding at NDB CV : 9400 ft).

In the event of a missed approach procedure, do not attempt a second approach, leave TMA following MAG 331° to join QDR 301° CV to CALNO and seek VMC.

CALVI SAINTE CATHERINE
STAR RNAV RWY 18
(Protégées pour / Protected for CAT A, B, C)

ATIS CALVI	131.180	RNAV 1 GNSS seulement / only
APP : BASTIA Approche / Approach	123.825 - 127.255 (s)	
TWR : CALVI Tour / Tower	123.200	
TWR : CALVI Sol / Ground	121.705	



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION

En cas de panne radio, après SOUKA, poursuivre selon la carte STAR CONV RWY 18 et suivre les instructions panne radio.

RADIOCOMMUNICATION FAILURE

In the event of a radio failure, after SOUKA, continue according to the STAR CONV RWY 18 chart and follow the radio failure instructions.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CALVI SAINTE CATHERINE

Instrument approach

CAT A B C

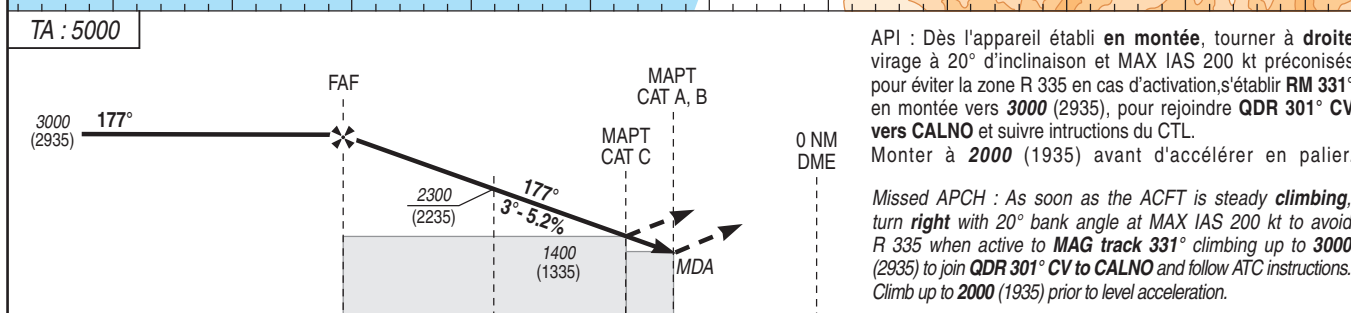
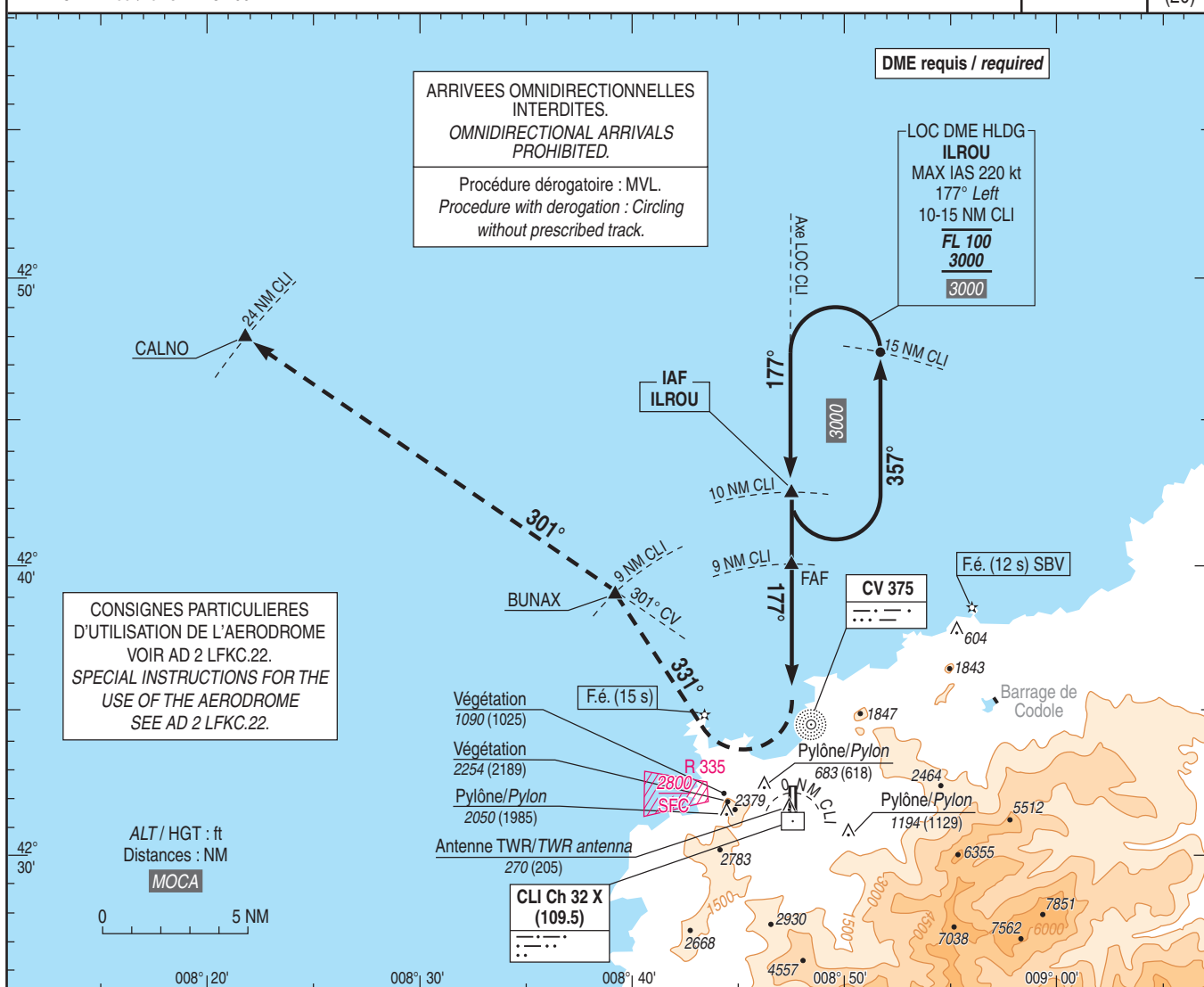
ALT AD : 210, THR : 65 (3 hPa)

