	CONSIGNE PERMANENTE - ORGANISATION DES AIRES DE STATIONNEMENT AVIONS CONS-PERM- AIRE-TRAFIC-LFMA-V3 AERODROME D'AIX-LES-MILLES	V3
---	---	-----------

Rédacteur	Iris BOYER (Responsable SGS et Conformité)
Date de début	19/02/2024
Date de fin	NIL

1 Avant-propos :

L'aérodrome d'Aix-les-Milles a subi d'importants travaux entre décembre 2023 et le début d'année 2024.

Ce document détaille les changements et les nouvelles modalités d'utilisation de l'aire de trafic.

Modifications :

<u>Versions</u>	<u>Objet de la modification</u>	<u>Date de la modification</u>	<u>Modifié par</u>
V1	Version initiale	06/02/2024	IB
V2	Ajout de la ligne de sécurité entre aire de trafic et aire de manœuvre	16/02/2024	IB
V3	Nouvelle organisation de l'aire de stationnement Novembre-Est, modulo les contraintes d'exploitation	19/02/2024	IB

2 Aires de stationnement :

Toutes les aires de stationnement voient leur marquage refondu.

Les aires de stationnement ont une utilisation modulable en fonction du trafic accueilli.

2.1 Novembre Ouest

L'aide d'un placeur est obligatoire pour stationner sur ces emplacements (si MTOW aéronef est supérieure ou égale à 3 T)

L'aire de stationnement NO est dimensionnée comme tel :

2.1.1 Travée Nord :

- 2 postes principaux pour l'accueil de **2 avions d'envergure max 17 m**
- ou**
- 3 postes pour l'accueil d'aéronefs **de maximum 12 m d'envergure**
- ou**
- 1 poste avion d'envergure max 17 m + 1 poste aéronef de maximum 12 m d'envergure

2.1.2 Travée Sud :

- 1 poste principal pour l'accueil d'aéronef Falcon 7 X
- Ou**
- 3 postes pour l'accueil d'aéronefs **de maximum 12 m d'envergure**
- Et**
- Un poste hélicoptère pour l'accueil de types EC135, EC145, H160, AS365, Bell 206; R44

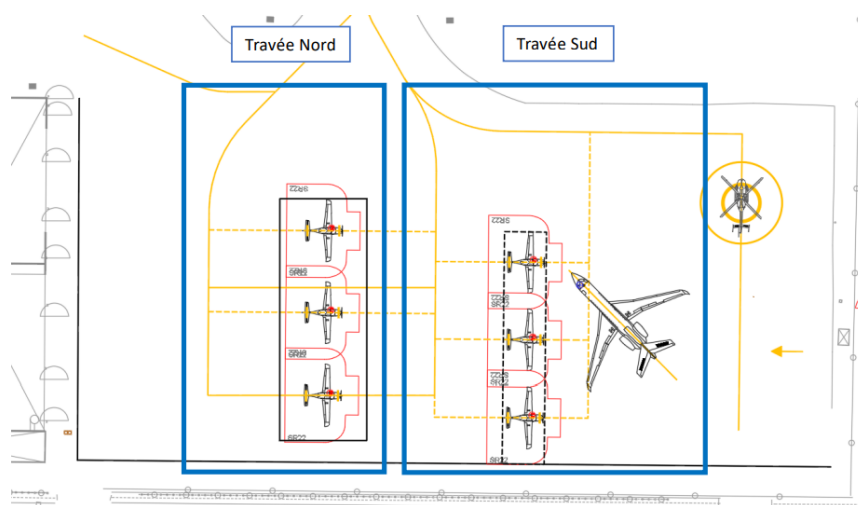




Figure 1 : Vue du parking Novembre Ouest

2.2 Sierra Ouest

L'aide d'un placeur est obligatoire pour stationner sur ces emplacements (si MTOW aéronef est supérieure ou égale à 3 T)

