

*Chambre de Commerce
et d'Industrie
de Corse*

AÉROPORT AJACCIO
NAPOLÉON BONAPARTE



Manuel des Aires de Trafic

Version 7.0

SYSTEME DE MANAGEMENT DE LA QUALITE – CCI de Corse - AEROPORT D'AJACCIO NAPOLEON BONAPARTE	
Référence : MAN EXP MAT V07 Nature : Manuel Page : 2 / 74	MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Créateur : Laurent POGGI		Rédacteur : Ludovic VIAIN	Vérificateur : José RAFFALLI	Validateur RAQ : Alexia TEISSEIRE
Services concernés		DOA	EXPL/SUR	
			RFFS/SPPA	
Date	Version	Nature des modifications		Validation RAQ
01/01/2004	01	Création- document d'origine SNA remis dans le cadre du transfert de la gestion des aires de trafic à l'Exploitant		01/01/2004
25/01/2010	02	Mise à jour complète		28/01/2010
24/06/2011	03	Mise à jour suite travaux Aire de Trafic		12/07/2011
21/12/2015	04	Mise à jour suite à la mise en œuvre AESA		21/12/2015
12/07/2021	05	Mise à jour complète (référence et format du document, réorganisation du contenu, ajout fiches de postes en annexe, ...)		15/07/2021
29/07/2022	06	Mise à jour complète (itinéraire helico, consigne loader, tractage, zones appareils, Aire de trafic SEC, poste isolé, faible visibilité, AMS)		27/02/2023
30/06/2025	07	Mise à jour complète (ajout de complément d'informations d'exploitation, utilisation postes avion)		05/08/2025

* Le rédacteur est responsable de la mise à jour et de la diffusion du document après validation par le RAQ

| NB : les modifications sont signalées par une marque verticale dans la marge gauche

Table des matières

1. Généralités.....	5
1.1. Objet	5
1.2. Diffusion du Manuel des Aires de Trafic	5
1.3. Glossaire.....	5
2. Contexte aéroportuaire et éléments applicables à l'ensemble des aires.....	6
2.1. Organisation spatiale.....	6
2.2. Principales parties prenantes en aire de trafic	8
2.3. Consignes générales relatives à la sécurité	8
2.4. Consignes générales relatives à la sûreté	10
2.5. Consignes générales relatives à la circulation des véhicules et piétons	10
2.6. Gestion des aires de trafic.....	11
2.7. Procédures d'exploitation applicables à l'ensemble des aires de trafic.....	11
2.7.1. Marquages présents sur les aires de trafic.....	11
2.7.2. Mise en route et repoussage des aéronefs sur les aires de trafic	13
2.7.3. Remorquage d'aéronefs entre les aires à usage exclusif et l'aire Aviation Commerciale	13
2.7.4. Service de placement et de « Follow me »	14
2.7.5. Transfert des aéronefs entre le SNA et le service de gestion des aires de trafic 14	
2.7.6. Accueil et traitement d'un aéronef d'Etat	15
2.7.7. Traitement d'un aéronef en panne.....	15
2.7.8. Accueil d'un aéronef non référencé ou dépassant les caractéristiques de conception certifiées de l'aérodrome	15
2.7.9. Traitement des matières dangereuses	16
2.7.10. Poste isolé	16
3. Aire de trafic « Aviation Commerciale »	17
3.1. Plan de l'aire	17
3.2. Gestion de l'aire	17
3.3. Procédures d'exploitation spécifiques.....	18
3.3.1. Marquages spécifiques et consignes associées	18
3.3.2. Affectation des postes	22
3.3.3. Traitement des aéronefs	25
3.3.4. Utilisation des postes de stationnement	26
3.3.5. Utilisation des équipements Aviramp.....	27
4. Aire de trafic « Aviation Générale »	28
4.1. Plan de l'aire	28
4.2. Gestion de l'aire	28
4.3. Procédures d'exploitation spécifiques.....	28
4.3.1. Affectation des postes et traitement des aéronefs	28
4.3.2. Utilisation des postes de stationnement	29
4.3.3. Accès à l'aire.....	31
4.3.1. Consignes spécifiques à l'utilisation de J5.....	31
4.3.2. Circulation autour de la station d'avitaillement AVGAS.....	33
4.4. Stationnement à usage exclusif « Corse Hélicoptère ».....	34
4.4.1. Plan.....	34

4.4.2.	Gestion.....	34
4.4.3.	Procédures d'exploitation spécifiques	35
5.	Aire de trafic « Aéroclub »	36
5.1.	Plan de l'aire	36
5.2.	Gestion de l'aire	36
5.3.	Procédures d'exploitation spécifiques.....	36
6.	Aire de trafic « Postale »	37
6.1.	Plan de l'aire	37
6.2.	Gestion de l'aire	37
6.3.	Procédures d'exploitation spécifiques.....	37
6.3.1.	Utilisation des postes de stationnement	37
6.3.2.	Spécificités d'accès et de circulation	37
6.3.3.	Gestion spécifique du matériel et respect des règles de sécurité	38
7.	Aire de trafic « Kilo »	39
7.1.	Plan de l'aire	39
7.1.	Gestion de l'aire	39
7.2.	Procédures d'exploitation spécifiques.....	39
8.	Aire de trafic « Sécurité Civile ».....	40
8.1.	Plan de l'aire	40
8.2.	Gestion de l'aire	40
8.3.	Procédures d'exploitation	40
8.4.	Procédures d'exploitation spécifiques au DASH8 Q400 MRE	41
9.	Aire de trafic « Air Corsica »	42
9.1.	Plan de l'aire	42
9.2.	Gestion de l'aire	42
9.3.	Procédures d'exploitation spécifiques.....	43
9.4.	Procédures d'exploitation spécifiques d'essais moteur.....	43
10.	Annexe – Fiches de postes de stationnement.....	44
	Poste 1	45
	Poste 2	47
	Poste 3	49
	Poste 4	51
	Poste 5	53
	Poste 6	55
	Poste 7	57
	Poste 8	59
	Poste 9	61
	Poste 10	63
	Poste 11	65
	Postes PTT1 et PTT2	67
	Postes J1 a J6	68
	Poste M1 à M3.....	71
	Poste K1	73

1. GENERALITES

1.1. Objet

Le Manuel des Aires de Trafic (MAT) de l'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte présente l'organisation, les procédures et les méthodes qui doivent être appliquées pour la gestion des aires de trafic.

Les dispositions s'appliquant à l'ensemble des aires de trafic sont synthétisées au §2.

Dans les parties suivantes, pour chacune des aires de trafic, le MAT détaille son organisation spatiale (plan), ses modalités de gestion ainsi que les procédures d'exploitation qui lui sont spécifiques.

1.2. Diffusion du Manuel des Aires de Trafic

Le MAT est diffusé à tous les usagers des aires de trafic de l'aéroport d'Ajaccio : services de l'Exploitant (CCI de Corse), services de l'Etat, compagnies aériennes, assistance en escale (dont avitailleur), aéroclub, et tout autre tiers amené à évoluer en aire de trafic.

Toute mise à jour du MAT ou d'une de ses annexes fait l'objet d'une nouvelle diffusion à tous les usagers des aires de trafic de l'aéroport.

1.3. Glossaire

A/C	Aéronef
ACB	Aéroclub
AOT	Autorisation d'Occupation Temporaire
AVGAS	Aviation Gasoline (essence aviation)
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CDC	Collectivité de Corse
CPO	Cadre de Permanence Opérationnelle
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne
EASA	European Union Aviation Safety Agency (Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne)
EISA	Etude d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire
FOD	Foreign Object Debris (debris/objet étranger)
GTA	Gendarmerie des Transports Aériens
IFR	Instrument Flight Rules (règles de vol aux instruments)
LHT	Longueur Hors Tout
MAT	Manuel des Aires de Trafic
MD	Matières Dangereuses ou Marchandises Dangereuses
NOTAM	Notice To airmen (message destiné au pilote)
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OCAF	Organisme de Contrôle d'Ajaccio-Figari
PAF	Police Aux Frontières
PCZSAR	Partie Critique de la ZSAR
PCE	Poste de Contrôle d'Exploitation
PMR	Personne à Mobilité Réduite
RAQ	Responsable Assurance Qualité
RFFS	Rescue and Fire Fighting Service (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs)
RPO	Responsable de la Permanence Opérationnelle

RQSE	Responsable Qualité Sécurité Environnement du gestionnaire
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SNA	Service de la Navigation Aérienne
TWR	Tower (tour de contrôle)
VFR	Visual Flight Rules (règles de vol à vue)
ZAT	Zone Appareux Temporaire
ZCP	Zone Côté Piste (ex-zone réservée)
ZCV	Zone Côté Ville (ex-zone publique)
ZD	Zone Délimité de la ZSAR
ZEC	Zone d'Evolution Contrôlée
ZIS	Zone d'Interdiction de Stationner
ZS	Zone de Stockage des appareils
ZSAR	Zone de Sûreté à Accès Réglementé

2. CONTEXTE AEROPORTUAIRE ET ELEMENTS APPLICABLES A L'ENSEMBLE DES AIRES

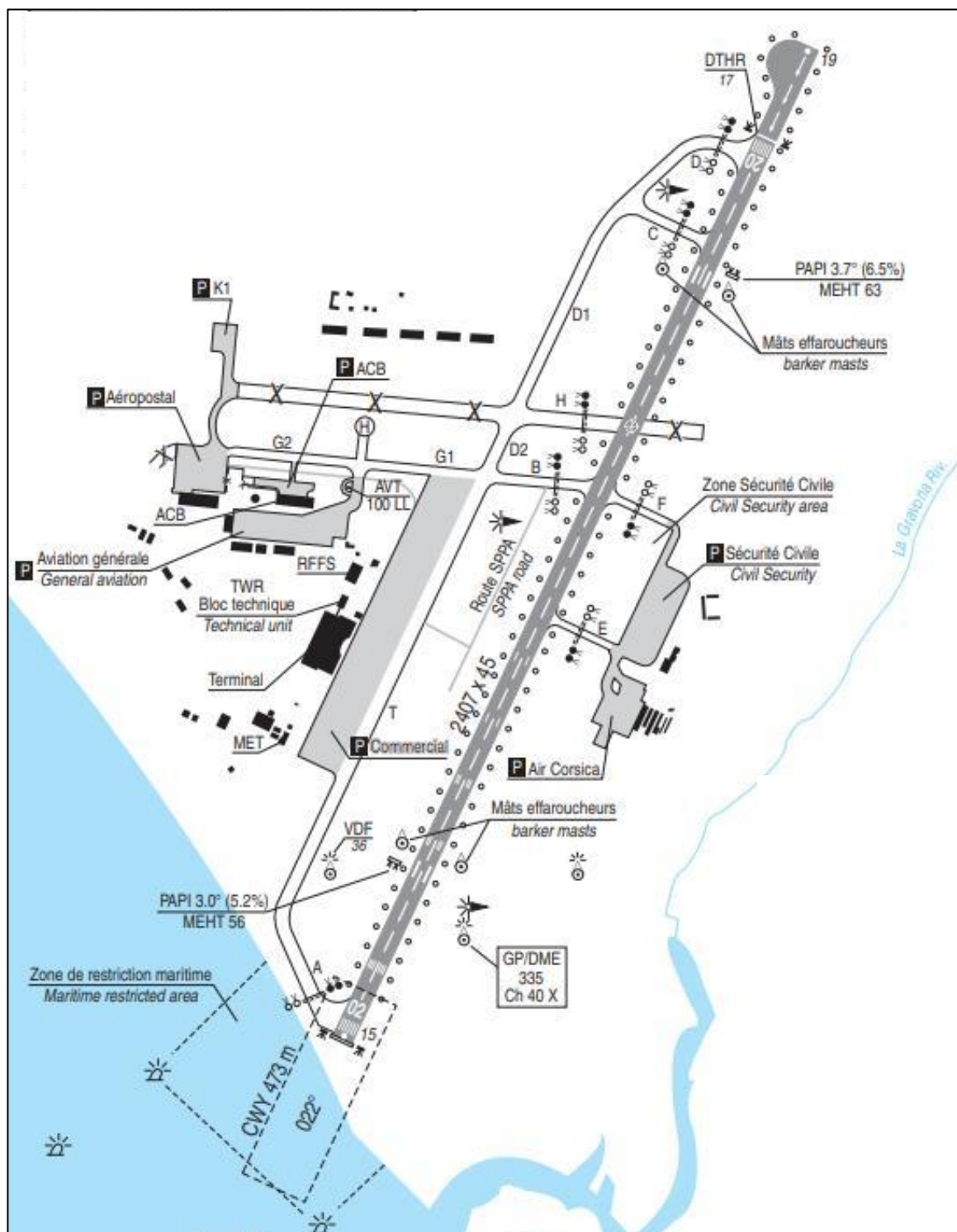
2.1. Organisation spatiale

ADR.OPS.D.005

Comme précisé dans l'[arrêté préfectoral de Police](#) et repris dans le [Livret de sécurité](#), l'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte est constitué d'une Zone Côté Ville (ZCV) et d'une Zone Côté Piste (ZCP).

En ZCP, on identifie une aire de mouvement divisée en deux parties distinctes :

- l'aire de manœuvre (piste, taxiways et leurs abords),
- les aires de trafic (dédiées au stationnement d'aéronefs notamment, en gris sur la carte d'aérodrome ci-dessous).



2.2. Principales parties prenantes en aire de trafic

L'Organisme de Contrôle d'Ajaccio-Figari (OCAF)

L'OCAF, entité rattachée à la Direction des Services de la Navigation Aérienne, assure les missions suivantes :

- Réalisation du service de contrôle de la navigation aérienne ;
- Gestion de la circulation des aéronefs en vol et au sol ainsi que des véhicules en aire de manœuvre ;
- Approbation des demandes de mise en route et de déplacement des aéronefs sur les aires de trafic, lesquels déplacements s'effectuent sous la responsabilité des pilotes (aéronefs en départ autonome).

La Gendarmerie des Transports Aériens (GTA)

La GTA assure les missions suivantes, entre autres :

- Contrôle du respect de toutes les règles s'appliquant en Zone Côté Piste ;
- Police aéronautique ;
- Constatations des incidents et accidents aéronautiques ;
- Contrôle de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur les zones dédiées ;
- Protection des installations de l'Aviation Civile, des Autorités et des aéronefs ;
- Constatation des crimes et délits ;
- Contrôle du respect des règles du Code de la Route sur la plateforme ;
- Contrôle du respect des normes édictées dans l'arrêté préfectoral de Police ;
- Contrôle des autorisations d'accès sur les différents secteurs sûreté fonctionnels.

L'Exploitant de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte : CCI de Corse

La CCI de Corse, en tant qu'Exploitant, assure les missions de gestion des aires de trafic détaillées dans ce Manuel comme l'affectation des postes de stationnement, coordonnée notamment avec l'OCAF. L'Exploitant peut déléguer la gestion d'une aire de trafic à un tiers, sous-traitant ou non, dans le cadre d'accords spécifiques.

L'assistant en escale

La société d'assistance en escale prend en charge l'aéronef dès son arrivée au poste de stationnement et effectue sous sa responsabilité toutes les opérations nécessaires d'avitaillement (si assistant pétrolier), d'entretien, de nettoyage, de chargement, et tout ce qui touche au traitement de l'aéronef.

Sur la plateforme d'Ajaccio, un assistant en escale peut également être amené à gérer une aire de trafic, dans le cadre d'un accord de sous-traitance spécifique avec l'Exploitant.

2.3. Consignes générales relatives à la sécurité

[ADR.OR.C.040](#) ; [ADR.OR.C.045](#) ; [ADR.OPS.B.015](#) ; [ADR.OPS.B.016](#) ; [ADR.OPS.B.033](#) ; [ADR.OPS.D.055](#) ; [ADR.OPS.D.070](#)

Dans le respect de l'[arrêté préfectoral de Police](#), l'Exploitant met à jour un [Livret de sécurité](#) diffusé par le Responsable QSE (RQSE) de l'aéroport aux correspondants sécurité désignés par les opérateurs de l'aéroport.

Ce livret, qui définit les consignes de sécurité à observer sur l'aéroport d'Ajaccio, ainsi qu'une [Annexe Sécurité](#), est également annexé à toutes les autorisations d'activité d'assistance en escale et Autorisations d'Occupation Temporaire (AOT) délivrées par l'Exploitant.

Ces consignes couvrent notamment les items suivants :

- Mesures de protection du personnel travaillant sur l'aire, contrôle de ce personnel en termes de sécurité (voir compléments ci-dessous) ;
- Protection contre le souffle des réacteurs et des rotors (voir également § 15.1 du [Manuel d'aérodrome](#) et compléments ci-dessous) ;
- Matériels de lutte contre les incendies sur les postes avions (voir compléments ci-dessous) ;
- Prévention des FOD, balayage et nettoyage de l'aire de trafic (voir § 15.3 du [Manuel d'aérodrome](#)).

Mesures de protection du personnel travaillant sur l'aire, contrôle de ce personnel

Il appartient à chaque employeur du personnel travaillant sur l'aire de trafic, de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale de ses salariés.

Le contrôle de ce personnel est du ressort de l'employeur.

Pour les sous-traitants de l'Exploitant d'aérodrome travaillant plus de 400 heures ou faisant partie de la liste des travaux dangereux, un plan de prévention est élaboré répertoriant les risques de l'activité et les précautions à prendre sur le port des protections individuelles.

La mission de contrôle est assurée par les services de l'Etat. Ils assurent le respect de l'[arrêté préfectoral de Police](#) et ses mesures d'application avec notamment le contrôle :

- de l'utilisation des équipements d'aérodrome (stationnement avion, appareils...) ;
- du respect de l'interdiction de consommer de l'alcool, de la drogue ou tout médicament qui pourrait avoir des effets contraires à la sécurité ;
- du respect des règles de circulation côté piste.

Protection contre le souffle des réacteurs et des rotors

Les contraintes liées au souffle des réacteurs ont été prises en compte dans la conception des aires de trafic. En cas de besoin, l'Exploitant dispose d'un outil de simulation pour mesurer le danger lié au souffle.

Les risques liés au souffle des réacteurs sont décrits dans le [Livret de Sécurité](#).

Matériels de lutte contre les incendies sur les postes avions

L'aire de trafic est dotée d'une protection incendie mobile sur la base d'extincteurs à poudre de 50 kilos disponibles notamment au niveau de chaque poste de stationnement sur l'aire d'Aviation Commerciale.

Ce type de matériel peut être utilisé pour circonscrire rapidement tout départ de feux aussi bien sur un aéronef que sur un véhicule ou encore un matériel de piste.

Cependant l'utilisation de ce type d'extincteur demande une attention particulière. Il convient dans le cadre des formations de chaque entreprise utilisatrice de préciser aux personnels concernés la méthode d'emploi.

Afin de garantir l'utilisation en toute sécurité d'un extincteur à poudre, il convient de :

1. Retirer la protection en plastique ;
2. Ne pas basculer l'appareil ;
3. Dérouler le tuyau entièrement ;
4. Enlever la goupille ;
5. Lever à fond le levier du robinet ;
6. Appuyer sur la gâchette.



Toujours tenir le diffuseur à plus de 1 mètre d'une installation électrique.
Prévenir ou faire prévenir au plus vite le RFFS de l'aéroport.

2.4. Consignes générales relatives à la sûreté

L'Exploitant est en charge de l'exécution des mesures de sûreté applicables sur l'ensemble des parties communes de la plateforme, et plus particulièrement de celles concernant le contrôle des accès à la ZSAR et aux aires de trafic.

Ces mesures de sûreté sont également à mettre en œuvre par les occupants d'aires de trafic à usage exclusif dès lors qu'ils disposent d'accès dédié permettant un accès non contrôlé par l'Exploitant, et sous réserve du dépôt et de la validation de leur programme de sûreté auprès de la DSAC Sud-Est.

Toutes les consignes relatives à la sûreté sont définies dans l'[arrêté préfectoral de Police](#) et reprises dans l'[Annexe Sûreté](#) (liée aux AOT) partagés avec l'ensemble des parties prenantes.

2.5. Consignes générales relatives à la circulation des véhicules et piétons

[ADR.OPS.B.024](#) ; [ADR.OPS.B.026](#) ; [ADR.OPS.B.027](#) ; [ADR.OPS.B.033](#) ; [ADR.OPS.B.045](#)

Toutes les consignes de circulation des véhicules et des piétons applicables sur les aires de trafic sont définies dans l'[arrêté préfectoral de Police](#) et reprises dans le [Livret de sécurité](#) ainsi que les Annexes Sécurité et Sûreté (liées aux AOT) partagés avec l'ensemble des parties prenantes.

Pour des raisons de sécurité, tout déplacement de Loader entre l'aire de trafic commerciale et l'aire de trafic de la Postale doit être précédé par un véhicule chargé d'ouvrir la route.

En cas de mauvaise visibilité (RVR < 550m) de jour, la tour de contrôle limite le nombre de mouvements d'aéronefs sur l'aire de manœuvre (un seul aéronef à la fois). Il informe aussi le PCE et le RFFS et interdit toute circulation de véhicule et de piéton sur cette même aire, à l'exception du RFFS, seul habilité à circuler (cf. conditions spécifiques dans procédures FP07 P57).

Le PCE est en charge de diffuser l'information aux tiers concernés en temps réel. Les tiers s'assurent que la circulation des véhicules sur l'aire de trafic est strictement limitée aux véhicules ayant un lien direct avec le traitement d'un aéronef. Ces véhicules doivent allumer les feux de croisement et les feux antibrouillard si ceux-ci en sont démunis. L'escorte de véhicule est prohibée durant cette période. Une attention particulière doit être également apportée par les conducteurs afin de veiller à ne pas franchir la ligne de sécurité des aires de trafic.

Les compagnies et les assistants doivent veiller à ce que leur personnel connaisse les dangers et les précautions à prendre en cas de conditions météorologiques défavorables et à ce que le personnel de première ligne soit informé de ces conditions de façon efficace et en temps opportun.

Le PCE informera aux tiers la fin de la procédure faible visibilité.

Autorisation et contrôle des conducteurs et piétons

Comme précisé au [§ 16 du Manuel d'aérodrome](#), le contrôle des véhicules et des piétons ainsi que du respect des règles de circulation est assuré par la GTA.

Les demandes et la délivrance des permis de circuler pour les véhicules, engins ou matériel employés sur l'aire de mouvement sont traitées par l'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte.

Cette autorisation est délivrée après vérification des connaissances théoriques et pratiques du conducteur concernant les règles de circulation sur les aires de mouvement.
La réglementation européenne régit la durée de validité des autorisations de conduite.

2.6. Gestion des aires de trafic

ADR.OPS.D.001

Les services de l'Etat présents sur site concourent à la gestion de toutes les aires de trafic dans le cadre de l'exercice de leurs missions, chaque aire de trafic étant ensuite placée sous la responsabilité du gestionnaire selon sa nature.

L'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte dispose de plusieurs types d'aires de trafic pour lesquelles les spécificités en termes d'infrastructures et d'exploitation sont détaillées dans ce Manuel. Ces aires de trafic sont gérées par différentes entités :

- Aire de trafic Aviation Commerciale → CCI de Corse
- Aire de trafic Aviation Générale → Sous-traitant de la CCI de Corse
- Aires de trafic sous AOT → Occupant
- Aire de trafic Kilo → Sous-traitant de la CCI de Corse

La répartition des responsabilités et des tâches selon les catégories des aires de trafic est précisée dans des protocoles d'accord spécifiques ou des conventions de sous-traitance et/ou d'occupation (AOT) dont les dispositions sont conformes aux attributions prévues dans le Cahier des Charges de la Concession (Article 19.4.I, paragraphe 3).

2.7. Procédures d'exploitation applicables à l'ensemble des aires de trafic

2.7.1. Marquages présents sur les aires de trafic

ADR.OPS.D.005 ; CS ADR-DSN.L.590 ; CS ADR-DSN.L.595

Ligne de sécurité

La ligne de sécurité est une ligne blanche continue qui matérialise la limite entre l'aire de trafic et l'aire de manœuvre.



Comme précisé dans le **Livret de sécurité**, le franchissement de la ligne de sécurité depuis une aire de trafic est possible sous certaines conditions strictes : formation à la circulation en aire de manœuvre, détention d'un titre de circulation avec mention du secteur fonctionnel « MAN », contact radio obligatoire avec l'OCAF, autorisation du contrôleur de l'OCAF.



Ligne de guidage

Un marquage axial continu (ou discontinu sur certains postes) de couleur jaune permet au pilote ainsi qu'au placeur de guider l'aéronef depuis l'axe du taxiway jusqu'à son point de stationnement.