LOC RWY 18

ATIS CALVI : 131.180

APP : BASTIA Approche/Approach : 123.825 - 127.255 (s)

TWR : CALVI Tour/Tower : 123.200

LOC/DME
CLI 109.5VAR
3° E
(20)

→ THR (NM)	8.8	6.8	4	3.2	0
→ DME CLI (NM)	9	7	4.2	3.4	0.2

NMN AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / Vertical distances in feet, RVR in meters.

REF HGT : ALT THR

CAT	LOC			DME CLI					
	MDA (H)	RVR	OCH	NM	9	8	7	6	5
A	1150 (1090)		1083	ALT	2970	2620	2300	1980	1660
B	1150 (1090)	5500	1083	(HGT)	(2905)	(2555)	(2235)	(1915)	(1595)
C	1400 (1340)		1332						

Observations / Remarks : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / Circling without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.

		70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
FAF - THR	8.8 NM	7 min 35	6 min 15	5 min 18	4 min 37	4 min 05	3 min 40	3 min 19
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	770	850

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT A B

ALT AD : 210, THR : 65 (3 hPa)

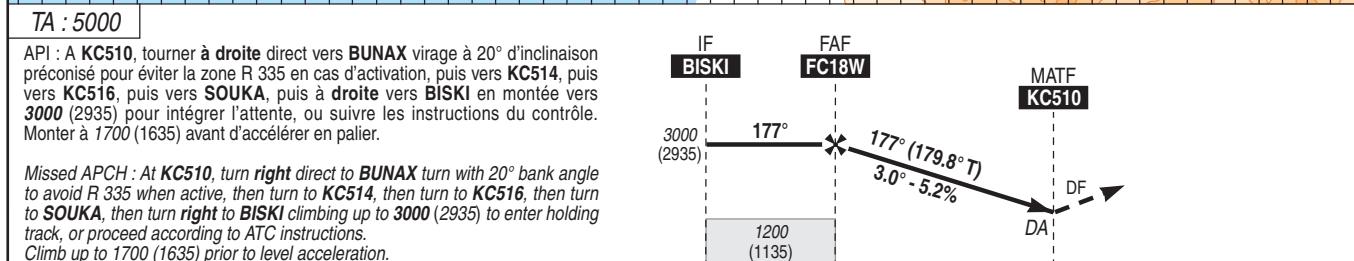
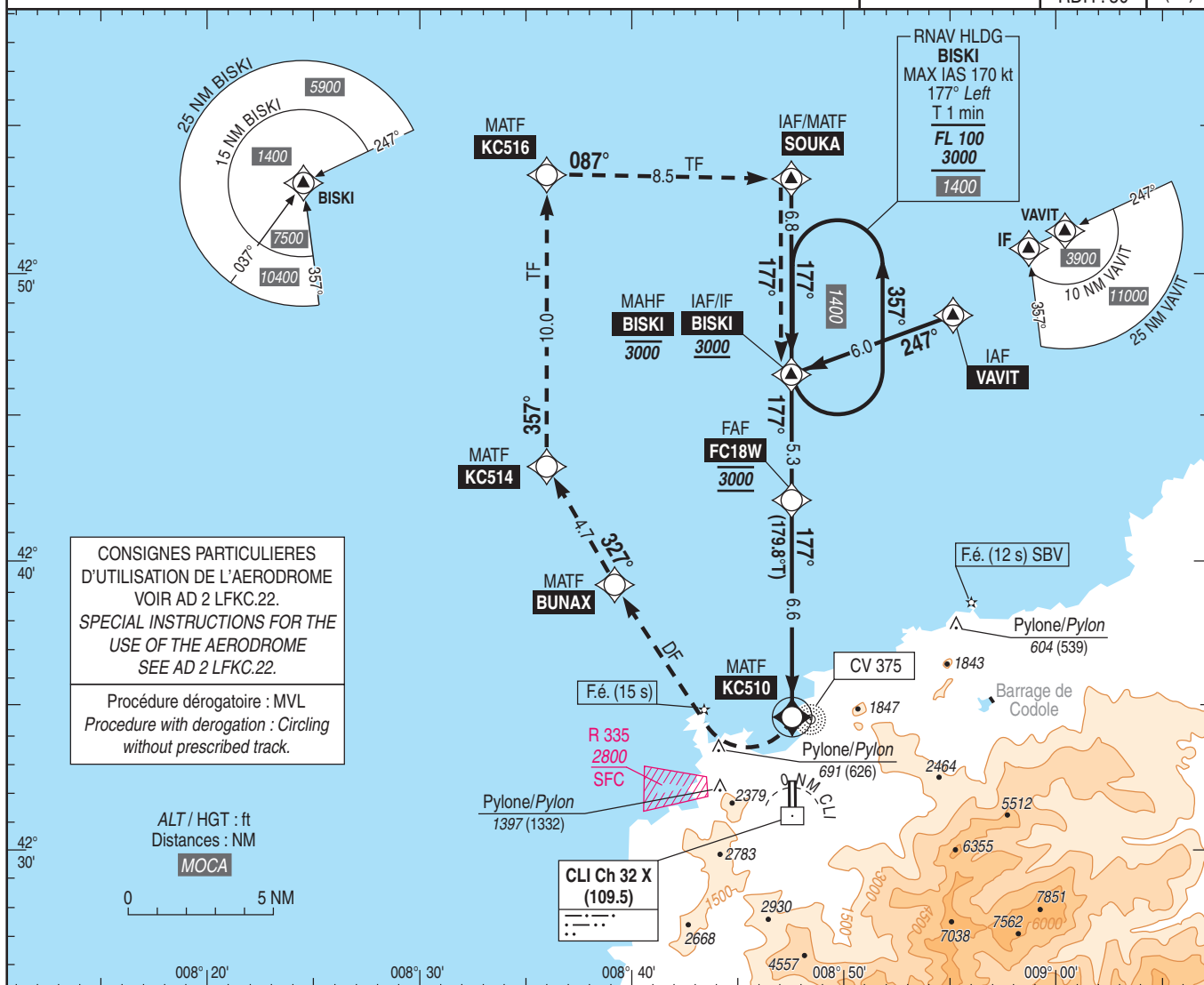
CALVI SAINTE CATHERINE