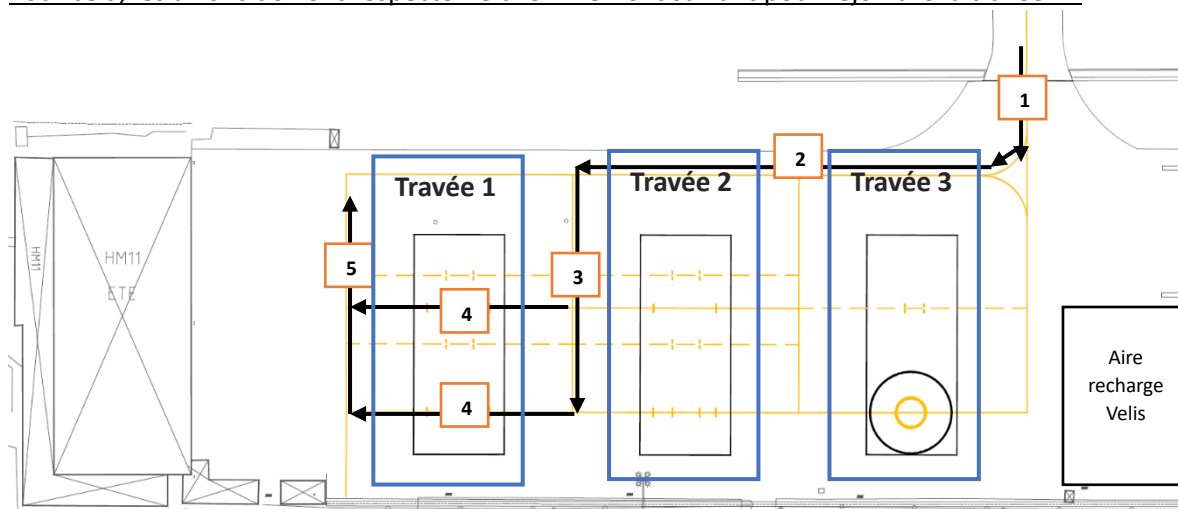
Chaque travée de l'aire de stationnement SO est dimensionnée comme suit :

2.2.1 Travée 1

- 2 postes pour l'accueil de **2 avions d'envergure max 17 m**
- 3 postes pour l'accueil d'aéronefs **de maximum 12 m d'envergure**
- 1 poste pour l'accueil de **1 avion d'envergure max 17 m** et 1 poste pour l'accueil d'hélicoptères **de maximum 12 m de diamètre de rotor.**

La Travée 1 est réservée **aux ateliers de Kerozen**. Les avions de Twinjet stationnent en Nose-in sur la Travée 1

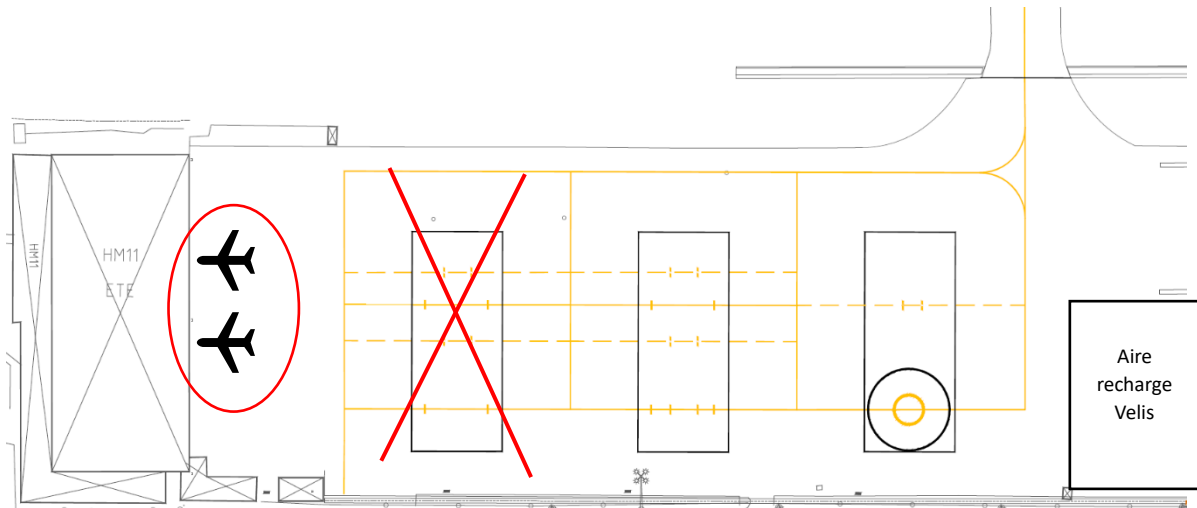
Pour cela, les avions doivent respecter le cheminement suivant pour rejoindre la travée 1 :