Un strict respect du suivi de cette ligne par le pilote permet un placement optimal et garantit la sécurité des personnels et des aéronefs.



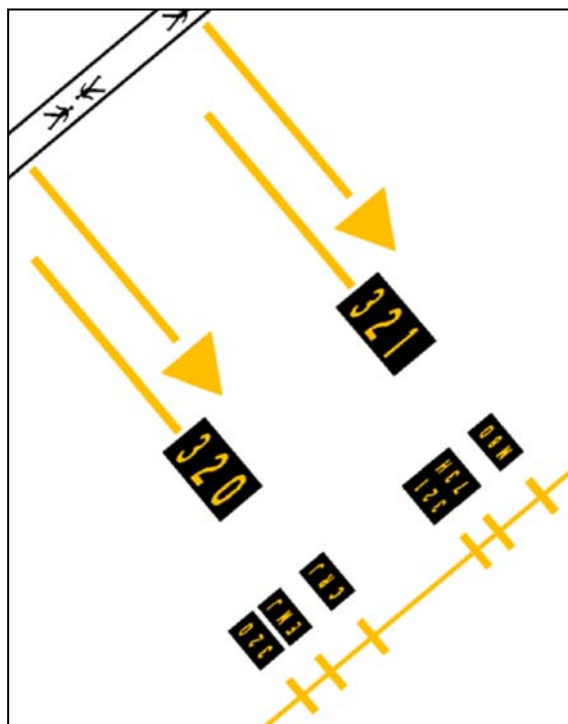
Barres et marques d'arrêt dédiées

Comme précisé dans les fiches de postes de stationnement en annexe (cf. § 10), chaque poste dispose d'une ou deux **barres d'arrêt** de couleur jaune identifiées, le cas échéant, par le code OACI de l'aéronef le plus significatif. Cette barre est destinée à garantir un stationnement correct lorsque le cockpit est au droit de la barre.

Des **barres de virage**, fléchées et de couleur jaune, indiquent au pilote où et de quel côté initier la sortie du poste.

Un strict respect des barres d'arrêt et de virage permet un retournement optimal et garantit la sécurité des personnels et des aéronefs.

Sur la ligne de guidage, plusieurs **marques d'arrêt** permettent au placeur de positionner l'aéronef selon les tableaux de concordance disponibles en annexe pour chaque poste (cf. § 10).



2.7.2. Mise en route et repoussage des aéronefs sur les aires de trafic

ADR.OPS.D.040 ; ADR.OPS.D.075

Repoussage des aéronefs

Tous les postes de stationnement de la plateforme sont utilisés par les aéronefs sans moyen de repoussage.

Mise en route des moteurs

L'OCAF est seul compétent pour :

- Autoriser la mise en route des moteurs d'aéronefs ;
- Autoriser le remorquage des aéronefs, le cas échéant, dont la décision de mise en œuvre relève du pilote et de l'assistant ou la compagnie (cf. § 2.7.3) ;
- Ordonner les consignes d'utilisation de l'aire de manœuvre.



Les déplacements des différents aéronefs et des véhicules sur les aires de trafic ne sont pas sujets à une coordination centralisée. Ils relèvent de la responsabilité de chaque pilote et conducteur de véhicule qui doivent respecter les consignes édictées dans le **Livret de sécurité** diffusé par l'Exploitant.

2.7.3. Remorquage d'aéronefs entre les aires à usage exclusif et l'aire Aviation Commerciale

ADR.OPS.B.028

Tout mouvement d'appareil entre les postes de stationnement commerciaux de l'aéroport et les aires à usage exclusif doit faire l'objet d'une autorisation préalable obligatoire du Poste de Contrôle d'Exploitation (PCE) de l'aéroport.

Les cheminements utilisés devront être compatibles avec les codes de l'avion tracté.

Le tractage est effectué sous contrôle et après autorisation de l'OCAF, y compris pour les croisements de piste.

Pour les tractages de nuit, les feux de l'aéronef doivent être allumés (cf. SERA.3215).

En cas de mauvaise visibilité (RVR < 550m), les opérations de tractage sont interdites.

N.B. : seule la compagnie aérienne Air Corsica procède à des remorquages réguliers, en cas de panne ou de visite de maintenance effectuée par la compagnie sur ses aéronefs. Occasionnellement des aéronefs de compagnies non basées peuvent être tractés par un assistant en escale habilité.

En dehors des heures d'ouverture du PCE, et en cas de force majeure, le RPO de l'OCAF contacte le CPO pour affecter un poste à un aéronef non prévu au programme, selon les disponibilités de stationnement.

En fonction de l'activité, cet aéronef pourra ensuite être déplacé sur demande de l'Exploitant dès l'ouverture de l'aérogare.

Un appareil tracté peut quitter une zone privative pour rejoindre un point de stationnement commercial uniquement si un poste lui ait été attribué au préalable par le PCE et communiqué par l'OCAF.

2.7.4. Service de placement et de « Follow me »

[ADR.OPS.D.015](#) ; [ADR.OPS.D.025](#) ; [ADR.OPS.D.030](#) ; [ADR.OPS.D.035](#) ; [ADR.OPS.D.080](#)

Comme indiqué au [§ 14.4 du Manuel d'aérodrome](#), les assistants en escale disposant d'un agrément Préfectoral, sont chargés du guidage et du placement des aéronefs sur les aires de stationnement en respectant l'affectation prescrite par l'Exploitant.

Service de placement

La mission est assurée par les placeurs des assistants en escale en suivant les lignes de guidage, les barres et marques d'arrêt telles que définies en annexe du MAT notamment (fiches de postes, cf. § 10).

En cas de non-respect des marges de sécurité sur le poste, l'assistant arrête immédiatement le guidage de l'aéronef et prend les mesures nécessaires pour garantir la manœuvre nécessaire de l'avion telles que par exemple, appeler le PCE pour intervention du Cadre de Permanence Opérationnel, enlever les engins et matériels de la zone appaux, attendre le départ de l'aéronef situé sur le poste adjacent, etc.

Service de guidage des aéronefs et « Follow Me »

Les moyens techniques mis à disposition des aéronefs par l'Exploitant pour le guidage sur les postes de stationnement sont constitués de marques axiales.

Lorsque nécessaire (brouillard, vols spéciaux...) et sur demande du commandant de bord, l'Exploitant peut prendre en charge l'accompagnement des aéronefs.

Le véhicule utilisé est un « Follow Me » et son utilisation est décrite dans le RCO RFFS.

2.7.5. Transfert des aéronefs entre le SNA et le service de gestion des aires de trafic

[ADR.OPS.B.024](#) ; [ADR.OPS.B.027](#) ; [ADR.OPS.D.001](#) ; [ADR.OPS.D.010](#)

Comme indiqué au [§ 14.1 du Manuel d'aérodrome](#), la circulation aérienne sur l'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte est effectuée par l'OCAF.

Aucun service de la circulation aérienne n'est confié à l'Exploitant et la prise en charge de l'aéronef entre l'aire de manœuvre et l'aire de trafic incombe à l'OCAF.

En aire de trafic, le pilote assure la prévention des abordages et des collisions, sa propre séparation et la sécurité des tiers. L'autorisation de mise en route et les instructions de roulage sont communiquées à l'équipage par l'OCAF.

Les véhicules en mouvement sur l'aire de trafic sont conduits par des personnes habilitées qui ont la responsabilité de surveiller leur environnement.

2.7.6. Accueil et traitement d'un aéronef d'Etat

L'attribution d'un poste au profit d'un aéronef classé « vol sensible », aéronef d'Etat et/ou dans le cadre de missions gouvernementales s'effectue en concertation entre l'Exploitant (PCE) et les services de l'Etat (OCAF, PAF, GTA), après consultation du CPO.

Le positionnement des aéronefs s'effectue selon les disponibilités des postes de stationnement et les contraintes physiques requises.

La sollicitation d'une société d'assistance en escale pour les aéronefs d'Etat est cadrée par un accord entre les deux parties.

2.7.7. Traitement d'un aéronef en panne

[ADR.OPS.B.005](#)

En cas de panne d'un aéronef, et si les moyens le permettent, l'Exploitant peut, en fonction du trafic attendu, imposer à l'exploitant de l'aéronef de le déplacer sur une zone permettant un stationnement n'interférant pas avec l'exploitation et la sécurité des aéronefs.

Dans ce cas le CPO coordonne la décision avec le PCE et l'OCAF.

Dans ce cas de figure, comme référencé au § 21 du [Manuel d'aérodrome](#), et en tant que de besoin, l'Exploitant peut appliquer sa procédure « [Enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés](#) » (réf. [FP07 P54](#)).

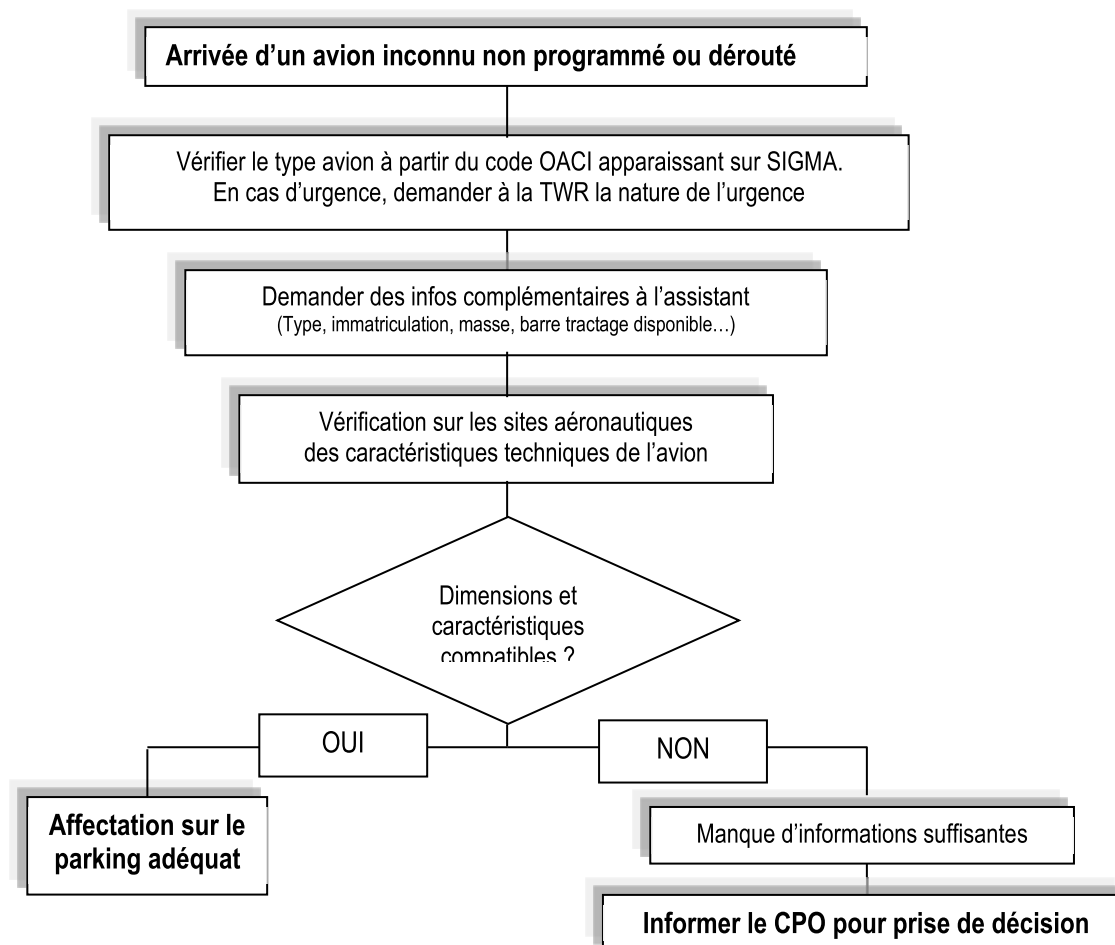
2.7.8. Accueil d'un aéronef non référencé ou dépassant les caractéristiques de conception certifiées de l'aérodrome

[ADR.OPS.B.090](#)

L'accueil d'un avion non référencé (n'apparaissant pas dans la liste des types d'aéronefs référencés dans le Système d'Information Aéroportuaire) est une opération sensible en raison des risques engendrés par les déplacements et le stationnement d'aéronefs mal connus.

Lorsqu'un aéronef n'apparaissant pas dans la liste des types d'aéronefs référencés est programmé, l'Exploitant reçoit une alerte automatique et une étude de sécurité est systématiquement réalisée par le Département Technique avant autorisation.

Avant tout accueil d'un aéronef non référencé, le PCE doit nécessairement se renseigner sur les contraintes de l'avion au sol afin de l'affecter au mieux selon le logigramme présenté ci-après :



En référence au [§ 28 du Manuel d'aérodrome](#), la mise en œuvre d'un dossier de changement spécifique pourra être nécessaire.

2.7.9. Traitement des matières dangereuses

[ADR.OR.D.020](#)

L'ensemble des consignes relatives au traitement des matières dangereuses (MD) est détaillé dans le manuel « [Plan de Gestion des Matières Dangereuses](#) » (réf. [MAN SEC MAD](#)) de l'Exploitant.

Ce manuel précise notamment la localisation des MD sur la plateforme (dont aires de trafic), les modalités de traitement d'un aéronef transportant des MD et la conduite à tenir en cas d'incident impliquant des MD.

2.7.10. Poste isolé

[ADR.OR.D.020](#) ; [CS ADR-DSN.F.370](#)

Le poste 10 est celui défini par l'exploitant pour répondre aux exigences réglementaires et aux besoins opérationnels des Plans de gestion de crises de l'Exploitant. En cas de besoin, des contraintes opérationnelles spécifiques peuvent être mises en place (interdiction de circuler sur les Taxiways GOLF et TANGO en coordination avec l'OCAF ; interdiction de circuler sur la voie de service en coordination avec la GTA ; le PCE gèle les postes 8 et 9).

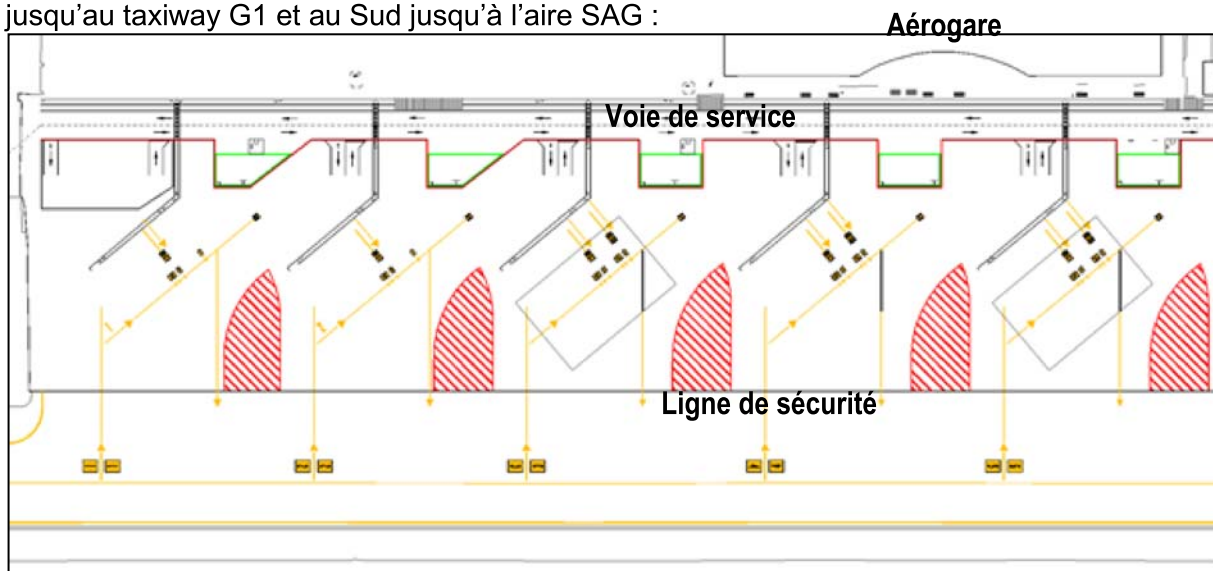
En cas d'indisponibilité du poste 10 et/ou des postes 8 et 9, le CPO et le RPO se coordonnent pour définir une solution alternative. En cas de plan Pirataire, d'autres postes isolés sont définis. Les contrôleurs respectent alors les directives de ce plan.

3. AIRE DE TRAFIC « AVIATION COMMERCIALE »

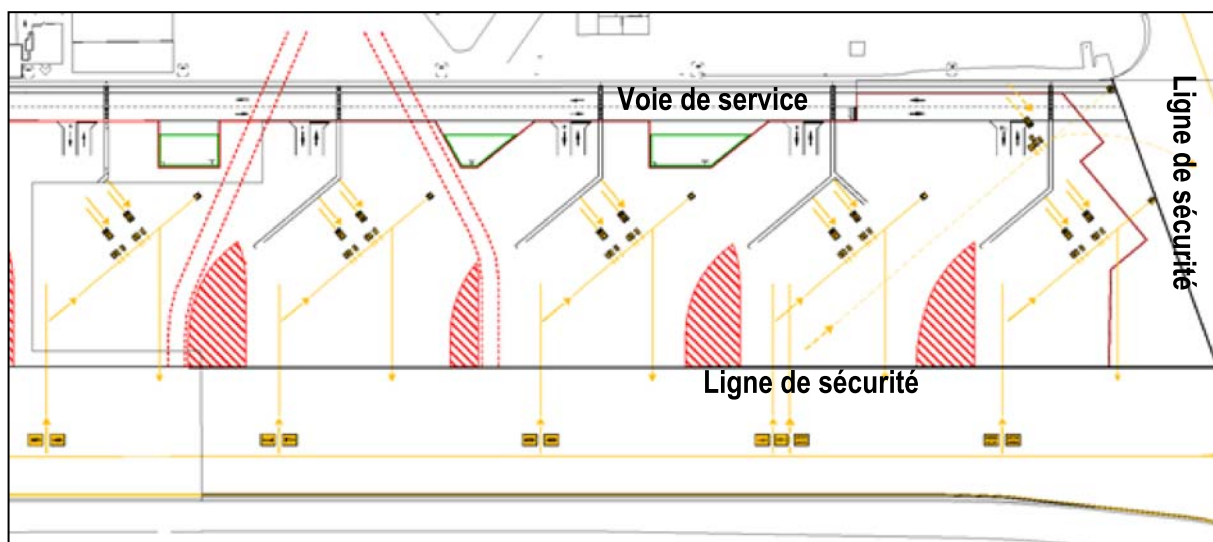
3.1. Plan de l'aire

ADR.OPS.D.005

L'aire de trafic commerciale est située face à l'aérogare passagers, elle s'étend au Nord jusqu'au taxiway G1 et au Sud jusqu'à l'aire SAG :



Moitié Sud de l'aire Aviation Commerciale



Moitié Nord de l'aire Aviation Commerciale

3.2. Gestion de l'aire

La CCI de Corse (i.e. l'Exploitant) est responsable de la gestion de l'aire de trafic Aviation Commerciale sur laquelle elle définit des règles générales d'exploitation.

Cette mission consiste à :

- Décrire les consignes relatives à l'utilisation de l'aire de trafic ;
- Procéder à l'affectation prévisionnelle des postes de stationnement commerciaux ;
- Effectuer les changements en temps réel en fonction des aléas du trafic ou de l'exploitation ;

- Informer l'OCAF et les assistants en escale par les moyens mis à disposition.

3.3. Procédures d'exploitation spécifiques

3.3.1. Marquages spécifiques et consignes associées

ADR.OPS.B.027 ; ADR.OPS.B.033 ; ADR.OPS.D.005

Zone d'Evolution Contrôlée (ZEC) et points d'entrée/sortie véhicules

La ZEC correspond à la zone comprise entre la ligne de sécurité (côté taxiway T) et la ligne rouge bordée de blanc (côté voie de service).

La ZEC est une zone de sécurité utilisée pour le stationnement des aéronefs et dans laquelle la circulation des véhicules est restreinte durant le déplacement d'un aéronef.



Comme stipulé dans le **Livret de sécurité**, il est strictement interdit de pénétrer dans une ZEC en présence d'un aéronef sans l'accord préalable du placeur.

La ZEC doit être respectée aussi bien à l'arrivée qu'au départ d'un aéronef.

Sur l'aéroport d'Ajaccio la ZEC présente une forme particulière englobant la totalité de l'aire de stationnement des aéronefs commerciaux sans toutefois interférer sur l'utilisation de chaque poste. Cette disposition fait partie de base réglementaire sur laquelle a été certifié l'Exploitant par la DSAC.



Chaque poste de stationnement dispose d'un point d'entrée et de sortie directement reliés à la voie de service.

Le point de sortie du poste est complété d'un STOP avant de pénétrer sur la voie de service.

Le respect de ces points d'entrée et de sortie permet de garantir la sécurité des personnels et des passagers.



Zone d'Interdiction de Stationner (ZIS)

La Zone d'Interdiction de Stationner (ZIS) est la zone hachurée rouge située de part et d'autre de chacun des postes de stationnement.

La vacuité de ces zones garantit au pilote et aux personnels la sécurité pendant les manœuvres de départ ou d'arrivée d'aéronefs sur les postes adjacents.



Il est strictement interdit de stationner sur les ZIS. Il est strictement interdit de circuler sur les ZIS pendant des manœuvres d'aéronefs sur les postes adjacents.



Zone Appareaux Temporaire (ZAT)

Chaque poste de stationnement dispose d'une Zone Appareaux Temporaire (ZAT) délimitée par une ligne continue verte destinée au stationnement des appareils en attente d'utilisation pour le traitement d'un aéronef. Du fait de leur configuration, les postes de stationnement 8 à 11 disposent d'une ZAT commune située face au poste 8.



Chaque ZAT peut accueillir l'ensemble des équipements destinés au traitement d'un aéronef (échelles, escabeau, loader, fourmis, tracmas, chariots, porte-container, GPU...) et dispose d'une zone située dans l'angle de la ZAT, équipée d'un extincteur et d'un bac de rangement spécifique réservée au matériel léger (cales, cônes, ...).

Une ZAT ne peut être utilisée de manière continue ou privative et permet à l'assistant d'attendre l'accord du placeur avant de pénétrer dans la ZEC.

Cas particuliers :

- Comme indiqué au § 0, seuls les équipements Aviramp peuvent stationner sur une ZAT de manière permanente.
- Les Zones Appareaux des postes 4 et 5 doivent rester libres sauf si le même assistant traite deux vols rapprochés sur le même poste (< 30 minutes).
- Un assistant est cependant autorisé à stationner les appareils de manière continue si le poste est occupé successivement par une (des) compagnie(s) assistée(s) par le même opérateur.

La pénétration dans la ZEC depuis la ZAT est autorisée uniquement lors de l'arrivée d'un aéronef et sous la responsabilité du placeur.

Zone de Stockage des appareils (ZS)

L'Exploitant distingue les zones appareils temporaires (ZAT), situées entre les postes de stationnement et la voie de service, des zones de stockage des appareils (ZS) situées au Nord et au Sud de l'aérogare, le long de la voie de service.

Ces ZS sont destinées au stockage des appareils lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés pour le traitement d'un aéronef en escale.

Comme indiqué au § 0, seuls les équipements Aviramp peuvent être stockés dans les ZAT et non pas dans les ZS.

Cheminements piétons

Un cheminement piétons signalé par un chenal blanc sur lequel figure un piéton permet de relier les portes avant et arrière des aéronefs aux portes de l'aérogare en longeant la voie de service.

Une attention toute particulière doit être portée par les assistants en escale sur le respect de ce cheminement afin de garantir la sécurité de leurs passagers du point de départ jusqu'au point d'arrivée.

Des plots blancs le long de la voie de service et rouges sur les postes de stationnement permettent de renforcer la sécurité des cheminements piétons.



La présence de cheminements piétons matérialisés ne dispense pas de la présence obligatoire d'assistants en escale pour guider les passagers.

Comme rappelé dans le **Livret de sécurité**, les flux de passagers ne doivent pas être interrompus par des véhicules.



