

CARTE REGIONALE ET AMSR

→ Voir les volets 50-1 et 60-1 de BASTIA PORETTA LFKB

CONSIGNES PARTICULIÈRES

Pas d'atterrissage de nuit.

Extensions horaires, après accord préalable de l'exploitant de l'AD (CCI de Bastia et de la Haute Corse 04 95 65 88 88), pour décollages de nuit RWY36 annoncées sur la fréquence TWR ou ATIS.

Les décollages de nuit par conditions de faible visibilité (LVP) sont interdits.

Piste descendante 2 % à partir du seuil 36.

Décollage :

RWY 36 : à retenir jusqu'à la composante limite vent arrière de l'avion.

RWY 18 : plafond 1500 ft, visibilité 8 km.

Atterrissage :

RWY 18 et 36 : Dans les cas d'avions multi moteurs, 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 1500 ft à l'Ouest de la piste.

Atterrissage manqué : en fin de piste rejoindre QDR 302° CV (RM 302°) vers CALNO en montée vers 4000 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.

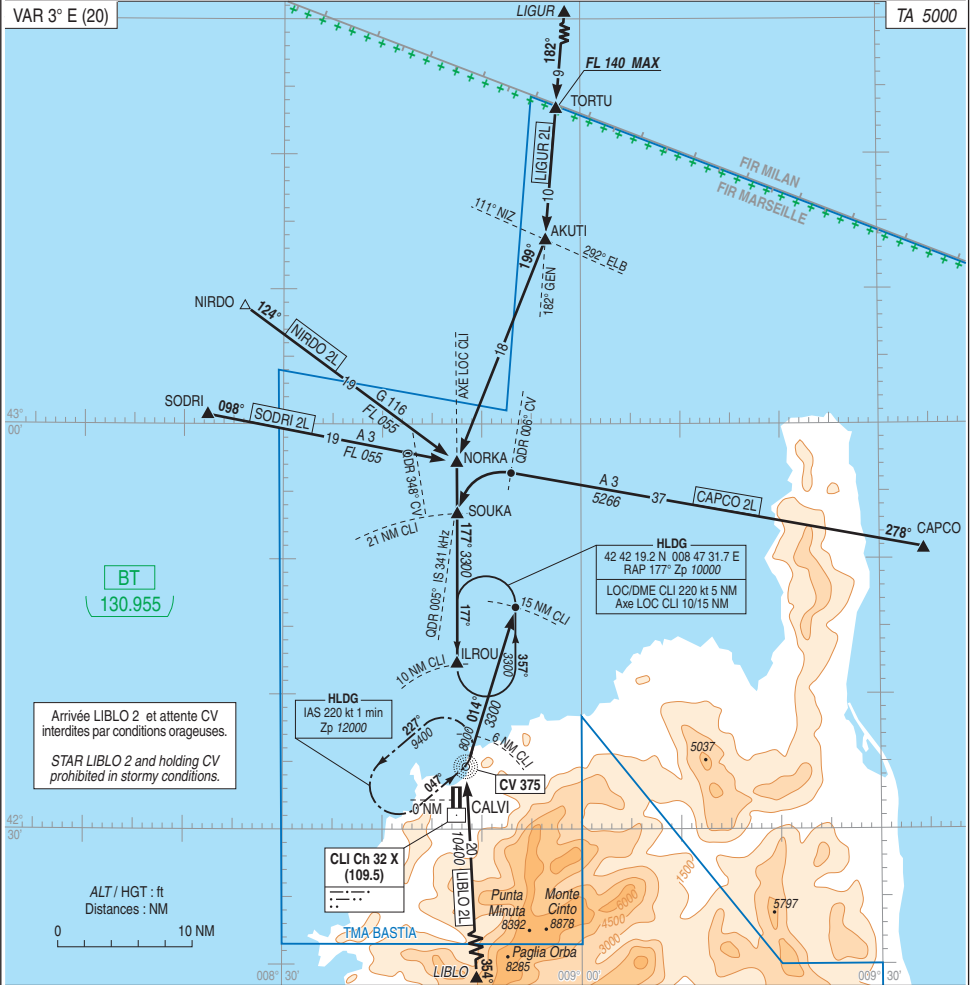
Exigences opérationnelles pour tout exploitant de transport aérien français ou étranger

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 178°, 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 multi moteur 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 l'exploitant. L'existence et l'application de ces consignes sont susceptibles de vérifications lors des contrôles d'exploitations effectués par la DGAC.

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

← - - - - - Sur clearance CTL
 On CTL clearance



PANNE DE RADIOCOMMUNICATION :

Afficher code 7600.
 En VMC : appliquer la procédure définie par la Réglementation Nationale.
 En IMC ou lorsque les conditions MET sont telles qu'il est impossible de poursuivre son vol conformément aux conditions de l'alinéa ci-dessus :

- Prendre en référence le niveau de vol indiqué dans le PLN en vigueur ou accompagnant une clearance du contrôle sur ILROU.
- Jusqu'au FL 100, procéder vers ILROU et appliquer la Réglementation Nationale.
- A partir du FL 100, en cas de météo orageuse, procéder vers le terrain de dégagement, sinon procéder vers NDB CV et appliquer la Réglementation Nationale en se mettant en attente sur CV si nécessaire.