Pour la travée 1 :

1. Emprunter le taxiway D
2. Tourner à droite et suivre la voie de desserte
3. Tourner à la deuxième à gauche
4. Stationner sur les emplacements prévus.
5. Quitter le poste de stationnement par la voie de desserte la plus proche du hangar (si absence d'avion devant le hangar).

Attention, la voie de desserte la plus proche du hangar n'est pas utilisable en cas de stockage d'aéronefs devant le hangar, voir illustration ci-dessous.



2.2.2 Travée 2

- 2 postes pour l'accueil de **2 avions d'envergure max 17 m**
- 3 postes pour l'accueil d'aéronefs **de maximum 12 m d'envergure**

2.2.3 Travée 3 :

- 2 postes pour l'accueil d'aéronefs **de maximum 12 m d'envergure**
- **1 poste pour aéronef de maximum 12 m d'envergure + 1 poste** pour l'accueil d'hélicoptères de maximum de **12 m de diamètre de rotor.**

2.2.4 Aire de recharge des Velis Electro (a l'ouest du merlon) :

Cette aire sera délimitée par une ligne blanche.

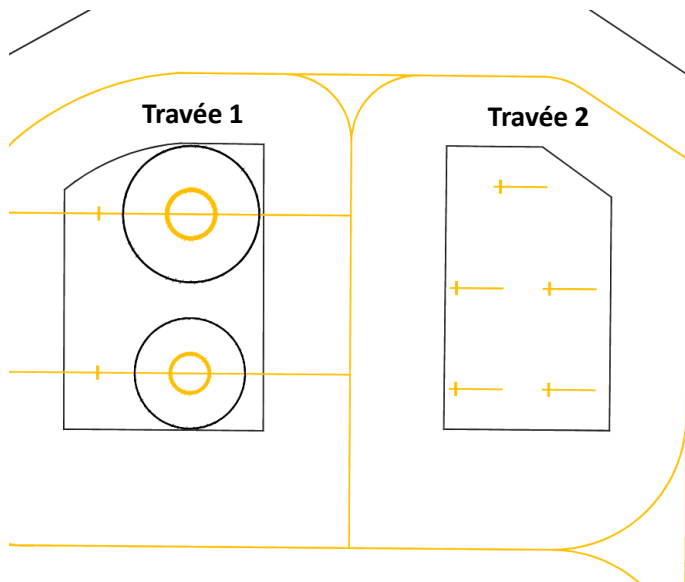
Cette aire sera uniquement accessible aux VELIS Electro, **moteur éteint et hélice non tournante** pour leur recharge.

Figure 2 : Vue du parking Sierra Ouest

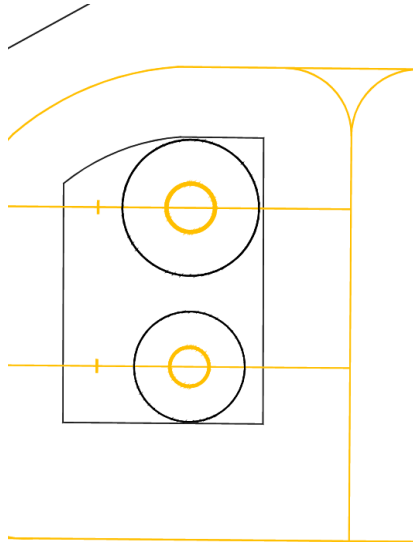
Nota Bene : Le marquage des aires oblige les aéronefs à prendre les virages en « oversteering ».