RNP W RWY 18 (LPV seulement/only)

ATIS CALVI : 131.180

APP : BASTIA Approche/Approach : 123.825 - 127.255 (s)

TWR : CALVI Tour/Tower : 123.200

RNP APCH
SBAS requis / requiredEGNOS
CH 42336
E18B
RDH : 50VAR
3° E
(20)

→ KC510 (NM)	11.9	6.6	0	0
→ THR 18 (NM)	14.1	8.8	2.2	0
→ DME CLI (NM)	14.3	9.0	2.4	0.2

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / Vertical distances in ft, RVR in meters. REF HGT : ALT THR

CAT	LPV		
	DA (H)	RVR	OCH
A	1130 (1070)	1500	1062
B	1140 (1080)	1600	1074

Observations / Remarks : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.

Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.

	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt
FAF - THR18	8.8 NM	7 min 35	6 min 15	5 min 18	4 min 37
VSP (ft/min)	Non disponible / Not available				

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

CAT C

ALT AD : 210, THR : 65 (3 hPa)

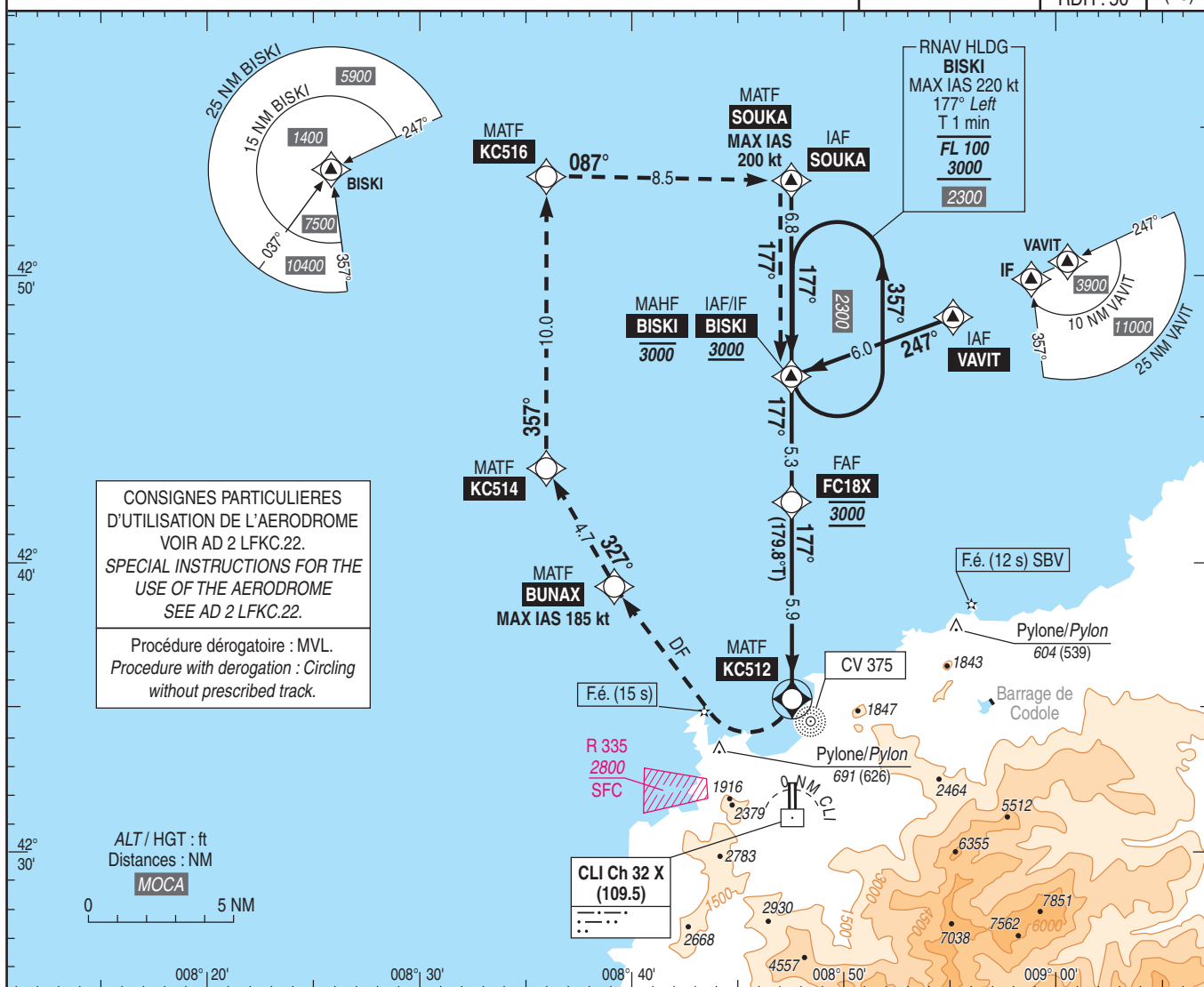
CALVI SAINTE CATHERINE

RNP X RWY 18 (LPV seulement/only)

ATIS CALVI : 131.180

APP : BASTIA Approche/Approach : 123.825 - 127.255 (s)

TWR : CALVI Tour/Tower : 123.200

RNP APCH
SBAS requis / requiredEGNOS
CH 41128
E18A
RDH : 50VAR
3° E
(20)

TA : 5000