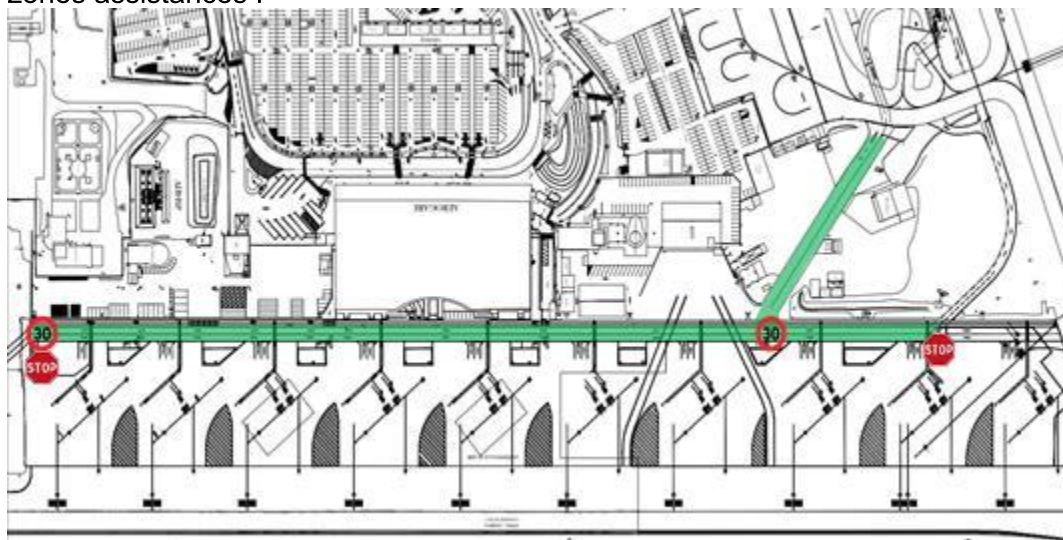
Les postes de stationnement 1 à 9 sont dotés d'afficheurs reliés au Système d'Information Aéroportuaire.

Afin de guider au mieux les passagers évoluant sur l'aire de trafic, les panneaux indiquent aux usagers le n° vol, la destination et l'heure prévue de départ.

Cette information apparaît sur les écrans dès que l'embarquement est lancé par les assistants en escale et s'adapte au poste de stationnement en fonction des éventuels changements d'affectation opérés par le PCE.

Voie de service

La voie de service est la voie qui dessert les postes 1 à 11 depuis l'aérogare et qui mène aux zones assistances :



Voies de sortie rapide RFFS

Afin de faciliter l'intervention des véhicules RFFS en cas d'urgence, des voies de sortie rapide sont matérialisées sur l'aire de trafic, face à la caserne RFFS et de part et d'autre du poste de stationnement 7 (cf. plan ci-dessous).



Comme rappelé dans le **Livret de Sécurité**, il est strictement interdit de stationner entre les lignes rouges discontinues délimitant chacune des voies de sortie rapide du RFFS. Ces voies doivent toujours être libres de tout obstacle (véhicule, appareils, ...).

Une attention particulière doit être portée par les conducteurs et les piétons circulant aux abords de ces voies.



3.3.2. Affectation des postes

ADR.OPS.D.025 ; ADR.OPS.D.045

Règles d'affectation

L'aire de trafic Aviation Commerciale dispose de postes de stationnement reliés à l'aérogare par des cheminements piétons matérialisés au sol.

Les postes sont classés en 5 catégories dépendant de l'éloignement moyen du poste par rapport à l'aérogare :

- Postes « au contact » : 4, 5
- Postes « proximité » : 3 et 6
- Postes « distants » : 2 et 7
- Postes « lointains » : 1 et 8
- Postes « au large » : 9, 10 et 11

La distance moyenne est calculée entre le point de parking et la porte centrale des départs « C » ainsi qu'entre le point de parking et la porte centrale des arrivées « I ». Elle est reportée dans le tableau ci-dessous :

Postes	Distances parking / portes		
	Départs <i>Porte C</i>	Arrivées <i>Porte I</i>	Moyenne
1	256 m	315 m	286 m
2	198 m	257 m	228 m
3	136 m	196 m	166 m
4	66 m	127 m	97 m
5	118 m	60 m	89 m
6	184 m	119 m	152 m
7	252 m	186 m	219 m
8	330 m	263 m	297 m
9	398 m	330 m	364 m
10	462 m	391 m	427 m
11	430 m	360 m	395 m

Le PCE privilégie les postes de stationnement les plus proches de l'aérogare en tenant compte des règles suivantes, applicables par ordre d'importance et de priorité :

1. Contrainte physique :

Le Système d'Information Aéroportuaire vérifie automatiquement la compatibilité de l'aéronef sur le poste en fonction des contraintes parking/avion prédéfinies. Un aéronef ne peut être placé sur un poste ne le permettant pas. (cf. ANNEXE Postes Aire de trafic Commerciale)

2. Durée d'escale :

A heure d'arrivée égale (ou inférieure à 5 minutes), c'est l'aéronef dont le TTM est le plus court qui occupe le poste le plus proche. Le TTM est le temps d'escale estimé prévisionnel calculé entre l'heure d'arrivée et l'heure de départ.

3. Regroupement :

Sans faire abstraction des règles précédentes, il pourra être procédé à un regroupement par assistant de manière à faciliter les opérations au sol. Cette règle peut être prise en compte sur l'ensemble des postes, après accord de l'assistant.

Tous les postes de l'aire de trafic Aviation Commerciale sont à usage mixte (avions ou hélicoptères).

Affectation prévisionnelle

Le PCE prépare l'affectation prévisionnelle des postes commerciaux et le communique les lundis, mercredis et vendredis.

Cette pré-affectation est validée par un responsable de l'exploitation, ou le CPO, puis transmise aux assistants en escale et aux différents usagers.

Le PCE étudie les éventuelles demandes de changement des assistants en escale et sollicite l'arbitrage par un responsable de l'exploitation en cas de besoin.

Affectation en temps réel

La gestion en temps réel des postes commerciaux est du ressort exclusif du PCE.

Le PCE modifie l'affectation prévisionnelle des postes en fonction des événements (retard, annulation, déroutement, panne, travaux, ...) selon les règles définies plus haut.

En cas de changement de dernière minute, le PCE avise immédiatement l'OCAF et l'(es) assistant(s) concerné(s).

Le PCE étudie les éventuelles demandes de changement des assistants en escale et sollicite l'arbitrage par un responsable de l'exploitation ou du CPO en cas de besoin.

Indisponibilité de tout ou partie de l'aire de trafic

En cas d'indisponibilité non prévue d'un ou plusieurs postes commerciaux (épandage d'un contaminant...), le PCE doit immédiatement :

- Geler le poste dans le Système d'Information Aéroportuaire (icône travaux)
- Aviser TWR et le CPO (si impact significatif sur l'exploitation)
- Faire procéder au balisage de la zone et solliciter l'intervention des services pour rétablir la situation dès que possible :
 - Solliciter le RFFS pour nettoyage
 - Solliciter l'agent Technique pour passage de la balayeuse mécanique

En cas d'indisponibilité programmée d'un ou plusieurs postes commerciaux (travaux, vols d'Etat...), le PCE gèle le poste dans le Système d'Information Aéroportuaire (icône travaux).

En cas de saturation de l'aire de stationnement Aviation Commerciale et pour des nécessités liées au trafic, le PCE avise le CPO, qui décidera des consignes particulières à mettre en place en liaison avec le Responsable de la Permanence Opérationnelle (RPO) de l'OCAF.

Utilisation du Système d'Information Aéroportuaire

En référence au [§ 14.2 du Manuel d'aérodrome](#), l'Exploitant dispose d'un Système d'Information Aéronautique permettant, entre autres, d'effectuer une gestion prévisionnelle et en temps réel des postes commerciaux.

La maintenance de ce système est réalisée par le département Informatique de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse conformément à la procédure interne « [Maintenance des Systèmes Informatisés Aéroportuaire](#) » (réf. [FP12 P01](#)).

Le Responsable de l'exploitation renseigne les contraintes d'affectation des parkings avions en reportant les données telles que décrites en annexe (cf. § 10).

En cas de modification temporaire ou permanente des caractéristiques des parkings avions, le département travaux/maintenance avise le responsable de l'exploitation qui procède à la mise à jour du Système d'Information Aéroportuaire.

Le responsable de l'exploitation renseigne les données techniques relatives aux types d'aéronefs référencés dans le Système d'Information Aéroportuaire (envergure, longueur, catégorie SSLIA).

L'attribution des postes de stationnement est ensuite effectuée par le PCE sur le Système d'Information Aéroportuaire, les contrôleurs aériens et les assistants en escale ayant un retour d'information en temps réel sur des écrans dédiés.

Cas d'indisponibilité du Système d'Information Aéroportuaire

En cas d'indisponibilité du Système d'Information, le PCE :

- affecte les parkings avions en utilisant le présent Manuel des Aires de Trafic sur la base des capacités d'accueil des postes avions telles que décrites en annexe (cf. § 10).
- transmet par mail le programme prévisionnel d'affectation des parkings commerciaux pour la journée et avise les contrôleurs et les assistants de tout changement en utilisant les moyens appropriés.

Pour rappel, le PCE de l'Exploitant assure la gestion prévisionnelle et la régulation de l'utilisation des aires de stationnement commerciales. Il a aussi en charge de relayer, sur information des opérateurs qui œuvrent sur l'aire de trafic, tout avis de dégradation des conditions minimales d'usage auprès des services de maintenance pour intervention.

3.3.3. Traitement des aéronefs

ADR.OPS.D.015 ; ADR.OPS.D.030 ; ADR.OPS.D.035



L'assistance est obligatoire sur l'aire de trafic Aviation Commerciale.
Tout aéronef évoluant sur cette aire est ainsi placé sous la responsabilité des assistants en escale.

Les principales opérations d'assistance lors de l'escale d'un aéronef sur cette aire sont les suivantes :

- Vérification de l'état du poste avant son arrivée et après son départ ;
- Placement de l'aéronef sur son poste ;
- Positionnement, circulation et retrait des véhicules et équipements autour de l'avion ;
- Traitement des passagers ;
- Traitement des bagages et du fret ;
- Catering ;
- Avitaillement en carburant ;
- Traitement des eaux usées.

Vérification de l'état du poste avant son arrivée et après son départ

Dans le cadre du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) et de la prévention des FOD, le placeur est tenu de vérifier l'état du poste avant l'arrivée de l'avion et après son départ.



Le poste de stationnement (intérieur de la ZEC) doit être libre de tout véhicule, équipement, piéton, objet ou débris lors de tout mouvement d'aéronef, qu'il s'agisse d'une arrivée ou d'un départ.

En cas de découverte de FOD, l'agent suit la procédure décrite dans le Livret de Sécurité.

Placement de l'aéronef sur son poste

Le positionnement des aéronefs est effectué par des placeurs qualifiés et selon les marques d'arrêt correspondantes, détaillées en annexe pour chaque poste de stationnement de l'aire Aviation Commerciale (cf. § 10). Par ailleurs, les signaux utilisés par les placeurs sont standardisés et conformes aux Règles de l'Air de l'EASA. Le **Livret de sécurité** précise les règles de sécurité à respecter lors de l'arrivée d'un aéronef sur son poste de stationnement et notamment les consignes du placeur.



Tout stationnement erroné (ex. : non-respect des marques correspondantes, mauvais alignement...) doit être immédiatement signalé au PCE.

Le PCE prend ensuite l'attache du CPO afin d'établir les mesures correctives nécessaires : gel des postes adjacents, remise en route, tractage, ...

Positionnement, circulation et retrait des véhicules et équipements autour de l'avion

Le **Livret de sécurité** détaille les consignes liées à la co-activité autour d'un avion en escale, comme la définition d'un périmètre de sécurité « collision », matérialisé par des cônes lestés aux extrémités des ailes, à l'avant des moteurs et à la queue de l'avion notamment.

Traitement des passagers

La prise en charge des passagers de l'avion depuis l'aérogare jusqu'à l'aéronef ou vice versa incombe à l'assistant en charge de l'aéronef qui veillera au respect des cheminements piétons par ses passagers. Les consignes sont détaillées dans le FP07 P99 – règlement d'exploitation.

Traitement des bagages et du fret

La prise en charge des bagages et du fret depuis l'aérogare jusqu'à l'aéronef ou vice versa incombe à l'assistant en charge de l'aéronef qui veillera au respect des règles d'exploitation et de sécurité. Les consignes sont détaillées dans le FP07 P99 – règlement d'exploitation.

Catering

Les agents du catering doivent vérifier l'état de leur matériel et engins avant d'entrer dans l'aire de trafic. Les règles de sécurité et d'exploitation s'appliquent également aux agents du catering. Chaque agent doit veiller à ce que les équipements soient freinés et/ou calés pendant les opérations.

Avitaillement en carburant

Les consignes relatives à l'avitaillement en carburant sont détaillées dans le **Livret de sécurité**. Elles comprennent les principaux éléments suivants :

- Définition du périmètre de sécurité incendie ;
- Interdiction formelle de fumer, téléphoner ou utiliser tout appareil susceptible de générer des étincelles ;
- Surveillance particulière des avitaillements avec passagers à bord.

Lavage extérieur des aéronefs et traitement des eaux usées

Pas de lavage extérieur sur cette aire de trafic. Les vidanges d'eaux usées des aéronefs sont traitées et évacuées au réseau collectif par les assistants en escale.

3.3.4. Utilisation des postes de stationnement

ADR.OPS.B.027 ; ADR.OPS.B.033 ; ADR.OPS.D.015 ; ADR.OPS.D.025 ; ADR.OPS.D.030 ; ADR.OPS.D.035

Les consignes d'utilisation de chaque poste de stationnement de l'aire « Aviation Commerciale » sont détaillées en annexe (cf. § 10) dans des fiches de postes dédiées.

3.3.5. Utilisation des équipements Aviramp

Des rampes d'accès spécifiques de marque « Aviramp » sont mises à disposition des assistants en escale pour l'embarquement ou le débarquement des passagers des appareils compatibles. Leur mise en œuvre est obligatoire en cas de présence d'une PHMR sur un vol. La consigne « **Utilisation des Aviramp** » (réf. **MAN EXP MAT C01**) de l'Exploitant précise les manipulations nécessaires à leur mise en service.



Seuls les Aviramps peuvent être positionnés de manière permanente dans les zones appaux temporaires (ZAT).

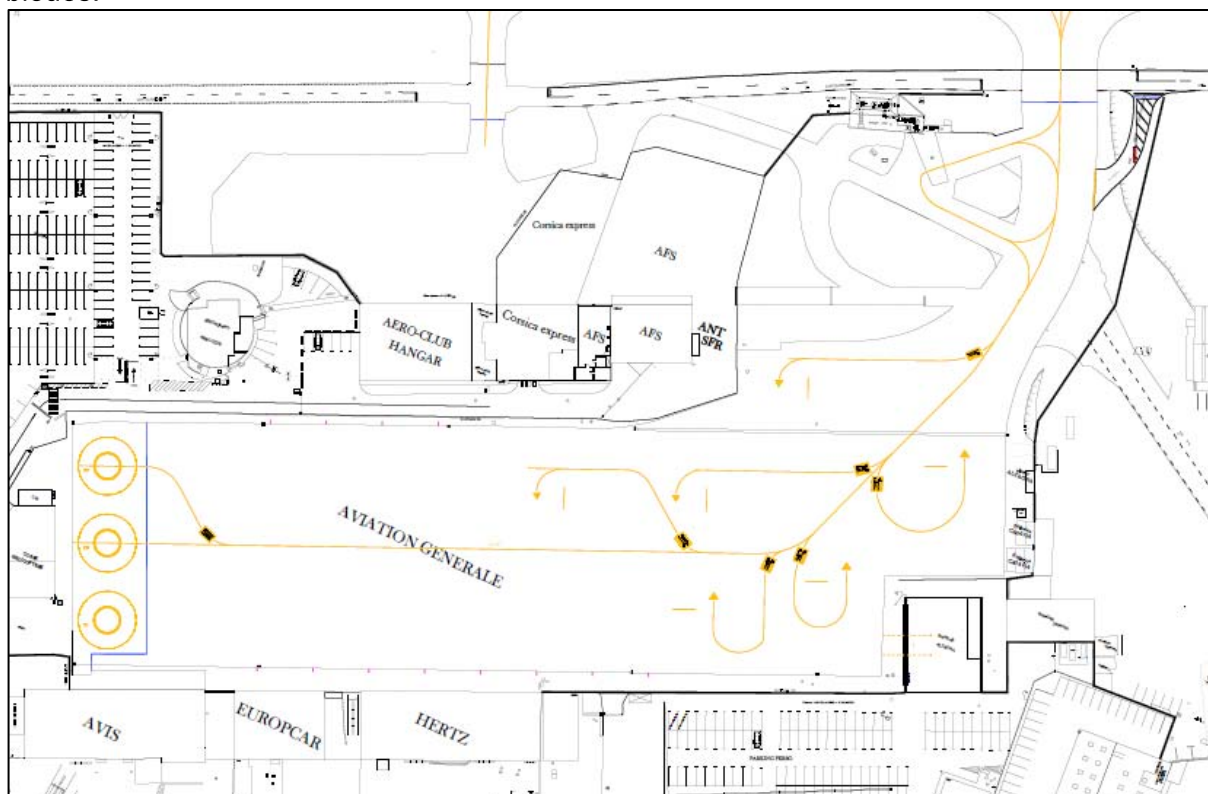
L'utilisation d'un Aviramp sur un autre poste est autorisée mais celui-ci doit être repositionné dans sa zone d'origine après utilisation lors d'une escale.

4. AIRE DE TRAFIC « AVIATION GENERALE »

4.1. Plan de l'aire

[ADR.OPS.D.005](#)

L'aire se situe immédiatement au Nord de l'aérogare et au Nord-Ouest des bâtiments de l'OCAF. Tel que formalisé dans l'[arrêté préfectoral](#) en vigueur, l'aire de trafic est comprise dans une zone délimitée (ZD), dont les limites Nord et Ouest sont matérialisées par des lignes bleues.



4.2. Gestion de l'aire

[ADR.OPS.D.015](#)

L'aire est gérée de manière autonome par une société d'assistance en escale qui intervient en sous-traitance de l'Exploitant dans le cadre d'une autorisation d'activité signée avec celui-ci. L'assistant en escale utilise un outil dédié qui intègre les contraintes liées aux postes. Malgré cette délégation de gestion, l'Exploitant reste responsable de la conformité des infrastructures et de l'exploitation de cette aire de trafic aux exigences EASA en vigueur.

4.3. Procédures d'exploitation spécifiques

[ADR.OPS.B.027](#) ; [ADR.OPS.B.033](#) ; [ADR.OPS.D.015](#) ; [ADR.OPS.D.025](#) ; [ADR.OPS.D.030](#) ; [ADR.OPS.D.035](#)

4.3.1. Affectation des postes et traitement des aéronefs

Pour des raisons de sécurité et de sûreté (aire située en ZD de ZCP), l'assistance sur l'aire Aviation Générale est obligatoire et doit être adressée avec un préavis de 48h, à l'exception des aéronefs assurant des évacuations sanitaires dont la surveillance et l'autoguidage de l'aéronef sont effectués par l'équipage.



Cette obligation est mentionnée sur la carte VAC de l'aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte, à l'attention des pilotes :

AIRES DE STATIONNEMENT**Aviation générale**

Pour des raisons de sécurité d'exploitation et de sûreté, l'assistance est obligatoire pour les vols VFR et IFR. A cet effet, il est impératif de prendre contact avec le Poste de Contrôle d'Exploitation (PCE) ou un assistant aéroportuaire (*) avant la programmation d'un vol ou d'une chaîne de vol, avec un préavis minimum de 48HR.

Les principales missions assurées par la société d'assistance en escale sont les suivantes :

- **Attribution des postes de stationnement :**
 - L'OCAF et l'Exploitant ont un retour sur l'affectation des postes via le système interne SIGMA pour les vols IFR et VFR ayant déposé un plan de vol.
 - Concernant les vols VFR sans plan de vol, l'OCAF déclenche la société d'assistance en escale.
 - Le poste J5 est réservé à l'avion basé effectuant les évacuations sanitaires, la compagnie attributaire du marché d'évacuation sanitaire sur l'aéroport d'Ajaccio étant autorisée à s'auto assister.
- **Placement et guidage des aéronefs sur les différents postes :**
 - Attention : l'amarrage des aéronefs relève de la seule responsabilité du propriétaire ou du commandant de bord.
- **Transmission des messages d'alerte météorologiques aux propriétaires ou aux commandants de bord des aéronefs stationnés**
- **Transfert des passagers et de leurs bagages entre les installations aéroportuaires et l'aire de trafic**
- **Information au PCE en cas de saturation du parking :**
 - Le PCE informé, il sollicite le CPO pour la publication d'une information aéronautique (NOTAM) indiquant l'indisponibilité temporaire et la durée prévisible.

Vols sans attribution

Comme indiqué dans le [Manuel d'aérodrome](#), concernant tout vol sans attribution, l'OCAF invite le pilote à prendre connaissance des informations portées à l'AIP et à contacter le PCE. Le PCE appelle ensuite la société d'assistance en escale pour solliciter la prestation d'assistance.



En cas de refus de la prestation d'assistance du pilote ou d'incapacité d'accueil de l'aéronef, l'assistant en escale avise le pilote de l'obligation de quitter l'aéroport.

4.3.2. Utilisation des postes de stationnement

Cette aire dispose de postes destinés aux avions, aux hélicoptères ou mixte (J1).

Les consignes d'utilisation de chaque poste de stationnement de l'aire sont détaillées au paragraphe 100 dans une fiche dédiée.

En l'absence de marquage au sol sur les postes LIMA et afin de garantir les marges de sécurité latérales, les risques liés au souffle, à la coactivité sol/aéronef et prévenir des collisions dans cet espace restreint, le placeur/assistant doit :

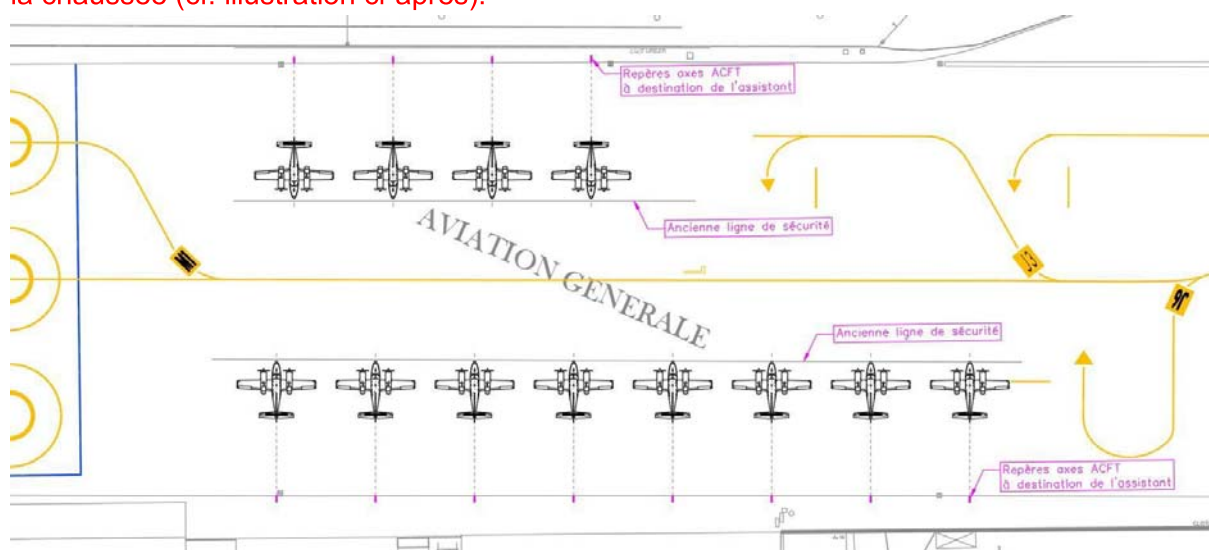
- respecter une distance de 15 mètres entre les axes des aéronefs stationnés sur les aires LIMA. Le nombre limite d'aéronefs sur la zone LIMA Nord est de 4 avions et sur la zone LIMA Sud de 8 avions ;

- respecter une distance entre l'axe de la sortie du poste J6 et l'axe du premier avion de 16,25 mètres minimum ;
- guider les aéronefs jusqu'à la position définie, demander de couper les moteurs, puis d'effectuer manuellement le demi-tour sur le poste pour positionner l'aéronef dans le sens du départ. Aucune manœuvre de demi-tour moteur allumé n'est autorisée sur LIMA ;
- encadrer tous les mouvements piétons sur l'aire afin d'éviter tout problème de sécurité lié à la co-activité ;
- Interdire tous mouvements simultanés d'aéronefs sur des positions adjacentes ;
- Interdire aux pilotes d'allumer les moteurs en cas de mouvements sur les positions adjacentes.
- Interdire tous mouvements simultanés entre J6 et la position la plus proche de LIMA sud ainsi qu'entre J3 et la position la plus proche de LIMA Nord.