(ALT MNM de l'attente sur le NDB CV : 9400 ft).

RADIOCOMMUNICATION FAILURE :

Squawk code 7600.
 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 relief airfield, otherwise proceed to NDB CV and apply the National Regulation whilst holding on CV if necessary.

(MNM altitude of holding on NDB CV : 9400 ft).

En cas d'API, ne pas tenter une deuxième approche, procéder au dégagement de la TMA en suivant la RM 331° pour rejoindre le QDR 301° de CV vers CALNO et chercher les conditions VMC.

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

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	MMM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Nav Spec
AJO 1R											
-	CF	KCS02	Yes	357	359.8	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	Yes	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	BEDEV	-	184	187.0	-	L	-	-	-	RNAV1
-	TF	AJO	-	148	151.1	30.6	-	-	-	-	RNAV1
MERLU 1R											
-	CF	KCS02	Yes	357	359.8	-	-	470	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	-	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	MERLU	-	302	304.2	45.7	-	-	-	-	RNAV1
SODRI 1R											
-	CF	KCS02	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	KCS02	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	KCS02	Yes	357	359.8	-	-	470	-	-	RNAV1
-	CF	BUNAX	-	301	304.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	GORIT	-	302	304.2	6.7	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	KCS06	-	358	001.0	14.0	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	NORKA	-	086	089.0	11.4	-	-	-	-	RNAV1
MEGER 1R											
-	CF	KCS04	Yes	357	359.8	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	MILNO	-	044	047.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	MEGER	-	354	356.5	26.2	-	-	FL 140	-	RNAV1
CAPCO 1R											
-	CF	KCS04	Yes	357	359.8	-	-	-	-	-	RNAV1
-	CF	MILNO	-	044	047.0	-	-	-	-	-	RNAV1
-	TF	CAPCO	-	098	100.4	16.3	-	-	-	-	RNAV1

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 les descriptions des SID, le pilote doit en aviser le contrôleur 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 <u>KC 506</u> , 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 <u>KC 506</u> then right to NORKA (1)</i>	Par CTL By ATC	Pente ATS : 7 % jusqu'à <u>KC 506</u> ATS climb gradient : 7 % to <u>KC 506</u>
CAPCO 1R	Monter jusqu'à <u>KC 504</u> dans l'axe. A <u>KC 504</u> , tourner à droite vers <u>MILNO</u> 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 <u>MILNO</u> 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 <u>MILNO</u> 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 <u>MILNO</u> 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 (référéncé 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.

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. <i>Climb straight ahead.</i> <i>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.</i> <i>At CALNO turn left and follow RDL 195° VOR GEN (MAG 195°) to join and follow AWY M622 to AJO.</i>	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. <i>Climb straight ahead.</i> <i>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.</i>	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. <i>Climb straight ahead.</i> <i>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.</i> <i>At CALNO, turn right and follow RDL 195° VOR GEN (MAG 015°) to join and follow AWY A3 to NORKA.</i>	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. <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 4 NM DME CLI turn right, MAG 069° to intercept and follow QDR 040° NDB CV (MAG 040°).</i> <i>At MILNO, turn left and follow RDL 174° VOR GEN (MAG 354°) to GUNPI then MEGER.</i>	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. <i>Climb straight ahead.</i> <i>At 4 NM DME CLI turn right, MAG 069° to intercept and follow QDR 040° NDB CV (MAG 040°).</i> <i>At MILNO, turn right and follow RDL 278° VOR ELB (MAG 097°) to CAPCO.</i>	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.