API : A KC512, tourner à **droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone R 335 en cas d'activation (**MAX IAS 185 kt**), puis vers **KC514**, puis vers **KC516**, puis vers **SOUKA** (**MAX IAS 200 kt**), puis à **droite** vers **BISKI** en montée vers **3000** (2935) pour intégrer l'attente, ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à 2200 (2135) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At **KC512**, turn **right** direct to **BUNAX** turn with 20° bank angle to avoid R 335 when active (**MAX IAS 185 kt**), then turn to **KC514**, then turn to **KC516**, then turn to **SOUKA** (**MAX IAS 200 kt**), then turn **right** to **BISKI** climbing up to **3000** (2935) to enter holding track, or proceed according to ATC instructions.
Climb up to 2200 (2135) prior to level acceleration.

→ KC512 (NM)	11.2	5.9	0	
→ THR 18 (NM)	14.1	8.8	2.9	0
→ DME CLI (NM)	14.3	9.0	3.1	0.2

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / Vertical distances in ft, RVR in meters.

REF HGT : ALT THR

CAT	LPV		
	DA (H)	RVR	OCH
C	1490 (1420)	2400	1417

Observations / Remarks : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.

Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.

FC18X - THR18	8.8 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	145 kt	160 kt
VSP (ft/min)		7 min 35	6 min 15	5 min 18	4 min 37	4 min 05	3 min 40	3 min 19
Non disponible / Not available								