En l'absence du marquage réglementaire sur l'aire LIMA et dans l'attente des travaux d'aménagement de l'aire, des marques de peinture temporaires ont été mises en place conformément aux modalités définies en coordination avec l'assistant, afin de fournir une aide visuelle pour le positionnement des aéronefs tout en garantissant le respect des marges de sécurité réglementaires (cf. illustration ci-après).

L'assistant veillera à ne pas dépasser l'ancienne ligne de sécurité de LIMA encore visible sur la chaussée (cf. illustration ci-après).



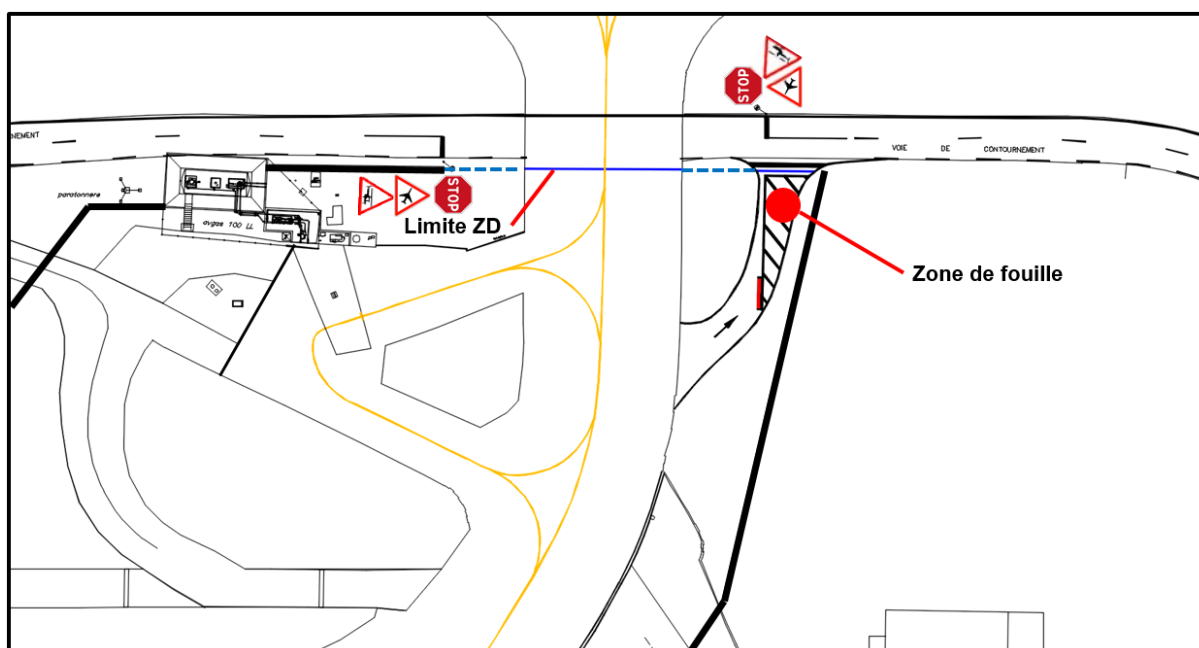
4.3.3. Accès à l'aire

Pour les véhicules routiers, l'accès à l'aire s'effectue soit par le portail P16 depuis le côté ville pour les titulaires de droits d'accès ou pour les personnes accompagnées par elles soit depuis la route de contournement pour les personnes en provenance de la PCZSAR.

Pour les aéronefs, l'accès s'effectue exclusivement depuis le TWY G1.

Par ailleurs, l'accès à la PCZSAR depuis cette aire est soumis à IF par le PIF mobile. Une zone prévue à cet effet est aménagée pour les véhicules légers. Pour le camion avitailleur ou un poids lourds exceptionnel, l'IF sera réalisée depuis son point d'activité sur l'aire aviation générale.

Une attention particulière doit être portée par les pilotes et les conducteurs sur l'intersection entre la voie de service et l'accès à l'aire Aviation Générale.



4.3.1. Consignes spécifiques à l'utilisation de J5

Le poste **J5** est réservé à l'avion basé dédié aux **évacuations sanitaires**. La compagnie attributaire du marché d'évacuation sanitaire sur l'aéroport d'Ajaccio est autorisée à s'auto-assister pour les opérations sur ce poste.

La compagnie basée doit respecter et faire respecter à ses prestataires les règles d'exploitation et de sécurité suivantes :

| - Arrivée des ambulances :

- Les ambulances préviennent à l'avance par téléphone leur venue à l'avion, selon les règles d'astreinte de la compagnie.
- À leur arrivée à l'aéroport, elles actionnent le deux-tons au niveau du portail AG pour prévenir l'équipe de leur présence.

| - Circulation sur l'aire :

- La circulation des ambulances s'effectue du portail aviation générale au pied de l'avion stationné sur le poste J5, en se rapprochant le plus possible de la clôture et sous la surveillance visuelle de l'équipage.

- La vitesse est limitée au pas.
- Lorsque des avions sont stationnés sur l'aire LIMA et le poste J6, l'accès des ambulances sur l'aire de trafic AG est strictement interdit dans les cas suivants :
 - Lorsqu'un moteur d'avion est en route,
 - Lorsqu'un aéronef circule sur lesdits postes.

- Stationnement et opérations :

- Les ambulances se garent aux trois quarts arrière de l'avion, toujours sous la surveillance visuelle d'un membre de l'équipage afin de garantir le périmètre de sécurité de l'avion.
- Le déchargement et le chargement du patient s'effectuent en présence d'un membre de l'équipage.
- Une ambulance ne doit jamais rester seule sur l'aire de trafic.

- Conditions météorologiques dégradées :

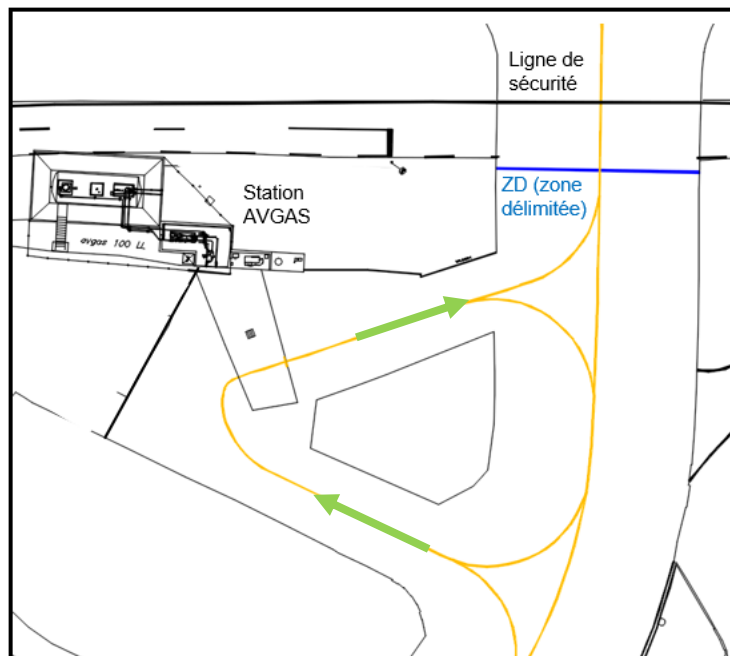
- En cas de mauvais temps, le chargement du patient s'effectue dans le hangar.
- L'entrée de l'ambulance se fait par la porte arrière du hangar, et la sortie par la porte avant.

- Autres véhicules de la compagnie :

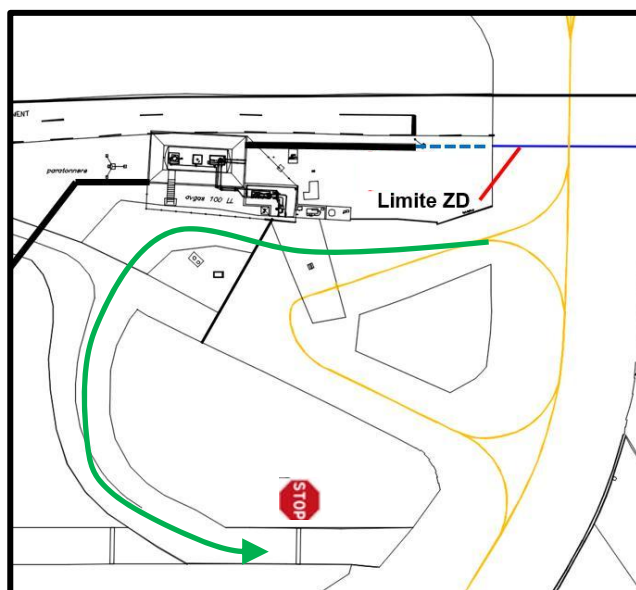
- Les véhicules dédiés aux activités nécessaires au fonctionnement de la compagnie suivent le même cheminement que les ambulances.
- Leurs conducteurs doivent être titulaires du permis piéton et du permis T.
- Lorsque des avions sont stationnés sur l'aire LIMA et le poste J6, l'accès des véhicules sur l'aire de trafic AG est strictement interdit dans les cas suivants :
 - Lorsqu'un moteur d'avion est en route,
 - Lorsqu'un aéronef circule sur lesdits postes.

4.3.2. Circulation autour de la station d'avitaillement AVGAS

La station d'avitaillement AVGAS se situe au Nord de l'aire de trafic Aviation Générale. L'accès des aéronefs à la station AVGAS se fait selon un cheminement imposé, du Sud vers le Nord (cf. fléchage ci-après et sur les publications aéronautiques).



Les opérations de dépotage de l'avitailleur s'effectueront uniquement en l'absence d'aéronef à la station. La circulation du camion avitailleur s'effectuera dans le sens inverse de celui des aéronefs en utilisant la voie de retournement dédiée et en veillant à respecter le STOP signalé au sol pour vérifier l'absence de mouvement depuis ou vers les postes de stationnement de l'aire aviation générale. (cf. fléchage ci-après).

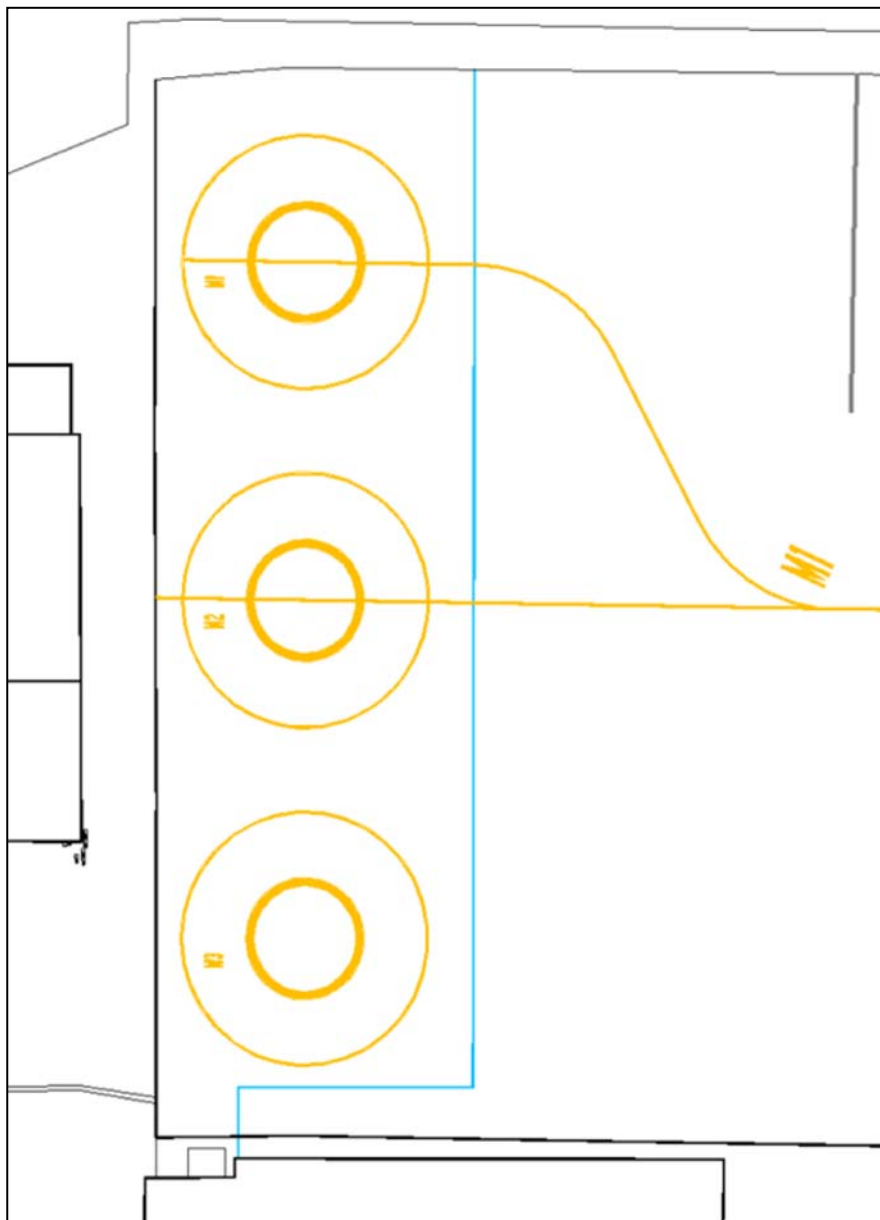


4.4. Stationnement à usage exclusif « Corse Hélicoptère »

4.4.1. Plan

ADR.OPS.D.005

L'aire de stationnement est située à l'extrémité Ouest de l'aire « Aviation Générale » :



4.4.2. Gestion

ADR.OPS.D.015

L'aire de stationnement est gérée par une compagnie aérienne d'hélicoptère dans le cadre d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) signée avec l'Exploitant. Malgré cette délégation de gestion, l'Exploitant reste responsable de la conformité des infrastructures aux exigences EASA en vigueur.

4.4.3. Procédures d'exploitation spécifiques

ADR.OPS.B.027 ; ADR.OPS.B.033 ; ADR.OPS.D.015 ; ADR.OPS.D.025 ; ADR.OPS.D.030 ; ADR.OPS.D.035

Accès à l'aire et translation

Tel que formalisé dans l'**arrêté préfectoral de Police** en vigueur, l'aire est comprise dans une zone délimitée (ZD), dont la limite Est est matérialisée par une ligne bleue en travers de l'aire de stationnement, perpendiculaire à l'axe de la ligne de guidage menant à l'aire.

L'accès à cette zone est soumis à autorisation ; la compagnie aérienne d'hélicoptère ayant mis en place des moyens permettant de maîtriser et de limiter les accès aux seules personnes autorisées. Les autorisations requises doivent avoir fait l'objet d'une validation de la délégation de la DSAC Sud-Est en Corse.



L'accès des hélicoptères aux postes Mike doit s'effectuer à vitesse réduite, conformément aux bonnes pratiques de translation au sol. La progression dans la zone Aviation Générale s'effectue sous la responsabilité du commandant de bord, en veillant à préserver à tout moment la sécurité des autres usagers de l'aire, y compris le personnel et les aéronefs stationnés. Toute manœuvre doit être adaptée au contexte d'occupation et aux conditions environnementales.

Stationnement des hélicoptères

Les postes de stationnement M1 (au Nord) à M3 (au Sud) peuvent être utilisés pour le stationnement d'hélicoptères ayant les caractéristiques maximales suivantes :

- Longueur hors tout (LHT) : 12,94 m
- Diamètre du rotor : 10,69 m



Les mouvements simultanés sur deux postes hélicoptères adjacents ne sont pas autorisés. Les mouvements sur le poste M3 sont autorisés uniquement si le poste M2 est libre. L'accès au poste M3 se fait en transitant via le poste M2.



La surveillance et l'autoguidage des aéronefs sont effectués par les équipages.

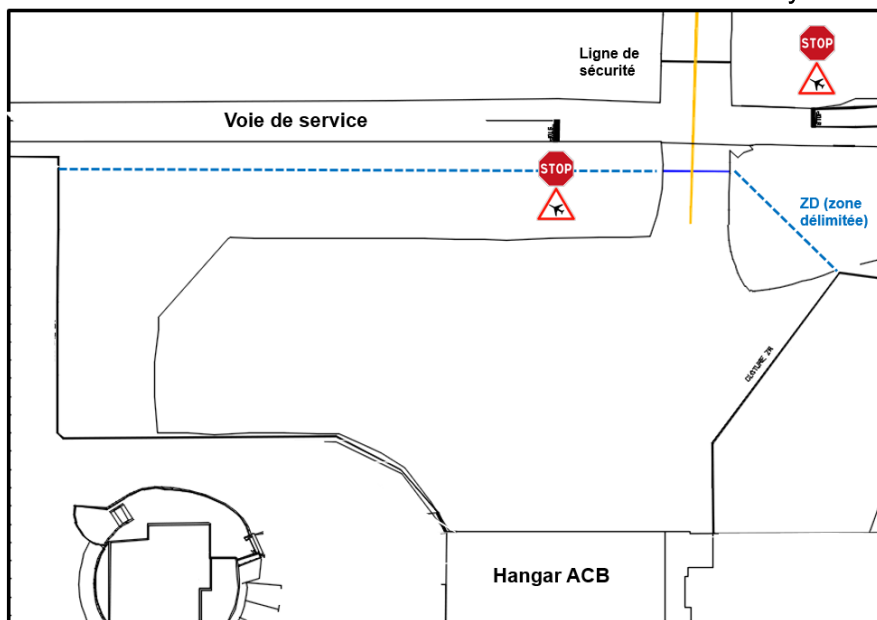
En cas d'accueil d'un hélicoptère dont les dimensions excèdent celles compatibles avec les postes Mike, l'utilisateur de l'aire doit solliciter l'Exploitant afin qu'un poste de stationnement adapté aux caractéristiques techniques de l'appareil lui soit attribué.

5. AIRE DE TRAFIC « AEROCUB »

5.1. Plan de l'aire

ADR.OPS.D.005

L'aire de trafic se situe entre l'aire « Aviation Générale » et le taxiway G2 :



5.2. Gestion de l'aire

ADR.OPS.D.015

L'aire est gérée par un aéroclub dans le cadre d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) signée avec l'Exploitant.

Malgré cette délégation de gestion, l'Exploitant est responsable de la conformité des infrastructures de cette aire de trafic aux exigences EASA en vigueur.

5.3. Procédures d'exploitation spécifiques

Tel que formalisé dans l'[arrêté préfectoral de Police](#) en vigueur, la majeure partie de l'aire est comprise dans une zone délimitée (ZD), dont la limite Nord est matérialisée par une ligne bleue en travers du taxiway d'entrée/sortie, immédiatement au Sud de l'intersection avec la voie de service.

Accès à l'aire et circulation

L'accès à cette zone est soumis à autorisation, l'aéroclub ayant mis en place des moyens permettant de maîtriser et de limiter les accès aux seules personnes autorisées. Les autorisations requises doivent avoir fait l'objet d'une validation de la délégation de la DSAC Sud-Est en Corse.

Le stationnement des aéronefs doit obligatoirement s'effectuer **moteurs coupés**. Les aéronefs accèdent à la zone de stationnement en roulage autonome, coupent les moteurs à l'entrée de la zone dédiée, puis sont **repoussés ou repositionnés manuellement**. Cette consigne vise à limiter les risques pour les autres usagers de l'aire (pilotes en préparation, piétons) et à préserver l'intégrité des infrastructures et des aéronefs adjacents. Aucune manœuvre de type demi-tour moteur allumé n'est autorisée sur zone.



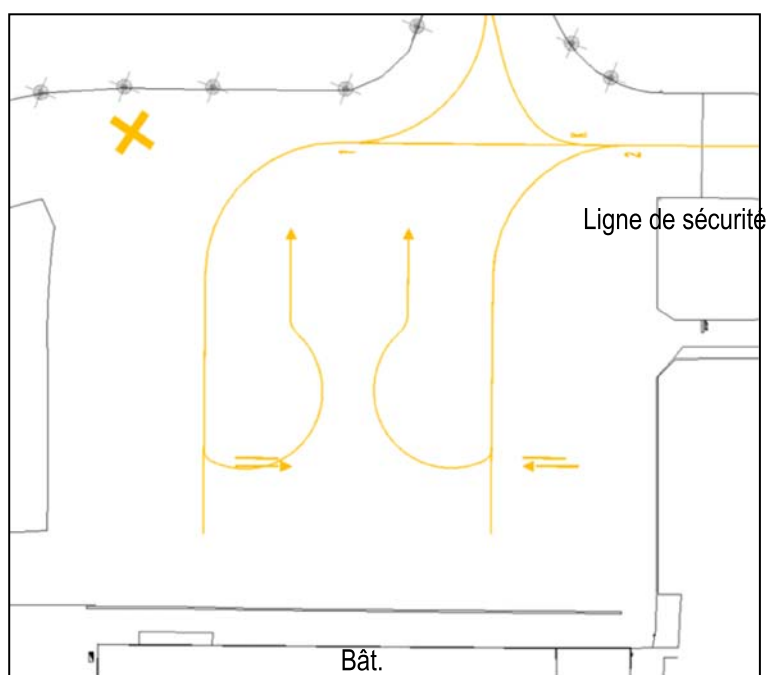
La surveillance et l'autoguidage des aéronefs sont effectués par les équipages.

6. AIRE DE TRAFIC « POSTALE »

6.1. Plan de l'aire

[ADR.OPS.D.005](#)

L'aire de trafic Postale est située à l'extrémité Ouest du taxiway G2 :



6.2. Gestion de l'aire

[ADR.OPS.D.015](#)

L'aire est gérée par La poste dans le cadre d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) signée avec l'Exploitant.

Malgré cette délégation de gestion, l'Exploitant reste responsable de la conformité des infrastructures de cette aire de trafic aux exigences EASA en vigueur.

6.3. Procédures d'exploitation spécifiques

[ADR.OPS.B.027](#) ; [ADR.OPS.B.033](#) ; [ADR.OPS.D.015](#) ; [ADR.OPS.D.025](#) ; [ADR.OPS.D.030](#) ; [ADR.OPS.D.035](#)

6.3.1. Utilisation des postes de stationnement

Les consignes d'utilisation de chaque poste de stationnement de l'aire sont détaillées en annexe (cf. § 10) dans des fiches de postes dédiées.

6.3.2. Spécificités d'accès et de circulation

L'aire est la seule aire sous AOT pour laquelle l'[arrêté préfectoral de Police](#) ne formalise pas une zone délimitée (ZD).

Cette aire se situe donc en PCZSAR : pour y accéder et y circuler, les véhicules et piétons sont donc soumis à un contrôle de sûreté renforcé et doivent détenir un titre de circulation.

6.3.3. Gestion spécifique du matériel et respect des règles de sécurité

Afin de garantir une exploitation conforme aux exigences de sécurité, tout matériel ou engin non strictement nécessaire aux manœuvres en cours ou aux opérations d'assistance immédiate doit être rangé en zone Côté Ville.

Il est interdit de stocker durablement du matériel en aire de trafic, sauf disposition contraire expressément définie par l'Exploitant.



Le déploiement du matériel d'assistance ou de piste ne doit avoir lieu qu'au moment de son utilisation effective, et son retrait immédiat doit être assuré dès la fin de la prestation concernée.

Les équipements destinés à rester sur l'aire doivent impérativement être stockés dans les zones appaues dédiées, en conformité avec le marquage au sol et les limites des ZA.

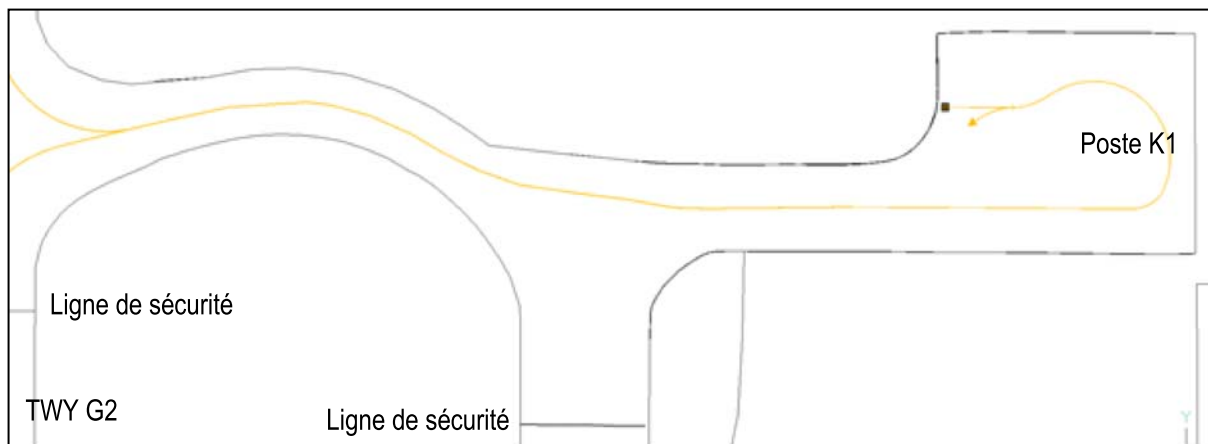
L'aire de trafic doit être exempte de tout objet intru ou matériel non autorisé avant l'entrée et la sortie de tout aéronef.