2.3 Novembre Est :

Cette aire est séparée en 2 travées :



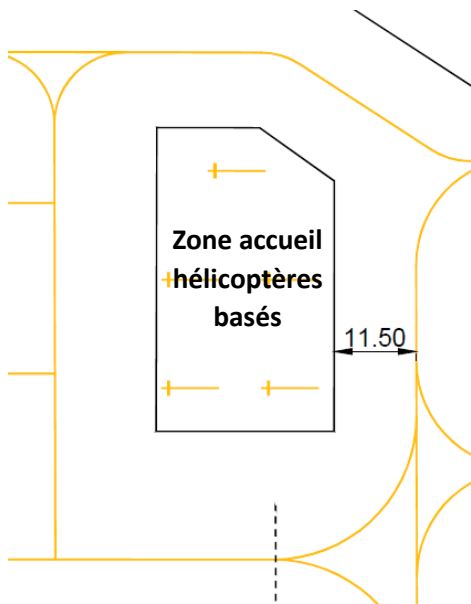
2.3.1 Travée 1 :



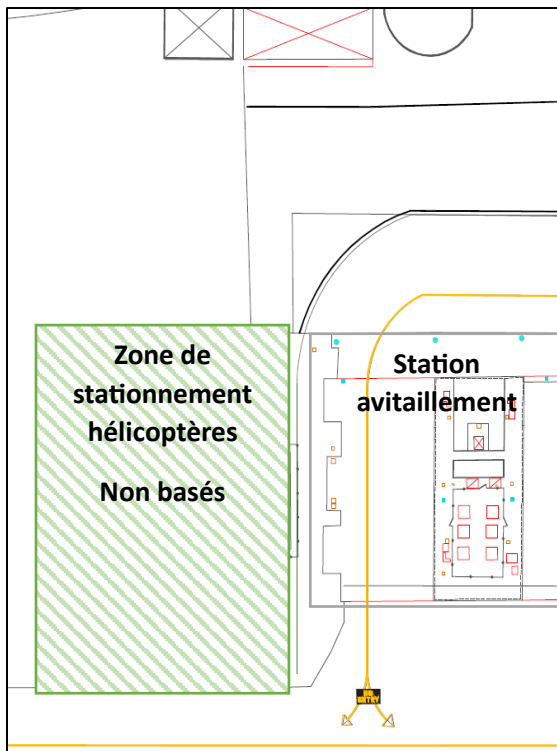
Jusqu'à nouvelle refonte du marquage, la travée 1 est réservée à l'usage des ULM.

2.3.2 Travée 2 :

La travée 2 accueille **uniquement** des hélicoptères basés, jusqu'à nouvelle refonte du marquage.

