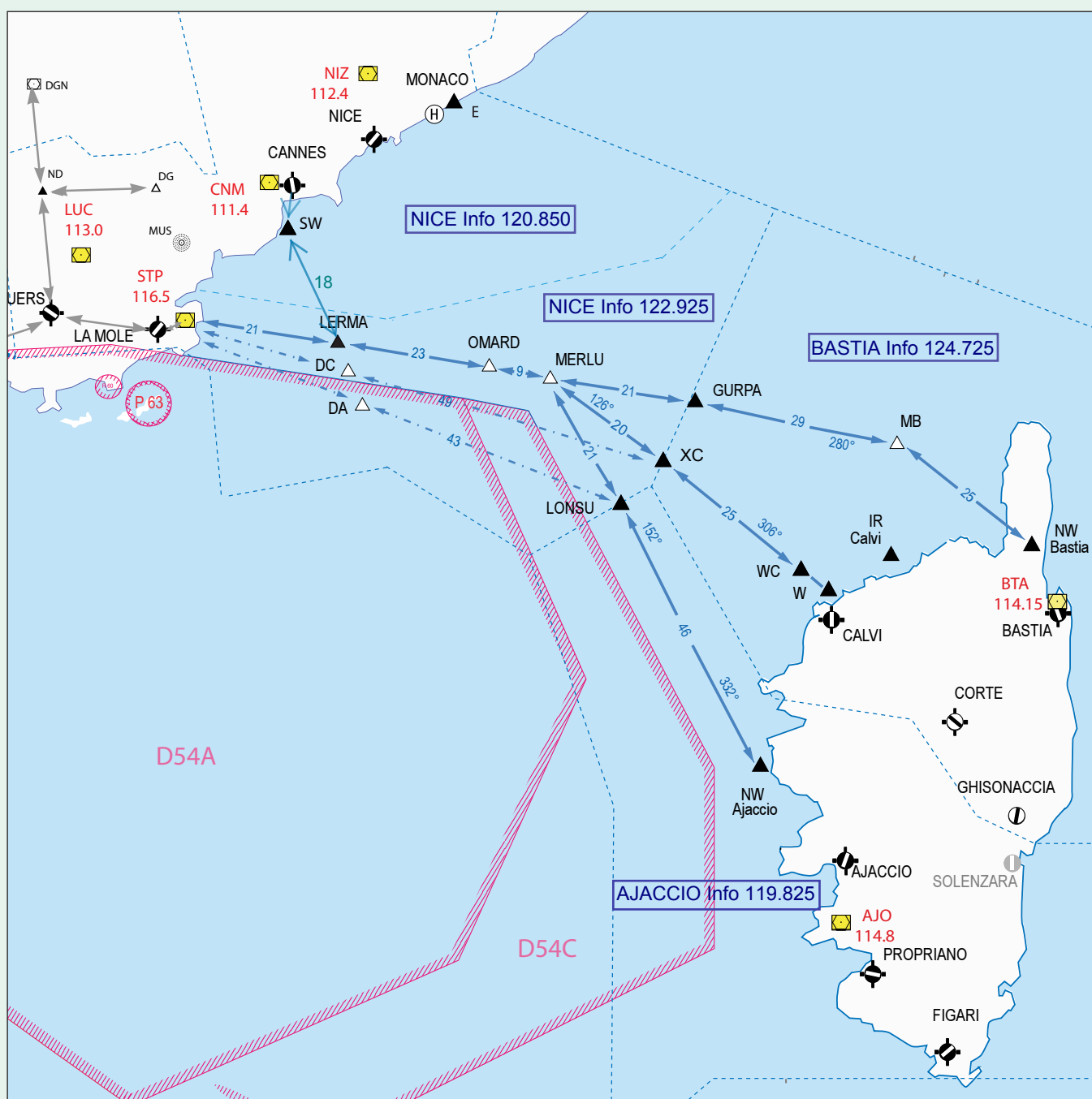




TRAVERSÉE MARITIME CONTINENT - CORSE

Au cours des vacances d'été, vous serez peut-être tentés d'aller faire une petite balade sur l'île de Beauté. La classique traversée « Continent - Corse », toute enthousiasmante soit-elle, comporte néanmoins un certain nombre de difficultés qu'il vaut mieux avoir anticipées, qu'il s'agisse des espaces aériens traversés sur le continent, la traversée en elle-même, ou l'arrivée sur les terrains corses. L'objectif n'est pas de vous décourager, mais de faire un point sur les difficultés que vous risquez de rencontrer, afin d'être bien préparés !





Espaces Aériens

Attention à leur complexité !

Le pourtour méditerranéen est dense en aéroports, espaces civils et militaires en tout genre qu'il vaut mieux connaître pour éviter les intrusions intempestives. Pour vous aider dans la gestion de votre vol et obtenir des informations sur l'activité des zones, il est recommandé de contacter la fréquence « consultative » de Marseille-info sur **120.550 Mhz** dans le cas d'évolution en espace de classe G.