7. AIRE DE TRAFIC « KILO »

7.1. Plan de l'aire

[ADR.OPS.D.005](#)

L'aire de trafic se situe au Nord de l'aire Postale, elle est accessible depuis le taxiway G2 :



7.1. Gestion de l'aire

[ADR.OPS.D.015](#)

L'aire est gérée par l'Exploitant qui est notamment responsable de la conformité des infrastructures et de l'exploitation de cette aire de trafic aux exigences EASA en vigueur.

7.2. Procédures d'exploitation spécifiques

[ADR.OPS.B.027](#) ; [ADR.OPS.B.033](#) ; [ADR.OPS.D.015](#) ; [ADR.OPS.D.025](#) ; [ADR.OPS.D.030](#) ; [ADR.OPS.D.035](#)

Le poste K1 peut être utilisé pour le placement d'aéronefs d'une envergure maximale de 28,7 m et d'une longueur maximale de 30,4 m (aéronefs contraignants : Gulfstream V, Bombardier GLEX, Falcon 2000) nécessitant un stationnement prolongé qui pourrait avoir des incidences d'exploitation sur les aires de trafic Aviation Commerciale et Aviation Générale.



Pour des raisons de sécurité et de sûreté (aire située en PCZSAR), l'assistance sur l'aire est obligatoire et doit être adressée avec un préavis de 48h.

L'aire de trafic n'étant pas dotée d'éclairage et de balisage lumineux, les opérations d'assistance de nuit ne sont pas autorisées.

Gestion du matériel, circulation et consignes spécifiques :

L'aire de trafic Kilo étant une zone excentrée et ne disposant pas de zones appaux, aucun matériel ne doit stationner de façon prolongée sur l'aire, en dehors de la présence effective d'un aéronef.

Les opérations de circulation avion et de guidage sur l'aire Kilo doivent se faire à vitesse réduite, avec une vigilance accrue.

L'ensemble des opérateurs doivent respecter les exigences de sécurité générales applicables à toutes les aires de trafic, notamment l'obligation de maintenir l'aire exempte de tout objet étranger (FOD) avant l'arrivée ou le départ d'un aéronef.

8. AIRE DE TRAFIC « SECURITE CIVILE »

8.1. Plan de l'aire

ADR.OPS.D.005

L'aire de trafic se situe à l'Est de la piste, entre les taxiways E et F, au Nord de l'aire « Air Corsica » dont elle est contigüe :

8.2. Gestion de l'aire

ADR.OPS.D.015 ;

L'aire est utilisée par la Sécurité Civile. Toutefois, l'Exploitant est responsable de la conformité des infrastructures et de l'exploitation de cette aire de trafic aux exigences EASA en vigueur.

8.3. Procédures d'exploitation

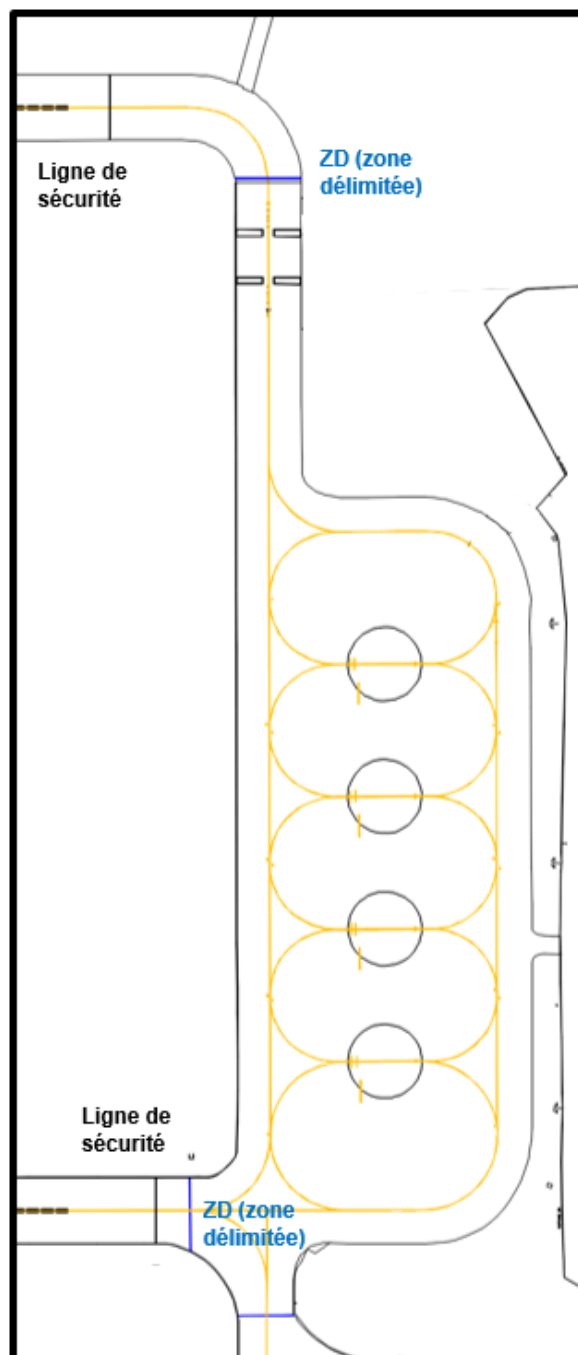
*ADR.OPS.B.027 ; ADR.OPS.B.033 ;
ADR.OPS.D.015 ; ADR.OPS.D.025 ;
ADR.OPS.D.030 ; ADR.OPS.D.035*

Tel que formalisé dans l'[arrêté préfectoral de Police](#) en vigueur, la majeure partie de l'aire est comprise dans une zone délimitée (ZD), dont les limites sont matérialisées par une ligne bleue en travers de chaque taxiway menant à la piste ainsi qu'en limite de l'aire « Air Corsica ».

L'accès à cette zone depuis la zone côté ville est soumis à autorisation, la Sécurité Civile ayant mis en place des moyens permettant de maîtriser et de limiter les accès aux seules personnes autorisées.

Les agents en charge du chargement des agents moussants ou de produits retardants doivent veiller aux retraits des équipements mobiles à l'issue de l'opération.

L'ensemble des opérateurs doivent respecter les exigences de sécurité générales applicables à toutes les aires de trafic, notamment l'obligation de maintenir l'aire exempte de tout objet étranger (FOD) et de tout matériel d'assistance avant l'arrivée ou le départ d'un aéronef.



| 8.4. Procédures d'exploitation spécifiques au DASH8 Q400 MRE

ADR.OPS.B.027 ; ADR.OPS.B.033 ; ADR.OPS.D.015 ; ADR.OPS.D.025 ; ADR.OPS.D.030 ; ADR.OPS.D.035

L'accueil du Bombardier DASH 8 Q400 MR/MRE sur l'aire de trafic « Sécurité Civile » fait l'objet de dispositions spécifiques en raison des caractéristiques géométriques, de portance et de gabarit de l'appareil, différentes de celles des aéronefs traditionnellement stationnés sur l'aire.

L'exploitation de cet appareil est rendue possible sous conditions, conformément à la dérogation relative à son accueil :

- Voies de circulation : le roulage est autorisé sur les TWY E et F malgré une largeur de 18 m inférieure aux 23 m réglementaires, grâce à une trajectoire adaptée (survirage) garantissant une marge de sécurité de 4 m entre le train principal et le bord de voie. L'utilisation du TWY E est privilégiée pour son accès rectiligne à l'aire.
- Stationnement : en raison de sa longueur et de son envergure importante, le Q400, une fois stationné sur les postes existants, obstrue la circulation derrière lui, empêchant tout mouvement d'un autre aéronef à proximité immédiate.
- Portance : l'accès par le TWY E est limité aux Q400 de masse inférieure à 24 t. Pour un aéronef avec les réservoirs pleins, l'utilisation du TWY F est requise, sous autorisation préalable de la TWR.
- Guidage au sol : un placeur est obligatoire lors des manœuvres, en particulier dans les courbes, afin d'assurer la trajectoire optimale et le respect des marges réglementaires.
- Consignes de roulage : les équipages doivent adopter une vitesse réduite, ne dépassant pas 10 km/h (5 kts) dans les virages et lors de la mise en stationnement, afin d'optimiser la précision de la trajectoire et la réactivité en cas d'arrêt d'urgence.
- Vérification préalable : un contrôle visuel systématique de l'aire est réalisé par le personnel de la base Sécurité Civile avant chaque mouvement. En cas d'anomalie, l'assistant applique immédiatement la procédure de notification d'évènement de l'exploitant.

Sur cette aire, l'assistance sera réalisée sous la responsabilité pleine et entière de l'exploitant d'aéronef ou de son assistant.



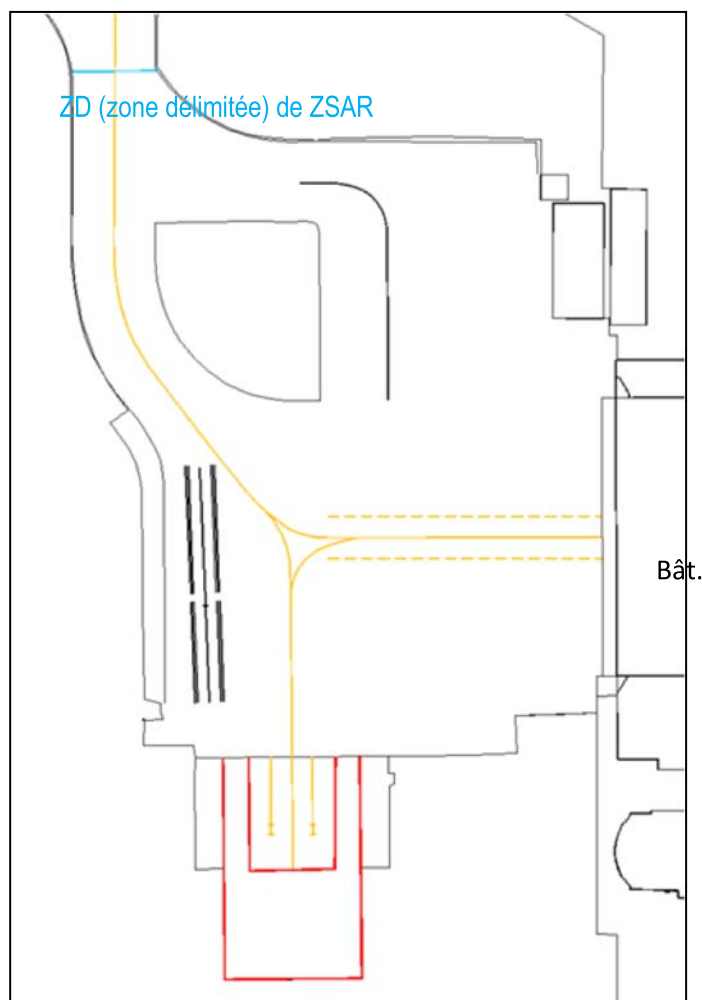
En complément, pendant les opérations de tractage de la compagnie Air Corsica depuis le taxiway Fox, l'attention des mécaniciens est attirée en raison de la présence de personnels de la sécurité civile lors de l'accueil des aéronefs et de la présence de matériels d'assistance à proximité des aéronefs.

9. AIRE DE TRAFIC « AIR CORSICA »

9.1. Plan de l'aire

ADR.OPS.D.005

L'aire de trafic se situe à l'Est de la piste, au Sud de l'aire Sécurité Civile dont elle est contigüe :



9.2. Gestion de l'aire

ADR.OPS.D.015

L'aire est gérée par une compagnie aérienne basée dans le cadre d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) signée avec l'Exploitant.

Malgré cette délégation de gestion, l'Exploitant reste responsable de la conformité des infrastructures de cette aire de trafic aux exigences EASA en vigueur.

9.3. Procédures d'exploitation spécifiques

ADR.OPS.B.027 ; ADR.OPS.B.033 ; ADR.OPS.D.015 ; ADR.OPS.D.025 ; ADR.OPS.D.030 ; ADR.OPS.D.035

Tel que formalisé dans l'**arrêté préfectoral de Police** en vigueur, la majeure partie de l'aire est comprise dans une zone délimitée (ZD) de ZSAR, dont la limite Nord est matérialisée par une ligne bleue en limite de l'aire Sécurité Civile.

Les personnes accédant à cette zone doivent être détentrices d'un titre de circulation, d'une licence de pilote, d'un certificat de membre d'équipage ou de tout document reconnu comme permettant l'accès non accompagné en ZD/ZSAR ou bien être accompagnée par une personne autorisée.

L'ensemble des opérateurs doivent respecter les exigences de sécurité générales applicables à toutes les aires de trafic, notamment l'obligation de maintenir l'aire exempte de tout objet étranger (FOD) et de tout matériel d'assistance avant l'arrivée ou le départ d'un aéronef.



Pendant les opérations de tractage de la compagnie Air Corsica depuis le taxiway Fox, l'attention des mécaniciens est attirée en raison de la présence de personnels de la sécurité civile lors de l'accueil des aéronefs et de la présence de matériels d'assistance à proximité des aéronefs.

L'accès ou le départ à l'aire de trafic via le taxiway Fox est autorisé que par tractage.

9.4. Procédures d'exploitation spécifiques d'essais moteur

Avant tout essai moteur, la compagnie informe la tour de contrôle ainsi que l'exploitant d'aérodrome. Seul le personnel habilité par la compagnie peut approuver la réalisation des essais moteurs dans l'aire prévue à cet effet. Les agents en charge des essais moteur suivent la procédure de la compagnie intitulée « point fixe ajaccio ».

10. ANNEXE – FICHES DE POSTES DE STATIONNEMENT

[ADR.OPS.D.015](#) ; [ADR.OPS.D.025](#) ; [ADR.OPS.D.030](#) ; [ADR.OPS.D.035](#)

Cette annexe recense l'ensemble des fiches de postes de stationnement des aires suivantes :

- Aire de trafic Aviation Commerciale
- Aire de trafic Postale
- Aire de trafic Aviation Générale
- Aire de trafic Kilo
- Aire de trafic Sécurité Civile

Chaque fiche de poste peut faire l'objet d'une mise à jour indépendante de celle du Manuel des Aires de Trafic (MAT) et des autres fiches de poste.

Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **45 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

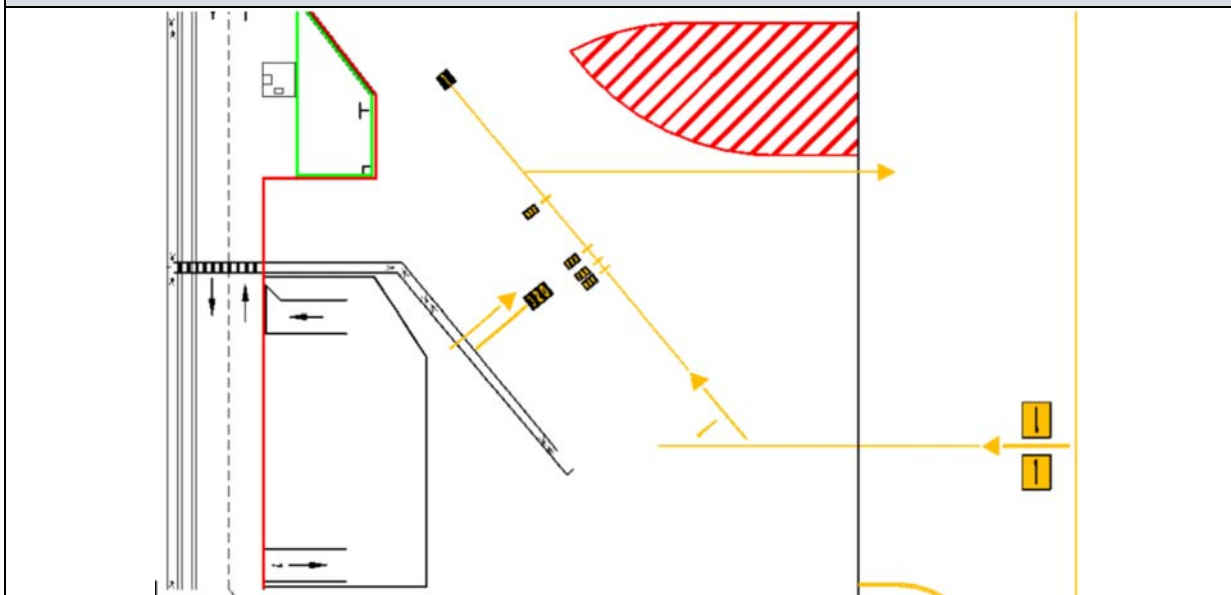
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

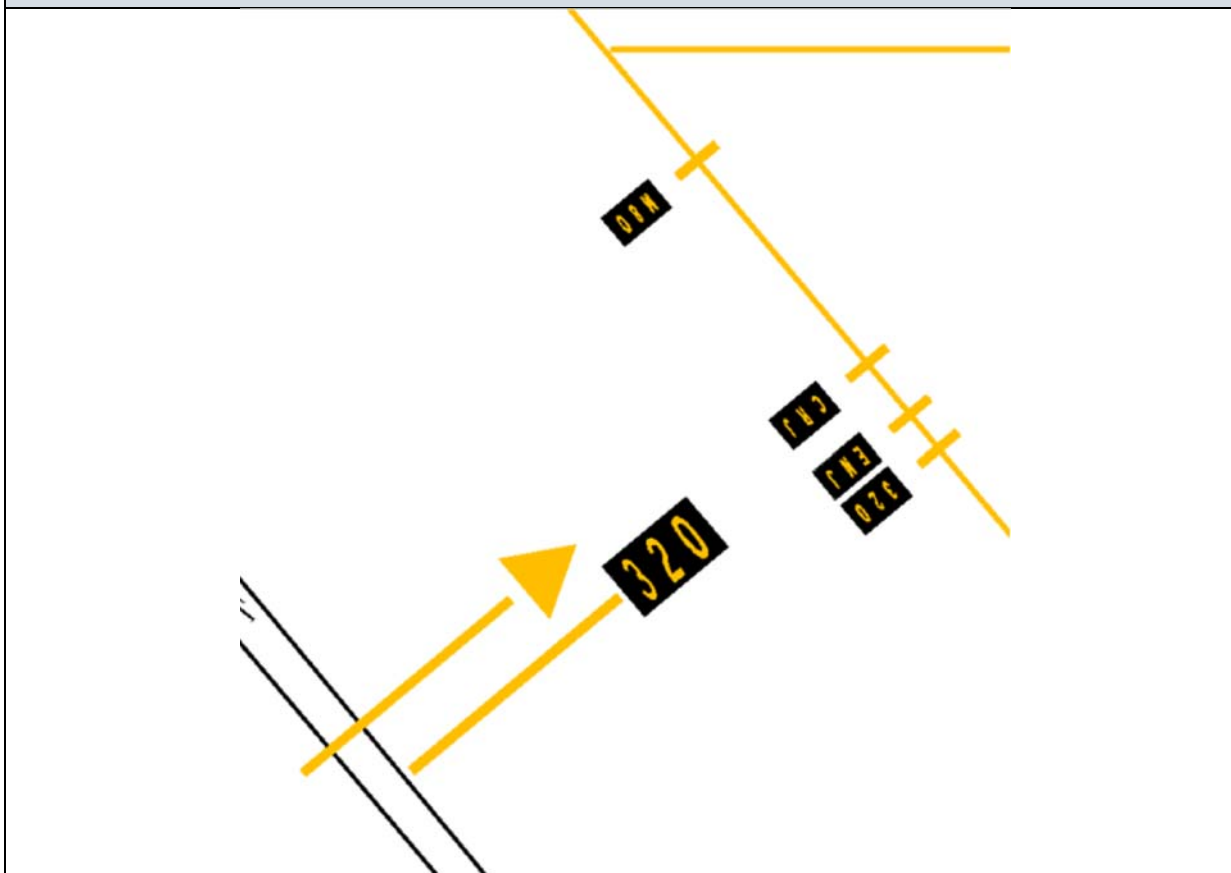
POSTE 1

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 1



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRÊT DU POSTE 1



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **46 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 1

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 1

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 1



- Assistance obligatoire

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 1 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	39,20 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
Aucune	M80	B717-200		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 1 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max :19.56m	Placeur/Autonomie

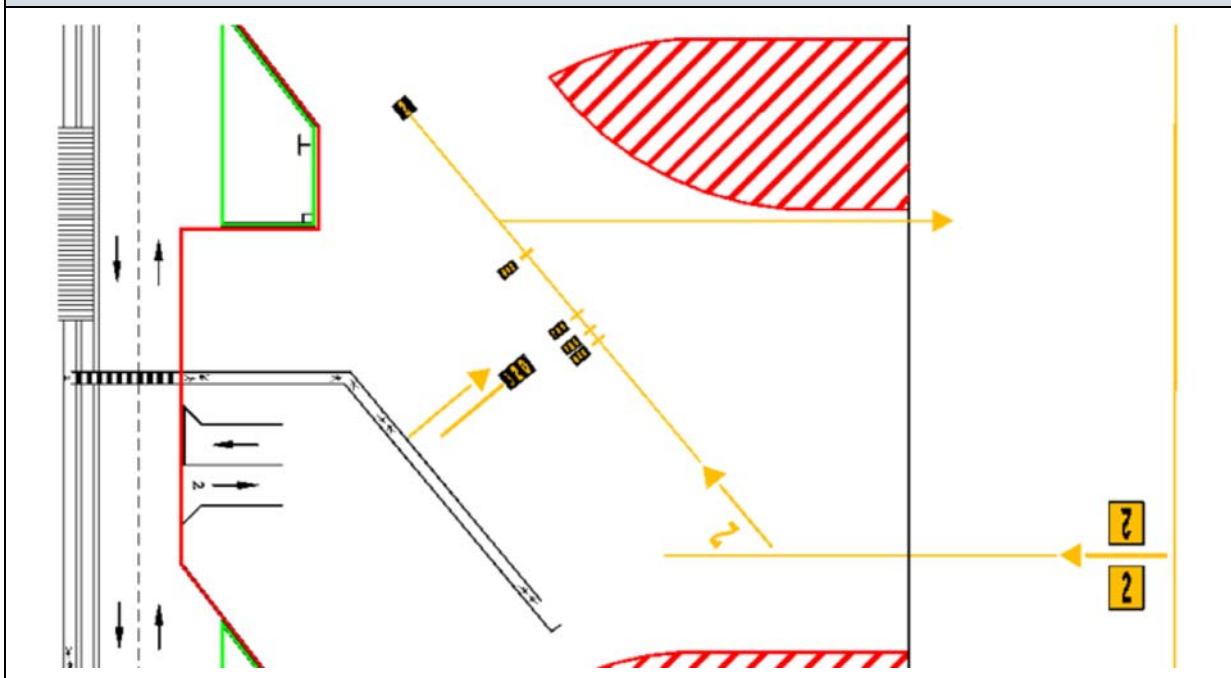
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