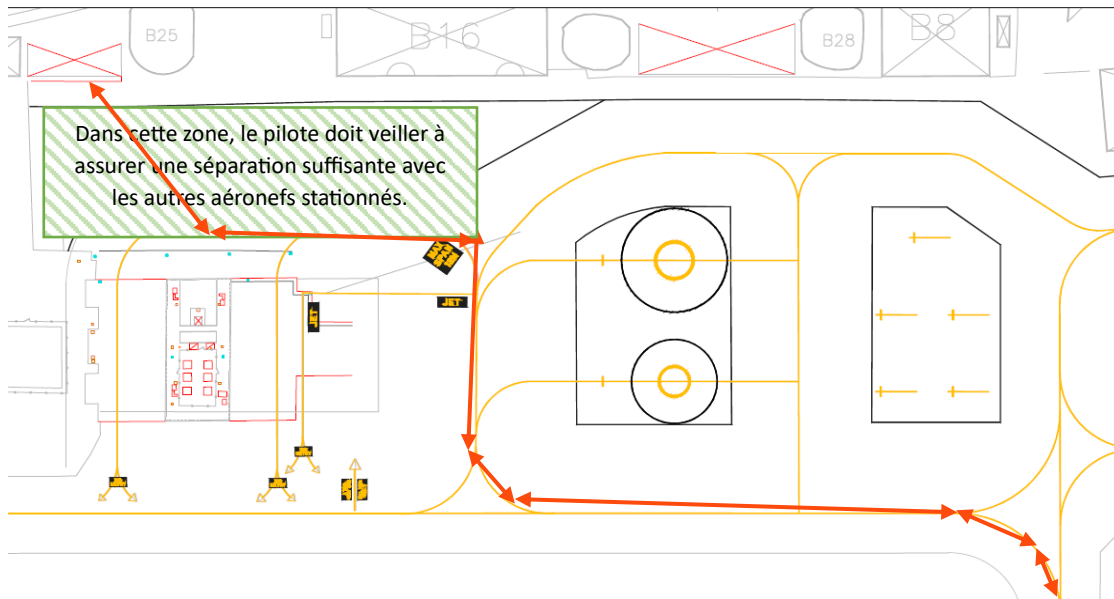


Les hélicoptères non basés stationnent sur la partie herbeuse, au nord de la station, comme ci-dessous.



Cheminement à utiliser pour le Pilatus PC6 du Paraclub :

Le cheminement est le suivant (en orange) : dans la zone verte près des hangars, les marges de sécurité ne sont plus suffisantes. Le pilote doit donc particulièrement veiller à assurer une séparation suffisante avec les autres aéronefs stationnés.



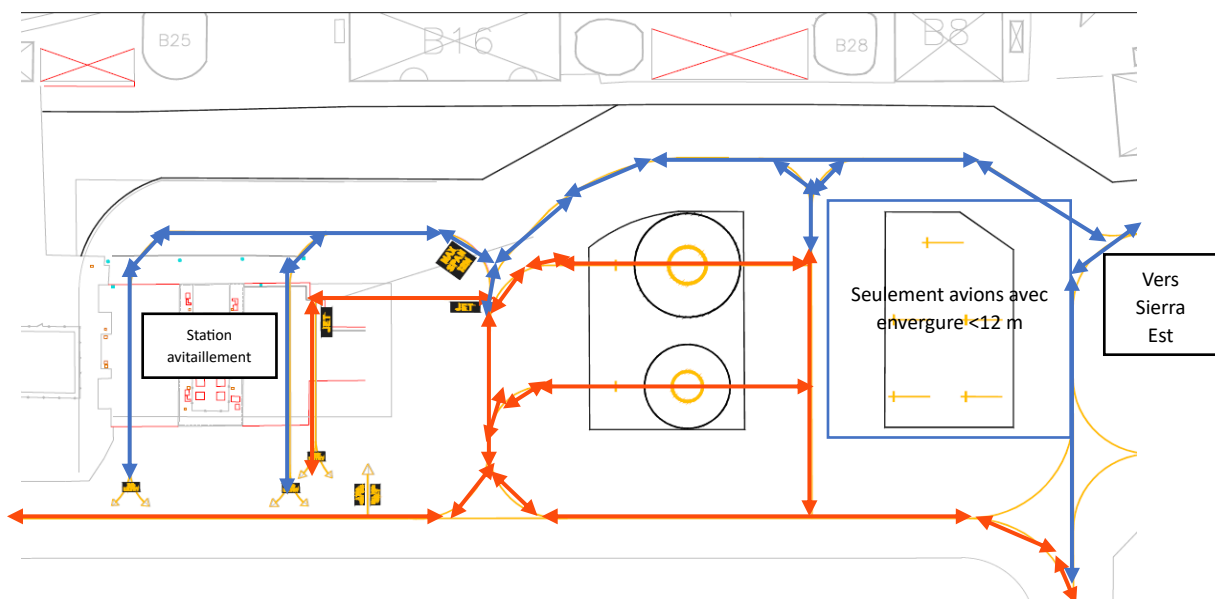
Cheminements à respecter sur l'aire Novembre-Est, en fonction de l'envergure des avions :