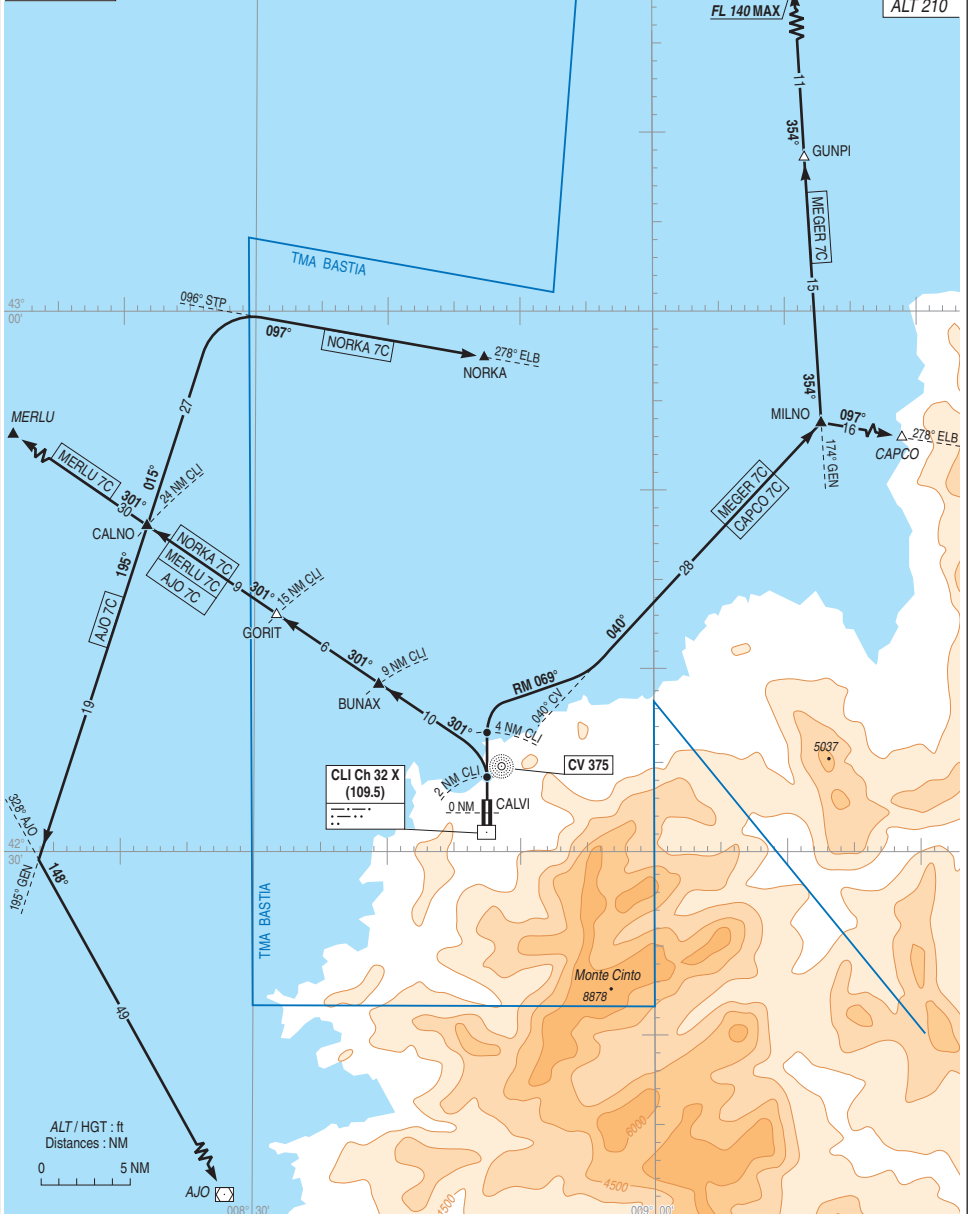
IMC : respect normalised route instruments departure to comply with set specifications and keep assigned level until leaving the TMA. Then continue the flight according to the flight plan in force.

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 / Approach 123.825 - 127.255 (s)
TWR : CALVI Tour / Tower 123.200
TWR : CALVI Sol / Ground 121.705

VAR 3° E (20)

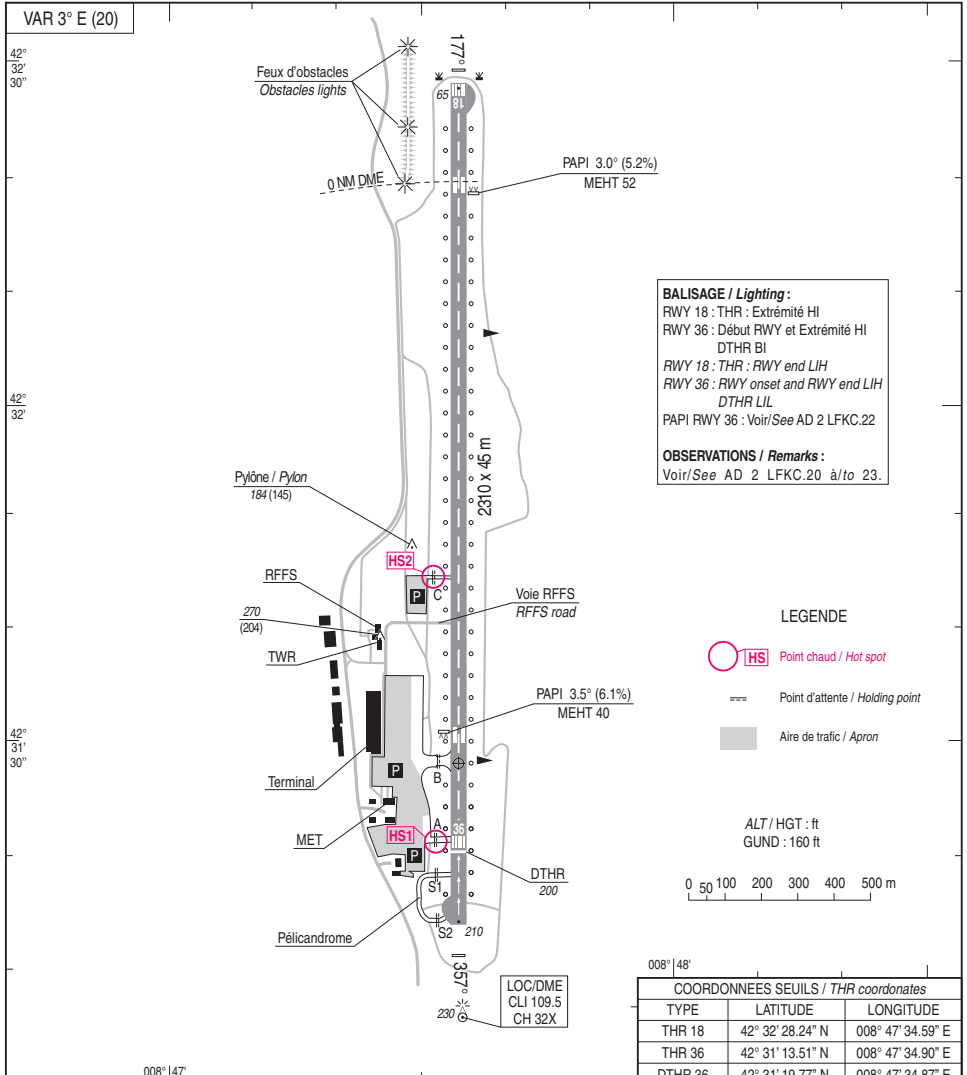
TA 5000
ALT 210



CARTE D'AERODROME
Aerodrome chart

ATIS : 131.180 ☎ 04 95 65 82 49
GND (SOL) : 121.705

CALVI SAINTE CATHERINE
42 31 28 N - 008 47 35 E
ALT AD : 210 (8 hPa)