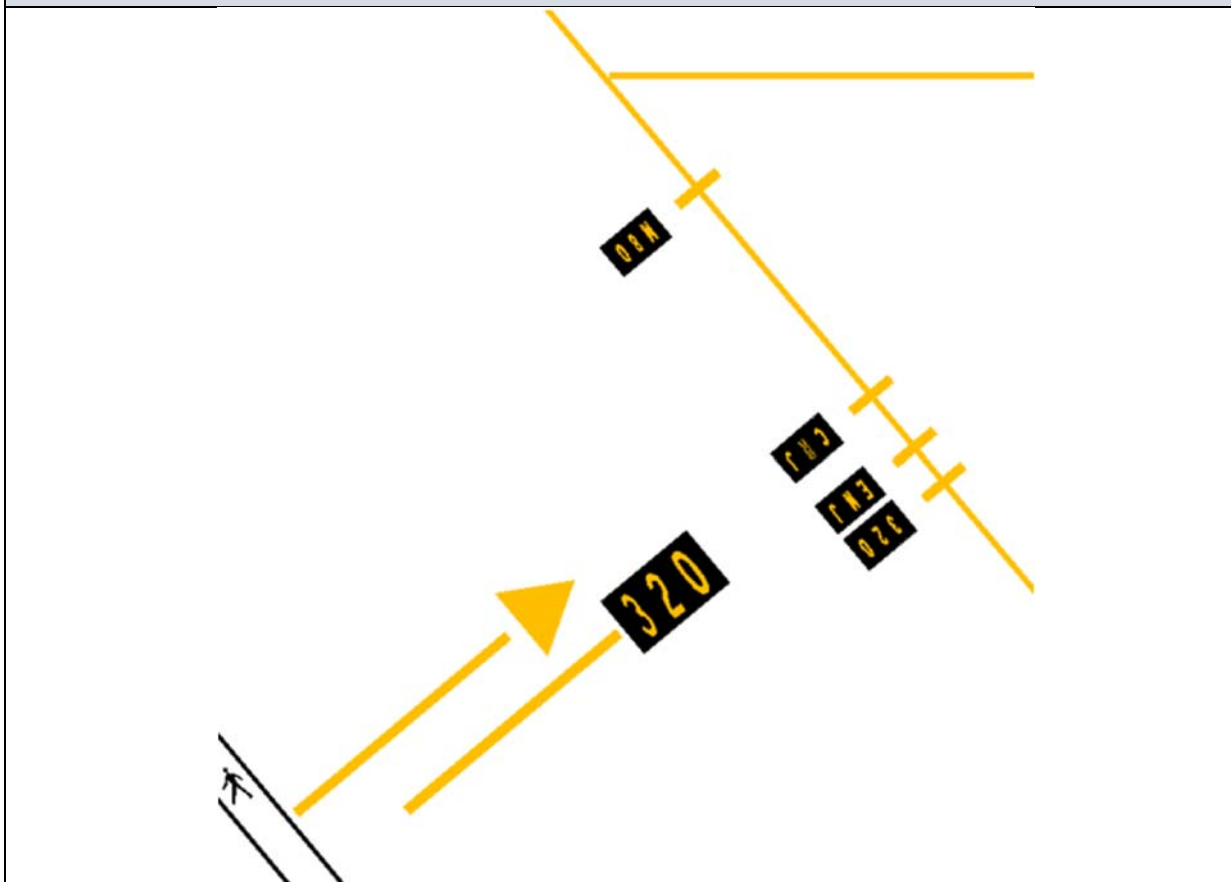
POSTE 2

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 2



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 2



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **48 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 2

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 2

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 2



- Assistance obligatoire

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 2 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	39,20 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
Aucune	M80	B717-200		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 2 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max :19.56m	Placeur/Autonomie

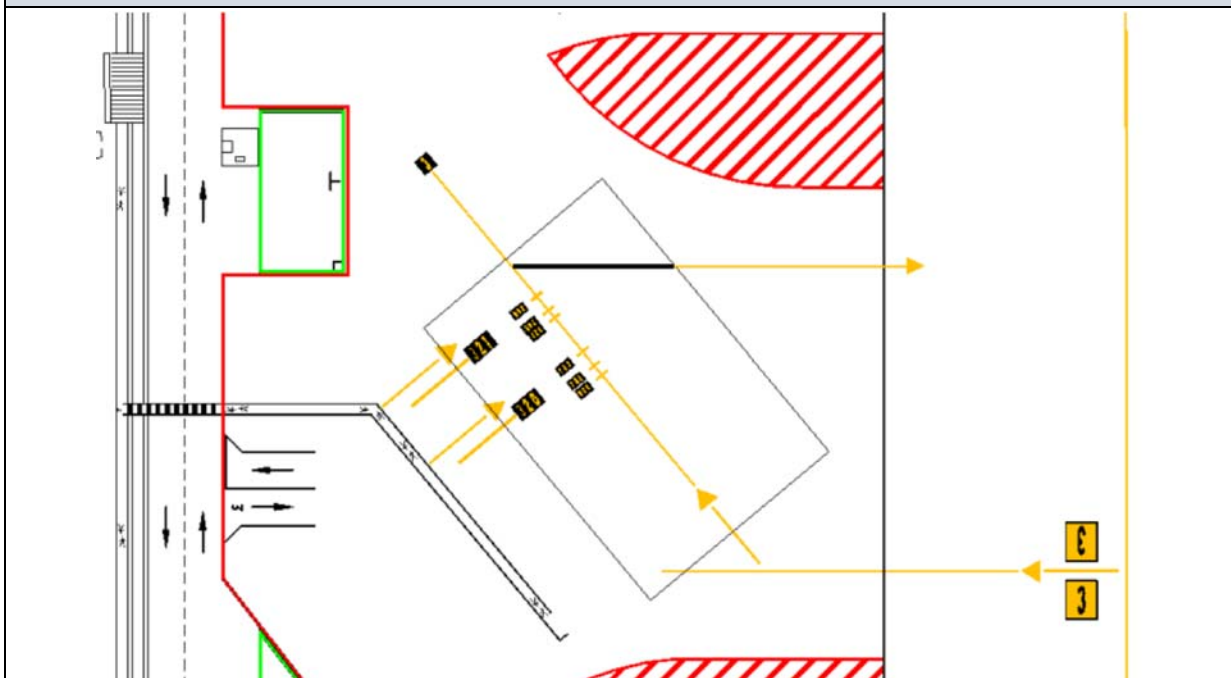
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

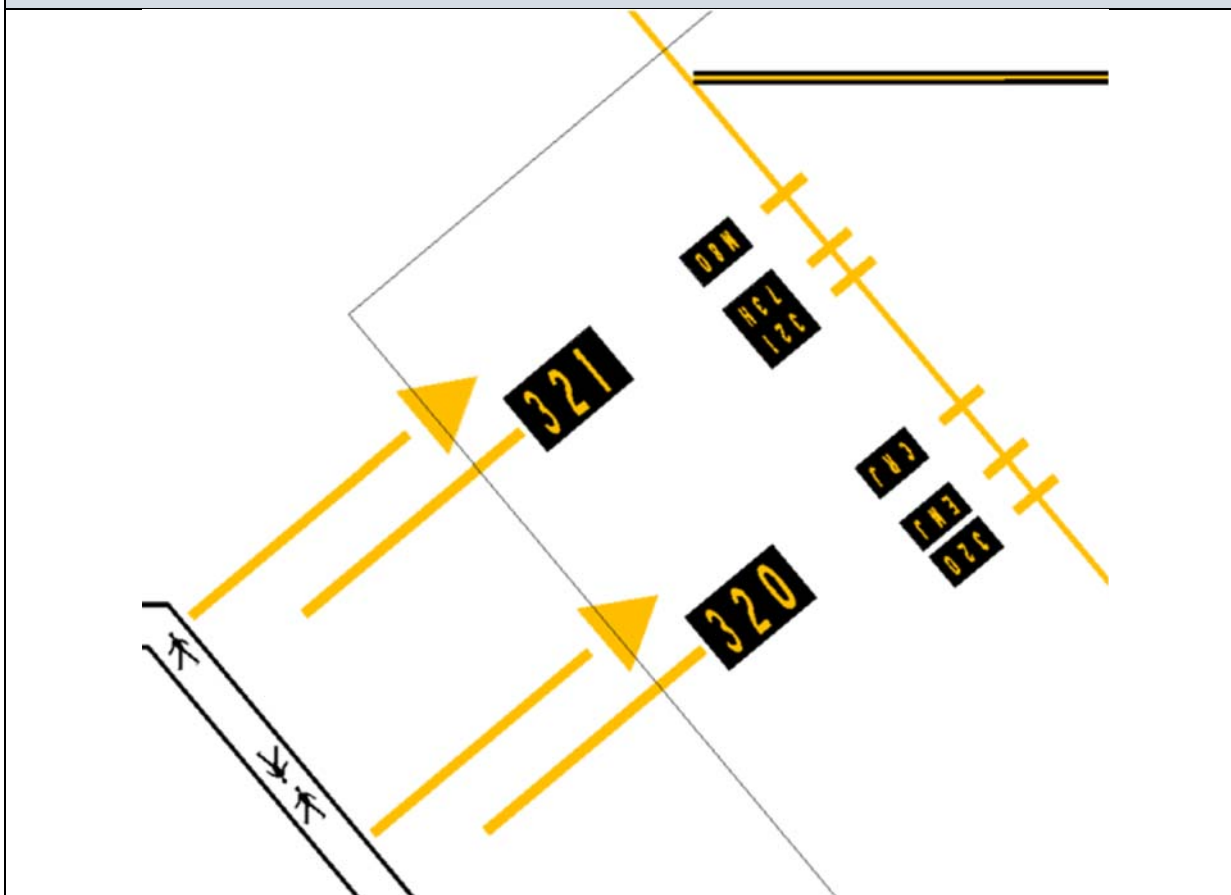
POSTE 3

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 3



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 3



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **50 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 3

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 3

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 3



- Assistance obligatoire

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 3 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 3 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max : 19.56m	Placeur/Autonomie

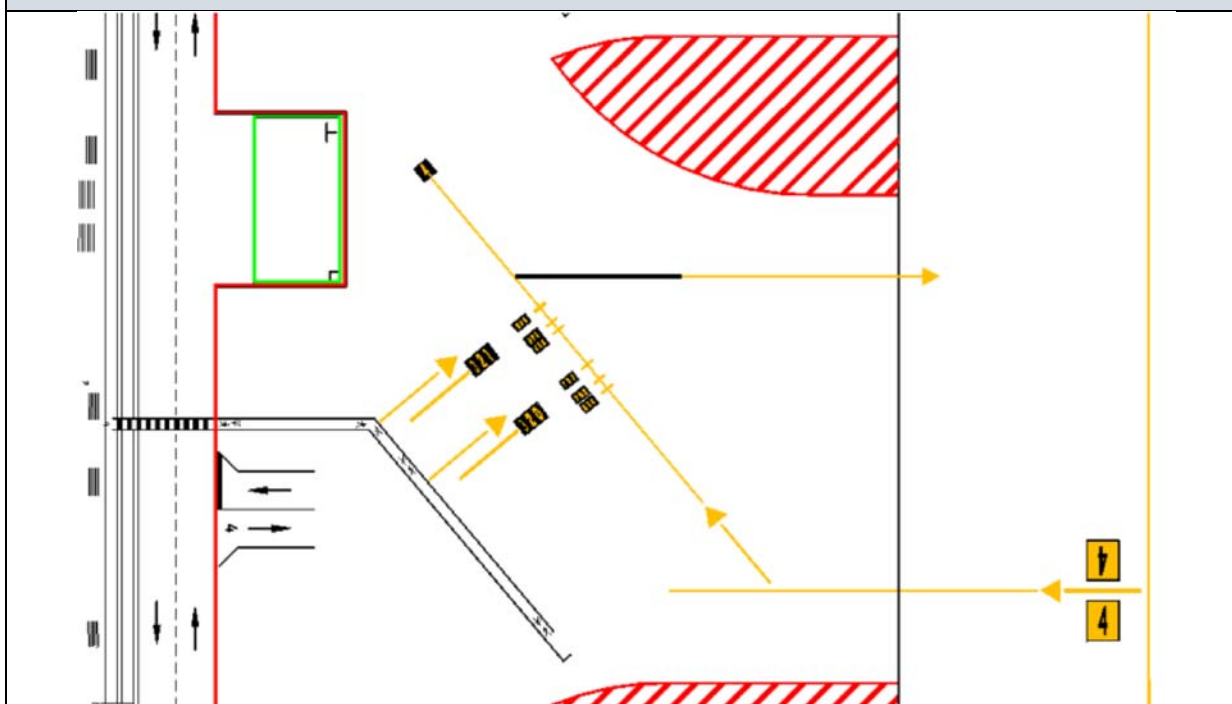
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

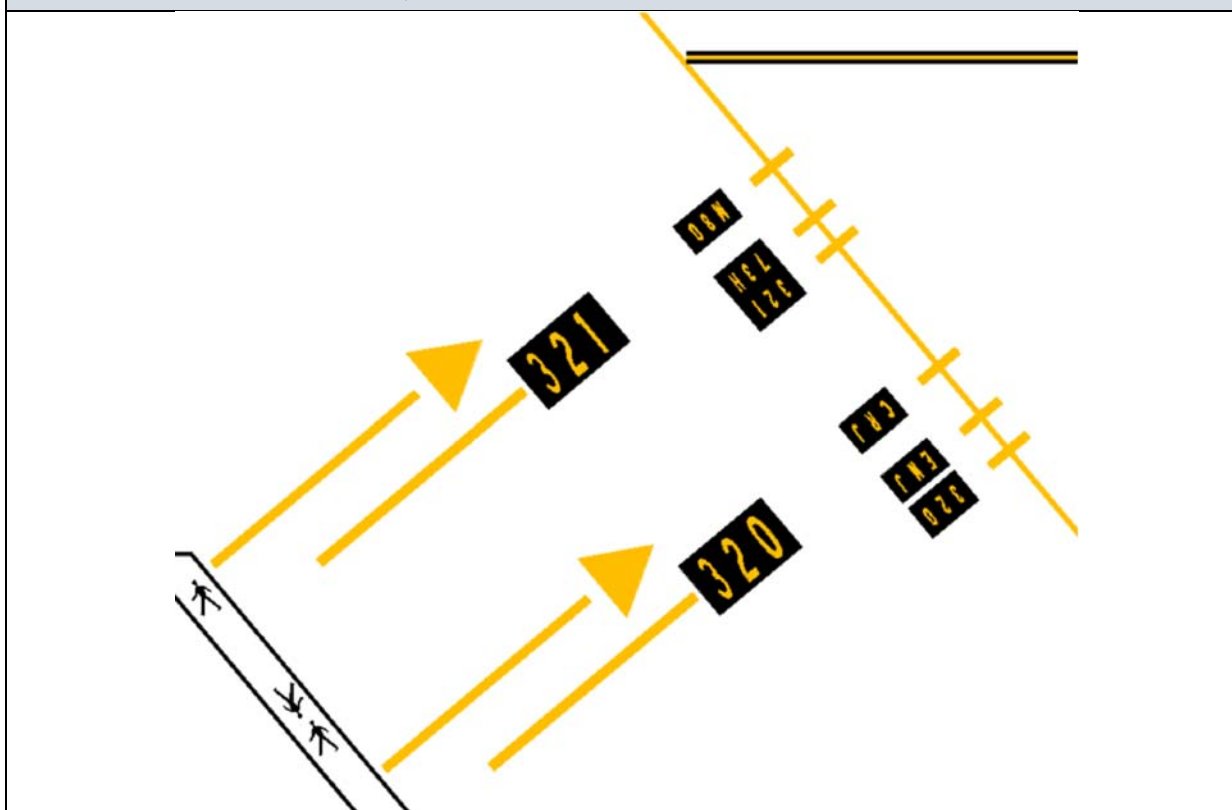
POSTE 4

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 4



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 4



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **52 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 4

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 4

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 4



- Assistance obligatoire

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 4 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 4 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max : 19.56m	Placeur/Autonomie

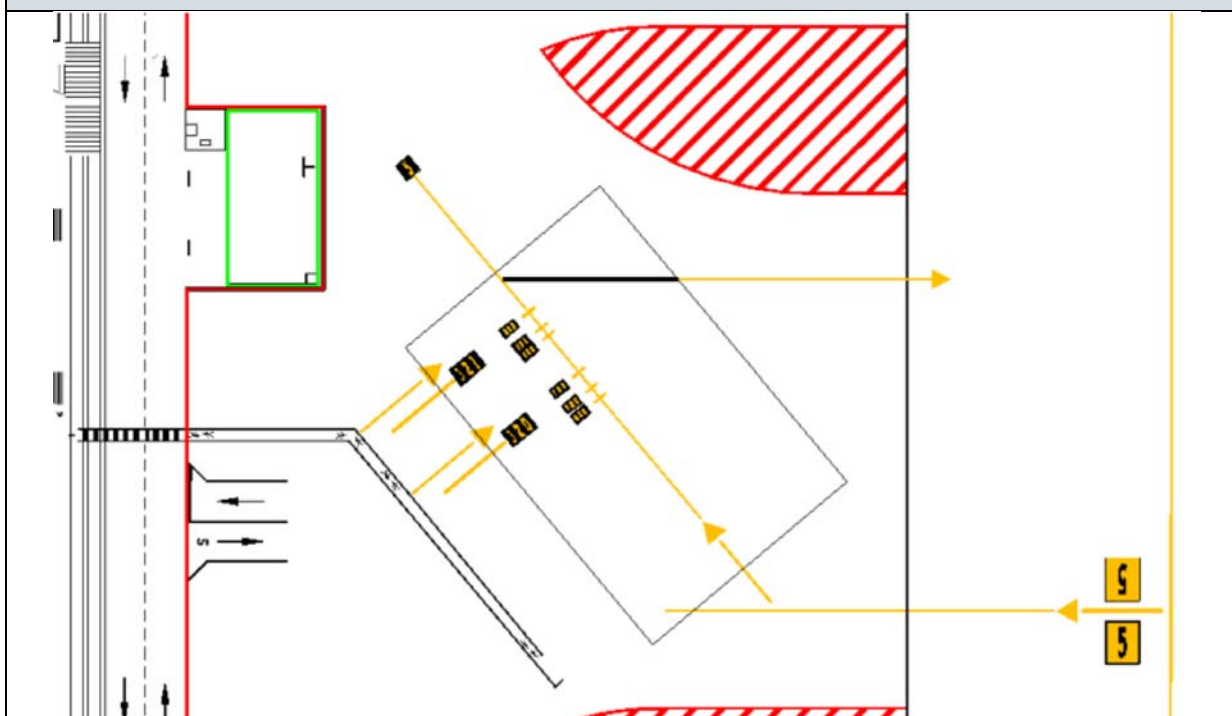
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

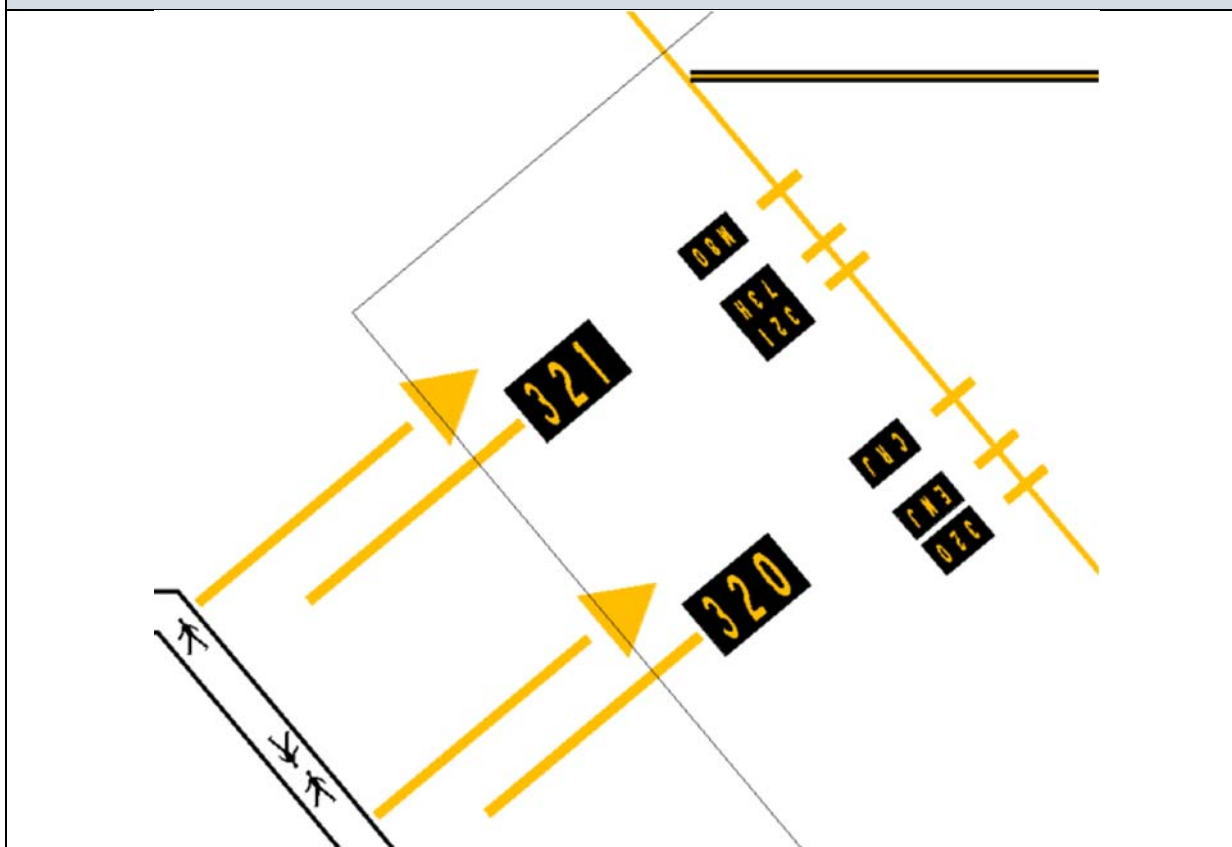
POSTE 5

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 5



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 5



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **54 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 5

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 5

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 5



- Assistance obligatoire

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 5 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 5 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max : 19.56m	Placeur/Autonomie

Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **55 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

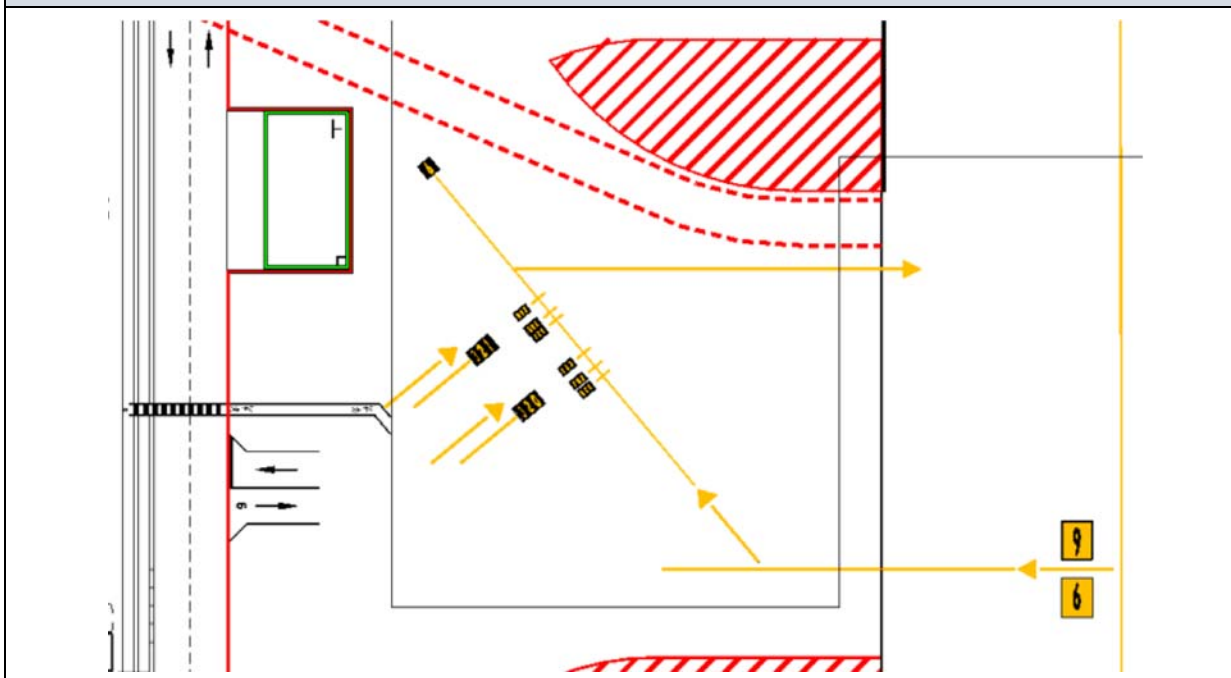
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