Canjuers : Si vous venez du Nord ou du Nord-Ouest, vous rencontrerez d'abord la R138, associée au champ de tir du plateau de Canjuers. Facile à visualiser en l'air, à cause de sa « platitude » caractéristique dans une région au relief marqué et à son mur d'enceinte. Pendant son activité, cette zone est à contourner soigneusement, de préférence par l'Ouest. Posez donc la question à Marseille-Info ou Nice-Info.

Le Luc : Si vous volez en-dessous du FL65, vous devrez sans doute contacter les militaires du Luc sur **122.2 MHz** pour traverser la R95 (entraînements hélicoptères de la base école et forte activité de parachutisme). Attention, des cheminements VFR peuvent être proposés. Il est préférable de prévoir un contournement par l'Ouest du terrain.

La TMA de Nice : C'est un espace de classe C et D : le contact radio et l'obtention d'une clairance sont obligatoires avant de pénétrer.

Le contrôleur pourra éventuellement vous demander d'attendre, de respecter un cap ou d'évoluer à un niveau de vol IFR pour solutionner un conflit avec du trafic IFR (fort flux de trafic IFR en évolution pour Nice).

La Môle : Dans le secteur de Saint-Tropez, ouvrez l'œil, car le trafic IFR comme VFR est dense dans cette région touristique. Le terrain de La Môle (St-Tropez) est fréquenté par de nombreux jets privés.



Traversez maintenant !

En premier lieu, notez que cette traversée doit se faire obligatoirement sur un des itinéraires définis :

- « STP – LERMA – OMARD – MERLU »
- « STP – DC – KC » pour Calvi *
- « STP – DA – LONSU » pour Ajaccio*

*ces deux itinéraires sont utilisables sur autorisation du contrôle de Nice en fonction de l'activité des D54

Vous devrez contacter le SIV de Nice **122.925 MHz** et maintenir l'écoute radio durant tout le transit.

Ensuite, en mer, vous longerez une autre zone : la **D54**. Zone d'entraînement et de tirs de la Marine, sa pénétration est interdite s'il y a de l'activité, malgré son statut de zone dangereuse.

Vous devrez faire un message de compte-rendu de position lors du franchissement de la limite du SIV.

Les précautions



Il est important de garder à l'esprit que cette traversée est longue. Elle ne s'improvise donc pas. Tout d'abord, il faut déposer un Plan de Vol permettant de bénéficier du service d'alerte.



Les gilets de sauvetage sont obligatoires à bord.

Ensuite, les conditions particulières de pilotage sur la mer, l'absence de repères à vue, la présence éventuelle de brume de mer peuvent entraîner une perte de références de l'horizon assimilables au vol sans visibilité. Vous pourrez avoir à utiliser les instruments de bord, et pour cela, une petite séance préalable d'entraînement au « vol sans visibilité » avec un instructeur est vivement conseillée.

Enfin, même si vous disposez d'un GPS à bord, préparez impérativement une navigation « de secours » basée sur les VOR (STP, NIZ, CNM, AJO, BTA) qui vous permettront de vous situer par rapport aux différents

Les précautions (suite)

points de report. N'oubliez pas que les VOR sont imprécis à faible altitude et que les distances importantes entre ces derniers vous obligeront à naviguer à l'estimée et au cap.

En cas de difficultés ou de doute sur votre position estimée, n'hésitez pas à demander l'assistance du service d'Information de Vol, il est là pour ça !!! Celui-ci vous apportera toute l'aide nécessaire et pourra vous suggérer des caps pour vous ramener sur votre route.



CALVI

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

Ouvrez l'œil !

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

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

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

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

En cas de panne

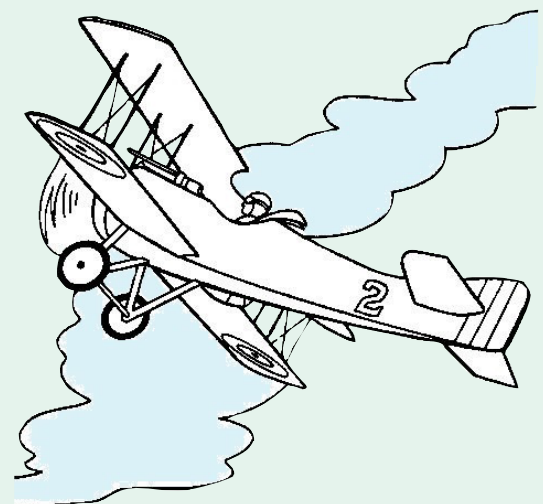


Le survol de la mer est toujours à considérer comme une phase délicate, surtout en monomoteur. Il faut toujours penser à la panne éventuelle. Durant le transit maritime, repérez la position des bateaux : ceux-ci pourraient vous être utiles en cas d'amerrissage forcé. Prenez un niveau suffisamment élevé (entre FL50 et FL80). En cas d'éventuels problèmes moteur vous aurez du temps pour préparer votre avion et envisager la meilleure stratégie : demi-tour, déroutement, amerrissage. Ensuite, repérez sur votre manuel de vol, avant le départ, la vitesse de « finesse max » de votre avion, afin de planer au mieux pour vous rapprocher le plus possible de la côte.