RWY	BALISAGE/Lighting		TORA	TODA	ASDA	LDA	NATURE Surface	RESIST. Strength	MINIMUM TKOF (RVR : m)			
	APCH	RWY							CAT A	CAT B	CAT C	CAT D
18	NIL	LIH	2310	2310	2310	2310	Revêtue	26 F/B/W/T	-	-	-	-
36	NIL	LIH	2310	2310	2310	2110	Paved		400*	400*	400*	-

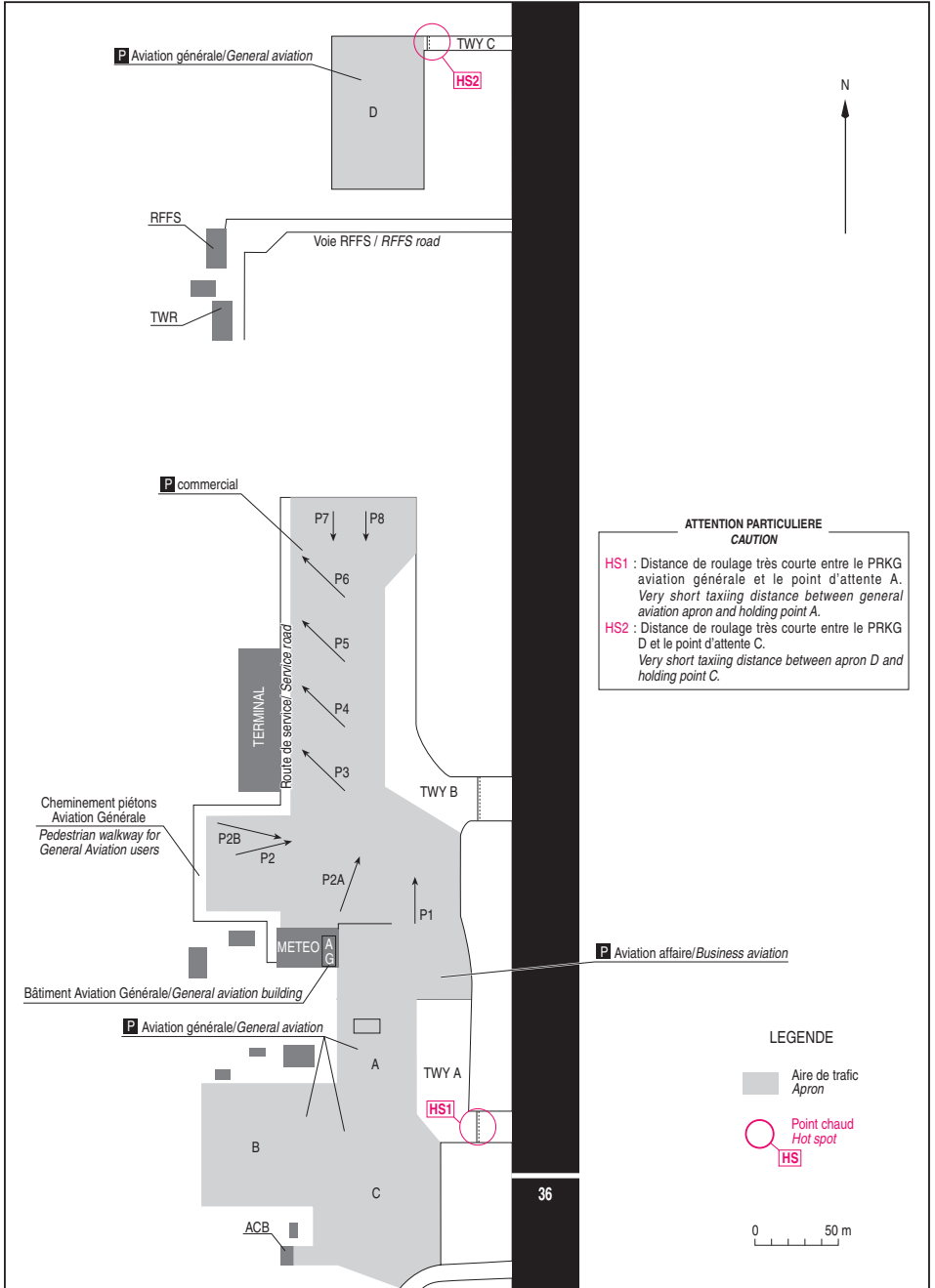
*HN : 800 (voir/see AD 2 LFKC.22)
* Absence ATS : 800

ATTENTION PARTICULIERE / Caution :
HS1 : Distance de roulage très courte entre le PRKG aviation générale et le point d'attente A.
Very short taxiing distance between general aviation apron and holding point A.
HS2 : Distance de roulage très courte entre le PRKG D et le point d'attente C.
Very short taxiing distance between apron D and holding point C.