Aéronefs donc envergure < 12 m



Aéronefs donc envergure < 18,8 m

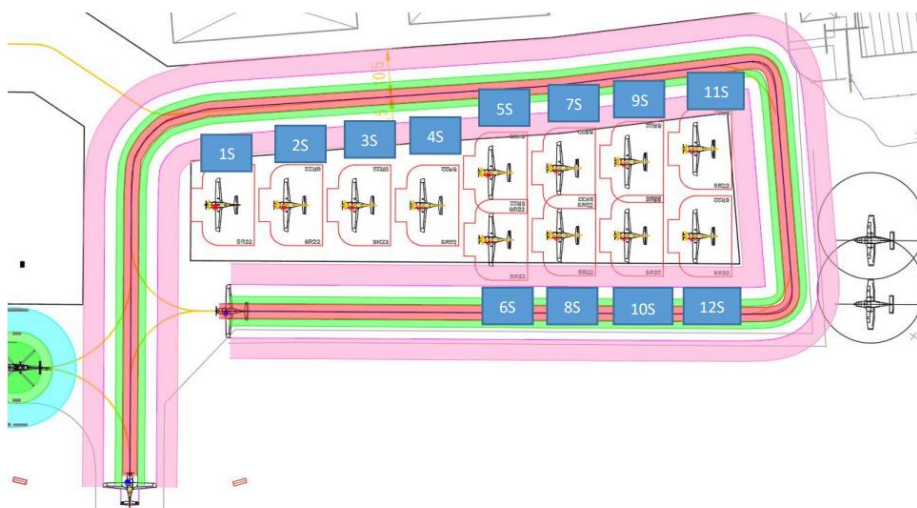


2.4 Sierra Est :

Les postes de stationnement sont dimensionnés pour accueillir des aéronefs de **maximum 12m d'envergure**. La marge entre chaque aéronef est de 3,00m minimum entre les bouts d'aile.

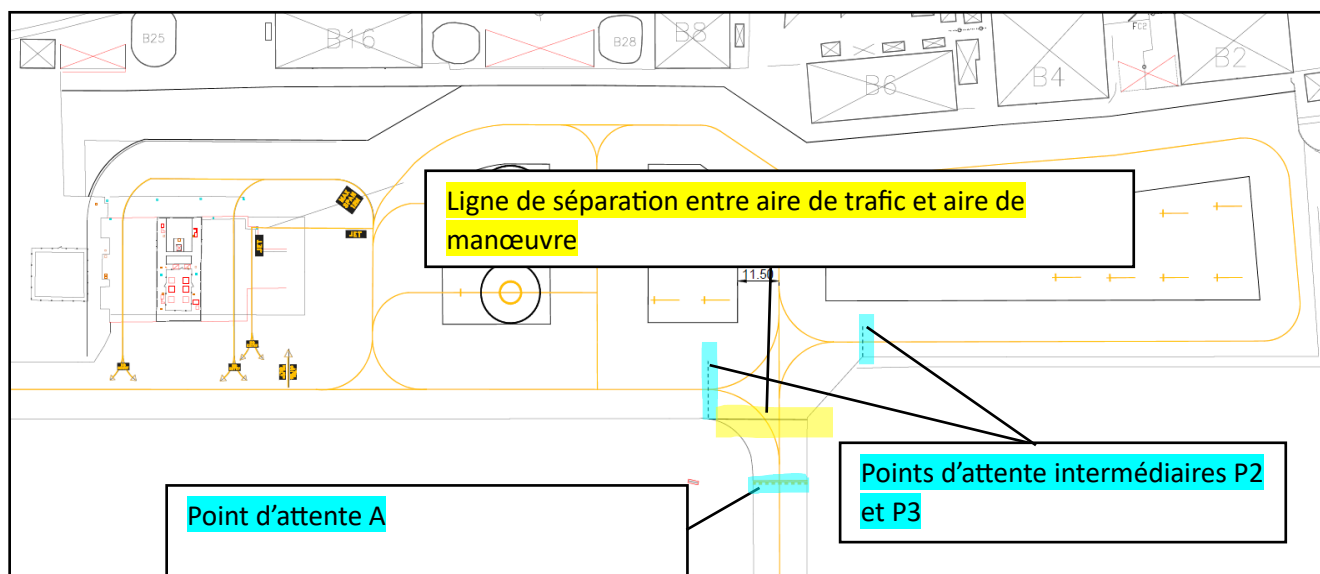
L'accès à cette aire est donc limité aux **aéronefs d'envergure inférieure à 12 m**