L'arrivée en Corse

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



Calvi (suite)

Déroutement ?

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

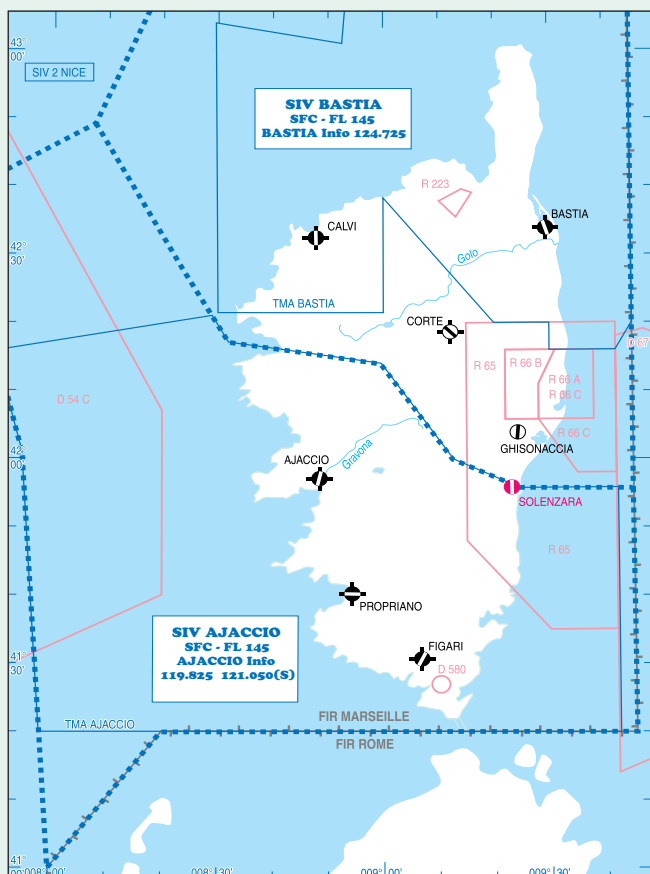
D'autre part, calculez soigneusement votre heure d'arrivée. Les atterrissages de nuit sont interdits à Calvi. Pour éviter les problèmes inhérents aux éventuelles attentes, déroutements et heures de coucher du soleil, prévoyez par exemple, d'arriver à Calvi avant CS - 30 mn.



BASTIA

D'une manière générale, les problèmes rencontrés à Calvi se retrouveront à Bastia. L'attente se fera généralement sur le point NW, point sur lequel les conditions aérologiques peuvent être difficiles (turbulences...), ou en vent arrière avec en plus un changement de fréquence venant accroître les difficultés d'intégration dans le circuit.

Secteurs d'information de vol



AJACCIO

A Ajaccio, la proximité des trajectoires d'arrivées et de départs IFR ainsi que l'absence de couverture radar dans la baie des vallées voisines entraînent l'obligation de maintenir rigoureusement les trajectoires de cheminement et de transits ainsi que les altitudes associées. L'entrée au point NW doit être à 2000ft AMSL Max. En conséquence, pensez à demander une clearance à l'organisme de contrôle d'Ajaccio si vous souhaitez poursuivre le vol à une altitude plus élevée.



En Résumé

- Dépôt d'un plan de vol.
- Niveau de vol inférieur à FL145 (au-dessus contact avec le CRNA SE avec un éventuel refus du CRNA SE).
- Contact radio avec le SIV concerné (SIV Nice, Bastia ou Ajaccio).
- Messages de compte-rendu aux points spécifiques.
- Message de compte-rendu de position lors du franchissement de la limite du SIV.
- Tout aéronef doit emporter pour chaque occupant un gilet de sauvetage.
- Le suivi des itinéraires est obligatoire. Toutefois une route directe peut être accordée par le contrôle sous surveillance radar.
- En VFR de jour le transpondeur n'est pas obligatoire (mais obligatoire en VFR de nuit).

Prêts, Partez !

Toutes ces précisions ne doivent pas vous dissuader d'aller faire une balade en Corse. La beauté des paysages et l'omniprésence de la mer et des montagnes vous laisseront un souvenir inoubliable.

Si vous avez su éviter l'improvisation, le fait d'avoir surmonté ces difficultés rendra l'expérience encore plus intéressante.