AIRE DE STATIONNEMENT

Parking areas

CALVI SAINTE CATHERINE



DATA

CALVI SAINTE CATHERINE

POINTS / REPERES ESSENTIELS DES PROCEDURES
Waypoints / Procedures main fixes

Identification	Coordonnées Coordinates	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	
BEBEV	REF ENR 4.4	X		X	
IAF/IF BISKI	REF ENR 4.4	X			X
BUNAX	REF ENR 4.4	X	X	X	X
CALNO	REF ENR 4.4		X	X	X
CAPOO	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	
LIGUR	REF ENR 4.4		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	
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 MC16Z	42°36'34.3" N	08°47'33.6" E	X			X
MAPT MC18Y	42°35'46.3" N	08°47'33.8" E	X			X
FC18Y, FC 18Z	42°41'32.2" N	08°47'32.3" E	X			X
FC18X, FC18W	42°41'19.1" N	08°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°35'57.9" 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	

→
→

Données complémentaires à la page DATA 01

IDENTIFICATION	COORDONNEES	RNAV	CONV
IAF SOUKA	42°53'23.0"N - 008°47'31.0"E	X	X
IAF VAVIT	42°48'38.6"N - 008°55'09.4"E	X	
IAF/IF BISKI	42°46'34.9"N - 008°47'31.0"E	X	
MATF BUNAX	42°39'16.0"N - 008°39'11.0"E	X	X
MATF GORIT	42°43'01.0"N - 008°31'41.0"E	X	X

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CALVI SANTA CATHERINE

Instrument approach

CAT A B C

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

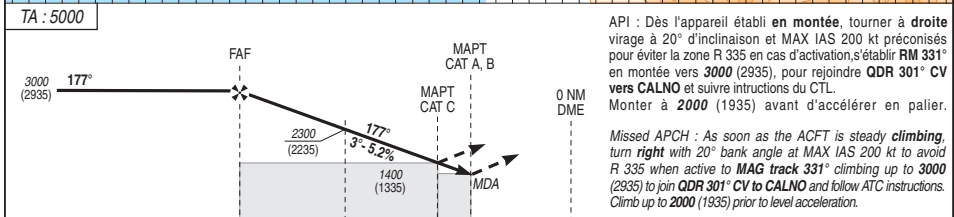
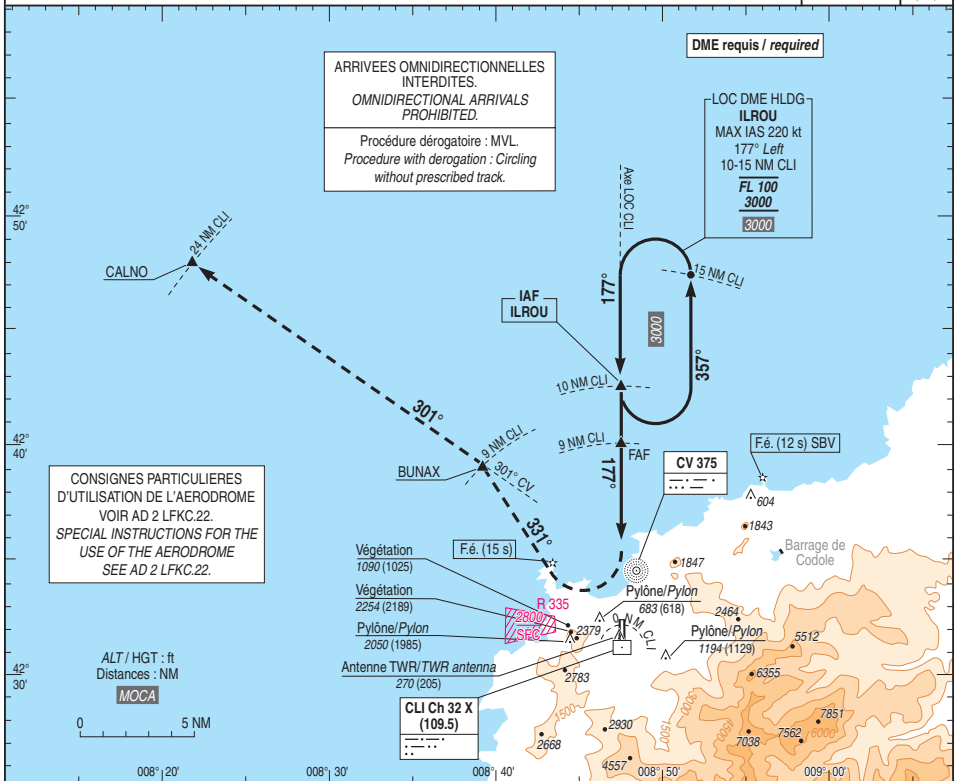
LOC RWY 18

ATIS CALVI : 131.180

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

TWR : CALVI Tower/Tower : 123.200

LOC/DME	VAR
CLI 109.5	3° E
	(20)



API : Dès l'appareil établi en montée, tourner à droite virage à 20° d'inclinaison et MAX IAS 200 kt préconisés pour éviter la zone R 335 en cas d'activation, s'établir **RM 331°** en montée vers **3000 (2935)**, pour rejoindre **QDR 301° CV** vers **CALNO** et suivre intructions du CTL. Monter à **2000 (1935)** avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : As soon as the ACFT is steady climbing, turn right with 20° bank angle at MAX IAS 200 kt to avoid R 335 when active to **MAG track 331°** climbing up to **3000 (2935)** to join **QDR 301° CV** to **CALNO** and follow ATC instructions. Climb up to **2000 (1935)** prior to level acceleration.