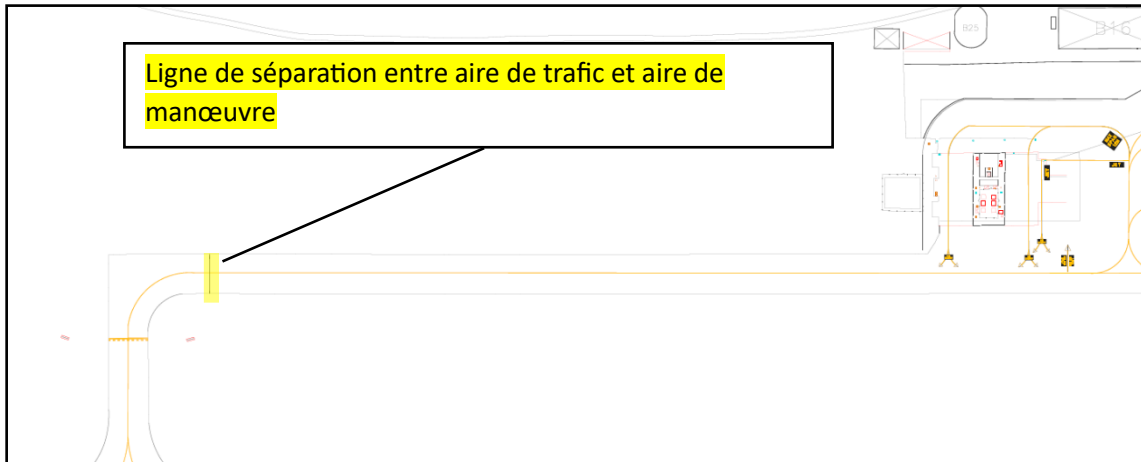
Cette aire abrite 12 postes de stationnement, numérotés comme ci-dessous



3 Séparation entre aire de trafic et aire de manœuvre

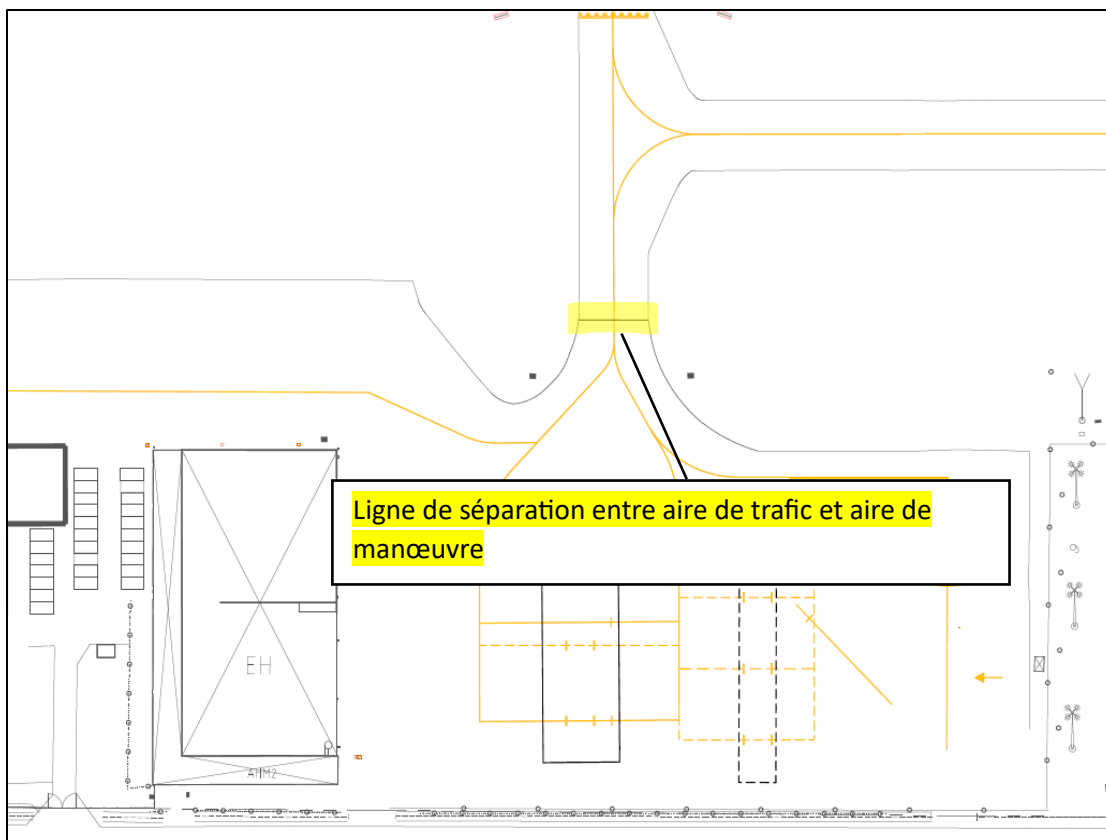
3.1 Partie Est :