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

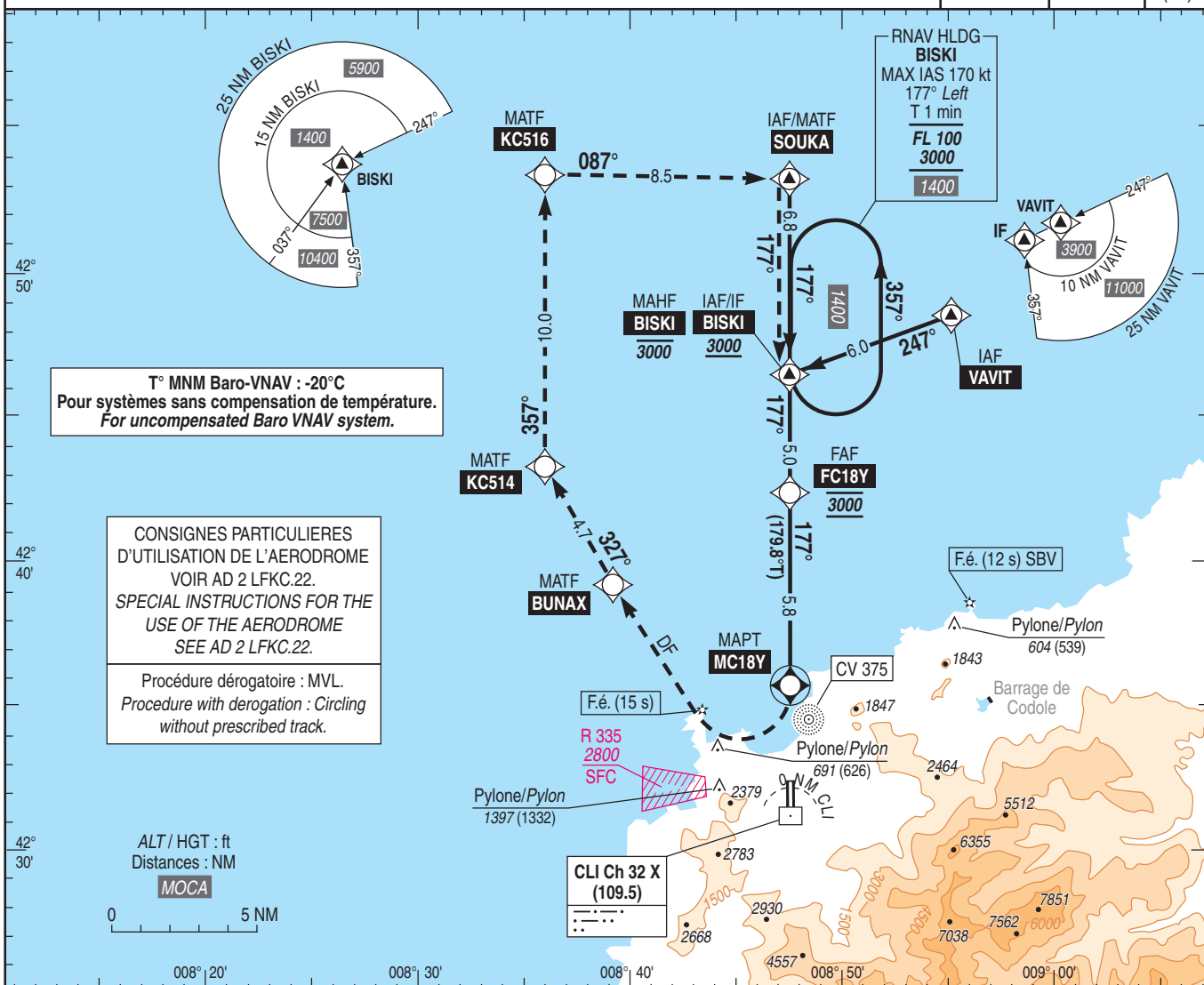
CAT A B

ALT AD : 210, THR : 65 (3 hPa)

CALVI SAINTE CATHERINE

RNP Y RWY 18

ATIS CALVI : 131.180			
APP : BASTIA Approche/Approach : 123.825 - 127.255 (s)	RNP APCH	RDH : 50	VAR 3° E (20)
TWR : CALVI Tour/Tower : 123.200			