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

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

T C A	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.

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



APPROCHE AUX INSTRUMENTS

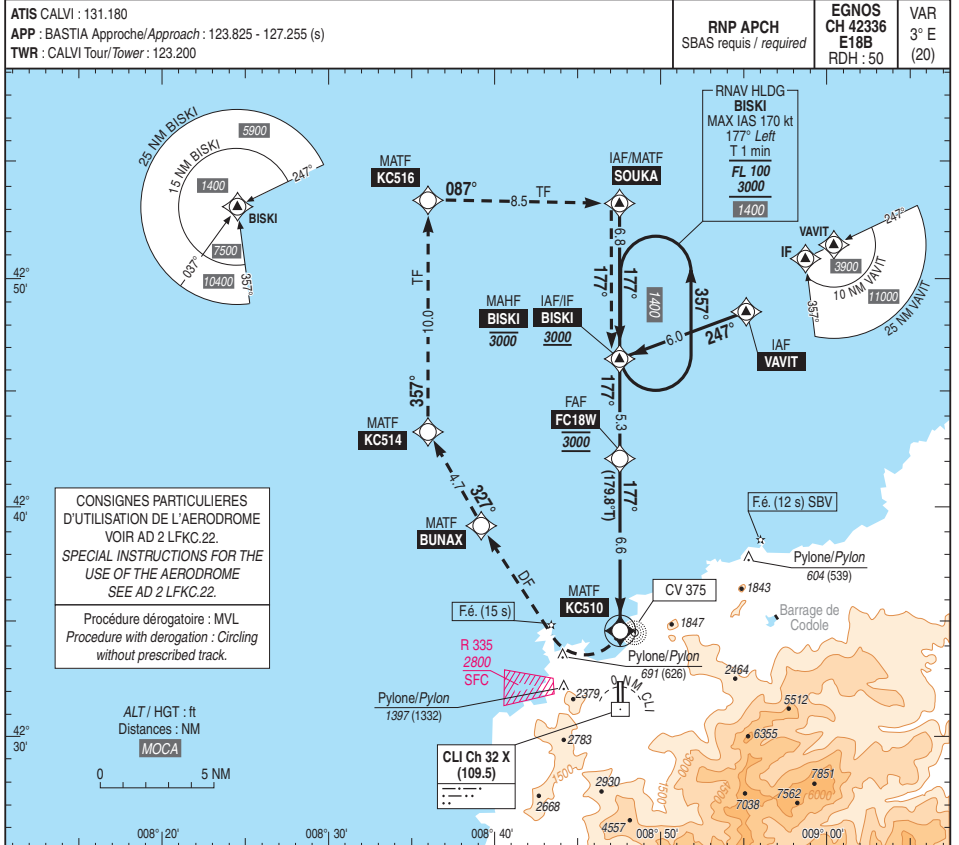
CALVI STE CATHERINE

Instrument approach

CAT A B

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

RNP W RWY 18 (LPV seulement/only)



TA : 5000

API : A **KC510**, tourner à **droite** direct vers **BUNAX** virage à 20° d'inclinaison préconisée 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 **1700** (1635) avant d'accélérer en palier.

Missed APCH : At **KC510**, 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 **1700** (1635) prior to level acceleration.

→ KC510 (NM)	11.9	6.6	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.

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



RNP W RWY18																						
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 - 2.7 E		REF NAV AID : -											
									MINM 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
		TF	FC1BW	-	177	179.8	5.3	-	-	3000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		TF	KC510	Yes	177	179.8	6.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
		DF	BUNAX	-	-	-	-	R	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	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 (metres)
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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