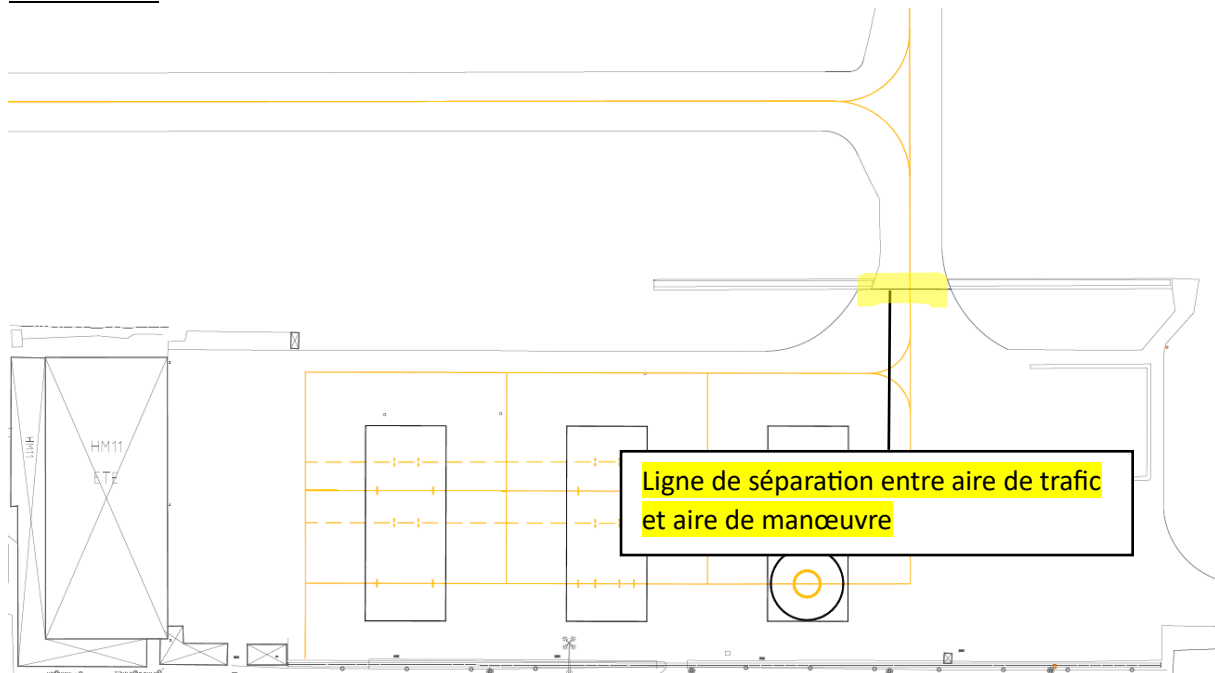




3.2 Partie Ouest

Novembre Ouest



Sierra Ouest

Nota Bene : ce plan de marquage est susceptible d'évolution.

Nous vous préviendrons des possibles évolutions par le biais d'une nouvelle consigne.

Veillez à consulter l'information aéronautique pour vous tenir informé des possibles changements à venir.