TA : 5000

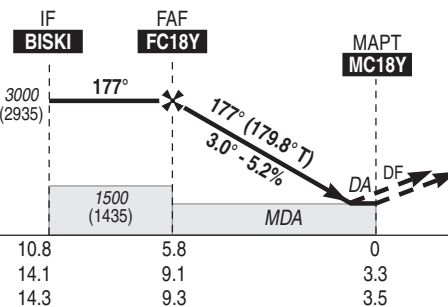
API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone R 335 en cas d'activation, puis vers **KC514**, puis vers **KC516**, puis vers **SOUKA**, puis à **droite** vers **BISKI** en montée vers 3000 (2935) pour intégrer l'attente, ou suivre les instructions du contrôle.
Monter à 1500 (1435) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** direct to **BUNAX** turn with 20° bank angle to avoid R 335 when active, then turn to **KC514**, then turn to **KC516**, then turn to **SOUKA**, then turn **right** to **BISKI** climbing up to 3000 (2935) to enter holding track, or proceed according to ATC instructions.
Climb up to 1500 (1435) prior to level acceleration.

→ MC18Y (NM)

→ THR 18 (NM)

→ DME CLI (NM)



MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / Vertical distances in ft, RVR in meters.

REF HGT : ALT THR

CAT	LNAV/VNAV			LNAV			DIST MC18Y	5	4	3	2	1
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH						
A	1480 (1420)	1500	1412	1480 (1420)	5000	1412	ALT	2760	2440	2120	1800	1480
B	1490 (1430)	1600	1425	1490 (1430)	5000	1425	(HGT)	(2695)	(2375)	(2055)	(1735)	(1415)

Observations / Remarks : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.

Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.

FAF - THR	9.1 NM	70 kt 7 min 46	85 kt 6 min 24	100 kt 5 min 26	115 kt 4 min 44	130 kt 4 min 11
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690