Instrument approach

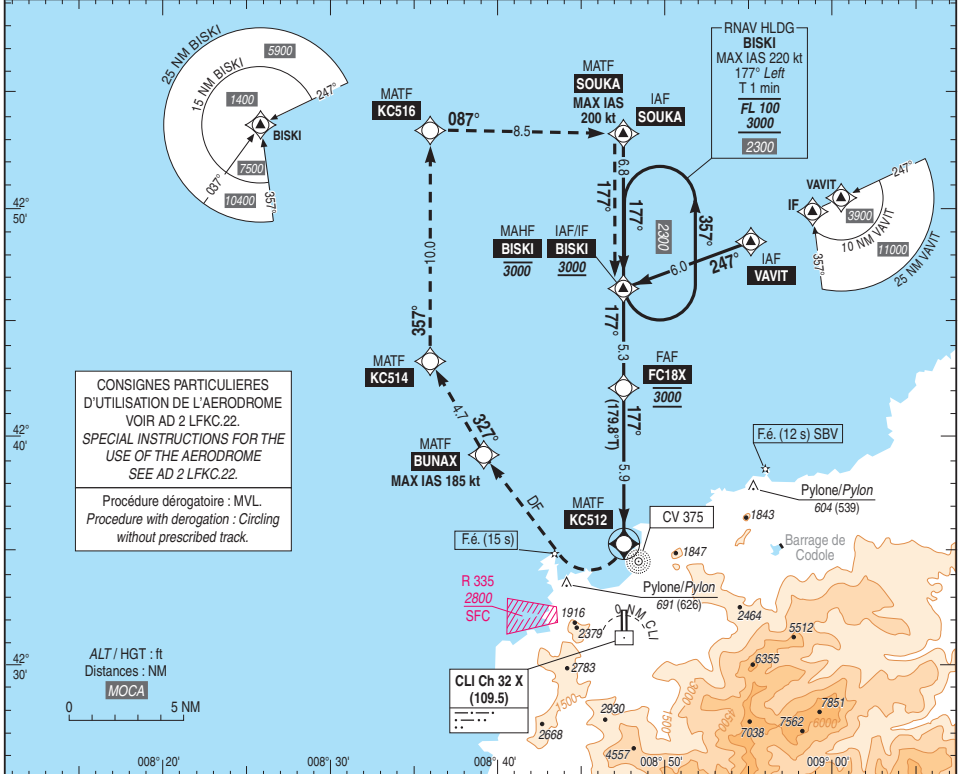
CAT C

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

CALVI Sainte Catherine

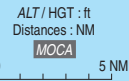
RNP X RWY 18 (LPV seulement/only)

ATIS CALVI : 131.180 APP : BASTIA Approche/Approach : 123.825 - 127.255 (s) TWR : CALVI Tour/Tower : 123.200	RNP APCH SBAS requis / required	EGNOS CH 41128 E18A RDH : 50	VAR 3° E (20)
--	---	--	---------------------



CONSIGNES PARTICULIERES D'UTILISATION DE L'AERODROME
VOIR AD 2 LFKC.22.
SPECIAL INSTRUCTIONS FOR THE USE OF THE AERODROME
SEE AD 2 LFKC.22.

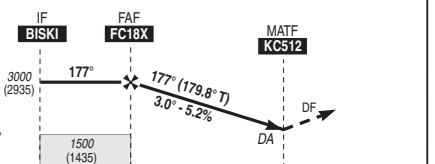
Procédure dérogatoire : MVL.
Procedure with derogation : Circling without prescribed track.



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 2000 (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 7 min 35	85 kt 6 min 15	100 kt 5 min 18	115 kt 4 min 37	130 kt 4 min 05	145 kt 3 min 40	160 kt 3 min 19
VSP (ft/min)		Non disponible / Not available						



CALVI SAINTE CATHERINE

PRECODING RNP X RWY 18

RNP X RWY18													
RMK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 2,7°E		REF NAV AID :-		
									MMM 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
		TF	FC18X	-	177	179.8	5.3	-	3000	-	-	-	RNP APCH
		TF	KC512	Yes	177	179.8	5.9	-	-	-	-	-3.0° / 15	RNP APCH
	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

← → ↑ ↓

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

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

CALVI SAINTE CATHERINE

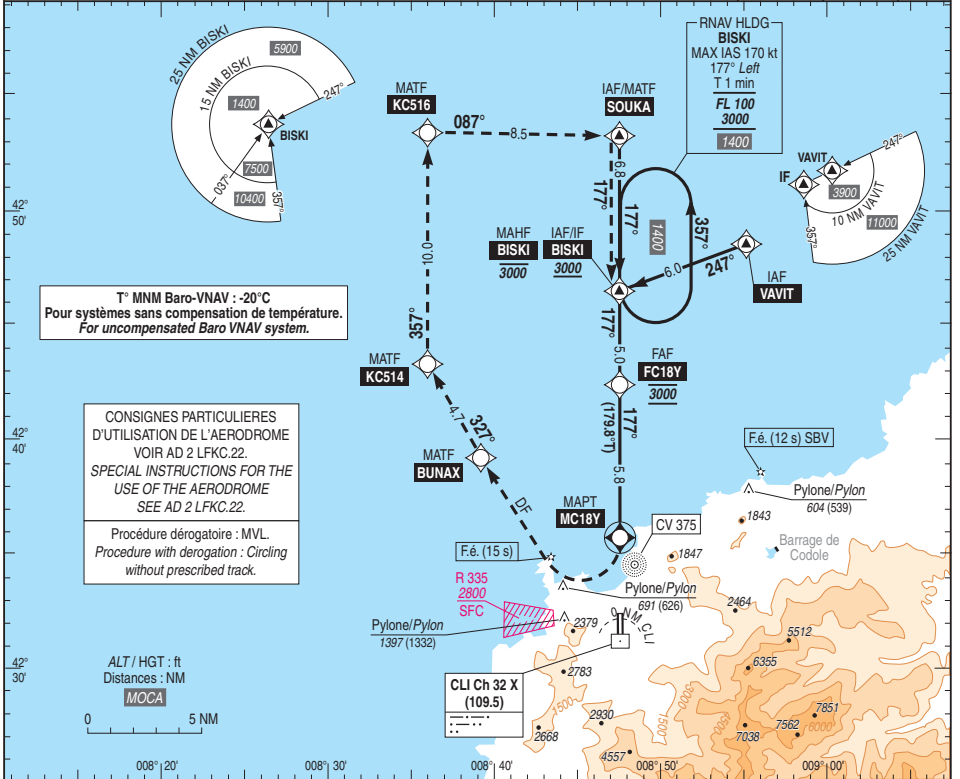
Instrument approach

CAT A B

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

RNP Y RWY 18

ATIS CALVI : 131.180	RNP APCH	RDH : 50	VAR 3° E (20)
APP : BASTIA Approch/Approach : 123.825 - 127.255 (s)			
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)	10.8	5.8	0	
→ THR 18 (NM)	14.1	9.1	3.3	0
→ DME CLI (NM)	14.3	9.3	3.5	0.2