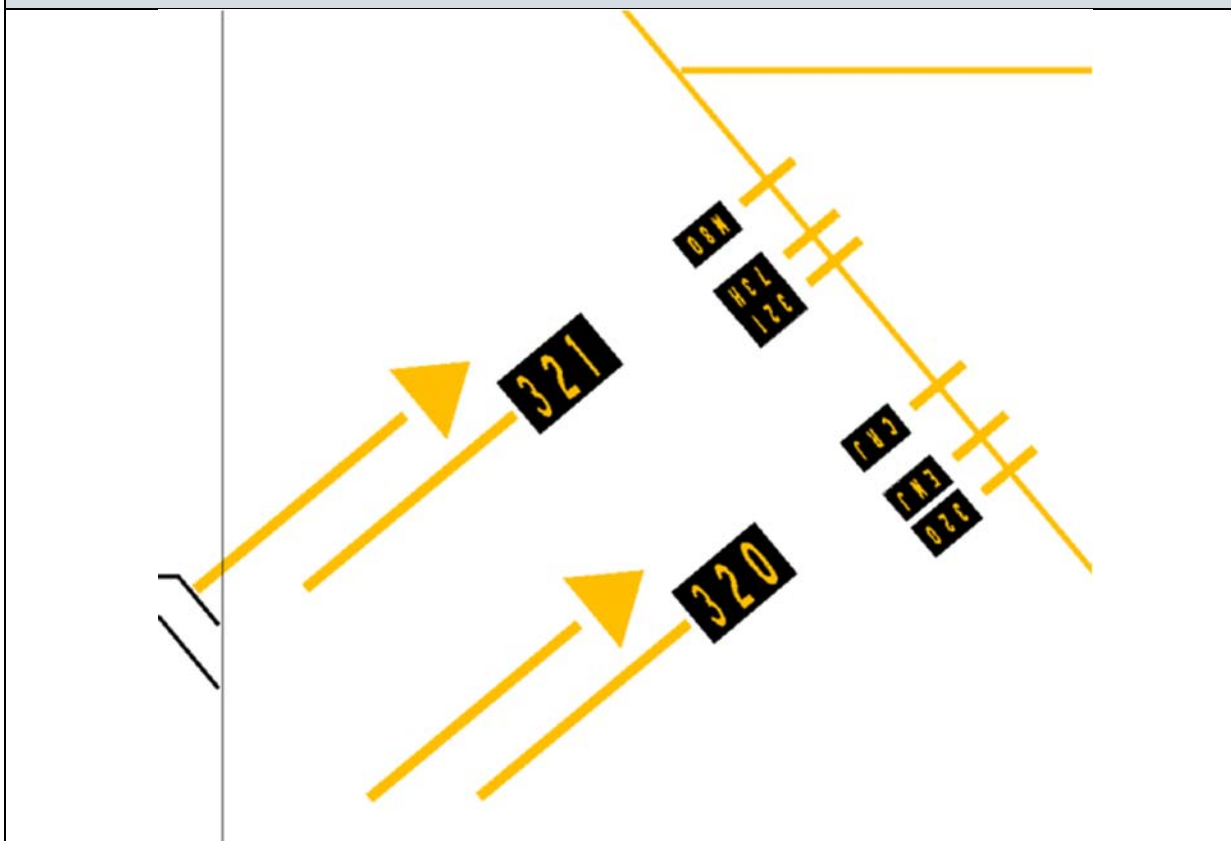
POSTE 6

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 6



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 6



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **56 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 6

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 6

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 6



- Assistance obligatoire
- Présence d'une voie de sortie rapide RFFS côté poste 7 : interdiction de stationner sur cette voie

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 6 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 6 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max :19.56m	Placeur/Autonomie

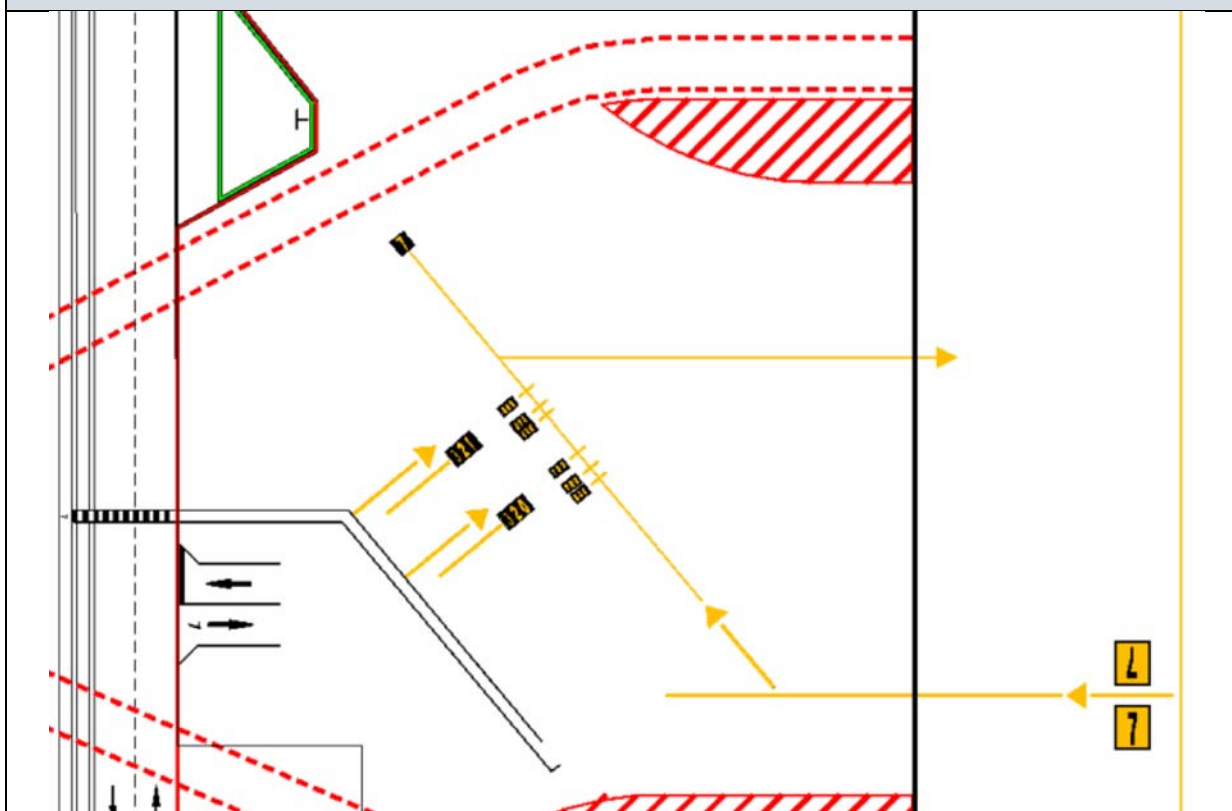
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

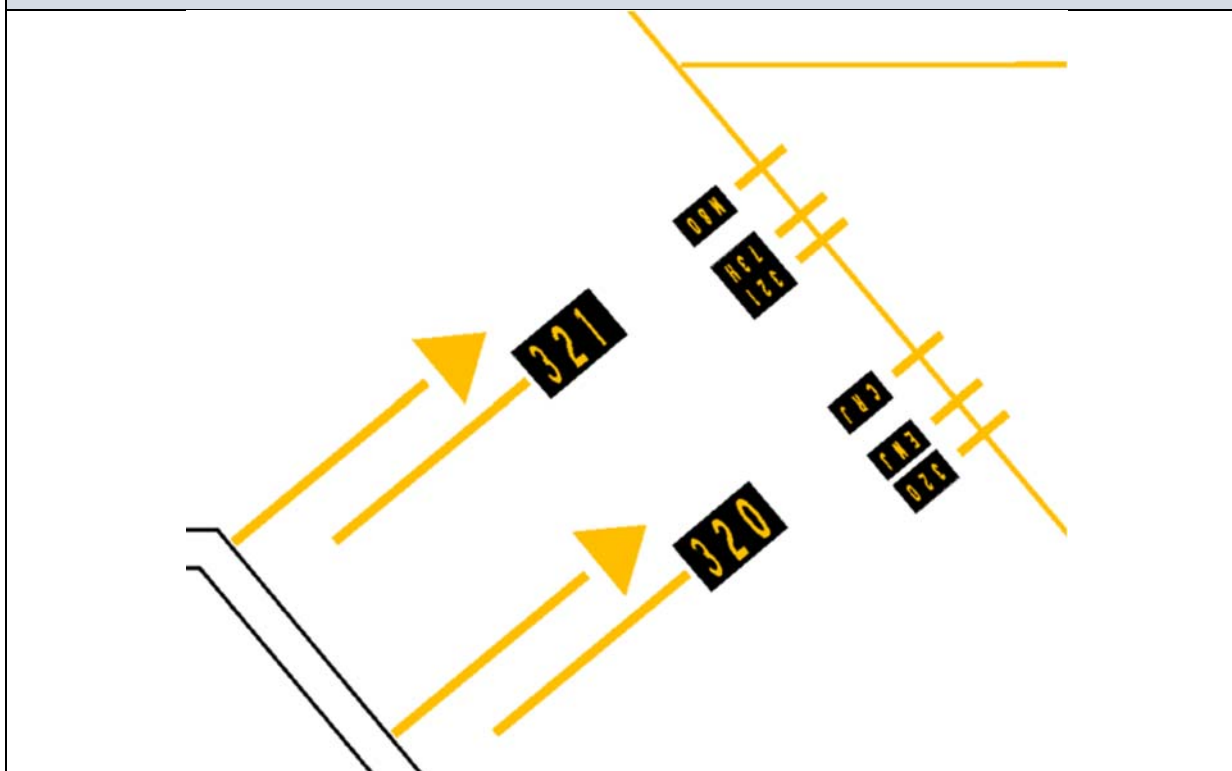
POSTE 7

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 7



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 7



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **58 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 7

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 7

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 7



- Assistance obligatoire
- Présence de voies de sortie rapide RFFS de part et d'autre du poste : interdiction de stationner sur ces voies

TABEAU DE CAPACITE DU POSTE 7 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABEAU DE CAPACITE DU POSTE 7 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max :19.56m	Placeur/Autonomie

Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **59 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

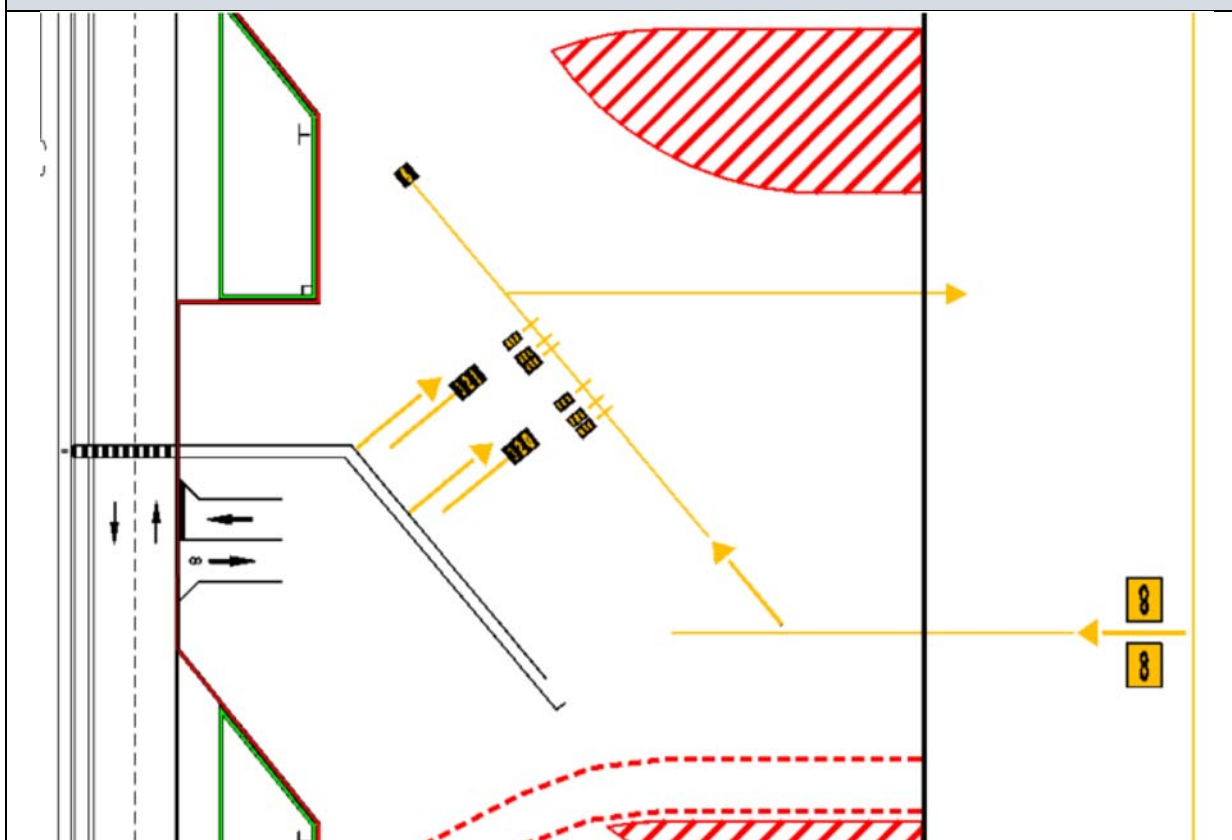
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

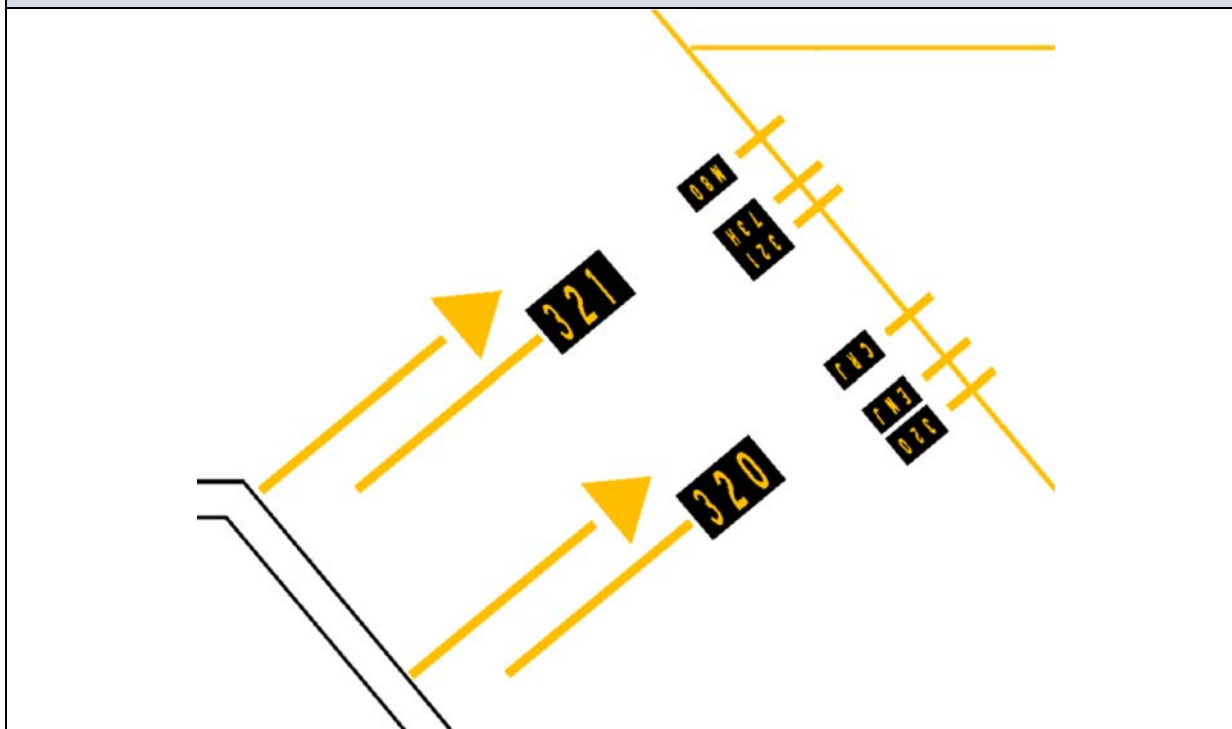
POSTE 8

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 8



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 8



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **60 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 8

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 8

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 8



- Assistance obligatoire
- Présence d'une voie de sortie rapide RFFS côté poste 7 : interdiction de stationner sur cette voie

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 8 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 8 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max :19.56m	Placeur/Autonomie

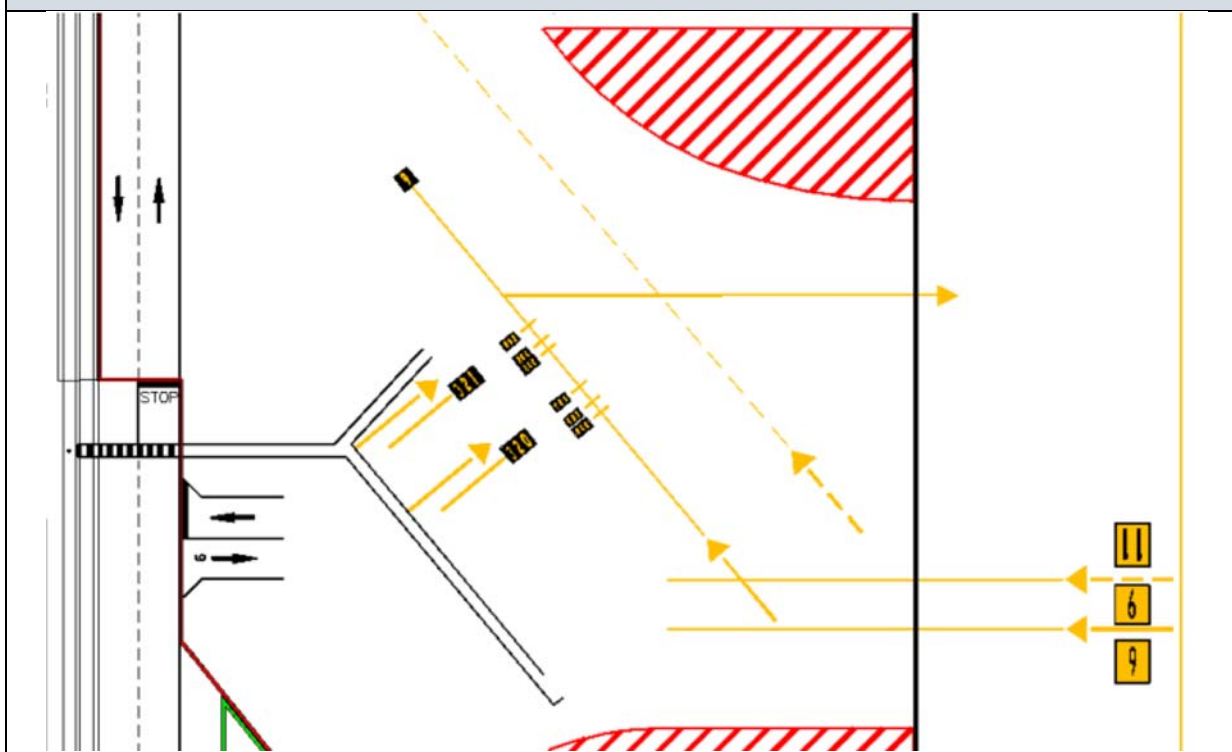
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

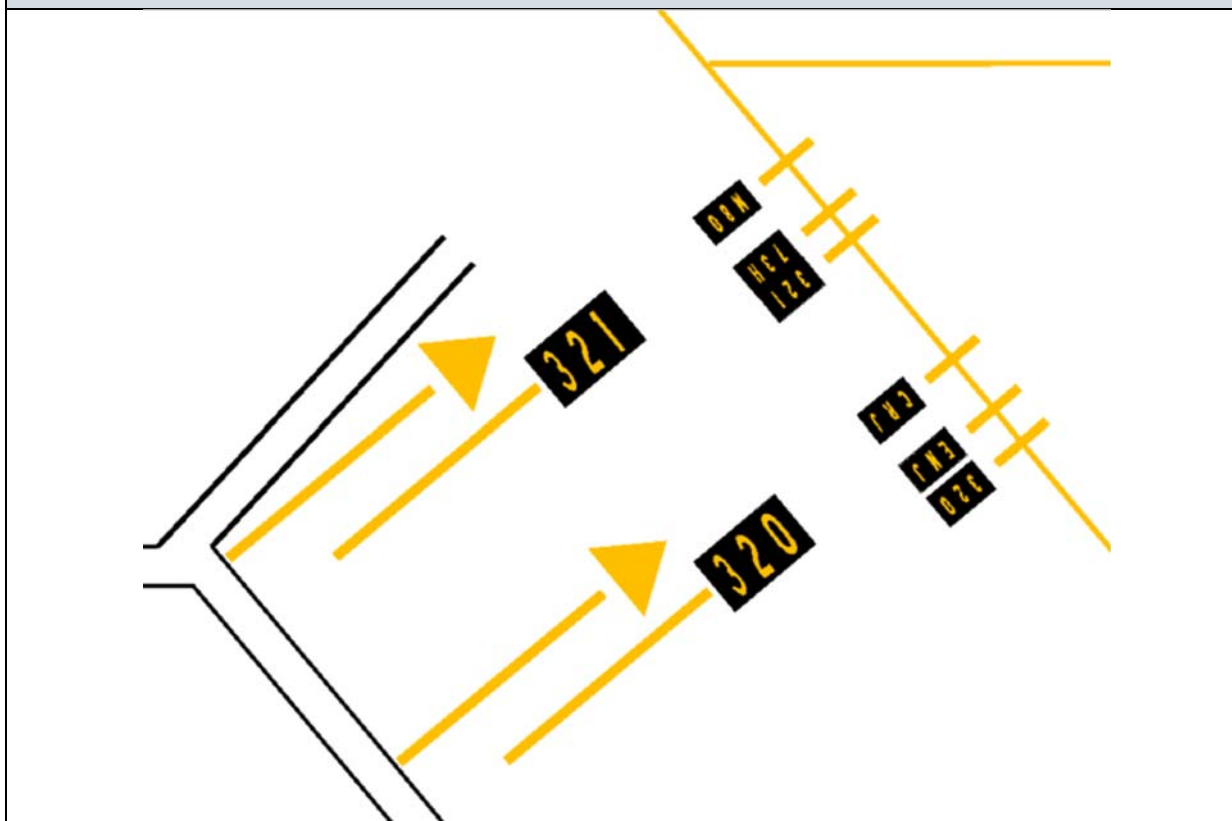
POSTE 9

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 9



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 9



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **62 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 9

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 9

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 9



- Assistance obligatoire
- Ombrage : stationnement interdit sur ce poste (poste gelé) lorsqu'un aéronef est stationné sur le poste 11
- Appareaux : utilisation de la ZAT située face au poste 8

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 9 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 9 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max : 19.56m	Placeur/Autonomie

Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **63 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

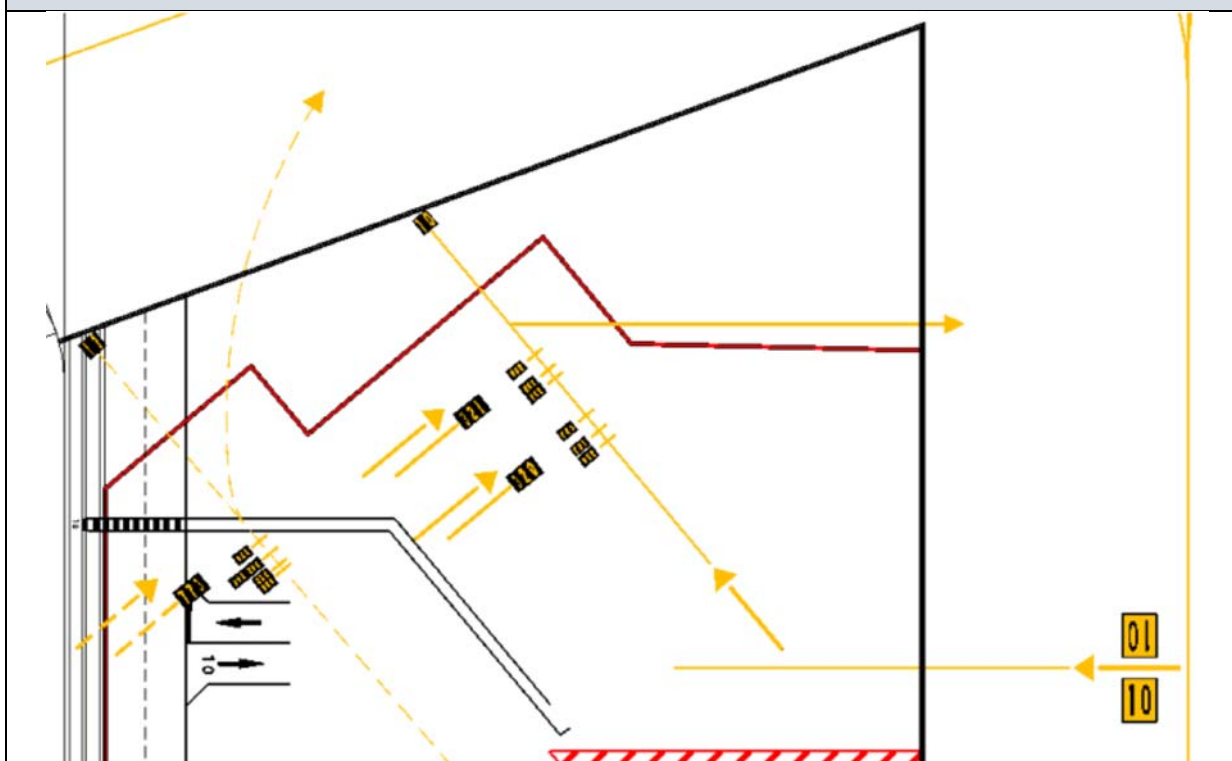
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