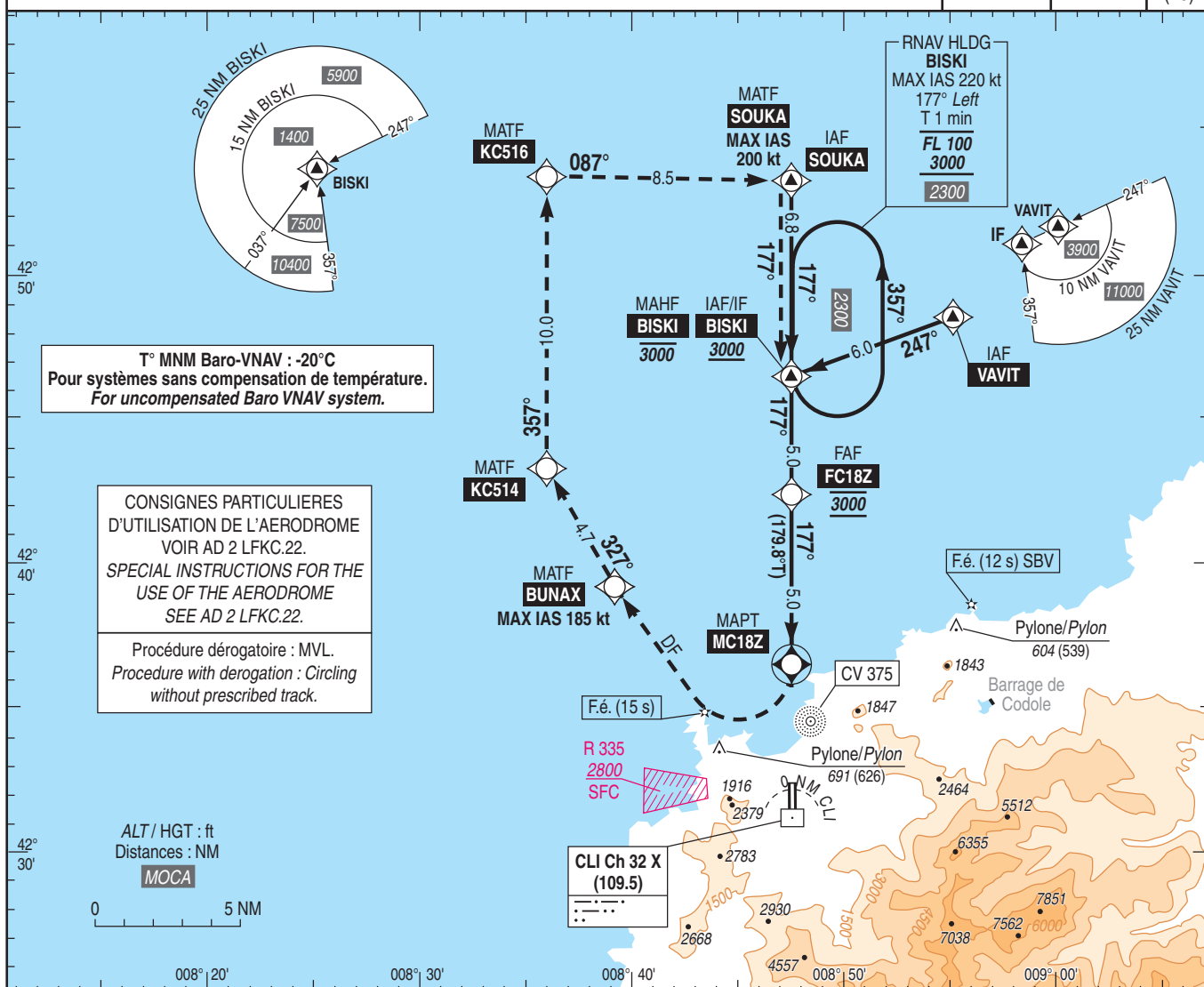
CALVI SAINTE CATHERINE

CAT C

RNP Z RWY 18

3° E
(20)

TWR : CALVI Tour/*Tower* : 123.200



$TA : 5000$

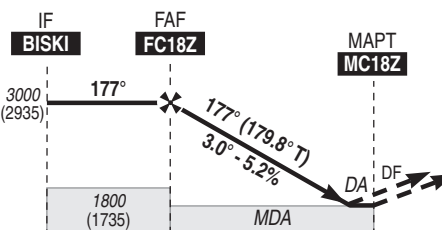
API : Au **MAPT**, tourner à **droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisé pour éviter la zone R 335 en cas d'activation (**MAX IAS 185 kt**), puis vers **KC514**, puis vers **KC516**, puis vers **SOUKA** (**MAX IAS 200 kt**), puis à **droite** vers **BISKI** en montée vers **3000** (2935) pour intégrer l'attente, ou suivre les instructions du contrôle. Monter à **2100** (2035) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At **MAPT**, turn **right** direct to **BUNAX** turn with 20° bank angle to avoid R 335 when active (**MAX IAS 185 kt**), then turn to **KC514**, then turn to **KC516**, then turn to **SOUKA** (**MAX IAS 200 kt**), then turn **right** to **BISKI** climbing up to **3000** (2935) to enter holding track, or proceed according to ATC instructions.
Climb up to 2100 (2035) prior to level acceleration.

→ MC18Z (NM)

→ THR 18 (NM)

→ DME CLI (NM)



→ MC18Z (NM)	10	5.0	0	
→ THR 18 (NM)	14.1	9.1	4.1	0
→ DME CLI (NM)	14.3	9.3	4.3	0.2

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR en mètres / *Vertical distances in ft, RVR in meters.*

REF HGT : ALT THR

Horizontal distances in feet / Horizontal distances in m / Distances horizontales en pieds / Distances horizontales en m						
CAT	LNAV/VNAV			LNAV		
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH
C	1790 (1730)	2400	1722	1790 (1730)	5000	1722

Observations / <i>Remarks</i> : MVL, voir consignes particulières AD 2 LFKC.22 / <i>Circling, without prescribed track, see special instructions AD 2 LFKC.22.</i>									
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Panne de guidage GNSS lors de l'approche : voir ENR 1.5 / *Loss of GNSS guidance during approach : see ENR 1.5.*

Name of guidance device lors de l'approche : voir ENH 1.5.7 Loss of GDS guidance during approach : see ENH 1.5.7							
FAF - THR	9.1 NM	70 kt 7 min 46	85 kt 6 min 24	100 kt 5 min 26	115 kt 4 min 44	130 kt 4 min 11	160 kt 3 min 24
VSP (ft/min)		370	450	530	610	690	850