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

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

RNP Y RWY18												
RMIK	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MAG VAR 2020 - 2.7°E		REF NAVAID :-	
									MINI Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)
	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
		TF	FC18Y	-	177	179.8	5.0	-	3000	-	-	RNP APCH
		TF	MC18Y	Yes	177	179.8	5.8	-	-	-	-3.0° / 15	RNP APCH
	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

← ↑ ↑ ↑

APPROCHE AUX INSTRUMENTS

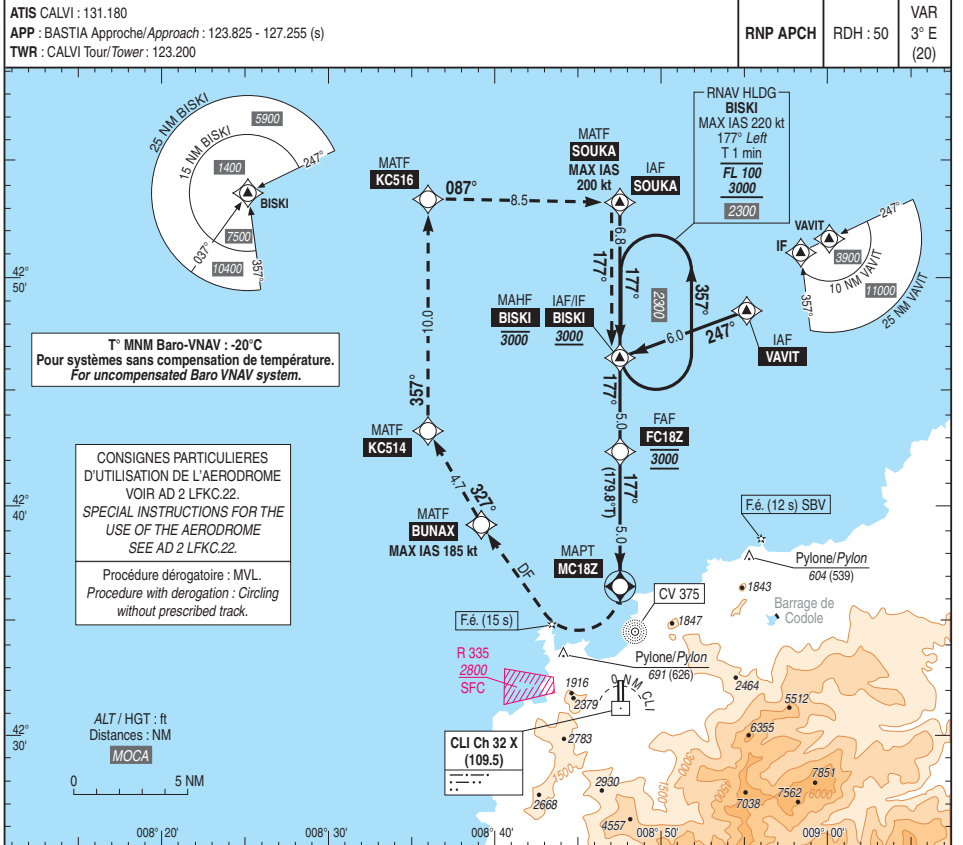
Instrument approach

CAT C

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

CALVI STE CATHERINE

RNP Z RWY 18



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)	10	5.0	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

CAT	LNAV/VNAV			LNAV			DIST MC18Z	4	3	2	REF HGT : ALT THR
	DA (H)	RVR	OCH	MDA (H)	RVR	OCH					
C	1790 (1730)	2400	1722	1790 (1730)	5000	1722	ALT (HGT)	2690 (2625)	2380 (2315)	2060 (1995)	

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	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt
VSP (ft/min)	370	450	530	610	690	850	

RIMK	RNP Z RWY18										REF NAV/VAID :-		
	Leg sequence	Path Terminator	Waypoint Identification	Fly Over	Direction MAG (°)	Direction True (°)	Distance (NM)	Turn direction	MINM Altitude (FL or AMSL ft)	MAX Altitude (FL or AMSL ft)	MAX IAS (kt)	Vertical angle (°) / TCH (m)	NAV Spec
	HLDG	-	BISKI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	RNP APCH
	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	-	-	-	-	-	3000	-	-	-	RNP APCH
		TF	FC18Z	-	177	179.8	5.0	-	3000	-	-	-	RNP APCH
		TF	MC18Z	Yes	177	179.8	5.0	-	-	-	-3.0° / 15	-	RNP APCH
		DF	BUNAX	-	-	-	-	R	-	185	-	-	RNP APCH
	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

← → ↗ ↘