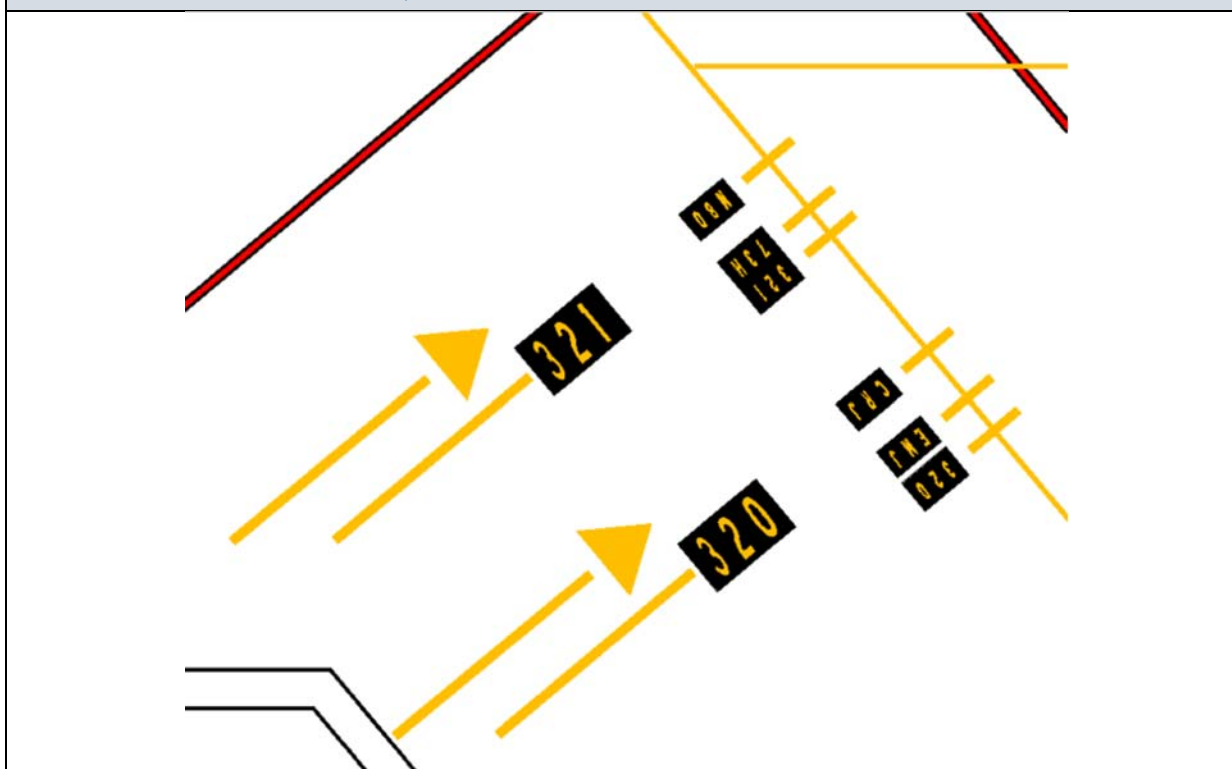
POSTE 10

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 10



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRET DU POSTE 10



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **64 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 10

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 10

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs de moyen tonnage et hélicoptères
- Traitement d'aéronef requérant un poste isolé

CONTRAINTES DU POSTE 10



- Assistance obligatoire
- Ombrage : stationnement interdit sur ce poste (poste gelé) lorsqu'un aéronef est stationné sur le poste 11
- Appareux : utilisation de la ZAT située face au poste 8

TABEAU DE CAPACITE DU POSTE 10- AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
320	320	A318 / A319 / A320 A220 RJ-85 / RJ-100	46 m / 36 m	Placeur / Autonome
	EMJ	B737-300/-400 F100 EMB-170/-190/-195		
	CRJ	ATR 42/72 CRJ-200/-700/-900/-1000 BAe 146-300 Dash 8-300 Saab 2000 Gulfstream V		
321	321	A321		
	73H	B737-800W/-900W		
	M80	MD83		

TABEAU DE CAPACITE DU POSTE 10 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
320	320	NH-90	Ø rotor max : 16.30m LHT max : 19.56m	Placeur/Autonomie

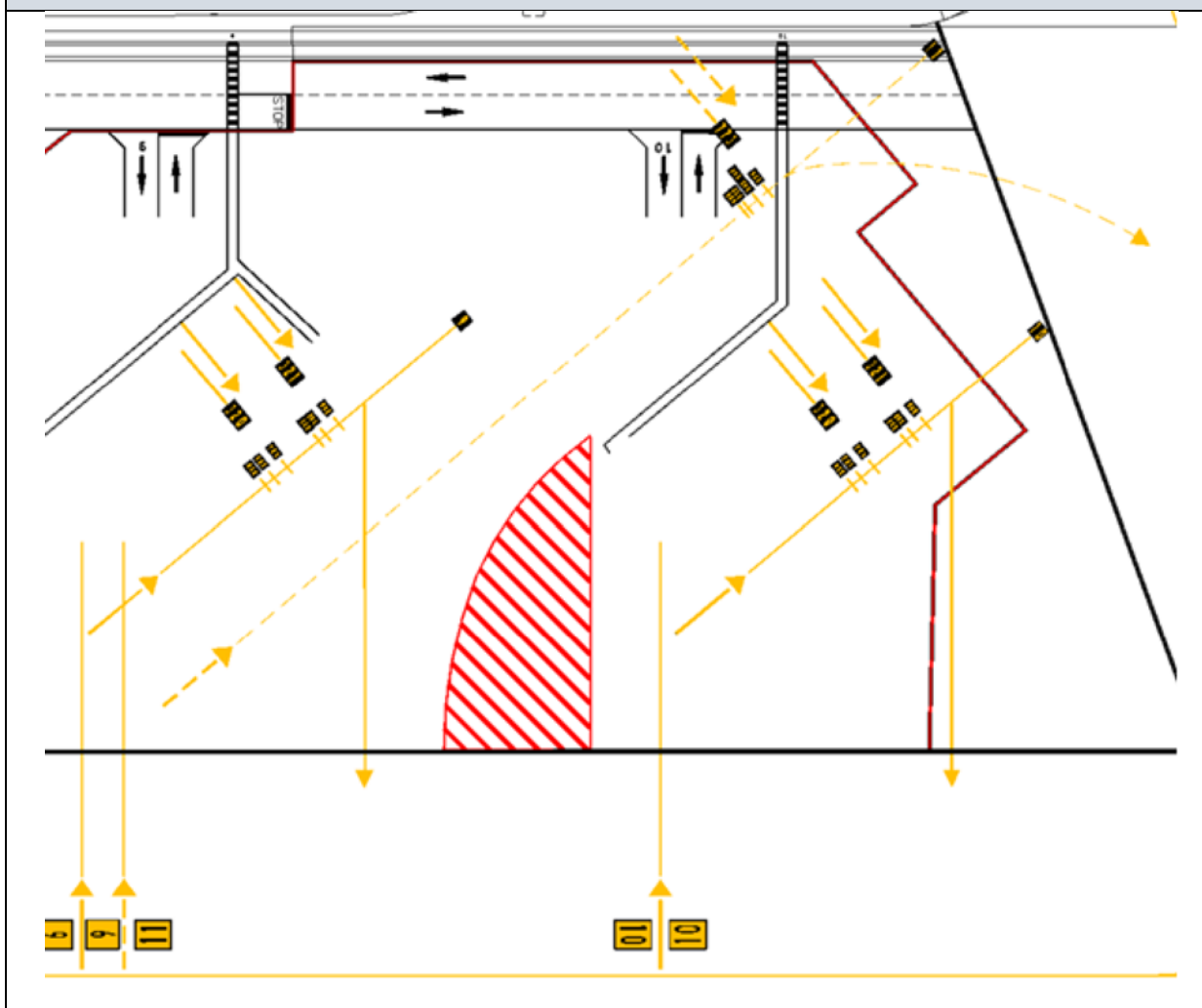
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

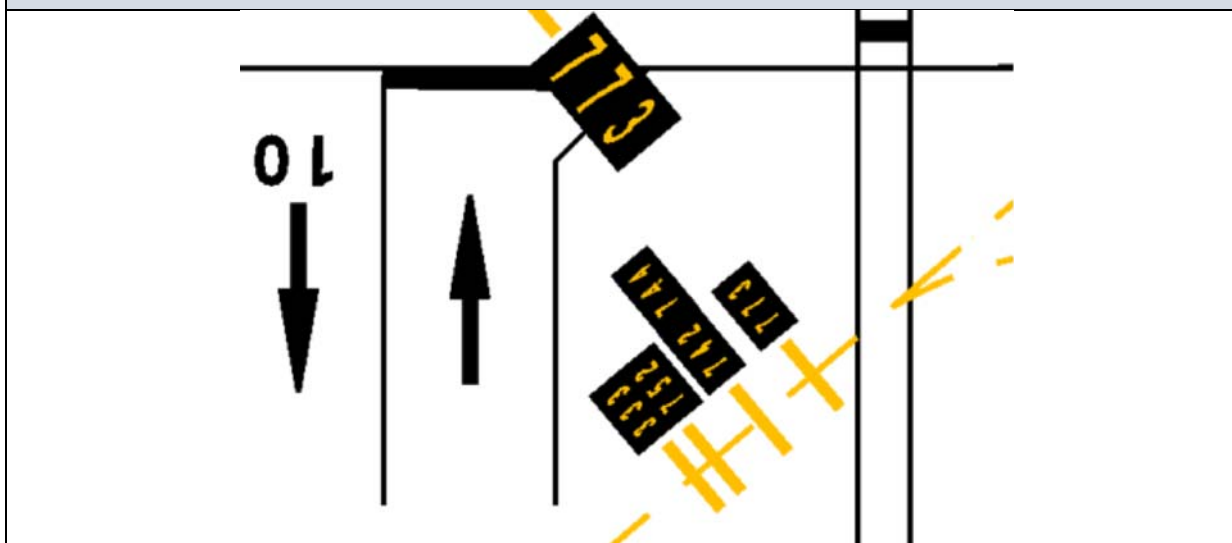
POSTE 11

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE 11



DETAIL DES BARRES ET MARQUES D'ARRÊT DU POSTE 11



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **66 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Commerciale

POSTE 11

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE 11

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs gros porteurs et hélicoptères

CONTRAINTES DU POSTE 11



- Assistance obligatoire
- Ombrage : lorsque ce poste est utilisé, stationnement interdit sur les postes 9 et 10 (postes gelés)
- Appareaux : utilisation de la ZAT située face au poste 8
- Accès des véhicules à la ZEC : marquer le STOP sur le voie de service et procéder selon la consigne du placeur
- Sortie du poste : via le taxiway G1

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 11 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
773	333	A330-300	73,9 m / 65 m	Placeur / Autonome
	752	B757-200		
	742 - 744	B747-200/-400		
	773	B777-300		

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE 11 - HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
773	333	EH-101	Ø rotor max : 18.60m LHT max :22.80m	Placeur/Autonomie

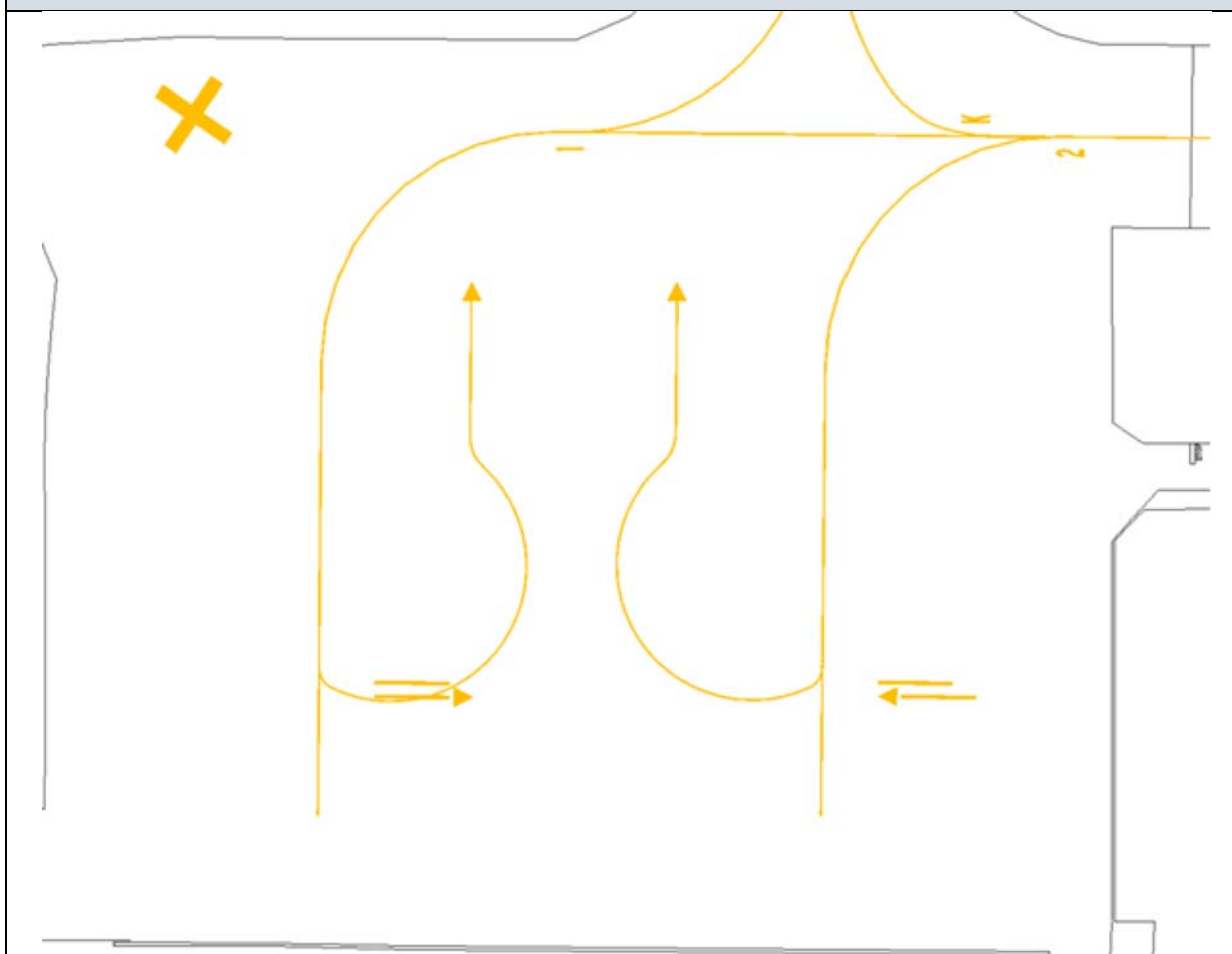
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Postale

POSTES PTT1 ET PTT2

Page 1/1

PLAN GENERAL DES POSTES PTT1 ET PTT2



EXPLOITATION DES POSTES PTT1 ET PTT2

- Postes de stationnement « autonomes » avec assistance obligatoire
- Traitement d'aéronefs cargo de moyen tonnage

CONTRAINTES DES POSTES PTT1 ET PTT2



- Assistance obligatoire

TABLEAU DE CAPACITE DES POSTES PTT1 ET PTT2

Poste / Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Type avion	Longueur / Envergure (max)	Arrivée / Départ
PTT1 / Barre unique	Marque unique	B734	36,6 / 28,9	Placeur / Autonome
PTT2 / Barre unique	Marque unique	B734	36,6 / 28,9	Placeur / Autonome

Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **69 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Générale

POSTES J1 A J6

Page 2/3

EXPLOITATION DES POSTES J1 A J6

- Postes de stationnement « autonomes » avec assistance obligatoire (*sauf J5*)
- Traitement d'aéronefs de faible tonnage (aviation de loisirs et d'affaires)

CONTRAINTES DES POSTES J1 A J6



- Assistance obligatoire sur tous les postes (*sauf J5*)
- Absence de marques d'arrêt
- Poste J5 réservé à l'avion basé de l'évacuation sanitaire
- La surveillance et l'autoguidage depuis ou vers le poste J5 sont assurés par l'équipage

TABLEAU DE CAPACITE DES POSTES J1 A J6 – AVIONS

Poste	Barre d'arrêt	Types avions contraignants	Envergure (max)	Arrivée / Départ
J1	Barre unique	FA2000LX	21,50 m	Placeur / Autonome
J2	Barre unique	BE200	17 m	
J3	Barre unique	Learjet 31 A/60	13,50 m	
J4	Barre unique	BE350, FA50	19 m	
J5	Barre unique	BE200	17,80 m	
J6	Aucun	Citation JET	14,50 m	

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE J1 - HELICOPTERES

Poste	Barre d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
J1	Barre unique	EC-145 / EC-155	Ø rotor max : • 12.60m si hélicoptère au roulage • 11.00m si translation dans l'effet de sol LHT max : 14.30m	Placeur/Autonomie

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte <i>Aire de trafic Aviation Générale</i>		POSTES LIMA		Page 3/3
EXPLOITATION DES POSTES LIMA				
• Postes de stationnement « autonomes » avec assistance obligatoire • Traitement d'aéronefs de faible tonnage (aviation de loisirs)				
CONTRAINTES DES POSTES LIMA				
	• Assistance obligatoire sur tous les postes • Absence de marques de guidage • Présence d'anneaux d'amarrage sol • Guidage jusqu'à la position définie, coupure des moteurs, demi-tour manuel dans le sens du départ • Aucune manœuvre de demi-tour moteur allumé n'est autorisée sur LIMA • Circulation interdite des aéronefs derrière le stationnement • Respecter une distance minimale de 15 mètres entre les axes des aéronefs stationnés. • Assurer un espacement de 16,25 mètres minimum entre l'axe de sortie du poste J6 et l'axe du premier aéronef positionné sur LIMA Sud. • Capacité maximale : – 4 aéronefs sur la zone LIMA Nord ; – 8 aéronefs sur la zone LIMA Sud. • Marquages temporaires appliqués au sol (en dehors de l'aire de trafic, face à l'assistant) pour faciliter le positionnement dans le respect des marges de sécurité. • Interdiction de mouvements simultanés d'aéronefs sur des positions adjacentes. • Interdiction de mise en route des moteurs si un autre aéronef est en manœuvre à proximité. • Encadrement par l'assistant de tous les déplacements piétons sur l'aire afin de prévenir les risques liés à la coactivité. • L'assistant doit veiller à ne pas franchir l'ancienne ligne de sécurité des LIMA encore visible sur la chaussée.			
	TABLEAU DE CAPACITE DES POSTES LIMA – AVIONS			
Poste	Barre d'arrêt	Types avions contraignants	Envergure (max)	Arrivée / Départ
Lima	Aucun	DA40	12 m	Placeur/Autonomie

Référence : **MAN EXP MAT V05**
Nature : **Manuel**
Page : **71 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte
Aire de trafic Aviation Générale

POSTE M1 A M3

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE K1



Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic Aviation Générale

POSTE M1 à M3

Page 2/2

EXPLOITATION DES POSTES M1 A 1M3

- Poste de stationnement autonome

CONTRAINTES DES POSTES M1 A 1M3



Les mouvements simultanés sur deux postes hélicoptères adjacents ne sont pas autorisés.

Les mouvements sur le poste M3 sont autorisés uniquement si le poste M2 est libre.

L'accès au poste M3 se fait en transitant via le poste M2.

TABLEAU DE CAPACITE DES POSTES M1 A 1M3

Marquage diurne		Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
Marque de stationnement	Périmètre de poste	H125	Ø rotor max : 10.69m LHT max : 12.94m	Placeur/Autonomie

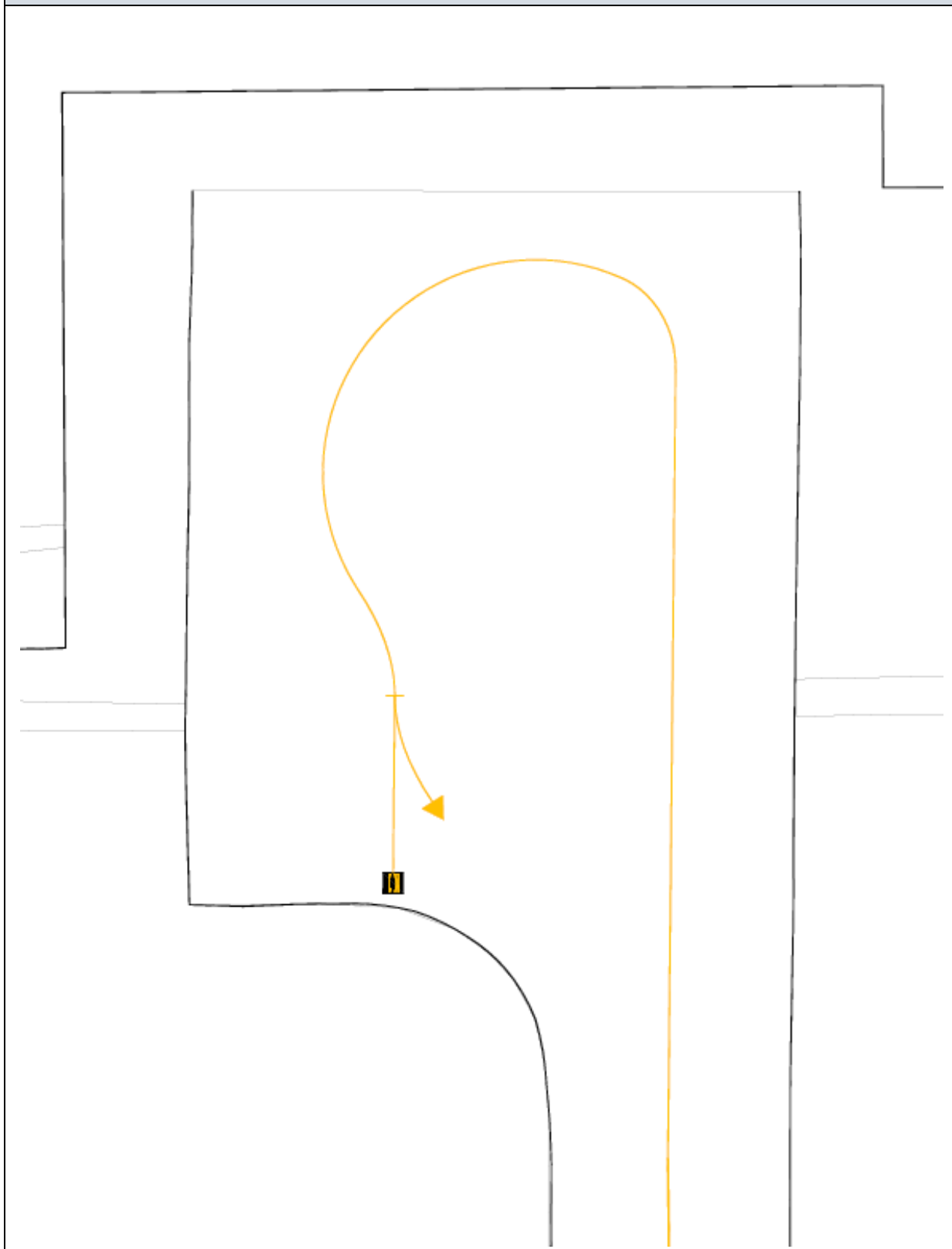
Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic KILO

POSTE K1

Page 1/2

PLAN GENERAL DU POSTE K1



Référence : **MAN EXP MAT V05**

Nature : **Manuel**

Page : **74 / 74**

MANUEL DES AIRES DE TRAFIC

Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte

Aire de trafic KILO

POSTE K1

Page 2/2

EXPLOITATION DU POSTE K1

- Poste de stationnement « autonome » avec assistance obligatoire

CONTRAINTES DU POSTE K1

- Assistance obligatoire
- Non utilisable de nuit

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE K1 - AVIONS

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Types avions contraignants	Envergure (max)	Arrivée / Départ
Barre unique	Marque unique	GLEX, Gulfstream V, F2000	28,7 m	Placeur/Autonomie

TABLEAU DE CAPACITE DU POSTE K1- HELICOPTERES

Barre d'arrêt	Marque d'arrêt	Hélicoptère contraignant	Dimensions max hélicoptères	Arrivée / Départ
Barre unique	Marque unique	EH-101	Ø rotor max : 18.60m si hélicoptère au roulage 14.00m si translation dans l'effet de sol LHT max : 22.80m	Placeur/Autonomie